

Aktenzeichen: 32-4354.1-A99-018



Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

**Bundesautobahn A 99 Ost
Autobahnring München
8-streifiger Ausbau AK München-Nord - AS Haar
Bauabschnitt I
AK München-Nord bis AS Aschheim-Ismaning
Strecken-km 24,500 bis Strecken-km 31,815
Abschnitt 420 Station 0,222 bis Abschnitt 440 Station 0,938**

München, 14.01.2013

Inhaltsverzeichnis

Deckblatt	1
<u>Inhaltsverzeichnis</u>	2
<u>Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen</u>	5
A Entscheidung	6
1. <u>Feststellung des Plans</u>	6
2. <u>Festgestellte Planunterlagen</u>	6
3. <u>Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen</u>	8
3.1 Unterrichtungspflichten	8
3.2 Denkmalschutz	10
3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz	11
3.4 Verkehrslärmschutz	12
3.5 Landwirtschaft	15
3.6 Wald	15
3.7 Belange der COLT Telekom GmbH.....	15
3.8 Belange der GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH.....	16
3.9 Belange der bayernets GmbH	16
3.10 Belange der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH	16
3.11 Belange der Landeshauptstadt München	16
3.12 Belange der Stadtwerke München Infrastruktur Region GmbH (SWM).....	17
3.13 Belange der Abfallwirtschaftsbetriebes München (AWM)	19
3.14 Belange der Münchner Stadtentwässerung (MSE)	18
3.15 Belange der E.ON Bayern AG	18
3.16 Belange der E.ON Netz GmbH.....	18
3.17 Belange der E.ON Wasserkraft GmbH.....	19
3.18 Belange der Deutschen Bahn (DB) AG.....	20
3.19 Belange der Deutschen Bahn (DB) Energie GmbH.....	20
3.20 Belange des Staatlichen Bauamtes Freising, Servicestelle München.....	21
4. <u>Wasserrechtliche Erlaubnisse</u>	22
4.1 Gegenstand/Zweck.....	22
4.2 Erlaubnisbedingungen und -auflagen	22
5. <u>Straßenrechtliche Verfügungen</u>	23
6. <u>Entscheidungen über Einwendungen</u>	23
7. <u>Sofortige Vollziehbarkeit</u>	24
8. <u>Kostenentscheidung</u>	24

B Sachverhalt	25
1. Beschreibung des Vorhabens	25
2. Vorgängige Planungsstufen	25
3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	25
C Entscheidungsgründe	28
1. Verfahrensrechtliche Bewertung	28
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen)	28
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen	28
2. Umweltverträglichkeitsprüfung	28
2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)	28
2.2 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)	37
3. FFH-Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG	40
4. Materiell-rechtliche Würdigung	54
4.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)	54
4.2 Planrechtfertigung	54
4.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	58
4.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung	58
4.3.2 Planungsvarianten und wesentliche Auswahlgründe	59
4.3.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt, Anschlussstellen, Nachgeordnetes Wegenetz)	59
4.3.4 Immissionsschutz/Bodenschutz	60
4.3.4.1 Verkehrslärmschutz	60
4.3.4.2 Schadstoffbelastung	72
4.3.4.3 Bodenschutz	73
4.3.5 Naturschutz und Landschaftspflege	73
4.3.5.1 Verbote	73
4.3.5.1.1 Schutzgebiete/geschützte Flächen	73
4.3.5.1.2 Artenschutz	74
4.3.5.2 Öffentlicher Belang	78
4.3.5.3 Naturschutzrechtliche Kompensation/Folgenbewältigung	79
4.3.6 Gewässerschutz	84
4.3.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang	85
4.3.8 Wald	86
4.3.9 Denkmalschutz	86
4.3.10 Kommunale Belange	88
4.3.11 Belange der Deutschen Bahn AG	93
4.3.12 Träger von Versorgungsleitungen	93

4.4	Private Einwendungen	95
4.4.1	Allgemeine Bemerkungen	95
4.4.2	Einzelne Einwender	96
4.5	Gesamtergebnis	100
4.6	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	101
5.	<u>Sofortige Vollziehbarkeit</u>	101
6.	<u>Kostenentscheidung</u>	101
	<u>Rechtsbehelfsbelehrung</u>	101
	<u>Hinweis zur Auslegung des Plans</u>	102

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

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

Aktenzeichen: 32-4354.1 A99-018

**Vollzug des FStrG;
Bundesautobahn A 99 Ost Autobahnring München
8-streifiger Ausbau AK München-Nord - AS Haar
Bauabschnitt I
AK München-Nord bis AS Aschheim-Ismaning
Strecken-km 24,500 bis Strecken-km 31,815
Abschnitt 420 Station 0,222 bis Abschnitt 440 Station 0,938**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den Bauabschnitt I des 8-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 99 Ost Autobahnring München vom Autobahnkreuz München-Nord bis zur Anschlussstelle Aschheim-Ismaning von Strecken-km 24,500 bis Strecken-km 31,815 (Abschnitt 420 Station 0,222 bis Abschnitt 440 Station 0,938) wird mit den sich aus A.3 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern und Roteintragungen in den Planunterlagen ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

2. Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1 T (Bl. 1 - 63)	Erläuterungsbericht mit Anlagen	-
2.1 (Bl. 1)	Übersichtskarte	1:100.000
2.2 (Bl. 1)	Übersichtskarte	1:25.000
6 (Bl. 1)	Regelquerschnitt	1:100
6 (Bl. 2)	Kennzeichnender Querschnitt Bau-km 2+100	1:100
6 (Bl. 3)	Kennzeichnender Querschnitt Bau-km 6+200	1:100
7.1 T (Bl. 1 - 6)	Lagepläne zum Bauwerksverzeichnis	-
7.2 T (Bl. 1 - 110)	Bauwerksverzeichnis	-
8 (Bl. 1)	Höhenplan A 99	1:100

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
11.1 (Bl. 1 - 56)	Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen	-
11.2 (Bl. 1.1 - 1.3)	Lagepläne zu den schalltechnischen Berechnungen Isophonenpläne (Tag)	1:2.000
11.2 (Bl. 2.1 - 2.3)	Lagepläne zu den schalltechnischen Berechnungen Isophonenpläne (Nacht)	1:2.000
11.4 (Bl. 1- 23)	Ergebnisse der Schadstoffuntersuchungen	-
12.1 T (Bl. 1 - 32)	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Textteil	-
12.2 T (Bl. 1 - 4)	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan mit Legende	1:2.000
12.3 T (Bl. 1 - 4)	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan mit Legen- de	1:2.000
12.4 (Bl. 1 - 21)	Unterlagen zur speziellen artenschutzrechtlichen Prü- fung	-
12.5 (Bl. 1 - 15)	Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung Textteil FFH-Gebiet Isarauen von Unterföhring bis Landshut DE - 7537-301	-
12.6 (Bl. 1)	FFH-Verträglichkeitsprüfung Übersichtskarte FFH- Gebiet Isarauen von Unterföhring bis Landshut DE - 7537-301	1:200.000/ 25.000
12.7 (Bl. 1)	FFH-Verträglichkeitsprüfung Lageplan FFH-Lebens- raumtypen FFH-Gebiet Isarauen von Unterföhring bis Landshut DE - 7537-301	1:2.000
12.8 (Bl. 1 - 8)	FFH-Verträglichkeitsvorprüfung - Textteil SPA-Gebiet Ismaninger Speichersee und Fischteiche - DE - 7736- 471	-
12.9 (Bl. 1)	FFH-Verträglichkeitsvorprüfung - Übersichtskarte SPA- Gebiet Ismaninger Speichersee und Fischteiche - DE - 7736-471	1:25.000
13.1 T (Bl. 1 - 29)	Ergebnisse der wassertechnischen Berechnungen	-
13.2 T (Bl. 1 - 3)	Lagepläne zur Entwässerung	1:2.000
13.3 (Bl. 1 - 9)	Lagepläne zum Rückbau bestehender Entwässe- rungsanlagen	1:1.000

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
14.1 T (Bl. 1 - 6)	Grunderwerbspläne	1:1000
14.2 (Bl. 1 - 11)	Grunderwerbsverzeichnis	-

Die Planunterlagen tragen das Datum vom 13.07.2011 in der Fassung der 1. Tektur vom 10.10.2012.

Aufgrund der im Anhörungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen wurden die Planunterlagen geändert. Diese geänderten Planunterlagen tragen das Datum der 1. Tektur vom 10.10.2012. Die geänderten Planunterlagen wurden mit dem Zusatz „1. Tektur vom 10.10.2012 zu den Unterlagen vom 13.07.2011“ bzw. „1. Tektur vom 10.10.2012 zu den Planfeststellungsunterlagen vom 13.07.2011“ gekennzeichnet und in den Unterlagen in roter Farbe und den Buchstaben „T“ dargestellt. Ersetzte Unterlagen (Pläne) wurden mit roter Farbe ausgestrichen und mit dem Vermerk „überholt durch 1. Tektur vom 10.10.2012“ versehen. Sie verblieben in den Planunterlagen.

Die Angaben zur Umweltverträglichkeitsprüfung (Unterlage 16 T, Bl. 1 - 15) sind den Planunterlagen nachrichtlich beigelegt.

3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen

3.1 Unterrichtungspflichten

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

3.1.1 Der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH, T-Com PTI 25, Blütenburgstraße 1a, 80636 München, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann. Es ist eine Vorlaufzeit von mindestens sechs Monaten vorzusehen.

Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass die notwendigen Erkundungen über die exakte Lage der Telekommunikationseinrichtungen in der Örtlichkeit vor Baubeginn unter o. g. Adresse einzuholen sind und bei allen Grabungen am oder im Erdreich deren Kabelschutzanweisung bei Durchführung der Bauarbeiten im Bereich der Telekommunikationseinrichtungen zu beachten ist, um Kabelschäden zu vermeiden.

3.1.2 Dem Staatlichen Bauamt Freising, Servicestelle München, Winzererstraße 43, 80797 München, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Brückenbauwerken der B 11, B 471 und der St 2053 und der bauzeitlichen Verkehrsführung abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

3.1.3 Dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, Hofgraben 4, 80539 München, mindestens zwei Monate vorher, damit ein Vertreter der Dienststelle die Oberbodenarbeiten im Hinblick auf archäologische Bodenfunde beobachten kann.

3.1.4 Der E.ON Bayern AG, Bau/Betriebsmanagement Unterschleißheim, Lise-Meitner-Str. 2, 85716 Unterschleißheim, und der E.ON Bayern AG, Bau/Betriebsmanagement Taufkirchen, Karwendelstr. 7, 82024 Taufkirchen, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Mittel- und Niederspannungsleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchge-

führt werden können.

- 3.1.5 Der E.ON Netz GmbH, Betriebszentrum Bamberg, Luitpoldstr. 51, 96052 Bamberg, und der E.ON Netz GmbH, Abteilung Informationssysteme, Servicegruppe Süd, Roßwachtstraße 40, 85221 Dachau, mindestens vier Wochen vor Baubeginn, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an der betroffenen 110-kV-Freileitung Isarau - Pfrombach, Ltg. Nr. B24, und den betroffenen Fernmeldekabeln (EC002132/01, EC002112/02) mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.6 Der E.ON Wasserkraft GmbH, Betriebsleitung Isar, Seestraße 3, 85464 Finsing, damit die erforderlichen Maßnahmen an den betroffenen Abwasserdruckrohrleitungen und den Nachrichtenkabeln und die Abbrucharbeiten am Brückenbauwerk 27/2 über den Mittlere-Isar-Kanal abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.7 Der Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung (HA I, Abt. 1/1 Recht, Verwaltung, Regionales - Koordinierungsstelle Infrastrukturverfahren) Blumenstraße 31, 80331 München.
- 3.1.8 Der Branddirektion der Landeshauptstadt München, Kreisverwaltungsreferat (KVR), An der Hauptfeuerwache, 80331 München. Die Branddirektion ist über die einzelnen Bauphasen, Sperrungen von Verkehrswegen und Einschränkungen bei der Benutzung der Zu- und Abfahrtsrampen sowie der Betriebsrampe regelmäßig zur Aktualisierung der Einsatzplanung Brandschutz zu unterrichten.
- 3.1.9 Der Stadtwerke München (SWM) Infrastruktur Region GmbH, Emmy-Noether-Straße 2, 80287 München, damit die erforderlichen Maßnahmen an den betroffenen Erdgashochdruckleitungen (E-3.1.13/ E-3.1.15 und E-3.1.1), der 110-kV Hochspannungsfreileitung sowie der 380-kV Hochspannungsfreileitung Ottenhofen - KW Nord und den betroffenen Wasserleitungen abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.10 Dem Abfallwirtschaftsbetrieb München (AWM), Georg-Brauchle-Ring 29, 80992 München, damit die erforderlichen Maßnahmen an den betroffenen Einrichtungen der Deponien Fröttmaninger Berg und Großlappen abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.11 Der Münchner Stadtentwässerung (MSE), Friedenstraße 40, 81671 München, damit die erforderlichen Maßnahmen an den betroffenen Einrichtungen der Stadtentwässerung und der Klärwerke I (Gut Großlappen) und II (Gut Marienhof) abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.12 Der Gemeinde Unterföhring, Münchner Straße 70, 85774 Unterföhring.
- 3.1.13 Der Gemeinde Ismaning, Schloßstraße 2, 85737 Ismaning.
- 3.1.14 Der Gemeinde Aschheim, Ismaninger Straße 8, 85609 Aschheim.
- 3.1.15 Dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, Arnulfstraße 9/11, 80335 München.
- 3.1.16 Die DB Services Immobilien GmbH, Niederlassung München, Barthstraße 12, 80339 München, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Bahnanlagen abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

- 3.1.17 Der DB Energie GmbH, Richelstraße 3, 80634 München, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an der betroffenen 110 kV-Hochspannungsfreileitung (Bahnstromleitung) Nr. 521 München Ost - Taufkirchen abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.18 Der bayernets GmbH, Poccistr. 9, 80336 München, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an dem betroffenen Nachrichtenkabel Finsing-HKW Nord Unterföh-ring (01.02) und der Kabelschutzrohranlage mit Lichtwellenleiterkabel (8 KSR/GLT/500/002) abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.19 Der COLT Telecom GmbH, Von- der- Tann - Straße 11, 80539 München, mindestens zwei Wochen vorher mittels der Faxvorlage aus dem Merkblatt "Hinweise zum Schutze unterirdischer Glasfaser - Versorgungsanlagen", damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an dem betroffenen Lichtwellenleiter nach vorheriger Einweisung durch die COLT Telecom GmbH mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.20 Der Nokia Siemens Networks Österreich GmbH, Erdbärger Lände 26, A-1031 Wien, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an dem betroffenen Lichtwellenleiter abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.21 Der GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH, Möwenweg 2a, 86938 Schorndorf a. Ammersee, mindestens drei Monate vorher, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an dem betroffenen Lichtwellenleiter wie eventuelle Umlegungen oder Sicherungsmaßnahmen abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.22 Der MTI Teleport München GmbH, Möwenweg 2a, 86938 Schorndorf a. Ammersee, damit die erforderlichen Maßnahmen an dem betroffenen Lichtwellenleiter abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.23 Dem Gemeinsame Kommunalunternehmen VE München-Ost, Blumenstr. 1, 85582 Poing, mindestens zwölf Wochen vorher, damit erforderliche Maßnahmen an den betroffenen Wasserleitungen (DN 100 PE/Schutzrohr DN 300 AZ, DN 100 GGG/Schutzrohr DN 250 AZ) und dem Schmutzwasserkanal abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

3.2 Denkmalschutz

- 3.2.1 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.
- 3.2.2 Der Beginn von Erdbauarbeiten ist vom Vorhabensträger spätestens zwei Monate vor Beginn dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege anzuzeigen, um mit dem Landesamt einvernehmlich die erforderlichen Schritte zur Vermeidung einer Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen festzulegen.
- 3.2.3 Der Vorhabensträger bezieht die vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilten erforderlichen Schritte (einschließlich der Prospektion von Verdachtsflächen) zur Vermeidung einer vorhabensbedingten Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen mit dem erforderlichen Zeitbedarf in seinen Bauablauf ein.

- 3.2.4 Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Vorhabensträger die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Befunde und Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten der wissenschaftlichen Auswertung der Befunde und Funde zählen nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen. Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrags der Aufwendung) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im oben genannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen Vorhabensträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zu Stande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.
- 3.2.5 Der Vorhabensträger hat während der Bauausführung in Abstimmung mit der Landeshauptstadt München geeignete Schutzmaßnahmen für den Schleißheimer Kanal (Einzelbaudenkmal) zu ergreifen.
- 3.2.6 Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass gemäß Art. 8 Abs. 1 Denkmalschutzgesetz Bodendenkmäler, die bei der Verwirklichung des Vorhabens zutage kommen, unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege zu melden sind. Die aufgefundenen Gegenstände und der Fundort sind bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen, wenn nicht die Untere Denkmalschutzbehörde die Gegenstände vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet (Art. 8 Abs. 2 DSchG).
- 3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz**
- 3.3.1 Die Rodung von Gehölzen und Waldbeständen darf nur im Zeitraum vom 1. Oktober bis 28./29. Februar erfolgen. Außerhalb dieser Zeit dürfen Rodungen nur vorgenommen werden, wenn aufgrund naturschutzfachlicher Prüfung in Abstimmung mit der zuständigen Naturschutzbehörde sichergestellt ist, dass keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten, die in Anhang IV a der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführt sind, oder der europäischen Vogelarten beschädigt oder zerstört werden.
- 3.3.2 Der Vorhabensträger hat während der Bauzeit für zu erhaltende Bäume und Böschungsbereiche geeignete Schutzvorkehrungen vorzusehen.
- 3.3.3 Die in den Planunterlagen dargestellten Kompensationsmaßnahmen sollen spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme fertig gestellt sein. Sollte sich im Zuge der Umsetzung die Notwendigkeit ergeben, von der Planung abzuweichen, sind der Planfeststellungsbehörde entsprechende Unterlagen, einschließlich eines gutachtlichen Nachweises der Gleichwertigkeit und einer Stellungnahme des Landratsamtes München, Untere Naturschutzbehörde, zur Prüfung vorzulegen. Auf Art. 76 BayVwVfG wird hingewiesen. Nach Abschluss der Arbeiten ist dem Bayerischen Landesamt für Umwelt ein Verzeichnis in aufbereiteter Form für das Ökoflächenkataster gemäß § 17 Abs. 6 BNatSchG i. V. m. Art. 9 BayNatSchG zu übermitteln.
- 3.3.4 Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (Feuchtbiotop, Hohlwege, Streuwiesen, aufgelassene Kiesgruben, etc.) abgelagert werden. Die bauausführenden Firmen sind in geeigneter Weise zur Beachtung der gesetzlichen Regelungen über Abgrabungen und Auffüllungen

zu verpflichten.

- 3.3.5 Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (Feuchtfleichen, Quellhorizonte, Magerstandorte, etc.) zu erfolgen.
- 3.3.6 Der Vorhabensträger hat jedweden Baustellenverkehr über die südlich und nördlich entlang des Speichersees in Richtung Osten zur B 471 verlaufenden Wege mit geeigneten Maßnahmen auszuschließen.
- 3.3.7 Die Ufer der neu errichteten Versickerungsanlagen sind so flach auszugestalten, dass sie für Amphibien passierbar sind und keine Fallen darstellen.
- 3.3.8 Durch die Anpassung der Pflege auf der vorgesehenen Ausgleichsfläche A/E1 ist sicher zu stellen, dass ausreichend große Teilflächen dauerhaft vegetationsarm gehalten werden. Durch entsprechend angepasste Pflege ist dafür zu sorgen, dass aufkommenden Neophyten und Weidenanflug auf der Fläche frühzeitig entgegengewirkt wird.
- 3.3.9 Für die geplanten Ansaaten auf der Ausgleichsfläche A2 ist autochthones Saatgut zu verwenden. Durch entsprechend angepasste Pflege ist dafür zu sorgen, dass aufkommenden Neophyten und Weidenanflug auf der Fläche frühzeitig entgegengewirkt wird.
- 3.3.10 Um Beeinträchtigungen des Erholungsgeländes Feringasee durch baubedingte Immissionen zu vermeiden, ist für immissionsstarke Arbeiten vorrangig die westliche Baustelleneinrichtungsfläche zu nutzen.
- 3.3.11 Der Landeshauptstadt München und dem Landratsamt München, Untere Naturschutzbehörden, ist der Zeitpunkt des Abschlusses der landschaftspflegerischen Maßnahmen mitzuteilen.
- 3.3.12 Der Vorhabensträger hat die Pflege und den Unterhalt der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen für 25 Jahre nach Abschluss der dazu erforderlichen Arbeiten sicherzustellen.
- 3.3.13 Der Vorhabensträger hat für die Koordinierung und Ausgestaltung aller naturschutzfachlichen Maßnahmen eine qualifizierte Umweltbaubegleitung sicherzustellen. Die qualifizierte Umweltbaubegleitung ist der Regierung von Oberbayern sowie der Landeshauptstadt München und dem Landratsamt München, Untere Naturschutzbehörden, namentlich zu benennen.

3.4 Verkehrslärmschutz

- 3.4.1 Für die Straßenoberfläche ist mit Ausnahme des Bereiches der Isarbrücke (Bau-km 1+625 bis Bau-km 1+975) sowie der Schrägverwindung auf der Fahrbahn Richtung Nürnberg/Stuttgart (Bau-km 5+460 bis Bau-km 5+810) ein lärmindernder Belag zu verwenden, der den Anforderungen eines Korrekturwertes D_{StrO} von - 5 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 entspricht.
- 3.4.2 Der Vorhabensträger hat bei der Ausschreibung des lärmindernden Belages auf eine hohe Qualität und Dauerhaftigkeit der akustischen Eigenschaften zu achten. Der Einbau des lärmindernden Belages hat sorgfältig zu erfolgen.
- 3.4.3 Der Vorhabensträger hat zu gewährleisten und zu dokumentieren, dass der Einbau des lärmindernden Fahrbahnbelages besonders sorgfältig erfolgt und überwacht wird, um die lärmreduzierenden Eigenschaften von 5 dB(A) dauerhaft sicherzustellen. Die Regierung von Oberbayern ist unverzüglich zu informieren, wenn festgestellt wird, dass der aktive Lärmschutz nach den genannten Kriterien nicht mehr ausreicht.

- 3.4.4 Sollte die vorgenannte pegelmindernde Wirkung des eingebauten lärmindernden Fahrbahnbelages nicht mehr gewährleistet sein und
- sollten dadurch die Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV bei weiteren als den in der Auflage A.3.5.8 dieses Beschlusses genannten Immissionsorten überschritten werden, oder
 - bei den in Auflage A.3.4.8 dieses Beschlusses genannten Immissionsorten die maßgeblichen Schalldämmmaße der gesamten Außenflächen nach der 24. BImSchV nicht mehr ausreichen,
- ist grundsätzlich ein neuer Fahrbahnbelag einzubauen. Er muss dieselben Eigenschaften wie unter Auflage A.3.4.1 dieses Beschlusses aufweisen.
- 3.4.5 Für den Fall, dass der Neueinbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages mit einer Minderungswirkung $D_{\text{stro}} = -5 \text{ dB(A)}$ nicht in Frage kommen sollte, behalten wir uns die Entscheidung über ein alternatives Lärmschutzkonzept vor. Damit soll der Gesamtumfang des aktiven Lärmschutzes (Fahrbahnbelag und Lärmschutzanlagen) sichergestellt werden. In diesem Fall hat der Vorhabensträger unverzüglich nach Feststellung der in Auflage A.3.4.4 dieses Beschlusses genannten Voraussetzungen entsprechende Planunterlagen vorzulegen.
- 3.4.6 Der Vorhabensträger hat bei der Bauausführung die "Verordnung zur Einführung der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung" vom 29.08.2002 - 32. BImSchV, BGBl. S. 3478 - sowie die "Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm" vom 19.08.1970, MABl 1/1970 S. 2 zu beachten. Der Zulieferverkehr zu Baustellen soll, wenn er durch Wohngebiete geführt werden muss, soweit als möglich tagsüber abgewickelt werden.
- 3.4.7 Der Vorhabensträger hat die in den festgestellten Planunterlagen enthaltenen aktiven Lärmschutzanlagen bis zur Verkehrsfreigabe herzustellen und auf Dauer zu unterhalten.
- 3.4.8 Die Eigentümer der nachfolgend angeführten Anwesen haben gegen den Vorhabensträger einen grundsätzlichen Anspruch auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen, um Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen zu schützen. Hierzu gehören auch die notwendigen Lüftungseinrichtungen. Die Festlegung der im Einzelnen erforderlichen Schutzmaßnahmen (insbesondere die Festlegung des Schalldämmmaßes) richtet sich nach den Regelungen der 24. BImSchV. Die betroffenen Grundeigentümer sind vom Vorhabensträger nachweisbar auf ihre Anspruchsberechtigung hinzuweisen.
- O. g. Ansprüche gegen den Vorhabensträger haben die Eigentümer Anwesen:
- Landeshauptstadt München, Gemarkung Freimann (vgl. Unterlagen 11.1, Anlage 3.1, und 11.2)
- Wallnerstr. 37 (Fl. Nr. 522/31)
 - Wallnerstr. 39 (Fl. Nr. 522/65)
 - Wallnerstr. 43 (Fl. Nr. 522/33)
 - Wallnerstr. 45 (Fl. Nr. 522/34)
 - Wallnerstr. 47 (Fl. Nr. 522/35)
 - Wallnerstr. 49 (Fl. Nr. 522/36)
 - Wallnerstr. 49 (Rückgebäude) (Fl. Nr. 522/36)
 - Wallnerstr. 49a (Fl. Nr. 522/37)
 - Wallnerstr. 51 (Fl. Nr. 522/66)

- Lillweg 15 (Fl. Nr. 522/68)
- Lillweg 20 (Fl. Nr. 522/47)
- Lillweg 26 (Fl. Nr. 522/45)
- Lillweg 32 (Fl. Nr. 522/43)
- Lillweg 34 (Fl. Nr. 522/42)
- Lillweg 36 (Fl. Nr. 522/41)
- Lillweg 38 (Fl. Nr. 522/40)
- Lillweg 40 (Fl. Nr. 522/60)
- Lillweg 44 (Fl. Nr. 522/62)
- Lillweg 44a (Fl. Nr. 522/86)
- Lillweg 46 (Fl. Nr. 522/63)
- Lillweg 47 (Fl. Nr. 522/39)
- Lillweg 48 (Fl. Nr. 522/64)
- Lillweg 49 (Fl. Nr. 522/84)
- Lillweg 50 (Fl. Nr. 522/71)
- Lillweg 51 (Fl. Nr. 522/85)
- Lillweg 53 (Fl. Nr. 522/38)

Gemeinde Unterföhring, Gemarkung Unterföhring (vgl. Unterlagen 11.1, Anlage 3.2, und 11.2)

- Germanenweg 2 (Fl. Nr. 576/5)
- Birkenhofstr. 52 (Fl. Nr. 819)

Gemeinde Unterföhring, Gemarkung Ismaning (vgl. Unterlagen 11.1, Anlage 3.2, und 11.2)

- Münchnerstr. 104 (Fl. Nr. 828)

Gemeinde Aschheim, Gemarkung Aschheim (vgl. Unterlagen 11.1, Anlage 3.2, und 11.2)

- Mühlenstr. 6 (Fl. Nr. 1389)
- Mühlenstr. 6a (Fl. Nr. 1389)
- Mühlenstr. 6b (Fl. Nr. 1389)
- Mühlenstr. 7 (Fl. Nr. 1388)
- Mühlenstr. 8a (Fl. Nr. 1383/1)
- Mühlenstr. 10 (Fl. Nr. 1383/3)
- Mühlenstr. 11 (Fl. Nr. 1376/5)
- Mühlenstr. 14 (Fl. Nr. 1375)
- Mühlenstr. 15 (Fl. Nr. 1376/1)

Die detaillierten Ergebnisse für die betroffenen Gebäudeseiten und Geschosse der Anwesen sind in den Unterlagen (Unterlage 11.1, Anlage 1) und den Lageplänen (Unterlage 11.2, Bl. 1.1 - 2.3) dargestellt, auf die hiermit verwiesen wird.

3.4.9

Die Eigentümer des in den festgestellten Unterlagen 11.1, Anlage 3.2, und 11.2 aufgeführten Anwesens Münchnerstr. 104 (Fl. Nr. 828, Gemarkung Ismaning) haben gegen den Vorhabensträger darüber hinaus einen Anspruch auf angemessene Entschädigung für die Beeinträchtigung von Außenwohnbereichen, soweit die

zulässigen Tageslärmgrenzwerte gemäß den Lärmberechnungen überschritten werden. Auszugleichen ist nur die Lärmbelastung, die oberhalb des in der 16. BImSchV festgelegten jeweiligen Tagesgrenzwertes liegt.

Die Bemessung der Entschädigung richtet sich nach den "Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchr 1997".

Die Entschädigungsansprüche bestehen nur, soweit auf den zu schützenden Gebäudeseiten tatsächlich Außenwohnbereiche, d. h. Balkone, Loggien, Terrassen oder Teile eines Gartens, die zum Aufenthalt geeignet sind, vorhanden sind. Die Betroffenen sind auf ihre Anspruchsberechtigung hinzuweisen.

3.5 Landwirtschaft

3.5.1 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 Straßenbausträger zu beseitigen.

3.5.2 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.

3.5.3 Flächen, die während der Bauzeit vorübergehend in Anspruch genommen werden, müssen nach Abschluss der Baumaßnahmen durch den Vorhabensträger wieder rekultiviert werden.

3.5.4 Bei der Bepflanzung der Straßenflächen und Ausgleichsflächen ist auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke Rücksicht zu nehmen, insbesondere sollen bei Baumpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.

3.5.5 Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen.

3.5.6 Der bei der Baumaßnahme anfallende Mutterboden ist fachgerecht zu gewinnen, zwischenzulagern und wiederzuverwenden.

3.5.7 Bei Bepflanzungen zur landschaftlichen Einbindung sind standortheimische Sträucher und Bäume autochthonen Ursprungs bevorzugt zu verwenden.

3.6 Wald

3.6.1 Die im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlagen 12.1 T und 12.3 T) vorgesehenen Ersatzaufforstungen sind in Abstimmung mit dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg mit standortgerechten Baumarten vorzunehmen. Ersatzbepflanzungen sind ebenfalls mit dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg abzustimmen.

3.6.2 Nach Abschluss der Baumaßnahme hat der Vorhabensträger bis spätestens ein Jahr nach Beendigung der Baumaßnahme dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg nachzuweisen, dass die Ersatzaufforstungen ordnungsgemäß durchgeführt wurden. Die Aufforstungsverpflichtung endet erst, wenn vom zuständigen Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg in einer Schlussabnahme bestätigt wird, dass die Aufforstungen gesichert sind.

3.7 Belange der COLT Telecom GmbH

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

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

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

3.8 Belange der GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH

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

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

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

3.9 Belange der bayernets GmbH

Der Vorhabensträger hat dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der betroffenen Anlagen der bayernets GmbH nicht beeinträchtigt werden.

3.10 Belange der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH

3.10.1 Der Vorhabensträger hat darauf zu achten, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der betroffenen Telekommunikationsanlagen der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH nicht beeinträchtigt werden.

3.10.2 Im Kreuzungsbereich der geplanten Lärmschutzwand mit den betroffenen Telekommunikationsanlagen sind Schutzmaßnahmen erforderlich. Die genaue Lage der Telekommunikationsanlagen ist ggf. durch Suchgräben zu ermitteln.

3.10.3 Hinsichtlich geplanter Baumpflanzungen ist das "Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Versorgungsanlagen" der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, Ausgabe 1989 (siehe hier u.a. Abschnitt 3) zu beachten.

3.11 Belange der Landeshauptstadt München

Flächen der Landeshauptstadt München, die während der Bauzeit vorübergehend für Baufelder oder Baustelleneinrichtungsflächen in Anspruch genommen werden, müssen nach Abschluss der Baumaßnahmen durch den Vorhabensträger wieder ordnungsgemäß hergestellt werden. Dabei ist darauf zu achten, dass die derzeit vorhandene Topographie beibehalten wird. Eventuelle Planierungen für Baufelder oder Baustelleneinrichtungsflächen sind entsprechend zu beseitigen und die ursprünglichen Geländemodellierungen sind wieder herzustellen.

3.12 Belange der Stadtwerke München Infrastruktur Region GmbH (SWM)

- 3.12.1 Der Vorhabensträger hat dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der betroffenen Anlagen der SWM nicht beeinträchtigt werden. Insbesondere ist auf die betroffenen Erdgashochdruckleitungen (E-3.1.13 DN 350 Raffgas 1975/E-3.1.15 DN 100, Bau-km 3+000 bis Bau-km 3+100, und E-3.1.1 DN 500 PN67,5, Bau-km 4+939) während der gesamten Baumaßnahme Rücksicht zu nehmen bzw. bei Bedarf sind zusätzliche Sicherungsmaßnahmen zu veranlassen.
- 3.12.2 Der Vorhabensträger hat darauf zu achten, dass innerhalb des Schutzstreifens der betroffenen 110-kV Hochspannungsfreileitung (Bau-km 0+100 und Bau-km 1+100) sowie der 380-kV Hochspannungsfreileitung (Bau-km 5+248) Baumaßnahmen und Wuchshöhe von Bäumen zum Schutz der Freileitung eingeschränkt ist. Weiterhin ist darauf zu achten, dass die erforderlichen Abstände nach DIN EN 50341/VDE 0210 zur Freileitung in jedem Fall eingehalten werden. Die konkreten Maßnahmen sind vor Beginn der Bauarbeiten mit der SWM abzustimmen.
- 3.12.3 Baumaßnahmen dürfen nur nach vorheriger örtlicher Einweisung in den Leitungsbestand durch die Aufgrabungskontrolle der SWM begonnen werden.
- 3.12.4 Die vorhandene Überdeckung der Versorgungsanlagen der SWM darf sich durch bauliche Maßnahmen sowie Geländemodellierungen nicht verändern. Insbesondere muss die Überdeckung der betroffenen Wasserversorgungsleitung DN 200 GGG Sr (Bau-km 0+520 bis Bau-km 0+530) im vorhandenen Erdreich mindestens 1,3 m betragen.
- 3.12.5 Bei Anpflanzungen von Bäumen und tiefwurzelnden Sträuchern muss zu den betroffenen Ergasleitungen der SWM ein seitlicher Mindestabstand von 1,5 m, zu Hydranten von 2,0 m und zu Kabeltrassen von 2,5 m eingehalten werden.
- 3.12.6 Zwischen den Versorgungsanlagen und einem eventuell erforderlichen Baugrubenverbau ist ein lichter Abstand von mindestens 1,50 m einzuhalten.
- 3.12.7 Der Schutzstreifen der betroffenen Wasserversorgungsleitung DN 200 GGG Sr (Bau-km 0+520 bis Bau-km 0+530) von 6,0 m (jeweils 3,0 m von der Trassenmitte) muss von jeglicher Über- und Unterbauung sowie Bepflanzung freigehalten werden.
- 3.12.8 Sofern der Sicherheitsabstand der Sickerbecken zu der betroffenen Wasserversorgungsleitung DN 200 GGG Sr nicht eingehalten werden kann, muss diese umgelegt werden.
- 3.12.9 Die betroffene Wasserversorgungsleitung DN 200 GGG Sr darf dem Sickerwasser nicht unmittelbar ausgesetzt sein.
- 3.12.10 Der Vorhabensträger hat bei der SWM Schnittzeichnungen im Bereich der Querung und des Sickerbeckens einzureichen, damit die notwendigen technischen Erfordernisse für die betroffene Wasserversorgungsleitung DN 200 GGG Sr im Detail geprüft werden können.
- 3.12.11 Die Anträge für die Umlegung der betroffenen Wasserversorgungsleitung DN 200 GGG Sr sind bei der Infrastruktur GmbH, IN-BB-KT-ST / -WW, zu stellen.
- 3.12.12 Der Vorhabensträger hat darauf zu achten, dass der Zugang bzw. die Zufahrt zu den betroffenen Wasserversorgungsanlagen der SWM grundsätzlich uneingeschränkt zur Verfügung steht. Erforderliche kurzzeitige Sperrungen der Deponiezufahrt sind vorher in Abstimmung mit der SWM zu treffen.
- 3.12.13 Die betroffenen Versorgungsleitungen der SWM dürfen durch die Gründungen der geplanten Lärmschutzwände nicht beeinträchtigt werden. Soweit erforderlich sind entsprechende Sicherungsmaßnahmen zum Schutz der Versorgungsleitungen vorzusehen.

3.13 Belange des Abfallwirtschaftsbetriebes München (AWM)

- 3.13.1 Anfallende Abfälle, die nicht vermieden werden können, sind vorrangig einer Verwertung zuzuführen. Nicht verwertbare Abfälle sind ordnungsgemäß und schadlos zu beseitigen. Bei der Entsorgung von gefährlichen Abfällen ist die Nachweisverordnung (NachwV) zu beachten.
- 3.13.2 Gefährliche Abfälle, deren Anfall nicht vermieden werden kann und die nachweislich nicht verwertet werden können, sind zu deren Beseitigung gemäß Art. 10 Bayerisches Abfallwirtschaftsgesetz (BayAbfG) der Sonderabfall-Entsorgung Bayern GmbH (GSB) zu überlassen, sofern sie von der Entsorgung durch die entsorgungspflichtige Körperschaft (Landeshauptstadt München) ausgeschlossen sind. Hierzu sind die Abfallsatzungen der Landeshauptstadt München zu beachten.
- 3.13.3 Die im Bereich der geplanten Maßnahme befindliche Dichtwand des Fröttmaninger Berges (Müllberg) des Abfallwirtschaftsbetriebes München darf nicht beschädigt werden.
- 3.13.4 Die zur Dichtwand der Deponie Großlappen gehörenden Druckleitungen DN 150 und DN 200, die Schächte 14790004 und 14780004 sowie die Dichtwand selbst müssen auf jeden Fall zu Überprüfungs- und Reparaturzwecken zugänglich bleiben.
- 3.13.5 Der Vorhabensträger hat die vorübergehenden Flächeninanspruchnahmen der Fl. Nrn. 466 (Reservefläche) und 327, jeweils Gemarkung Freimann, mit dem Abfallwirtschaftsbetrieb München abzustimmen. Die während der Bauzeit vorübergehend für Baufelder oder Baustelleneinrichtungsflächen in Anspruch genommenen Fl. Nrn. 466 (Reservefläche) und 327, jeweils Gemarkung Freimann, müssen nach Abschluss der Baumaßnahmen durch den Vorhabensträger wieder ordnungsgemäß hergestellt werden. Insbesondere ist darauf zu achten, dass die derzeit vorhandene Topographie wiederhergestellt wird.
- 3.13.6 Der Vorhabensträger hat darauf zu achten, dass die Zufahrt zur Deponie auch während der Bauzeit grundsätzlich uneingeschränkt zur Verfügung steht. Erforderliche kurzzeitige Sperrungen der Deponiezufahrt sind vorher in Abstimmung mit den betroffenen Nutzern zu treffen.

3.14 Belange der Münchner Stadtentwässerung (MSE)

- 3.14.1 Der Vorhabensträger hat darauf zu achten, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der betroffenen Klärwerkseinrichtungen des Klärwerks I (Gut Großlappen) und Klärwerks II (Gut Marienhof) der MSE nicht beeinträchtigt werden. Die betroffenen Leitungen und Bauwerke sind während der gesamten Baumaßnahme vor Schäden zu sichern.
- 3.14.2 Der Vorhabensträger hat darauf zu achten, dass die betroffenen Leitungen und Bauwerke der MSE nach Möglichkeit für die Kanalreinigung und deren Fahrzeuge frei zugänglich bleiben. Der Vorhabensträger hat sich ggf. insofern mit der MSE abzustimmen

3.15 Belange der E.ON Bayern AG

Der Vorhabensträger hat darauf zu achten, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der betroffenen Anlagen der E.ON Bayern AG nicht beeinträchtigt werden. Insbesondere ist der Schutzzonenbereich von je 0,5 m rechts und links der Trassenachse der betroffenen Kabel zu beachten. Wird dieser Abstand unterschritten, hat der Vorhabensträger in Abstimmung mit der E.ON Bayern AG geeignete Schutzmaßnahmen durchzuführen. Der Vorhabensträger hat daneben das "Merkblatt zum Schutz unterirdischer Versorgungsleitungen" der E.ON Bayern AG zu beachten.

3.16 Belange der E.ON Netz GmbH

- 3.16.1 Der Vorhabensträger hat darauf zu achten, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb des betroffenen Leitungsbestandes und -betriebes der 110-kV-Freileitung Isarau - Pfrombach, Ltg. Nr. B24, Mastbereich 12 - 13 (Bau-km 3+537 bis Bau-km 3+640) und der betroffenen Fernmeldekabel (EC002132/01, EC002112/02) der E.ON Netz GmbH nicht beeinträchtigt werden. Insbesondere sind die gem. DIN EN 50341-103/2002 erforderlichen Mindestabstände zu den Leiterseilen (7,0 m) der 110-kV-Freileitung einzuhalten.
- 3.16.2 Bezüglich der genauen Kabellage, bzw. einer Ortung der betroffenen Kabel hat sich der Vorhabensträger mit der E.ON Bayern AG, Abteilung Informationssysteme, in Verbindung zu setzen.
- 3.16.3 Leitungstrassen/Fernmeldekabeltrassen der E.ON Netz GmbH sind entsprechend dem Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Ausgabe 1989) von Baumpflanzungen grundsätzlich freizuhalten. Der Vorhabensträger darf im Bereich der Ausgleichsfläche A/E1 keine Bepflanzung mit hochwachsenden Bäumen und Sträuchern innerhalb der Leitungsschutzzone (22,50 m beiderseits der Leitungssachse) der 110-kV-Freileitung Isarau-Pfrombach durchführen. Die Pflanzhöhe darf dabei 6,0 m nicht überschreiten.
- 3.16.4 Abgrabungen innerhalb eines Bereiches von 10,0 m um die Maste Nr. 13, 14 und 15 der 110-kV-Freileitung sind rechtzeitig mit der E.ON Netz GmbH abzustimmen.
- 3.16.5 Der Vorhabensträger hat darauf zu achten, dass im Bereich der Leitungsmaste der 110-kV-Freileitung Erdungsanlagen verlegt sind, welche weder beschädigt oder freigelegt noch selbständig verändert oder verlegt werden dürfen.
- 3.16.6 Der Vorhabensträger hat für die Kreuzung mit der 110-kV-Freileitung Isarau - Pfrombach und den betroffenen Fernmeldekabeltrassen (EC002132/01, EC002112/02) ein neues Kreuzungsheft inklusive numerischen Abstandsnachweises zu erstellen. Bezüglich der Einzelheiten hat sich der Vorhabensträger mit der E.ON Netz GmbH, Betriebszentrum Bamberg, Leitungen, Luitpoldstraße 51, 96052 Bamberg, in Verbindung zu setzen.
- 3.16.7 Auf die erhöhten Gefahren bei Arbeiten in der Nähe von Hochspannungsanlagen und auf die Beachtung der Kabelschutzanweisung und das Merkheft für Baufachleute der E.ON Netz GmbH und ferner auf das Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Ausgabe 1989) wird hingewiesen.

3.17 Belange der E.ON Wasserkraft GmbH

- 3.17.1 Bei der Erneuerung des Brückenbauwerks 27/2 über den Mittlere-Isar-Kanal ist der Bestand und Betrieb des Mittlere-Isar-Kanals sicherzustellen. Insbesondere sind die geplanten Abbrucharbeiten mit der E.ON Wasserkraft GmbH vorher rechtzeitig bei einem Ortstermin abzustimmen.
- 3.17.2 Beim Abbruch des alten Brückenbauwerks 27/2 dürfen keine Abbruchteile in den Kanal gelangen. Während der Bauzeit ist nach Möglichkeit ein Lichtraumprofil über dem maximalen Kanalwasserspiegel von NN+499,20m von 3 m Höhe und 6 m Breite in Kanalmitte für die Durchfahrt von Arbeitsschiffen freizuhalten.
- 3.17.3 Der Bestand und Betrieb der bei den Bauwerken 26/2 und 27/2 verlaufenden Nachrichtenkelabel der E.ON Wasserkraft GmbH im Bereich der temporär beanspruchten Flächen ist bei Durchführung der Bauarbeiten sicherzustellen. Insbesondere ist vor Baubeginn ein gemeinsamer Ortstermin zur Sicherung der Kabel durchzuführen.

- 3.17.4 Flächen der E.ON Wasserkraft GmbH, die während der Bauzeit vorübergehend für Baufelder oder Baustelleneinrichtungsflächen in Anspruch genommen werden, müssen nach Abschluss der Baumaßnahmen durch den Vorhabensträger wieder ordnungsgemäß hergestellt werden.

3.18 Belange der Deutschen Bahn (DB) AG

- 3.18.1 Der Vorhabensträger hat darauf zu achten, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der betroffenen Anlagen der DB AG nicht beeinträchtigt werden. Insbesondere sind geplante Bepflanzungen in der Nähe von Betriebsanlagen der Deutschen Bahn AG hinsichtlich notwendiger Abstandsflächen vorher rechtzeitig abzustimmen.
- 3.18.2 Der Vorhabensträger hat das Eisenbahn-Bundesamt möglichst frühzeitig zu unterrichten, soweit sich im Rahmen der Erarbeitung der Bauausführungsplanung oder im Zuge der durchzuführenden Bauarbeiten die Notwendigkeit weiterer Maßnahmen an Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes (Gleisanlagen, bahnspezifische Signal-, Telekommunikations- und sonstige elektronische Bahnbetriebsanlagen) ergeben sollten, um über die gegebenenfalls erforderlichen Prüfungen befinden zu können.
- 3.18.3 Es wird darauf hingewiesen, dass das EKrG zu beachten ist und weitere Abstimmungen des Vorhabensträgers mit der DB Netz AG bei der Bauausführungsplanung erforderlich sind. Ein gewolltes oder ungewolltes Hineingelangen in den Gefahrenbereich und den Sicherheitsraum der DB AG ist auf Dauer sicher auszuschließen. Der Abkommenschutz gemäß UIC-Kodex 7771 und RPS 2009 ist zu beachten.
- 3.18.4 Sollte sich ein Maschineneinsatz in der Nähe von Bahnanlagen ergeben, wobei planfestgestellte Betriebsanlagen der Eisenbahn des Bundes überschwenkt werden könnten, so ist mit der DB Netz AG (I.NF-S (R)) eine kostenpflichtige Kranvereinbarung abzuschließen, welche - wenn die Bahnanlagen nicht mit Last überschwenkt werden - mindestens zwei Wochen vor Kranaufstellung zu beantragen ist. Wenn das Überschwenken der Bahnanlagen mit Last nicht vermeidbar ist, muss der Antrag zur Kranaufstellung rechtzeitig gemäß Ril 406 vor dem Kranaufstellungstermin bei der DB Netz AG eingehen. Generell ist ein maßstäblicher Lageplan (M 1:1000) mit dem vorgesehenen Schwenkradius vorzulegen.
- 3.18.5 Grenzmarkierungen und Kabelmerksteine der DB AG dürfen nicht entfernt, verändert oder verschüttet werden bzw. sind durch den Vorhabensträger neu herzustellen.

3.19 Belange der Deutschen Bahn (DB) Energie GmbH

- 3.19.1 Der Vorhabensträger hat darauf zu achten, dass Bestand und Betrieb der bei Str.-km 29,627 kreuzenden 110-kV-Bahnstromleitung mit einem Schutzstreifen von 2 x 30,0 m bezogen auf die Leitungsachse zur Aufrechterhaltung der Bahnstromversorgung auf Dauer gewährleistet sein muss.
- 3.19.2 Der Vorhabensträger hat zur Vermeidung von Unfällen bei Arbeiten in der Nähe von Bahnstromleitungen die Sicherheitsvorschriften gemäß aktueller DIN VDE 0105 zu beachten.
- 3.19.3 Es ist vom Vorhabensträger sicherzustellen, dass ein Sicherheitsabstand von Personen und Gerätschaften (wie z. B. Maschinen, Gerüste, Ausrüstungen, usw.) von mehr als 3,0 Meter zu den Seilen der Bahnstromleitung immer gewährleistet ist. Dabei ist zu beachten, dass alle möglichen Bewegungen der Seile hinsichtlich ihrer Ausschwing- und Durchhangsverhalten in Betracht gezogen werden müssen. Um den Sicherheitsabstand im o. g. Bereich einhalten zu können, dürfen Personen und

Gerätschaften (wie z. B. Maschinen, Gerüste, Ausrüstungen, usw.) eine Höhe von 507,0 m ü NN innerhalb des o. g. Gefährdungsbereichs nicht überschreiten. Diese NN-Höhe wurde ermittelt unter Zugrundelegung des größtmöglichen Ausschwings der Seile und des maximal zulässigen Seildurchhangs im betroffenen Bereich des o. g. Mastfeldes. Wegen der großen Vielfalt und Unterschiede bei Arbeiten in der Nähe von Freileitungen ist vom Vorhabensträger sicherzustellen, dass auch bei jeder Bewegung oder Verlagerung, jedem Ausschwingen - insbesondere von Lasten, Trag- und Lastaufnahmemitteln - , Wegschnellen oder Herunterfallen von Gegenständen, die bei Arbeiten benutzt werden, die Einhaltung des o. g. Sicherheitsabstands gewährleistet ist.

- 3.19.4 Im Schutzstreifen der Bahnstromleitung dürfen keine leicht brennbaren Stoffe ohne feuerhemmende Bedachung gelagert werden.
- 3.19.5 Der Vorhabensträger hat darauf zu achten, dass einer Bepflanzung mit Bäumen und Sträuchern innerhalb des Schutzstreifens der betroffenen Bahnstromleitung nur im Rahmen bestehender Dienstbarkeiten bzw. schuldrechtlicher Verträge durch die DB Energie GmbH zugestimmt wird. Die Endwuchshöhe der Pflanzungen darf daher in der Regel 3,50 m - ausgehend vom bestehenden Geländeniveau - nicht überschreiten.
- 3.19.6 Auf die erhöhte Unfallgefahr bei Arbeiten in der Nähe von Hochspannungsleitungen wird besonders hingewiesen. Die für die Sicherheit bei den Bauarbeiten verantwortlichen Personen müssen vom Vorhabensträger auf die Sicherheitsmaßnahmen hingewiesen werden. Es wird ebenfalls darauf hingewiesen, dass unter den Leiterseilen mit Eisabwurf gerechnet werden muss.
- 3.19.7 Es wird darauf hingewiesen, dass für zusätzliche Aufbauten (wie z. B Verkehrsbrücken, Lichtzeichen- und Signalanlagen, Lärmschutzwände, Antennen, Kameras, Reklametafeln, Photovoltaikanlagen usw.) im Bereich der Bahnstromleitung, die in den vorgelegten Planunterlagen nicht verzeichnet sind, ein Antrag zur Prüfung auf Einhaltung der Sicherheitsbelange bei der DB Energie GmbH einzureichen ist.

3.20 Belange des Staatlichen Bauamtes Freising, Servicestelle München

- 3.20.1 Bei der Planung und beim Bau der Anpassungsarbeiten an den betroffenen Brückenbauwerken (BW 24/7; BW 24/8; BW 26/2; BW 30/3; BW 30/4) ist eine minimale lichte Höhe von 4,70 Metern vorzusehen. Im Hinblick auf die künftige Genehmigung von Transporten mit Überhöhe auf den gegenständlichen Straßenzügen, sind die lichten Bestandshöhen unter den Bauwerken nach Abschluss der Bauarbeiten durch Einmessung zu dokumentieren und dem Staatlichen Bauamt Freising zur Verfügung zu stellen.
- 3.20.2 Bei den vorgesehenen Bauwerkserneuerungen und -instandsetzungen müssen im Rahmen der Bauausführungsplanung die Vorgaben der aktuellen Richtlinie für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS 2009) berücksichtigt werden. Dies betrifft auch die beiden Absetzbecken mit Versickerfläche (BW-Verz. lfd. Nr. 3.2 und 3.3, Unterlage 7.2 T) im Bereich der B 11 mit Geh- und Radweg.
- 3.20.3 Die Bauarbeiten an den betroffenen Straßen (B 11, B 471 und St 2053) und bauzeitliche Verkehrsführungen müssen in enger Abstimmung mit dem Staatlichen Bauamt Freising so durchgeführt werden, dass der motorisierte und nicht motorisierte Verkehr während der Bauzeit so weit wie möglich aufrecht erhalten werden kann. Soweit verkehrliche Sperrungen erforderlich werden, sind diese ebenfalls mit dem Staatlichen Bauamt Freising zuvor abzustimmen.

4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

4.1 Gegenstand/Zweck

Dem Freistaat Bayern wird die gehobene Erlaubnis nach § 15 WHG zur Versickerung von oberflächlich ablaufendem Niederschlagswasser über Absetzbecken mit Versickerflächen und -becken in den Untergrund und für die in den Grundwasserschwankungsbereich eingebrachten Absetzanlagen nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG erteilt.

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen zugrunde.

4.2 Erlaubnisbedingungen und -auflagen

- 4.2.1 Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des WHG und BayWG mit den dazu ergangenen Verordnungen maßgebend. Die hiernach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den folgenden Erlaubnisbedingungen und -auflagen grundsätzlich nicht enthalten.
- 4.2.2 Die Versickerungsanlagen sind entsprechend den vorgelegten Unterlagen sowie nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik herzustellen.
- 4.2.3 Durch regelmäßige Kontrolle, Wartung und Reinigung ist die Funktionsfähigkeit der Sickeranlagen zu gewährleisten.
- 4.2.4 Die im Bereich der Altablagerung (von Bau-km 4+200 bis Bau-km 4+600) liegenden Versickerungsbereiche müssen frei von schädlichen Verunreinigungen sein. Entsprechende Bodenuntersuchungen sind von einem auf dem Bodenschutzsektor im Sinne des § 18 des Bundesbodenschutzgesetzes qualifizierten Fachbüro in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt München durchzuführen. Im Falle von festgestellten schädlichen Verunreinigungen ist ein Bodenaustausch vorzunehmen.
- 4.2.5 Die Versickerungsmulden bzw. -becken sind mit mindestens 30 cm Humus auszuführen und zu begrünen. Um einer Verdichtung des Muldenbodens oder Erosionserscheinungen entgegenzuwirken und somit die Versickerungsleistung zu sichern, sind Versickerungsmulden unbedingt möglichst kurzfristig nach ihrer Herstellung einzusäen. Möglich ist auch die Verwendung von Fertigrasen.
- 4.2.6 Die in das Grundwasser hineinreichenden Bauteile müssen nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik so hergestellt werden, dass eine Verunreinigung des Grundwassers auszuschließen ist. Die Absetzanlagen, die im Schwankungsbereich des Grundwassers liegen, sind bis zum höchsten Grundwasserstand (HGW 1940) wasserdicht und auftriebssicher auszubilden.
- 4.2.7 Werden die Versickerungsanlagen durch Öle, Treibstoffe oder sonstige wassergefährdende Stoffe verunreinigt, so sind unverzüglich das Landratsamt München und die Landeshauptstadt München, Untere Wasserrechtsbehörden, und das Wasserwirtschaftsamt München zu verständigen. Eventuelle Sanierungsmaßnahmen dürfen nur in Abstimmung mit den o. g. Behörden durchgeführt werden.
- 4.2.8 Beim Baubetrieb ist darauf zu achten, dass das Lagern und Abfüllen von Kraftstoffen, Ölen, Schmiermitteln und sonstigen wassergefährdenden Stoffen so durchgeführt wird, dass jegliche Verunreinigung des Bodens bzw. des Grundwassers zuverlässig verhindert wird. Bindemittel ist in ausreichender Menge auf der Baustelle vorzuhalten.
- 4.2.9 Von sämtlichen Entwässerungsanlagen (Einläufen, Verbindungsleitungen etc.) sind dem Landratsamt München und der Landeshauptstadt München, Untere

Wasserrechtsbehörden, und dem Wasserwirtschaftsamt München zwei Monate nach Fertigstellung Bestandspläne zu übersenden.

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

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

5. Straßenrechtliche Verfügungen

5.1 FStrG

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

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

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.2 T). Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

5.2 BayStrWG

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

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

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

6. Entscheidungen über Einwendungen

Die im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Auflagen in diesem Beschluss, durch Planänderungen und/oder Zusagen des Vorhabensträgers berücksichtigt worden sind oder sich im

Laufe des Anhörungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben.

7. Sofortige Vollziehbarkeit

Dieser Beschluss ist gemäß § 17e Abs. 2 FStrG (in der Fassung des Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetzes vom 09.12.2006, BGBl 2006 I Nr. 59) sofort vollziehbar.

8. Kostenentscheidung

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

B Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Die vorliegende Planung umfasst den 8-streifigen Ausbau der Bundesautobahn (BAB) A 99 Ost Autobahnring München zwischen dem Autobahnkreuz (AK) München-Nord und der Anschlussstelle (AS) Aschheim-Ismaning.

Die Planung stellt den ersten Bauabschnitt (BA I) für den 8-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 99 Ost zwischen dem AK München-Nord und der AS Haar dar.

Die Ausbaumaßnahme berührt die Gebiete der Landeshauptstadt München sowie der Gemeinden Ismaning, Unterföhring und Aschheim.

Die Gesamtlänge der Maßnahme beträgt 7,315 km. Die Planung umfasst dabei im wesentlichen den Anbau eines zusätzlichen 4. Fahrstreifens je Fahrtrichtung am inneren Fahrbahnrand in den überbreiten Mittelstreifen, die Ertüchtigung bzw. den Ersatzneubau von acht Unterführungs- und zwei Überführungsbauwerken, den Neubau bzw. die Verlängerung von 16 Nothaltebuchten, die Ausstattung der gesamten Fahrbahn mit einem lärmindernden Fahrbahnbelag (- 5 dB(A)) sowie die Anpassung der Querneigung, die Errichtung und Anpassung mehrerer bis zu 8,0 m hoher Lärmschutzwände zu angrenzenden Siedlungsbereichen und die Sanierung der Entwässerung.

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

2. Vorgängige Planungsstufen

Der 8-streifige Ausbau der Bundesautobahn A 99 Ost zwischen dem AK München-Nord und der AS Haar ist im aktuellen Bedarfsplan 2004 für die Bundesfernstraßen (Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG) vom 15.11.1993 in der Fassung des 5. Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 04.10.2004, BGBl I, 2574) im vordringlichen Bedarf enthalten.

3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 13.07.2011 beantragte die Autobahndirektion Südbayern, für den 8-streifigen Ausbau der BAB A 99 Autobahnring München zwischen dem AK München-Nord und der AS Haar im Bauabschnitt 1 vom AK München-Nord bis AS Aschheim-Ismaning das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 28.11.2011 bis 27.12.2011 bei der Landeshauptstadt München, vom 30.09.2011 bis 31.10.2011 bei der Gemeinde Unterföhring, vom 12.10.2011 bis 14.11.2011 bei der Gemeinde Ismaning und vom 07.10.2011 bis 07.11.2011 bei der Gemeinde Aschheim nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Landeshauptstadt München bis 10.01.2012, bei der Gemeinde Unterföhring bis zum 16.11.2011, bei der Gemeinde Ismaning bis spätestens 28.11.2011 und bei der Gemeinde Aschheim bis spätestens 21.11.2011 oder jeweils bei der Regierung von Oberbayern schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

Bei dieser Baumaßnahme handelt es sich um ein Vorhaben, das mit Eingriffen in Natur und Landwirtschaft verbunden ist. Die Anhörung von anerkannten Vereinen richtet sich nach §§ 17, 17a FStrG i. V. m. Art. 72 ff. BayVwVfG. Danach werden die im Rahmen des § 63 BNatSchG anerkannten Vereine sowie sonstige Vereinigungen, soweit sich diese für den Umweltschutz einsetzen und nach in anderen gesetzlichen Vorschriften zur Einlegung von Rechtsbehelfen in Umweltangelegenheiten vorgesehenen Verfahren anerkannt sind, ebenso wie private Personen von den geplanten Bauvorhaben durch ortsübliche

Bekanntmachung in den betroffenen Gemeinden benachrichtigt (§ 17a Nr. 1 und Nr. 2 FStrG). Ein gesondertes Anschreiben im Planfeststellungsverfahren erfolgte daher nicht mehr.

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

- Landeshauptstadt München
- Gemeinde Unterföhring
- Gemeinde Ismaning
- Gemeinde Aschheim
- Landratsamt München
- Wasserwirtschaftsamt München
- Staatliches Bauamt Freising, Servicestelle München
- Bayerisches Landesamt für Umwelt
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Fürstenfeldbruck
- Amt für ländliche Entwicklung Oberbayern
- Bayerischer Bauernverband
- Polizeipräsidium Oberbayern Nord
- Polizeipräsidium München
- Vermessungsamt München
- Eisenbahn Bundesamt, Außenstelle München
- Wehrbereichsverwaltung Süd, Außenstelle München
- Deutsche Telekom AG, T-Com PTI 25 München-Ring
- Colt Telekom GmbH, Niederlassung München
- Nokia Siemens Networks Österreich GmbH
- bayernets GmbH
- Gemeinsame Kommunalunternehmen VE München-Ost
- E.ON Bayern AG, Steuerung Kundencenter
- Deutsche Bahn Energie GmbH
- Stadtwerke München Infrastruktur Region GmbH
- GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH
- MTI Teleport München GmbH
- Regierung von Oberbayern, SG 24.1 – Höhere Landesplanungsbehörde
- Regierung von Oberbayern, SG 51 – Höhere Naturschutzbehörde

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich der Vorhabensträger mit Schreiben vom 04.04.2012.

Die Stellungnahmen und Einwendungen wurden am 17.07.2012 in der Gemeinde Unterföhring erörtert. Die Behörden und Träger öffentlicher Belange und die Einwender wurden von dem Termin benachrichtigt. Im Übrigen erfolgte die Benachrichtigung durch ortsübliche Bekanntmachung. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

Die in dem Erörterungstermin mit den Verfahrensbeteiligten vereinbarten Änderungen wurden in den Planunterlagen als 1. Tektur vom 10.10.2012 eingearbeitet. Mit Schreiben vom 10.10.2012 beantragte die Autobahndirektion Südbayern das Planfeststellungsverfahren mit der 1. Tektur fortzusetzen.

Im Wesentlichen handelt es sich um folgende Änderungen:

- In den Versickermulden und -becken ist eine Oberbodenandeckung mit einer Mindestdicke von 30 cm vorgesehen.
- Es wurden fehlende Sparten/Leitungen verschiedener Versorgungsträger nachgetragen.
- Die geplante Versickeranlage 12 wurde geringfügig verschoben, um Beeinträchtigungen der in Nahbereich verlaufenden Wasserleitung des gKu VE München-Ost zu vermeiden. Neue Betroffenheiten haben sich hieraus nicht ergeben.
- Die Entwässerungsanlage 1 entfällt auf Grund von Konflikten mit bestehenden Leitungen komplett. Ersatzweise wird die Entwässerungsanlage 2 vergrößert. Die zugehörige Sickerfläche ist nun zweiteilig, verbunden durch eine oberirdische, befestigte Rinne, vorgesehen. Durch die Vergrößerung der Sickerfläche ist nun eine Wasserleitung der SWM erstmalig betroffen. Es wurde die fehlende Dichtwand samt der zugehörigen Pegel der südöstlich des AK München-Nord gelegenen Deponie nachgetragen.
- Die geplante Entwässerungsanlage 14 steht in Konflikt mit der unter Nr. 5 genannten Deponie-Dichtwand. Die Entwässerungsanlage wurde daher verschoben. Neue Betroffenheiten haben sich hieraus nicht ergeben.
- In der Unterlage 16 wurde der Schleißheimer Kanal irrtümlich als Bodendenkmal bezeichnet. Tatsächlich handelt es sich dabei jedoch um ein Baudenkmal. Die Angabe wurde daher berichtigt.
- In Unterlage 7.1 wurde die im Bereich der Auensiedlung geplante Lärmschutzwand falsch beschriftet. Eine fehlerhafte Kilometerangabe im mittleren Beschriftungskästchen wurde korrigiert (Bau-km 1+200 anstatt Bau-km 1+215).

Durch diese Anpassungen haben sich Änderungen im Erläuterungsbericht, in den Lageplänen zum Bauwerksverzeichnis, im Bauwerksverzeichnis, den landschaftspflegerischen Bestands- und Maßnahmenplänen, den wassertechnischen Berechnungen, den Lageplänen zur Entwässerung, in den Grunderwerbsplänen und in den Angaben zur Umweltverträglichkeitsprüfung (Unterlagen 1 T, 7.1 T, 7.2 T, 12.2 T, 12.3 T, 13.1 T, 13.2 T und 14.1 T, 16 T) ergeben. Private Belange werden von den Planänderungen nicht nachteilig berührt.

Wir haben folgenden von den Planänderungen betroffenen Trägern öffentlicher Belange unter Zusendung der Planunterlagen noch einmal Gelegenheit gegeben, zu den Planänderungen bis zum 23.11.2012 Stellung zu nehmen (Art. 73 Abs. 8 BayVwVfG):

- Landeshauptstadt München
- Landratsamt München
- Wasserwirtschaftsamt München
- Staatliches Bauamt Freising, Servicestelle München
- Stadtwerke München Infrastruktur Region GmbH

Es gingen von den beteiligten Trägern öffentlicher Belange keine Einwendungen gegen die 1. Tektur vom 10.10.2012 ein. Wir haben gemäß § 17a Nr. 5 FStrG von einer erneuten Erörterung abgesehen, da eine solche unter diesen Umständen nicht erforderlich war.

C Entscheidungsgründe

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1. Verfahrensrechtliche Bewertung

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

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

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

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

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

1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Bei dem Bauvorhaben handelt es sich um eine Änderung und Erweiterung eines UVP-pflichtigen Vorhabens nach § 3b Abs. 1 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes -UVPG- i. V. m. der Anlage 1 zu § 3b UVPG (Nr. 14.3). Eine Vorprüfung für den Einzelfall unter Berücksichtigung der in der Anlage 2 zum UVPG aufgeführten Kriterien ergab, dass nicht ausgeschlossen werden konnte, dass der 8-streifige Ausbau der A 99 Ost sowie die damit verbundenen Änderungsmaßnahmen (zusätzliche Fahrbahnen und Verflechtungstreifen, Lärmschutzmaßnahmen, Entwässerungseinrichtungen) erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben können. Für das Bauvorhaben ist daher eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich. Die erforderlichen Unterlagen nach § 6 UVPG sind in den vorgelegten Planunterlagen (Unterlage 16 T) enthalten.

Die UVP ist nach § 2 Abs. 1 UVPG unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 17 Abs. 3b FStrG, Art. 73 Abs. 3 bis 7 BayVwVfG.

2. Umweltverträglichkeitsprüfung

2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)

2.1.1 Beschreibung des Vorhabens

Das Vorhaben ist unter B.1 dieses Beschlusses und in den Unterlagen 1 T und 16 T näher beschrieben. Hierauf wird Bezug genommen.

2.1.2 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens

Der betrachtete Abschnitt der BAB A 99 Ost liegt im Naturraum der Inn-Isar-Schotterplatten in der Münchener Ebene nördlich der Landeshauptstadt München. Die Schotterebene wird im Untersuchungsgebiet durch das eingetieftete Untere Isartal durchschnitten. Der Untersuchungsraum unterteilt sich großräumig in die Isarauen im Isartal und die offene bis halboffene Feldflur Ismanings und Unterföhrings mit Feringasee östlich der Isar. Der Vorhabensbereich erstreckt sich zum größten Teil im Landkreis München und den Gemeinden Ismaning, Aschheim und Unterföhring. Im Bereich des Autobahnkreuzes München-Nord und der Isarquerung ist das Stadtgebiet München betroffen.

Als potenzielle natürliche Vegetation würden sich im Untersuchungsgebiet in der Schotterebene westlich des Isartals Weißseggen(-Winterlinden)-Eschen-Hainbuchenwald im Komplex mit Giersch-Bergahorn-Eschenwald und Seggen-Buchenwald, im Isartal/Isaraue Feldulmen-Eschen-Auenwald mit Grauerle im Komplex mit Giersch-Bergahorn-Eschenwald, am östlichen Isarufer Hexenkraut- oder Zittergrasseggen-Waldmeister-Buchenwald im Komplex mit Zittergrasseggen-Hainsimsen-Buchenwald, örtlich mit Waldziest-Eschen-Hainbuchenwald und auf der Hochebene östlich des Isartals Waldziest-Eschen-Hainbuchenwald, örtlich mit Schwarzerlen, entwickeln.

Der Landschaftsraum direkt nördlich der Stadt München wird intensiv durch Verkehrsachsen sowie in den Randbereichen durch die Siedlungsgebiete der Landeshauptstadt München und der Gemeinden Ismaning, Unterföhring und Aschheim geprägt. Die Isar ist begradigt, eingetieft und südlich des Plangebiets zur Energiegewinnung aufgestaut. Die relativ ebene Flussaue ist aufgrund der Eintiefung der Isar heute hochwasserfrei und wird ausschließlich forstwirtschaftlich genutzt. Der ehemalige Auwald, der sich heute im Übergang zu terrestrischen Laubwäldern befindet, ist durch den dicht stehenden Unterwuchs im Umfeld der Autobahn eher gleichförmig ausgeprägt. Die gleichmäßige eher junge Waldstruktur wird lediglich durch lineare Elemente wie Stromleitungstrasse und A 99 Ost mit Böschungen sowie die Gewässerläufe von Isar, Schleißheimer-Kanal, Garching Mühlenbach und Schwabinger Bach unterbrochen. Auch die Bachläufe sind durch menschliche Eingriffe und Korrekturen eher strukturarm ausgebildet. Im Südwesten umfasst das Plangebiet die Auensiedlung mit See an der Wallnerstraße und den nördlichen Teil des Fröttmaninger Bergs (ehemalige Deponie) westlich der Freisinger Landstraße (B 11). Nördlich der Autobahn liegt die aktuelle Klärschlammdeponie der Landeshauptstadt München. Diese Bereiche sind stark anthropogen geprägt. Östlich der Isar wird das Planungsgebiet durch kleinräumige Ackerflächen geprägt, die im Nahbereich der Stadt durch zahlreiche Siedlungs- und Gewerbegebiete, Ver- und Entsorgungseinrichtungen, Straßen, den Mittleren Isarkanal und den Feringasee mit angrenzenden Schrebergärten häufig unterbrochen werden. Ergänzend werden die Ackerflächen durch Gehölzsäume und Feldhecken sowie jüngere angelegte Biotopflächen untergliedert. Weiter nach Osten hin wird die Feldflur offener. Hier gibt es entlang der A 99 Ost nur mehr einige Einzelgehöfte. Es dominiert der großflächige Ackerbau, der nur mehr vereinzelt durch naturbetonte Feldgehölze und -hecken gegliedert wird.

Zentrale Verkehrsachse im Plangebiet ist die A 99 Ost Autobahnring München mit den Zubringern des Autobahnkreuzes München-Nord im Nordwesten. Die Freisinger Landstraße (B 11) quert die A 99 Ost dort ohne Anbindung, ebenso die Münchner Straße (St 2053) östlich der Isar zwischen Ismaning und Unterföhring. Die Anschlussstelle Aschheim/Ismaning im Osten des Plangebiets verbindet die Ismaninger Straße B 471 zwischen Ismaning und Aschheim mit der Autobahn. Darüber hinaus gibt es einige Nebenstraßen. Die Bahnlinie München - Johanneskirchen - Flughafen München unterquert rd. 300 m östlich des Mittleren Isakanals die A 99 Ost. Eine Hochspannungsfreileitung quert im Isarauwald in Nord-

Süd-Richtung, eine Weitere in Südost-Nordwest-Richtung östlich des Feringasees die A 99 Ost und den Vorhabensbereich. Am Brückenbauwerk der Münchner Straße (St 2053) unterquert zudem eine Druckwasserleitung der E.ON AG in Ost-West-Richtung die A 99 Ost und den Vorhabensbereich.

Die betrachtete Autobahnstrecke quert das Isartal, das als FFH-Gebiet Nr. D 7537-301 „Isaraue von Unterföhring bis Landshut“, Landschaftsschutzgebiet und Bannwald sowie als Wald mit besonderer Bedeutung als Biotop, für das Landschaftsbild, für den regionalen Klima- und Immissionsschutz, für den Schutz von Verkehrswegen und für die Erholung ausgewiesen ist. Weiterhin reicht der südwestliche Zipfel des SPA-Gebiets Nr. D 7736-471 „Ismaninger Speichersee und Fischteiche“ bis auf 50 m an den Vorhabensbereich heran. Als gesetzlich geschützte Biotope und Lebensstätten sind im Untersuchungsgebiet kleinflächig Auwaldreste, Bruch- und Hangwälder, Feldgehölze, Hecken, Uferböschungen der Isar, Tümpel und Felldraine ausgewiesen.

Im westlichen Streckenabschnitt mit der Isaraue quert die A 99 Ost mehrere Fließgewässer. Neben der begradigten und eingetieften Isar mit Restwasserabfluss sind das die im Abfluss regulierten Bäche Schleißheimer Kanal, Garchingener Mühlbach und Schwabinger Bach. Auf der östlich angrenzenden Schotterebene queren Mittlerer Isarkanal und die Gleißbach das Plangebiet und die A 99 Ost von Südwest nach Nordost. Als relevante Stillgewässer sind hier der Feringasee als Baggersee und ein angelegter Teich in der Feldflur östlich des Feringasees zu nennen. Daneben finden sich zahlreiche, im Rahmen von Ausgleichsmaßnahmen angelegte Kleingewässer für Amphibien nördlich der A 99 Ost. In den mächtigen Schotterkörpern fließt ein großer Grundwasserstrom in nordnordöstlicher Richtung. Stellenweise gibt es Quellwasseraustritte am Isarhang. Die Münchener Schotterebene besitzt reichhaltige Grundwasservorkommen deren Trinkwasserqualität als gut gilt. Wasserschutzgebiete sind im nahen Umfeld des Bauvorhabens nicht vorhanden.

Als überregionale Schwerpunkte der Erholung sind das Isartal mit seinen Wegen und der Isar sowie der Feringasee als Badesee zu nennen. Weiterhin von Bedeutung sind die Wege entlang des Mittleren Isarkanal und um das Speicherseegebiet mit Fischteichen.

2.1.3 Geprüfte Vorhabensvarianten und wesentliche Auswahlgründe

Grundsätzlich waren wir nicht verpflichtet, jede mögliche Planungsvariante gleichermaßen detailliert und umfassend zu prüfen. Vielmehr konnten Varianten, die nach einer Grobanalyse in einem früheren Planungsstadium nicht in Betracht kamen, für die weitere Detailprüfung ausgeschieden werden. Den Anforderungen des § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG ist damit Rechnung getragen. Auch § 17 Satz 2 FStrG verlangt insoweit nicht mehr. Aus den unter C.4.3.2 in diesem Beschluss genannten Gründen wurde nur die planfestgestellte Variante zum 8-streifigen Ausbau der A 99 Ost im Hinblick auf ihre Umweltauswirkungen überprüft. Es sind keine Vorhabensvarianten ersichtlich, die geringere Umweltauswirkungen haben, als das planfestgestellte Bauvorhaben.

2.1.4 Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen

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

Anlagebedingte Auswirkungen sind Flächenüberbauung und -versiegelung verbunden mit quantitativen und qualitativen Verlusten an Vegetation und frei lebender Tierwelt sowie von Flächen für landwirtschaftliche Zielsetzungen, Barriere- und Zerschneidungseffekte, kleinklimatische Veränderungen der Umwelt,

Veränderung des Landschaftsbildes, Beeinträchtigung des Wohnumfeldes und der Erholungsqualität der Landschaft.

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

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

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

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

Das geplante Bauvorhaben wird in diesem Abschnitt nach dem Bau dauerhaft ca. 20,1 ha Grund und Boden (zum größten Teil bestehende Straßennebenflächen) beanspruchen, die sich in ca. 5,2 ha Neuversiegelung von Flächen für Fahrspuren, Nothaltebuchten, Mittelstreifenüberfahrten und Unterhaltungswege, ca. 12,8 ha Überbauung unbefestigter Fläche für Entwässerungs- und Gestaltungsmaßnahmen und ca. 2,1 ha für naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahmen aufteilen.

2.1.4.1 Schutzgut Menschen

Das Schutzgut Mensch wurde im Hinblick auf die Teilbereiche Wohnen und Erholung geprüft.

Durch die Baumaßnahme entstehen folgende Neubelastungen auf den Teilbereich Wohnen:

Direkte Auswirkungen durch Flächenverluste sind hier nicht gegeben. Indirekte Auswirkungen durch das Vorhaben und die Verkehrserhöhung können sich möglicherweise durch Lärm, Schadstoffe, optische Störungen durch Fahrzeugbewegung und Licht sowie Verschattung von Wohn- und Freiräumen ergeben.

Das Umfeld der A 99 Ost ist bereits sehr stark durch Lärm vorbelastet. Bezüglich Wohnen und Wohnumfeld sind drei Bereiche näher zu betrachten. Die Auensiedlung mit Wohnbebauung im Westen des Untersuchungsgebietes, die bis rd. 70 m an den Fahrbahnrand heranreicht, wird bereits durch eine Lärmschutzwand vor Verkehrs-lärm geschützt. Im Bereich des Mittleren Isarkanals reichen nördliche Siedlungsteile von Unterföhring mit vorrangiger Gewerbebebauung bis rd. 50 m an den Fahrbahnrand heran. Im Osten des betrachteten Ausbauabschnitts liegen einige Einzelhöfe nahe der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning z. T. direkt neben der Autobahn mit Abständen von 20 bis 30 m zum Fahrbahnrand. Die im Planungsbereich bestehenden Siedlungen sind derzeit größtenteils nur unzureichend vor dem Verkehrslärm geschützt. Die Lärmsanierungsgrenzwerte werden teilweise nur knapp unterschritten. Die prognostizierte Verkehrszunahme für den Prognosehorizont 2025, welche durch den 8-streifigen Ausbau entsteht, beträgt im Jahresmittel rd. 15.000 Kfz/Tag, die Verkehrsbelastung liegt dann bei 140.000 Kfz/Tag. Dies entspricht einer durchschnittlichen Verkehrszunahme um 12 % (vgl. Unterlage 11.1).

Für die Schadstoffbelastung der Luft sind als maßgebende Stoffgruppen Stickstoffoxide (NO_x) und Partikel wie Ruß, Abrieb oder Staub anzusehen. Als Maß für Partikel wird hier eine als Feinstaub (PM₁₀) bezeichnete Staubfraktion verwendet. In der Luftschadstofftechnischen Untersuchung (Unterlage 11.4) werden die Zusatzbelastungen durch die Verkehrszunahme an ausgewählten Immissionsorten in Siedlungsbereichen berechnet. Nach dem 8-streifigen Ausbau kommt es, aufgrund der prognostizierten Verkehrserhöhung, zu einer Zunahme der

verkehrsbedingten Luftschadstoffkonzentrationen. An den Immissionsorten Bauhofstraße und Birkenhofstraße (Immissionsorte ohne Lärmschutzwände, die die Schadstoffemission in die Fläche verringern) ergeben sich in 77 m Abstand zum Fahrbahnrand (Bauhofstraße) Erhöhungen der Jahresmittelwerte für PM₁₀ um 0,7 µg/m³ Luft (~ 3%) und für NO₂ um 0,8 µg/m³ Luft (~ 2%), in 284 m Entfernung vom Fahrbahnrand (Birkenhofstraße) für PM₁₀ und NO₂ um 1% bis 2%.

Durch die Baumaßnahme entstehen folgende Neubelastungen auf den Teilbereich Erholung:

Bereiche mit sehr hoher Erholungseignung sind das Isartal mit seinem Wegenetz, insbesondere die Wege beidseitig am Isarufer und der Feringasee mit den angrenzenden Schrebergärten. Beide sind regionale Erholungsschwerpunkte für die Bevölkerung der Landeshauptstadt München und der angrenzenden Umlandgemeinden. Der Isar-Fernradweg ist überregional bedeutsam. Der begrünte und parkähnlich gestaltete Müllberg im Westen und die Feldwege der offenen Feldflur im Osten haben als Erholungsraum vorwiegend eine lokale Bedeutung für die ortsansässige Bevölkerung.

Direkte flächenbezogene Wirkungen des Vorhabens auf Erholungseinrichtungen oder Erholungsgebiete sind nicht gegeben. Es verbleiben die Lärm- und Schadstoffauswirkungen wegen einer weiteren Verkehrserhöhung um 12 %. Das Landschaftsbild wird ferner durch den Verlust von Gehölzhecken und Einzelbäumen verändert.

2.1.4.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Für die Bewertung des Schutzgutes Tiere und Pflanzen ist als Schutzziel der Schutz der wildlebenden Tiere und Pflanzen in ihren Lebensgemeinschaften, in ihrer natürlichen und historisch gewachsenen Artenvielfalt, sowie der Schutz ihrer Lebensstätten und Lebensräume und ihrer sonstigen Lebensbedingungen ausschlaggebend. Die Bewertung der Bedeutung der Lebensräume richtet sich dabei nach ihrer Strukturdiversität, Flächengröße, Repräsentativität im Naturraum, Artenvielfalt, dem Vorkommen gegenüber schwankenden Naturbedingungen empfindlicher Arten, der Regenerationsfähigkeit und Ersetzbarkeit. Darüber hinaus werden räumlich-funktionale tierökologische Zusammenhänge berücksichtigt und Vorbelastungen und Störungen erfasst. Das Schutzgut Tiere und Pflanzen wurde hinsichtlich des Lebensraumverlusts, der Arealverkleinerung, der Trennwirkung und der Immissionsbelastung untersucht. Die Bestandsbewertung, welche auf der Nutzungskartierung, der Auswertung der Biotop- und Artenschutzkartierung und dem Arten- und Biotopschutzprogramm des Landkreises München sowie den Ergebnissen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung basiert, ist in den Unterlagen 12.1 T und 16 T enthalten, auf die verwiesen wird.

Durch die Baumaßnahme entstehen folgende Neubelastungen:

Direkte anlage- und baubedingte Wirkungen sind vorübergehende und dauerhafte Flächenverluste wertbestimmender Lebensräume oder Habitate im Nahbereich der Autobahn. Durch die Anlage von Versickerungsmulden am Böschungsfuß der Autobahntrasse entsteht ein dauerhafter Verlust von 300 m² Laubwald in der Isaraue. Weitere vorübergehende Verluste von 6.500 m² Laubwald und Feldgehölz in der Isaraue ergeben sich für die Erstellung von Versickerungsmulden und Nothaltebuchten und die Sanierung von Brückenwiderlagern. Diese Gehölze mit längerer Entwicklungszeit sind als Biotop ausgewiesen und befinden sich innerhalb der FFH-Gebietsgrenzen. Durch ihre Lage innerhalb der Beeinträchtigungszone der A 99 Ost sind sie bereits vorbelastet. Kleinflächig ist auch trockene Initialvegetation von vorübergehenden Baumaßnahmen im Bereich der Brückenwiderlager betroffen. Zudem sind mögliche indirekte Wirkungen durch Lärm, Luftschadstoffe oder optische Wirkungen sowie Verschattung zu berücksichtigen.

2.1.4.3 Schutzgut Boden

Der Boden hat Bedeutung als lebendes Substrat, als Träger landschaftsökologischer Leistungen und als wesentlicher landwirtschaftlicher Produktionsfaktor. Daneben erfüllt er eine Filterfunktion. Schutzziel ist die Abwehr schädlicher Bodenveränderungen und die Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf den Boden. Nach den bisherigen Erkenntnissen über Belastungen des Straßenumfeldes durch verkehrsbedingte Schadstoffe sind Belastungen des Straßenumfeldes vor allem beim Auftreten von persistenten und wenig wasserlöslichen Stoffen zu erwarten.

Die Böden im Nahbereich der Autobahntrasse sowie im Umfeld des Autobahnkreuzes München-Nord sind durch die Errichtung von Autobahnen, Ausfahrten, querenden Straßen, Müllbergen, Bahnlinie, Gewerbegebieten, Mittlerem Isarkanal stark verändert und deutlich anthropogen überprägt. In den landwirtschaftlich genutzten Bereichen sind die Bodenfunktionen durch die intensive Nutzung belastet. Die Außenböden der Isaraue sind durch intensive forstliche Nutzung und die Grundwasserabsenkung in ihren Funktionen verändert und gestört. Naturnahe und ungestörte Böden mit hoher Lebensraumfunktion sind im engeren Untersuchungsraum auf sehr kleine Teilbereiche mit älteren Gehölzbeständen beschränkt.

Durch die Baumaßnahme entstehen folgende Neubelastungen:

Hauptauswirkung auf den Boden ist die dauerhafte Versiegelung von Bodenflächen für die Errichtung der zwei weiteren Fahrstreifen, der Nothaltebuchten, Mittelstreifenüberfahrten sowie von Unterhaltungswegen. Die Bodenversiegelung umfasst eine Fläche von rd. 5,2 ha. Dies betrifft auf der ganzen Strecke straßenbegleitende Grünflächen und im östlichen Streckenabschnitt auch landwirtschaftliche Nutzflächen. Die bisherigen, bereits durch die Nutzung eingeschränkten bzw. vorbelasteten Bodenfunktionen gehen dabei vollständig verloren. Durch die Verkehrszunahme erhöhen sich auch verkehrsbedingte Schadstoffeinträge in die Böden im Nahbereich der A 99 Ost.

2.1.4.4 Schutzgut Wasser

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

Durch die Baumaßnahme entstehen folgende Neubelastungen:

Direkte Eingriffe und Flächenverluste bei Oberflächengewässern sind nicht gegeben. Durch Baumaßnahmen an Brücken über den Gewässern kann es potenziell zu Beeinträchtigungen der Wasserqualität durch Eintrag von Schadstoffen kommen. Die Grundwasserneubildung wird im Gebiet durch die Neuversiegelung von rd. 5,2 ha Bodenfläche vermindert.

2.1.4.5 Schutzgut Luft und Klima

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

Von Bedeutung für die lokale, teilweise auch regionale klimatische Situation sind vor allem die Waldgebiete im Plangebiet. Demnach wären hier die Isarauen als bedeutsame Frischluftentstehungsgebiete und das Isartal als bedeutsame Frischluftschneise zu bewerten. Die Grünlandflächen und bei dichter Vegetationsbedeckung auch die Ackerflächen der Schotterebene wirken zudem als Kaltluftentstehungsgebiete. Andere bedeutende reliefbedingte Kaltluftabflussbahnen sind auf der Münchener Schotterebene nicht vorhanden.

Durch die Baumaßnahme entstehen folgende Neubelastungen:

Die geplante Bodenversiegelung führt zu einer Verringerung möglicher Kaltluftentstehungsgebiete. Lokal können damit geringfügig kleinklimatische Veränderungen auftreten. Durch die vorhabensbedingte Verkehrserhöhung werden sich auch geringfügig mögliche Schadstoffemissionen im Nahbereich der Autobahn erhöhen.

2.1.4.6 Schutzgut Landschaftsbild/Stadtbild

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

Das AK München-Nord stellt durch die starke verkehrliche Nutzung und die Entsorgungseinrichtungen ein Belastungsgebiet dar, das visuell negativ auch noch in die angrenzenden Landschaftsräume hinein wirkt. Die Isaraue mit ihren ausgedehnten Waldbereichen und dem Flusslauf der Isar ist ein Gebiet mit hohem landschaftlichem Reiz und daher auch als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen. Dieser ist zwar durch vielfältige anthropogene Eingriffe wie Errichtung der Autobahntrasse, Auensiedlung, Regulierung der Isar sowie die forstliche Nutzung der Wälder beeinträchtigt, der attraktive Charakter der Flussauenlandschaft ist jedoch nicht gänzlich verloren gegangen. Der großflächige Waldbestand bewirkt, dass Siedlungen und die Autobahntrasse nicht weit einsehbar sind. Das Erholungspotenzial ist hoch. Die Isaraue ist insgesamt von einem dichten Wegenetz erschlossen, das intensiv genutzt wird. Die autobahnnahen Bereiche sind durch den Verkehrslärm vorbelastet. Die halboffene Feldflur Ismanings und Unterföhrings ist durch landwirtschaftliche Nutzung geprägt und wird durch eine größere Anzahl von Hecken und Gehölzreihen gegliedert. Kleinere Siedlungsteile sowie Ver- und Entsorgungseinrichtungen, aber auch Einzelgehöfte sind im Nahbereich der Autobahn vorhanden, wobei die Ver- und Entsorgungseinrichtungen trotz teilweise dichter Eingrünung als Beeinträchtigung zu werten sind. Zwei große Freileitungen wirken ebenfalls visuell beeinträchtigend. Die die Autobahn querenden viel befahrenen Straßen und die Bahnlinie führen zu einer technisch bedingten kleinräumigen Gliederung mit landschaftlichen Zäsuren. Die Fernwirkung ist hier deutlich größer als im bewaldeten Isartal. Der gesamte Raum ist mit einer großen Anzahl von Wegen gut erschlossen. Eingeschränkt werden die Wegebeziehungen durch die Autobahn, die nur an wenigen Stellen gequert werden kann. Der Feringasee ist ein Erholungsschwerpunkt im Münchner Norden. Die parkähnliche Gestaltung des Erholungsbereichs um den See mit altem Baumbestand, Gehölzhecken, Wiesen und Röhrlichzonen hat einen hohen landschaftlichen Reiz. Von der Autobahn wird der See durch eine schmale aber relativ dichte Gehölzhecke abgetrennt.

Durch die Baumaßnahme entstehen folgende Neubelastungen:

Die wesentlichen Projektwirkungen sind hier die dauerhaften und vorübergehenden Verluste von landschaftsbildprägenden Gehölzbeständen entlang der Autobahn im Bereich von Entwässerungsanlagen, Nothaltebuchten, Brückenwiderlagern und im

Mittelstreifen der Autobahn in einem Umfang von ca. 5,9 ha. Dabei ist zu beachten, dass im östlichen Streckenabschnitt (K 3) fast alle autobahnbegleitenden Gehölzhecken im Zuge des Umbaus der AS Aschheim-Ismaning beseitigt werden, so dass im Rahmen des Bauvorhabens hier nur geringfügig weitere Beeinträchtigungen der Gehölzkulisse gegeben sind.

2.1.4.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

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

Als Kulturgüter kommen im Planungsgebiet mehrere Bodendenkmäler (D-1-7735-0137 Reihengräberfeld des frühen Mittelalters, D-1-7735-0163 Siedlung der frühen Bronzezeit, der Hallstattzeit und späten Latènezeit sowie der römischen Kaiserzeit, D-1-7735-0032 Grabhügel vorgeschichtlicher Zeitstellung, daraus Funde der mittleren Bronzezeit, und D-1-7836-0310 Straße der römischen Kaiserzeit) und ein Baudenkmal (D-1-84-119-10 Schleißheimer Kanal) vor. In allen Fällen bis auf den Letztgenannten quert die Autobahntrasse die genannten großflächigen Bodendenkmäler. Bei Errichtung der Autobahn wurden hohe Böschungen über dem Denkmal aufgeschüttet.

Durch die Baumaßnahme entstehen folgende Neubelastungen:

Im Bereich des Bodendenkmals an der östlichen Isarhängeleite bei Bau-km 1+900 bis Bau-km 2+200 (D-1-7735-0163 Siedlung der frühen Bronzezeit) sind kleinflächig Baumaßnahmen außerhalb des aufgeschütteten Trassenkörpers der A 99 Ost vorgesehen. Hier sind mögliche Auswirkungen auf Bodendenkmäler zu prüfen. In allen anderen Bereichen, in denen Denkmäler im Bereich der Autobahntrasse angenommen werden, finden keine Baumaßnahmen außerhalb des aufgeschütteten Trassenkörpers der A 99 Ost statt. Mögliche Auswirkungen auf Denkmäler sind hier deshalb nicht anzunehmen.

2.1.4.8 Wechselwirkungen

Über die bei den jeweiligen Schutzgütern genannten Wirkungen hinaus sind keine weiteren Wechselwirkungen gegeben.

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

Folgende Maßnahmen werden für die betroffenen Schutzgüter ergriffen:

2.1.5.1 Schutzgut Mensch

Im Einzelnen werden folgende Maßnahmen ergriffen:

- Ausstattung der gesamten Fahrbahn mit einem lärmindernden Fahrbahnbelag (Lärminderungswert - 5 dB(A)) zum Schutz gegen Verkehrslärm.
- Errichtung oder Erhöhung von Lärmschutzanlagen zur Lärminderung für die Auensiedlung (Bau-km 0+800), Wendel- und Grassermühle (Bau-km 6+100) sowie Görgelmühle (Bau km 6+500). Die Lärmschutzanlagen werden bis zu rund 900 m lang und bis zu 8,0 m hoch.
- Anordnung passiver Lärmschutzmaßnahmen wegen Überschreitung der Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV bei einigen Gebäuden.

2.1.5.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Im Einzelnen werden folgende Maßnahmen ergriffen:

- Erhalt alter Buchenbestände am südlichen Böschungsfuß der A 99 Ost bei Bau-km 0+900 (Tabufläche) unter Verzicht auf die Anlage einer Versickerungsmulde.

- Bei der Errichtung zusätzlicher Nothaltebuchten in der Böschung im Bereich des FFH-Gebiets wird die Verbreiterung der Dammschüttung und die Böschungssicherung für die Nothaltebucht über senkrechte Stützkonstruktionen bis 2,2 m Höhe gesichert. Dadurch können die Eingriffe in den Gehölzbestand auf der Böschung auf eine Arbeitsbreite von 2,0 bis 3,0 m neben der Nothaltebucht begrenzt werden.
- Die Anlage von Nothaltebucht und Versickerungsmulde auf der Südseite der A 99 Ost auf Höhe des Feringasees (Bau-km 3+700 - Bau-km 4+400) wurde so gewählt bzw. verschoben, dass die schmale Gehölzhecke, die den Feringasee von der Autobahn trennt, durch die geplanten Maßnahmen nicht angetastet wird.
- Bei der Neuanlage einer Versickerungsmulde in der Isaraue (FFH-Gebiet) nahe der Isar wird eine bestehende Geländemulde als Versickerungsbecken genutzt, so dass mit Ausnahme der Rohrzuleitung keine Erdarbeiten und kaum Eingriffe in Gehölzbestände erforderlich sind.
- Auf fast der ganzen betrachteten Strecke der A 99 Ost (Bau-km 0+300 bis Bauende) mit allen Fahrspuren wird ein lärmindernder Fahrbahnbelag aufgebracht, der einen Lärminderungswert von - 5 dB(A) aufweist. Gegenüber dem derzeitigen Fahrbahnbelag, der mit - 2 dB(A) angesetzt wird, ergibt sich dadurch eine weitere Lärminderung um 3 dB(A).
- In der Bauphase werden die an das Baufeld angrenzenden wertbestimmenden Gehölzbestände, Wälder und Feuchtgebiete durch geeignete Schutzmaßnahmen vor Zerstörungen, Beschädigungen und Beeinträchtigungen geschützt (S1). Dabei wird das Baufeld durch Bauzäune abgegrenzt.
- Zum Schutz der Brutvögel und anderer gehölzbewohnender Arten erfolgt die Gehölzrodung nur im Winterhalbjahr zwischen 1. Oktober und 28. Februar (S2). Darüber hinaus erfolgt die Räumung des Baufelds und damit die Entfernung aller möglicherweise als Nistplatz, Quartier oder Unterschlupf dienenden Strukturen im Zeitraum zwischen dem 01. August und dem 28. Februar als Schutz für Offenland-Lebensstätten. Weiterhin werden Großbäume mit möglichen Baumhöhlen und Spalten auf Brutplätze höhlenbrütender Vogelarten oder Fledermausquartiere vor Beginn der Baumaßnahme kontrolliert.
- Den Vorhabensbereich querende Fließgewässer werden durch entsprechende Schutz- und Vorsorgemaßnahmen vor Belastungen geschützt (S3).
- Anlage von Feuchtwiesen in angelegten Geländemulden sowie artenreiche Fettwiesen und wärmeliebende Säumen, artenreichen Gehölzhecken und Kies-Sand-Biotopen als Kompensationsmaßnahmen auf einer Fläche von rd. 2,05 ha. Zusätzliche Optimierung der Biotopvernetzung über das Brückenbauwerk 28/1 zwischen den Gehölzhecken am Feringasee und den nördlich an die A 99 Ost angrenzenden Ausgleichsflächen.

2.1.5.3 Schutzgut Boden

Es sind keine speziellen Maßnahmen für das Schutzgut Boden erforderlich.

2.1.5.4 Schutzgut Wasser

Im Einzelnen werden folgende Maßnahmen ergriffen:

- Nachrüstung der Entwässerung mit weitgehend flächiger Versickerung des anfallenden Straßenwassers, so dass die Grundwasserneubildungsrate erhalten bzw. verbessert wird.
- Vorreinigung des Straßenwassers durch die Versickerung über die bewachsene Oberbodenzone mit einer Mindestdicke von 30 cm. Durch entsprechende Schutz- und Vorsorgemaßnahmen in der Bauabwicklung wird ein Eintrag von Sedimenten, Nähr- oder Schadstoffen in das Fließgewässer vermieden bzw. weitest möglich reduziert.

2.1.5.5 Schutzgut Klima/Luft

Im Einzelnen werden folgende Maßnahmen ergriffen:

Die Erhöhung bzw. Errichtung von Lärmschutzanlagen führt zu einer Verminderung der Schadstoffausbreitung in diesen Bereichen.

2.1.5.6 Schutzgut Landschaft

Im Einzelnen werden folgende Maßnahmen ergriffen:

- Schutz angrenzender, zu erhaltender Gehölzbestände in der Bauphase durch entsprechende Schutzmaßnahmen.
- Zur Einbindung der Autobahntrasse mit Baufeldern, Nothaltebuchten und neuen Entwässerungsanlagen in die Landschaft und zur Minimierung der Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch die technische Überprägung werden geeignete landschaftspflegerische Gestaltungsmaßnahmen mit landschaftsgerechter Bepflanzung vorgesehen.
- Die Ausgleichsmaßnahme A3 mit Anlage eines Laubgehölzes dient als Sichtschutz und Eingrünung.

2.1.5.7 Schutzgut Kulturgüter

Im Einzelnen werden folgende Maßnahmen ergriffen:

Im Bereich der bekannten Bodendenkmäler werden die Auflagen des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege beachtet. Funde außerhalb dieser Bereiche werden gemeldet.

2.2 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen. Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt (Ziffer 0.6.1.1 UVPVwV). Da die Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des UVPG für Straßenbauvorhaben (UVPVwV) bislang keine Bewertungskriterien (Konkretisierung der gesetzlichen Umweltauflagen) für Straßenbauvorhaben enthalten, sind die Umweltauswirkungen nach Maßgabe der gesetzlichen Umweltauflagen aufgrund der Umstände des Einzelfalles zu bewerten (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 08.06.1995, UPR 1995, 391).

Das Bauvorhaben erstreckt sich über eine Länge von 7,3 km. Großteils werden dafür bestehende Straßennebenflächen in Anspruch genommen. Das Vorhaben beansprucht insgesamt rd. 20,1 ha. Davon nimmt die Neuversiegelung von Flächen für die weiteren Fahrspuren, Nothaltebuchten, Mittelstreifenüberfahrten und Unterhaltungswege 5,2 ha in Anspruch. Es werden insgesamt 12,8 ha unbefestigter Fläche für Entwässerungsmaßnahmen (2,2 ha) und Gestaltungsmaßnahmen (10,6 ha) überbaut. 2,1 ha werden für naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahmen benötigt.

In Bezug auf das Schutzgut Mensch werden die Lärmauswirkungen der A 99 Ost trotz der Verkehrserhöhung um rd. 12 % durch den Einbau des lärmmindernden Belags insgesamt um rd. - 3 dB(A) deutlich vermindert. Die prognostizierte, vorhabensbedingte Verkehrszunahme fällt demgegenüber kaum ins Gewicht (beispielsweise ist bei einer Verkehrsverdoppelung eine Lärmerhöhung um rd. + 3 dB(A) anzusetzen). Projektbedingte zusätzliche Lärmauswirkungen, die über die

bestehende Lärmwirkung der A 99 Ost hinaus gehen, sind daher nicht zu erwarten. Durch die vorgesehenen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen werden die gesetzlichen Grenzwerte der 16. BImSchV zur Lärmvorsorge eingehalten. Es werden gegenüber dem Prognose-Nullfall (ohne zusätzliche aktive Lärmschutzmaßnahmen) Pegelminderungen von bis zu 12,8 dB(A) erzielt.

Die Lärmschutzmaßnahmen werden begründet oder entsprechend gestaltet, so dass sie in die Landschaft eingebunden werden. Verschattungswirkungen auf Wohnbebauung sind nicht gegeben. Für die Schadstoffbelastung der Luft sind als maßgebende Stoffgruppen Stickstoffoxide (NO_x) und Partikel wie Ruß, Abrieb oder Staub anzusehen. Die Erhöhung der Schadstoffbelastung durch die Verkehrszunahme ist insgesamt als gering zu bewerten. Die Gesamtbelastungen einschließlich der geringen Erhöhungen der Schadstoffkonzentrationen bleiben gemäß der luftschadstofftechnischen Untersuchung weiterhin unterhalb des zulässigen Jahresmittelwertes der 39. BImSchV. Optische Störungen, die über die bestehenden hohen Störungen der A 99 hinausgehen, sind nicht gegeben, da der Ausbau der zwei Fahrspuren nach innen erfolgt und die Verkehrserhöhung mit 12 % gegenüber der bestehenden hohen Vorbelastung relativ gering ist. Die zusätzlichen Emissionen in der Bauphase sind gegenüber der Vorbelastung der A 99 unerheblich und vernachlässigbar. Die Baustellen werden grundsätzlich von der Autobahn aus angedient, so dass auch kein erheblicher Baustellenverkehr auf Nebenstraßen und durch Ortschaften oder kleine Ansiedlungen zu erwarten ist. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität sind daher nicht gegeben.

In Bezug auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen sind erhebliche nachteilige Auswirkungen nicht gegeben. Durch die Lage neben der Autobahn innerhalb der Beeinträchtigungszone mit hoher Lärmbelastung ist der Wert dieser Lebensräume bereits heute schon herabgesetzt. Im Rahmen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Unterlage 12.4) wurde nachgewiesen, dass für alle betrachteten streng geschützten Arten unter Berücksichtigung der im landschaftspflegerischen Begleitplan genannten Maßnahmen zu Vermeidung und Minderung artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nicht erfüllt werden. Beeinträchtigungen für das SPA-Gebiet Nr. D 7736-471 „Ismaninger Speichersee und Fischteiche“ können nach den Untersuchungen des Vorhabensträgers ausgeschlossen werden (Unterlage 12.8). In Bezug auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen sind dauerhafte Eingriffe in Biotopflächen in einem Umfang von 300 m² Laubwald in der Isaraue sehr gering. Nach Fertigstellung der Baumaßnahme werden diese Gehölze am selben Ort durch Initialpflanzung und Selbstentwicklung wieder entwickelt. Die vorübergehenden Verluste werden am selben Ort ausgeglichen. Die betroffene Initialvegetation kann sich am selben Ort nach Beendigung der Baumaßnahmen wieder entwickeln. Für die längere Entwicklungszeit der Gehölzflächen wird ein zusätzlicher Ausgleich vorgesehen. Eine Kompensation ist möglich. Gemäß der Eingriffsbilanzierung im landschaftspflegerischen Begleitplan entsteht ein Ausgleichsbedarf von 0,55 ha für die Beeinträchtigung der Biotopausstattung. Ergänzend ergibt sich ein weiterer Ausgleichsbedarf für die Versiegelung von Flächen im Straßenbegleitgrün von rd. 1,57 ha. Hierfür wurden bereits Ausgleichsmaßnahmen direkt nördlich der betrachteten Autobahntrasse auf Unterföhringer Flur im Jahr 2010 vorab als Ökokontomaßnahmen umgesetzt (A/E 1). Die Ausgleichsflächen umfassen eine Fläche von rd. 19 ha. Eine Teilfläche davon wird als Ausgleichsfläche für das Bauvorhaben belegt. Großflächig wurden Feuchtwiesen in angelegten Geländemulden sowie artenreiche Fettwiesen und wärmeliebende Säume entwickelt. In den Randbereichen, insbesondere zur A 99 nach Süden hin wurden artenreiche Gehölzhecken gepflanzt. Stellenweise wurden Kies-Sand-Biotope als Sonderstandorte geschaffen. Eine geringfügige Verstärkung der Zerschneidungswirkung durch die breiter versiegelte Fahrbahn wird durch die Optimierung der Biotopvernetzung über das Brückenbauwerk 28/1 zwischen den Gehölzhecken am Feringasee und den nördlich an die A 99 Ost angrenzenden Ausgleichsflächen kompensiert. Wie bereits oben ausgeführt, sind durch die geplanten Lärmvorsorgemaßnahmen, insbesondere die Aufbringung eines

lärmmindernden Belags, auch keine zusätzlichen Lärmwirkungen anzunehmen. Die Zunahme von Luftschadstoffen durch die projektbedingte Verkehrserhöhung um 12 % ist ebenfalls gering und damit für die Schutzgüter Tiere und Pflanzen nicht wesentlich. Da zudem keine für Stickstoff empfindlichen FFH-Lebensräume im näheren Umfeld bzw. im Untersuchungsgebiet vorhanden sind, entstehen keine nachteiligen Auswirkungen durch mögliche Eutrophierungswirkungen. Beeinträchtigungen für das FFH-Gebiet Nr. D 7537-301 „Isarauen von Unterföhring bis Landshut“ können nach den Untersuchungen des Vorhabensträgers ausgeschlossen werden (Unterlage 12.5). Auch optische Wirkungen sind für Tiere nicht relevant, da an der A 99 Ost eine sehr hohe Vorbelastung besteht, der Ausbau der weiteren Fahrspuren nach innen erfolgt und die projektbedingte Verkehrszunahme um rd. 12 % demgegenüber gering ist. Die Verschattungswirkung der Lärmschutzwände wirkt sich in den meisten Fällen auf die Fahrbahn aus, da die Lärmschutzwände auf der Südseite der A 99 Ost errichtet werden. Lediglich ganz im Osten sind nordseitig der Autobahn bei der Erhöhung bereits planfestgestellter Lärmschutzanlagen landwirtschaftliche Flächen und Gehölzhecken im Straßenbegleitgrün betroffen. Aufgrund der bestehenden hohen Trenn- und Barrierewirkung der stark befahrenen A 99 Ost sind durch den Ausbau nach innen und die geringe Verkehrszunahme um 12 % keine zusätzlichen relevanten Trenn- und Barriereeffekte gegeben. Im Bereich der Isaraue mit hohen Vernetzungsbeziehungen in Nord-Süd-Richtung werden bestehende Lärmschutzwände lediglich erhöht, so dass auch hier keine zusätzlichen Barriereeffekte entstehen. Durch die Nachrüstung der Entwässerung wird die Vorreinigung des Straßenwassers verbessert, so dass die bestehende Situation für Tiere und Pflanzen insgesamt verbessert wird. Die Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen werden daher insgesamt als mittel eingestuft.

In Bezug auf das Schutzgut Wasser wird durch die Nachrüstung der Entwässerung die Reinigung des Straßenwassers verbessert und das Straßenwasser einer Versickerung durch die belebte Bodenzone mit Reinigung zugeführt. Die Belastung des Grundwassers durch ungereinigtes Straßenwasser wird damit vermindert. Mit Ausnahme der Bodenversiegelung mit Verringerung der Grundwasserneubildung, die durch die Versickerung des Regenwassers in Versickerungsmulden und -becken kompensiert wird, sind keine erheblichen nachteiligen Wirkungen auf das Schutzgut Wasser gegeben. Mögliche nachteilige Wirkungen auf den Grundwasserhaushalt werden im Rahmen des Ausgleichs für die Bodenversiegelung mit ausgeglichen. Durch entsprechende Schutz- und Vorsorgemaßnahmen in der Bauabwicklung wird ein Eintrag von Sedimenten, Nähr- oder Schadstoffen in das Fließgewässer vermieden bzw. weitest möglich reduziert.

In Bezug auf das Schutzgut Boden stellt der dauerhafte Verlust von Bodenfunktionen in einer Größenordnung von 5,2 ha trotz der hier vorhandenen, aktuell meist intensiv genutzten und anthropogen stark beeinflussten Böden eine erhebliche Auswirkung dar. Eine Entsiegelung von Böden als Ausgleich ist im näheren Umfeld nicht möglich. Der abgeschobene Oberboden wird als Oberboden auf den geplanten Grünflächen soweit möglich wieder verwendet, so dass der Boden in Teilen nach Wiedereinbau seine ökologischen und produktionsbezogenen Funktionen wieder übernehmen kann. Durch die relativ geringe vorhabensbedingte Verkehrszunahme um rd. 12 % werden sich verkehrsbedingte Schadstoffeinträge in die autobahnnahen Bodenflächen geringfügig erhöhen. Da diese Bodenflächen durch das hohe Verkehrsaufkommen bereits stärker vorbelastet sind, ist die geringe Zusatzbelastung demgegenüber aber vernachlässigbar.

In Bezug auf das Schutzgut Luft/Klima werden mögliche Mehrbelastungen der Luft mit verkehrsbedingten Schadstoffen durch die vorhabensbedingte Verkehrserhöhung um rd. 12 % als gering bewertet, da das Umfeld der A 99 Ost bereits hoch vorbelastet ist und durch den technischen Fortschritt sich der Schadstoffausstoß des Verkehrs dauerhaft weiter reduzieren wird. Kaltluftentstehungsgebiete und Kaltluftabflussbahnen werden nicht verändert. Die kleinklimatischen Veränderungen durch die Bodenversiegelung von 5,2 ha über 7,3

km Länge sind gering und bleiben auf den Bereich der Straßentrasse beschränkt. Im Rahmen des Ausgleichs für die Bodenversiegelung werden die möglichen kleinklimatischen Veränderungen mit kompensiert.

In Bezug auf das Schutzgut Landschaft sind die Verluste landschaftsbildprägender Gehölzbestände großteils nur vorübergehend und werden durch die landschaftliche Gestaltung der straßenbegleitenden Flächen wieder kompensiert. Es handelt sich um rd. 5,9 ha Gehölzflächen im bestehenden Straßenbegleitgrün. In der Isarau sind die Auswirkungen auf das Landschaftsbild gering, da hier großräumig Waldbereiche die Autobahn abschirmen. Nachteilige Umweltwirkungen sind insbesondere vorübergehend in der Phase des Anwuchses der Gehölze bis zur Entfaltung der angestrebten landschaftlichen Wirkung durch die Gestaltungsmaßnahmen im Streckenabschnitt K 2 zu erwarten und werden als gering bewertet. Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds werden durch die Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen zur landschaftlichen Einbindung großteils kompensiert. Die Ausgleichsmaßnahme A 3 mit Anlage eines Laubgehölzes dient als Sichtschutz und Eingrünung der Autobahntrasse gegenüber dem angrenzenden Gewerbegebiet. Die Flächen für die Ausgleichsmaßnahme A/E 1 grenzen direkt nördlich an die Autobahntrasse an und dienen daher ebenfalls der landschaftlichen Gestaltung und Einbindung der Autobahntrasse.

In Bezug auf das Schutzgut Kulturgüter sind mögliche Auswirkungen auf das Bodendenkmal D-1-7735-0163 „Siedlung der frühen Bronzezeit“ zu prüfen. Da die Eingriffe auf den trassennahen Bereich beschränkt bleiben und ihr Umfang sehr gering ist, sind aber keine nachteiligen Auswirkungen zu erwarten.

Das geplante Bauvorhaben hat unvermeidbare Beeinträchtigungen einiger Schutzgüter zur Folge. Unter Berücksichtigung von Vermeidungs-, Minderungs-, Schutz- und Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahmen werden die Eingriffe in Natur und Landschaft kompensiert. Schwerwiegende nachteilige Auswirkungen durch das Bauvorhaben sind nicht gegeben. In dem bereits stark durch Verkehr vorbelasteten Landschaftsraum führt der Ausbau der A 99 Ost mit zwei weiteren Fahrspuren nach innen nur zu insgesamt mittleren weiteren Auswirkungen auf die Umweltgüter.

3. Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG

Im Umfeld des Bauvorhabens liegen das FFH-Gebiet Nr. DE 7537-301 „Isarauen von Unterföhring bis Landshut“ und das SPA-Gebiet Nr. DE 7736-471 „Ismaninger Speichersee und Fischteiche“.

Ausgangspunkt der Überprüfung ist § 34 Abs. 2 BNatSchG, wonach Projekte einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen unzulässig sind, wenn sie Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung in den für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen erheblich beeinträchtigen können.

Das SPA-Gebiet Nr. DE 7736-471 „Ismaninger Speichersee und Fischteiche“ wurde mit Erlass der auf der Ermächtigungsgrundlage des Art. 13b Abs. 1 Satz 2 Bay-NatSchG fußenden Vogelschutzverordnung (Verordnung über die Festlegung von Europäischen Vogelschutzgebieten sowie deren Gebietsbegrenzungen und Erhaltungszielen - VoGEV - vom 12.07.2006) vom Freistaat Bayern als „Europäisches Vogelschutzgebiet“ rechtsverbindlich festgelegt (vgl. § 1 VoGEV) und damit das Schutzregime des § 34 BNatSchG aktiviert.

Mit dieser Vorschrift ist die Regelung des Art. 6 Abs. 3 Satz 2 der FFH-RL über die Zulassung von Projekten in nationales Recht umgesetzt. Die Zulassungsentscheidung darf nach Art. 6 Abs. 3 Satz 2 FFH-RL nur erlassen werden, wenn die zuständige Behörde festgestellt hat, dass das Gebiet als solches nicht beeinträchtigt wird. Das BVerwG hat im Urteil vom 17.01.2007 (Az. 9 A 20.05 „Westumfahrung Halle“, Leitsatz 2 – juris) nicht beanstandet, wenn im nationalen Recht die Zulassungsschwelle der FFH-Verträglichkeitsprüfung (Art. 6 Abs. 3 Satz 2 FFH-RL) unter

Rückgriff auf die Prüfschwelle der Vorprüfung (Art. 6 Abs. 3 Satz 1 FFH-RL) mit dem Begriff der „erheblichen Beeinträchtigung“ definiert wird. Ob ein Straßenbauvorhaben ein betroffenes FFH-Gebiet erheblich beeinträchtigt, ist mit Blick auf die Erhaltungsziele des FFH-Gebiets zu beurteilen. Hierfür stellt allein der günstige Erhaltungszustand der geschützten Lebensräume und Arten ein geeignetes Bewertungskriterium dar (BVerwG, aaO, Leitsatz 3). An die Zulassungsentscheidung hat der EuGH in seinem Urteil vom 07.09.2004 (EuGH, Urt. v. 7.9.2004, Az. C-127/02 – juris „Herzmuschelfischerei“) einen sehr strengen Prüfmaßstab angelegt. Danach darf die zuständige Behörde die Genehmigung unter Berücksichtigung der Prüfung eines konkreten Plans oder Projekts auf Verträglichkeit mit den für das betreffende Gebiet festgelegten Erhaltungszielen und vorbehaltlich des Art. 6 Abs. 4 FFH-RL nur dann erteilen, wenn sie Gewissheit darüber erlangt hat, dass der Plan oder das Projekt sich nicht nachteilig auf dieses Gebiet als solches auswirkt. Dies ist dann der Fall, wenn aus wissenschaftlicher Sicht kein vernünftiger Zweifel daran besteht, dass es zu keinen solchen Auswirkungen kommt. Das BVerwG hat in seiner „Halle-Entscheidung“ hierzu konkretisiert, dass solche vernünftigen Zweifel an der Unerheblichkeit der Projektauswirkungen nur dann ausgeräumt werden können, wenn im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung ein Gegenbeweis geführt werden kann, der die besten einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse berücksichtigt und alle wissenschaftlichen Mittel und Quellen ausschöpft (BVerwG, aaO, Leitsatz 10). Diese strengen Prüfkriterien liegen dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde.

Eine Projektgenehmigung kann danach in drei Fällen erteilt werden:

- wenn sich bereits im Rahmen einer Vorprüfung anhand objektiver Umstände ausschließen lässt, dass ein FFH-Gebiet von dem Projekt einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Plänen oder Projekten erheblich beeinträchtigt werden könnte, oder
- wenn die Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung ergibt, dass das Projekt FFH-Gebiete in den für ihren Schutzzweck oder für ihre Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen nicht erheblich beeinträchtigt oder
- wenn die Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung zwar ergibt, dass sich das Projekt nachteilig auf das FFH-Gebiet als solches auswirkt, das Projekt jedoch im Wege einer Ausnahmeregelung gemäß Art. 6 Abs. 4 FFH-RL (§ 34 Abs. 3 BNatSchG) dennoch zugelassen werden kann.

Beeinträchtigungen werden als erheblich eingestuft, wenn sie dazu führen können, dass ein Gebiet seine Funktion für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck nicht mehr oder nur noch in eingeschränktem Umfang erfüllen kann. Es muss sich dabei um Auswirkungen handeln, die sich auf die Erhaltungsziele und die dafür maßgeblichen Bestandteile (zu schützende Pflanzen- und Tierarten sowie deren Habitate) und den Zusammenhang des Netzes „Natura 2000“ nachhaltig und nicht nur vorübergehend auswirken können. Eine erhebliche Beeinträchtigung eines Erhaltungsziels hat eine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgebiets zur Folge. Damit wird die Betrachtung jedes einzelnen Erhaltungsziels notwendig. Zur Beurteilung der Erheblichkeit der Beeinträchtigungen wird die im Leitfaden des BMVBW (2004) vorgeschlagene iterative Vorgehensweise angewandt sowie die jeweilige Erheblichkeitsschwelle in Bezug auf das konkret vorliegende Schutzgebiet („schutzgebietsbezogen“) ermittelt. Die Herleitung der Beeinträchtigungsintensität erfolgt auf verbalargumentative Weise und berücksichtigt für die relevanten Lebensraumtypen und Arten deren Erhaltungszustand, die Flächen- bzw. Populationsgröße im Gebiet sowie mögliche Funktionsbeziehungen innerhalb und außerhalb des Schutzgebiets. Zur Beurteilung möglicher Beeinträchtigungen eines Lebensraumtyps werden auch - in Abstimmung mit den Naturschutzbehörden nach fachlichen Kriterien ausgewählte - charakteristische Arten, die eine stärkere Bindung an den Lebensraumtyp besitzen, im Gebiet schwerpunktmäßig vorkommen und Reaktionen gegenüber möglichen Projektwirkungen zeigen (Indikatorfunktion), untersucht. Weist der derzeitige Bestand eines Lebensraumtyps oder einer Art einen „ungünstigen“ Erhaltungszustand auf, werden die Projektauswirkungen nicht nur im Hinblick auf den Erhalt des

bisherigen Erhaltungszustands, sondern auch im Hinblick auf die Wiederherstellung eines „günstigen“ Erhaltungszustands untersucht.

Die Prüfung orientiert sich an den für das jeweilige FFH-Gebiet festgelegten Erhaltungszielen. Die Erhaltungsziele sind der Gebietsmeldung (dem Standard-Datenbogen) zu entnehmen, weil das betroffene FFH-Gebiet noch nicht nach dem bayerischen Naturschutzrecht zu einem Schutzgebiet erklärt worden ist. Geeignetes Bewertungskriterium mit Blick auf die Erhaltungsziele des betroffenen FFH-Gebiets stellt allein der günstige Erhaltungszustand der geschützten Lebensraumtypen und Arten dar.

Der Erhaltungszustand eines Lebensraums ist nach Art. 1e der FFH-RL als günstig einzustufen, wenn

- sein natürliches Verbreitungsgebiet sowie die Flächen, die er in diesem Gebiet einnimmt, beständig sind oder sich ausdehnen und
- die für seinen langfristigen Fortbestand notwendige Struktur und spezifischen Funktionen bestehen und in absehbarer Zukunft wahrscheinlich weiter bestehen werden und
- der Erhaltungszustand der für ihn charakteristischen Arten im Sinne des Buchstabens i günstig ist.

Nach Art. 1i der FFH-RL ist der Erhaltungszustand einer Art als günstig einzustufen, wenn

- aufgrund der Daten über die Populationsdynamik der Art anzunehmen ist, dass diese Art ein lebensfähiges Element des natürlichen Lebensraumes, dem sie angehört, bildet und langfristig weiterhin bilden wird, und
- das natürliche Verbreitungsgebiet dieser Art weder abnimmt noch in absehbarer Zeit vermutlich abnehmen wird und
- ein genügend großer Lebensraum vorhanden ist und wahrscheinlich weiterhin vorhanden sein wird, um langfristig ein Überleben der Populationen dieser Art zu sichern.

Wenn - auch ggf. unter Berücksichtigung von Schutz- und Kompensationsmaßnahmen - gewährleistet ist, dass ein günstiger Erhaltungszustand stabil bleibt, bewegen sich die nachteiligen Wirkungen des Vorhabens unterhalb der Erheblichkeitsschwelle (BVerwG, aaO, Leitsätze 14, 3, 5).

Ob ein Straßenbauvorhaben zu erheblichen Beeinträchtigungen führen kann, ist vorrangig eine naturschutzfachliche Fragestellung, die anhand der Umstände des jeweiligen Einzelfalles beantwortet werden muss. Nicht jede Einwirkung auf das Gebiet ist mit einer erheblichen Beeinträchtigung gleichzusetzen. Das ergibt sich aus der Legaldefinition des günstigen Erhaltungszustands der geschützten Lebensräume und Arten in Art. 1 Buchst. e und i der FFH-RL, der das maßgebliche Bewertungskriterium darstellt. Im Rahmen der Legaldefinition kann ein günstiger Erhaltungszustand als eine Situation beschrieben werden, in der ein Lebensraumtyp oder eine Art in qualitativer und quantitativer Hinsicht gut gedeiht und gute Aussichten bestehen, dass dies auch in Zukunft so bleibt (EU-Kommission, Leitfaden zum strengen Schutzsystem für Tierarten von gemeinschaftlichem Interesse im Rahmen der FFH-Richtlinie 92/43/EWG vom Februar 2007, Ziff. I.2.2, Seite 10). Im Hinblick auf die Erheblichkeit von Beeinträchtigungen ist daher zu prüfen, ob sicher ist, dass ein günstiger Erhaltungszustand trotz Durchführung des Vorhabens stabil bleiben wird. Mit dem Begriff der „Stabilität“ wird die Fähigkeit eines Ökosystems bezeichnet, nach einer Störung wieder zum ursprünglichen Gleichgewicht zurückzukehren. Die durch ein Projekt betroffenen geschützten Lebensraumtypen oder Arten weisen unterschiedliche Empfindlichkeiten auf. Daher spielen unterschiedliche naturschutzfachliche Kriterien bei der Bewertung eine Rolle, ob der günstige Erhaltungszustand stabil bleiben wird (vgl. zum Ganzen: BVerwG vom 17.01.2007, juris, Rdnr. 43). Dagegen wäre eine Beurteilung der Erheblichkeit ohne Berücksichtigung unterschiedlicher Empfindlichkeiten der Lebensraumtypen und Arten nicht sachgerecht.

Die identifizierbaren Wirkprozesse und Wirkfaktoren werden anhand der Bewertungskriterien hinsichtlich ihrer Schwere in vier unterschiedliche Beeinträchtigungsgrade (fehlend oder sehr gering, gering, tolerierbar, hoch) eingeteilt. Die Beeinträchtigungsgrade sind in den Unterlagen 12.5 bis 12.9 näher beschrieben, auf die wir hiermit verweisen.

Vom Schutz der FFH-Gebiete zu unterscheiden ist der allgemeine Artenschutz nach Art. 12 ff. FFH-RL (§§ 44 ff. BNatSchG, der jedoch nicht im Rahmen des Art. 6 FFH-RL relevant ist. Auf die Ausführungen unter C.4.3.5.1.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

3.1 FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet Nr. DE 7537-301“Isarauen von Unterföhring bis Landshut“

Da nach den Untersuchungen des Vorhabensträgers nicht von vorneherein auszuschließen war, dass das Bauvorhaben das o. g. FFH-Gebiet erheblich beeinträchtigen könnte, war eine FFH-Verträglichkeitsprüfung erforderlich.

3.1.1 Beschreibung des FFH-Gebiets, Lebensräume, Arten, Erhaltungsziele

Das FFH-Gebiet liegt in der kontinentalen biogeografischen Region im Hauptnaturraum Isar-Inn-Schotterplatten und Niederbayerisches Hügelland. Das Gebiet erstreckt sich über 63 km in der zwischen 200 m und bis zu 2.500 m breiten Isaraue von Unterföhring über Freising und Moosburg bis nach Landshut. Es umfasst im Wesentlichen den Bereich von Isar und angrenzendem großteils bewaldetem Auegürtel mit seinen Laubwäldern, Brennen, Altwässern, Flutrinnen und Auebächen. Die Größe des FFH-Gebiets beträgt insgesamt 5.276 ha. Das Europäische Vogelenschutz-Gebiet Naturschutzgebiet Vogelfreistätte Mittlere Isarstauseen (DE 3537-401) liegt deckungsgleich auf einer Teilfläche des FFH-Gebietes zwischen Moosburg und Landshut. Bei den Isarauen handelt es sich um eine großräumig zusammenhängende dealpine Flusslandschaft, die eine der bedeutsamsten Verbundachsen für Biotopflächen mit großflächigen Auelebensräumen zwischen den Alpen und der Donau darstellt. An einigen Stellen wird die Verbundachse von Verkehrswegen wie der A 99 Ost Autobahnring München durchschnitten oder durch Siedlungstätigkeit in ihrer Funktion eingeschränkt. Ein wesentliches Defizit der Isaraue im Norden von München sind die fehlenden Überschwemmungen. Durch die Eintiefung der Isar verbleibt auch der 100-jährliche Hochwasserabfluss innerhalb des Isarbetts, so dass der typische Auwaldcharakter im Umfeld des hier betrachteten Vorhabensgebiets auf wenige fluss- oder bachnahe galerieartige Gehölzbestände beschränkt bleibt.

Im Rahmen der Feinabgrenzung (zur internen Verwendung für den Managementplan) des FFH-Gebiets Nr. 7537-301 „Isarauen von Unterföhring bis Landshut“ wurden die Grenzen der Teilgebiete 07 und 08 auf beiden Seiten bis an den derzeitigen Fahrbahnrand der Autobahn A 99 Ost herangelegt und in Abstimmung mit höherer und unterer Naturschutzbehörde der Verträglichkeitsprüfung zu Grunde gelegt.

Der detailliert untersuchte Bereich umfasst die als FFH-Gebiet abgegrenzte Isaraue nordöstlich und südwestlich der A 99 Ost bis zu einem Abstand von rd. 400 m zum Fahrbahnrand. Da die wesentlichen Wirkfaktoren auf die vorhabensbedingte Flächeninanspruchnahme im unmittelbaren Umfeld der Autobahntrasse reduziert und großräumige Wirkungspfade ausgeschlossen werden können, ist der Wirkungsbereich in diesem Untersuchungsumgriff vollständig enthalten. Negative Wirkungen und Beeinträchtigungen von sonstigen FFH-Gebieten bzw. Teilen davon sind aufgrund ihrer großen Entfernung von Vornherein auszuschließen.

3.1.1.1 Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-RL

Im Schutzgebiet befinden sich laut aktuellem Standarddatenbogen des Bayerischen Landesamtes für Umwelt (Stand 12/2004) folgende noch näher zu untersuchende

relevantem Lebensraumtypen (LRT) von gemeinschaftlichem Interesse gem. Anhang I der FFH-RL (vgl. Unterlage 12.7):

EU-Code:	LRT-Name:
91E0*	Weichholz-Auwald, Auenwälder mit <i>Alnus glutinosa</i> und <i>Fraxinus excelsior</i>
3260	Flüsse der planaren bis montanen Stufe

Der Weichholz-Auwald (91E0*) in der Ausprägung eines Silberweiden-Auenwalds kommt als schmaler Galeriewald entlang des Schwabinger Bachs vor. Im Süden der A 99 Ost reicht der Auwaldstreifen bis an den autobahnbegleitenden Unterhaltungsweg heran. Im Norden der A99 beginnt der Auwald erst rd. 400 m nördlich der A99. Insgesamt handelt es sich bei diesem Lebensraumtyp um einen schmalen, ein- bis zweireihigen bachbegleitenden Galeriewald aus Silberweide und Esche, der durch den Schwabinger Bach geprägt wird. Die Auenwälder umfassen rd. 17 % der FFH-Gebietsfläche. Ihr Erhaltungszustand sowie die Gesamtbeurteilung für das FFH-Gebiet sind gemäß Standard-Datenbogen in Stufe B (gut) eingestuft.

Fließgewässer mit flutenden Wasserpflanzen (3260) sind Isar und Schwabinger Bach. Eine Einstufung des Erhaltungszustands liegt für diesen Lebensraumtyp nicht vor. Die Isar ist im Untersuchungsraum eingetieft, ihre Ufer sind befestigt. Die typische Auenvegetation beschränkt sich auf einen sehr schmalen Streifen auf der steilen, versteinerten Uferböschung. Am regulierten Schwabinger Bach wurde der Bachlauf in früherer Zeit korrigiert und ausgebaut. Kleinräumig weist der Bachlauf noch leichte Windungen und naturbetonte Strukturen auf.

Andere Lebensraumtypen (vgl. Unterlage 12.5, Nr. 2.3) nach Anhang I der FFH-RL sind im Untersuchungsraum nicht vorhanden. Die Waldbereiche der ehemaligen Isaraue haben sich aufgrund der fehlenden Überschwemmungen zu terrestrischen Laubwäldern umgewandelt. Auf den geschütteten Böschungen der hochliegenden Trasse der A 99 haben sich junge Laubgehölze entwickelt. Diese Wald- und Gehölzflächen sind keine Lebensräume nach Anhang I der FFH-RL.

3.1.1.2 Arten des Anhangs II der FFH-RL

Im aktuellen Standarddatenbogen des Bayerischen Landesamtes für Umwelt (Stand 11/2000) sind folgende noch näher zu untersuchende relevante Arten des Anhangs II der FFH-RL für das Schutzgebiet aufgeführt:

EU-Code:	Wissenschaftlicher Name:	Deutscher Name:
1337	<i>Castor fiber</i>	Biber
1163	<i>Cottus gobio</i>	Groppe, Koppe (Mühlkoppe)
1105	<i>Huch hucho</i>	Huchen
1037	<i>Ophiogomphus cecilia</i>	Grüne Keiljungfer
1902	<i>Cypripedium calceolus</i>	Frauenschuh

Für die Libellenart Grüne Keiljungfer und die Orchidee Frauenschuh liegen im Vorhabens- und Untersuchungsgebiet keine Artnachweise vor. Vorkommen des Frauenschuhs im Wirkungsbereich des Vorhabens sind auszuschließen. Daher wird diese Art im Folgenden nicht weiter betrachtet. Ausbreitungsmöglichkeiten in der Isaraue werden durch das Vorhaben nicht verändert oder verschlechtert. Da die grüne Keiljungfer sowohl nördlich als auch südlich des Vorhabens in den Isaraue vorkommt, sind Vernetzungsbeziehungen entlang der Isar für diese Art anzunehmen.

Mögliche Auswirkungen werden daher geprüft. Mit anderen Arten nach Anhang II der FFH-RL (vgl. Unterlage 12.5, Nr. 2.4) ist gemäß Lebensraumtypen- und Artenkartierung 2007 des FFH-Managementplanes und anderer sekundärer Datengrundlagen sowie eigenen faunistischen Kartierungen aus dem Jahr 2009 zur Erstellung des Landschaftspflegerischen Begleitplans im Plangebiet bzw. im detailliert untersuchten Bereich nicht vorhanden.

3.1.1.3 Gebietsbezogene Konkretisierungen der Erhaltungsziele

Die Erhaltungsziele spielen die zentrale Rolle für die Beurteilung der von einem Projekt ausgehenden Beeinträchtigungen. Nach § 34 Abs. BNatSchG erfordern Projekte, die ein Gebiet erheblich beeinträchtigen könnten, eine Prüfung auf Verträglichkeit mit den für das FFH-Gebiet festgelegten Erhaltungszielen. Die für die FFH-Verträglichkeitsprüfung maßgebenden Erhaltungsziele sind dem Standard-Datenbogen zu entnehmen, solange das betreffende FFH-Gebiet - wie hier - noch nicht als nationales Schutzgebiet ausgewiesen worden ist. Gegenstand der Erhaltungsziele sind allein die Lebensraumtypen des Anhangs I und die Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie, für die Erhaltungsziele festgelegt werden. Eine Ausdehnung des strengen Schutzes auf sämtliche Lebensraumtypen des Anhangs I oder Arten des Anhangs II, die in dem Gebiet vorkommen, ist abzulehnen (BVerwG, Ur. v. 17.1.2007, 9 A 20.05, BVerwGE 128, 1, Rn. 77; ausdrücklich auch für prioritäre Lebensraumtypen BVerwG, Beschl. v. 14.4.2011, 4 B 77.09, juris, Rdnr. 36). Lebensraumtypen und Arten, die in der Gebietsmeldung nicht genannt sind, können kein Erhaltungsziel des Gebiets darstellen (BVerwG, Ur. v. 17.1.2007, a.a.O.).

Erhaltungsziele für das FFH-Gebiet sind die Erhaltung bzw. Sicherung eines günstigen Erhaltungszustands der in dem Gebiet vorkommenden Lebensräume und Arten der Anhänge I und II der FFH-RL (Art. 2 Abs. 2 der FFH-RL).

Um den Umgang mit den Erhaltungszielen in der Verwaltungspraxis zu konkretisieren, wurden durch die Naturschutzbehörden Kriterien entwickelt, anhand derer die Beeinträchtigung der Erhaltungsziele untersucht werden können. Diese gebietsbezogenen Konkretisierungen der Erhaltungsziele stellen Aussagen zur genaueren naturschutzfachlichen Interpretation der durch den Standard-Datenbogen vorgegebenen Erhaltungsziele dar. Diese behördeninternen Formulierungen fügen den im Standard-Datenbogen genannten Lebensraumtypen und Arten der Anhänge I und II FFH-RL keine weiteren hinzu. Sie ersetzen die Erhaltungsziele des Standard-Datenbogens nicht (vgl. Vorbemerkung zur gebietsbezogenen Konkretisierung der Erhaltungsziele des LfU; BayVGH vom 24.11.2010, 8 A 10.40022, UA S. 28, Rn. 57). Die abgestimmte Entwurfsversion (Stand 19.01.2011) der im Folgenden als „gebietsbezogene konkretisierte Erhaltungsziele“ bezeichneten Prüfkriterien ist nachfolgend aufgeführt:

1.	Erhaltung bzw. Wiederherstellung der großflächigen Auenlebensräume der Isar von Unterföhring bis Landshut als eine der bedeutsamsten Biotopverbundachsen zwischen Alpen und Donau.
2.	Förderung der natürlichen Gewässer- und Geschiebedynamik. Erhaltung bzw. Wiederherstellung der natürlichen Auengewässer mit verschiedenen Verlandungsstadien .
3.	Erhaltung der Isar, Moosach und ihrer Zuflüsse mit ihrer hohen Gewässerqualität und ihren naturnahen Gewässerstrukturen. Erhaltung der unbefestigten Uferzonen mit natürlichem Überflutungsregime, der Auwälder und Altwässer.
4.	Erhaltung der Nebengewässer , insbesondere Pfürreraubach, Moosach, Angerbach, Goldach, Süßgraben, Dorfen, Viehlassgraben und Moosbach. Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Anbindung und Durchgängigkeit, der natürlichen Fluss- und Uferstrukturen sowie der hydrologischen Verhältnisse.
5.	Erhaltung bzw. Wiederherstellung zusammenhängender, störungsarmer Auwaldkomplexe mit standortheimischer Baumartenzusammensetzung und naturnaher Bestandsstruktur. Erhaltung der wechsellückigen präalpinen Grauer-

	lenbestände mit ihren zum Berberidion überleitenden Entwicklungsstadien und Kontakt zu offenen Alluvial-Trockenrasen-Formationen. Erhaltung eines ausreichenden Angebots an Alt- und Totholz sowie an Höhlen- und Horstbäumen. Erhaltung ungenutzter Bereiche, insbesondere von Naturwaldreservaten, sowie von Seigen und Flutrinnen.
6.	Erhaltung bzw. Wiederherstellung der weitgehend gehölzfreien Kalk-Trockenrasen, Pfeifengraswiesen , der mageren Flachland-Mähwiesen und Formationen von Juniperus communis sowie ihrer Vernetzung mit Magerstandorten auf Dämmen und entlang von Säumen. Erhaltung der Trockenstandorte insbesondere in den Bereichen Dietersheimer Brenne, Freisinger Buckel, Pförrerhof, nördlich und westlich Gaden sowie Grünseiboldsdorfer Au, östlich Moosburg, Volkmannsdorferau. Erhaltung der Verzahnung mit Hochstaudenfluren und Auwäldern.
7.	Erhaltung der feuchten Hochstaudensäume mit ihren charakteristischen Arten, ihrem Wasserhaushalt und ihrer natürlichen Struktur.
8.	Erhaltung der naturnahen Hang- und Schluchtwälder mit ihren spezifischen Strukturelementen wie Hangquellaustritte. Erhaltung natürlicher Hangdynamik und eines ausreichenden Alt- und Totholzanteils.
9.	Erhaltung der Vorkommen des Frauenschuhs . Erhaltung bzw. Wiederherstellung seiner Standorte und der Niststätten der Sandbienen aus der Gattung <i>Andrena</i> (Bestäuber!).
10.	Erhaltung der Populationen des Bibers und ausreichend großer Räume, in denen er seine lebensraumgestaltende Dynamik entfalten kann.
11.	Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Populationen der Gelbbauchunke und des Kammolchs sowie ihrer Laich- und Landhabitate.
12.	Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Populationen des Huchen und der Groppe sowie ihrer Lebensräume in der Isar und den Seitengewässern in einer naturnahen Fischbiozönose.
13.	Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Populationen des Schlammpeitzgers und seiner Habitate.
14.	Erhaltung der Populationen der Grünen Keiljungfer . Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Lebensräume in naturnahen, nährstoffarmen Fließgewässerabschnitten mit Sandbänken, Kiesgrund, besonnten und schattigen Uferbereichen; Erhalt der Larvalhabitate und angrenzender Pufferzonen.
15.	Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Populationen der Bachmuschel und ihrer Habitate in naturnahen, nährstoffarmen Fließgewässerabschnitten. Erhaltung der Wirtsfischvorkommen, insbesondere von Elritze und Mühlkoppe.
16.	Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Populationen der Schmalen Windelschnecke und ihrer Habitate einschließlich angrenzender Pufferzonen als Schutz vor Nährstoffeinträgen.

3.1.2 Auswirkungen des Bauvorhabens auf das FFH-Gebiet

Der detailliert untersuchte Bereich umfasst die als FFH-Gebiet abgegrenzte Isaraue nordöstlich und südwestlich der A 99 Ost bis zu einem Abstand von rd. 400 m zum Fahrbahnrand. Für die schutzgebietsbezogene Betrachtung werden nur die Wirkfaktoren betrachtet, die sich auf die Erhaltungsziele des Schutzgebietes und der für sie maßgeblichen Bestandteile auswirken können. Die Wirkfaktoren werden in anlage-, bau- und betriebsbedingte Wirkfaktoren sowie in mittelbare und unmittelbare untergliedert. Da die wesentlichen Wirkfaktoren auf die vorhabensbedingte Flächeninanspruchnahme im unmittelbaren Umfeld der Autobahntrasse reduziert und großräumige Wirkungspfade ausgeschlossen werden können, ist der Wirkungsbereich in diesem Untersuchungsumgriff vollständig enthalten. Negative Wirkungen und Beeinträchtigungen von sonstigen FFH-Gebieten bzw. Teilen davon sind aufgrund ihrer großen Entfernung von vornherein auszuschließen.

Die Prüfung der Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen erfolgt unter Berücksichtigung folgender Schutzmaßnahmen:

- Schutz von angrenzenden Biotopen, Gehölzbeständen und Lebensräumen wertbestimmender Tierarten (S 1)
- Schutz gehölzbewohnender Arten, Räumung des Baufelds (S 2)
- Schutz der Fließgewässer in der Bauphase (S 3)

Die Schutzmaßnahmen sind in Unterlage 12.5, Nr. 3.1, näher beschrieben.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass wegen der Art des hier zu prüfenden Vorhabens mit einem Ausbau nach innen insgesamt geringe Wirkungen auf das FFH-Gebiet zu erwarten sind. Detailliert zu prüfen sind das Ausmaß und die Folgen direkter Eingriffe in FFH-Lebensraumtypen im Zuge des Ausbaus und mögliche indirekte Wirkungen der Verkehrszunahme bis zum Jahr 2025 im Mittel um rund 12 % durch Schadstoffeinträge auf stickstoffempfindliche FFH-Lebensraumtypen. Bezüglich der übrigen unter Berücksichtigung der Schutzmaßnahmen nicht relevanten bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkfaktoren verweisen wir auf die Unterlage 12.5, Nr. 3.2.

3.1.2.1 Prüfung der Beeinträchtigung von Lebensräumen nach Anhang I und Arten nach Anhang II der FFH-RL durch das Bauvorhaben anhand der relevanten „gebietsbezogenen konkretisierten“ Erhaltungsziele

3.1.2.1.1 Unerheblichkeit der Beeinträchtigung von Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-RL

Aufgrund der relevanten zwei Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-RL 91E0* Weichholz-Auwald und 3260 Flüsse der planaren bis montanen Stufe sind nachfolgende Erhaltungsziele für die FFH-Verträglichkeitsprüfung relevant:

- Erhaltung bzw. Wiederherstellung der großflächigen Auenlebensräume der Isar von Unterföhring bis Landshut als eine der bedeutsamsten Biotopverbundachsen zwischen Alpen und Donau.

Diese Bereiche sind jedoch im Untersuchungsraum nicht vorhanden.

- Förderung der natürlichen Gewässer- und Geschiebedynamik. Erhaltung bzw. Wiederherstellung der natürlichen Auengewässer mit verschiedenen Verlandungsstadien.

Hier besteht an den Nebengewässern im Untersuchungsraum ein Entwicklungspotenzial.

- Erhaltung der Isar, Moosach und ihrer Zuflüsse mit ihrer hohen Gewässerqualität und ihren naturnahen Gewässerstrukturen. Erhaltung der unbefestigten Uferzonen mit natürlichem Überflutungsregime, der Auwälder und Altwässer
- Hier besteht ebenfalls ein hohes Entwicklungspotenzial im Untersuchungsraum, da die Gewässerstrukturen an der Isar und teilweise auch am Schwabinger Bach derzeit eher weniger naturnah ausgeprägt sind.
- Erhaltung bzw. Wiederherstellung zusammenhängender, störungsarmer Auwaldkomplexe mit standortheimischer Baumartenzusammensetzung und naturnaher Bestandsstruktur. Erhaltung eines ausreichenden Angebots an Alt- und Totholz sowie an Höhlen- und Horstbäumen. Erhaltung ungenutzter Bereiche, insbesondere von Naturwaldreservaten, sowie von Seigen und Flutrinnen.

Auwaldkomplexe sind im Untersuchungsraum derzeit nicht vorhanden.

Unmittelbare Auswirkungen

Direkte Eingriffe in bzw. Flächenverluste von FFH-Lebensraumtypen (hier Weichholzaue entlang des Schwabinger Bachs und Fließgewässer wie

Schwabinger Bach und Isar) können ausgeschlossen werden. Durch entsprechende Schutzmaßnahmen wird sicher gestellt, dass das Baufeld in der Bauphase nicht ausgeweitet wird und keine baubedingten Eingriffe in relevante Lebensraumtypen erfolgen.

Der Lebensraumtyp Weichholzaue am Schwabinger Bach grenzt direkt an das Baufeld an. Als Erhaltungsziele für den Lebensraumtyp Weichholzaue sind die „Wiederherstellung der großflächigen Auenlebensräume der Isar“ sowie die „Förderung der natürlichen Gewässer- und Geschiebedynamik“ genannt. Durch den vorhabensbedingten Ausbau der A 99 Ost werden die diesbezüglichen Ziele und Potenziale der Flussaue nicht verändert. Die Schutzmaßnahme S 1 (Schutz von angrenzenden Lebensräumen) verhindert Beeinträchtigungen des Lebensraumtyps Weichholzaue (LRT 91E0*) entlang des Schwabinger Bachs.

Die Schutzmaßnahme S 3 (Schutz der Fließgewässer in der Bauphase) vermeidet Beeinträchtigungen des Lebensraumtyps Fließgewässer an Schwabinger Bach und Isar (LRT 3260). Die Fließgewässer und ihre Durchlässe werden im Querungsbereich der A 99 Ost nicht verändert. Einer Renaturierung der Fließgewässer sowie der Förderung der Überflutungsdynamik in der Flussaue stehen die geplanten Entwässerungsmaßnahmen außerhalb der Autobahntrasse nicht entgegen. Die Wasserqualität der Fließgewässer wird durch die geplante Nachrüstung der Entwässerung verbessert.

Mittelbare Auswirkungen

Bezüglich Luftschadstoffen ergibt sich eine Zunahme der Luftschadstoffkonzentration an ausgewählten Immissionsorten in 77 m bis 284 m Entfernung aufgrund der vorhabensbedingten Verkehrserhöhung bei NO₂ um rd. 1 - 2 %. Bei Stickstoff-monoxid (NO) kann die Zunahme der Luftbelastung vorhabensbedingt am Fahrbahnrand bis rd. 11 % und bis in 200 m Entfernung auf bis rd. 8 % ansteigen. Durch eine erhöhte Stickstoffdeposition können sich der N-Umsatz und die N-Verfügbarkeit in Lebensräumen ändern. Empfindlich sind dagegen alle natürlichen und anthropogenen Stickstoffmangelstandorte (Mager- und Trockenlebensräume), wobei sich die Empfindlichkeit jener, zu deren Typus eine regelmäßige Entnahme des Aufwuchses durch Nutzung oder Pflege gehört, etwa um die Menge des durch Ernte entzogenen Stickstoffs reduziert (z. B. Streu- und magere Mähwiesen, beweidete Ökosysteme magerer und trockener Standorte). Zu hohe Stickstoffzufuhren können in den genannten Systemen zu Artenverschiebungen durch zunehmende Dominanz stickstoffliebender und allgemein verbreiteter und Verdrängung konkurrenzschwacher, oft seltener und geschützter Arten führen. Weiterhin kann durch Freisetzung von Protonen auf basen- bzw. kalkarmen Standorten eine Bodenversauerung eintreten. Als indirekte Wirkung ist daher eine mögliche Eutrophierung in stickstoffempfindlichen FFH-Lebensraumtypen (FFH-LRT) im Schutzgebiet als Folge von vorhabenbedingten Stickstoffeinträgen (N-Deposition) zu prüfen.

Als Maß für die Empfindlichkeit von Lebensräumen auf die Belastung mit Stickstoff wurde der Begriff „Critical Load“ eingeführt. Dieser definiert eine Schwelle, unterhalb derer langfristig keine negativen Effekte für die Funktion und Struktur der stickstoffempfindlichen Ökosysteme zu befürchten sind. In der „Berner Liste“ sind den verschiedenen empfindlichen Ökosystemtypen aufgrund umfassender Datenrecherchen und Versuche „Critical Loads“ zugewiesen. Die Zuordnung der Ökosystemtypen zu Lebensraumtypen und die vegetations- und standortökologische Typisierung wird anhand der Kartieranleitung für die Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-RL in Bayern LfU/LWF (2003) vorgenommen.

Die Prüfung ergibt, dass im betrachteten Untersuchungsumgriff mit einem Abstand von bis zu 400 m vom Fahrbahnrand keine stickstoffempfindlichen Lebensräume nach Anhang I der FFH-RL vorkommen. Die vorhandenen Lebensräume werden dabei nachfolgend eingestuft:

Der Weichholz-Auwald 91E0*, wie er entlang des Schwabinger Bachs vorkommt, wird in der Berner Liste nicht als stickstoffempfindlicher Lebensraum genannt. In Großbritannien werden Auwälder (91E0*) als eindeutig nicht empfindlich gegen Stickstoff-Eutrophierung eingestuft. Der Grund hierfür liegt darin, dass Flussauen und Bruchwälder außerhalb des alpinen und präalpinen Bereichs durch Überschwemmungen und erhebliche Zufuhren gelöster oder in Partikeln, Sedimenten oder anderem Schwemmgut enthaltene Nährstoffzufuhren geprägt sind. Die hochmittelalterlichen Rodungsperioden und auch die rezente Bodenerosion haben (bis auf kiesige und sandige Sonderstandorte) mächtige Schwemmböden und oft sehr basen- und nährstoffreiche Standorte geschaffen. Stickstoff ist hier kein Mangelfaktor. Hochproduktive Waldstandorte sind darüber hinaus durchaus in der Lage, über begrenzte Zeiträume größere Mengen an Stickstoff ($> 30 \text{ kg N/ha*a}$) umzusetzen. Die Auenstandorte sind durch Überschwemmung und besondere Gunst der Ernährungsbedingungen geprägt. Zum Fluss bzw. Bach hin ist häufig eine Zunahme der nitrophilen Pflanzenbestände zu beobachten. Es lagern sich wegen geringerer Fließgeschwindigkeiten oft mächtige Feinsedimente ab. Da die Hartholzaue nur selten überschwemmt wird und ihr Boden sehr fruchtbar ist, wurde sie großteils gerodet und in landwirtschaftliche Kultur genommen. Die hier oft vorzufindende Auelehmbildung erfolgte während historischer Rodungsperioden und bildet das wesentliche Nährstoffkapital der Auenböden. Dieses verbleibt im Boden, auch wenn die Überschwemmungshäufigkeit abnimmt.

Auch kalkreiche Fließgewässer (3260) wie Schwabinger Bach und Isar sind in der Berner Liste nicht erfasst. Dies liegt daran, dass bei Gewässersystemen nicht die Eutrophierung, sondern die versauernde Wirkung von Stickstoffeinträgen bei der Ableitung von Critical Loads im Vordergrund steht. Die Berner Liste enthält deswegen nur Critical Loads für Weichwasserökosysteme. Die Fließgewässer werden im Untersuchungsgebiet durch das kalkhaltige und meist nitratreiche Isarwasser geprägt. Durch das hohe Puffervermögen und die beständige Nachlieferung der kalkreichen Fließgewässer ist eine versauernde Wirkung auszuschließen. In Gewässern ist generell von einer Phosphat-Limitierung der Nährstoffverfügbarkeit für das Pflanzenwachstum bzw. die Gewässertrophie auszugehen. Weiter ist bei der Betrachtung der Deposition in Gewässer die potenzielle Flächendeposition im Verhältnis zum Wasservolumen/Abfluss für den Stickstoffeintrag zu betrachten. An der Isar wird ein mittlerer Restwasserabfluss von $16 \text{ m}^3/\text{s}$ und eine Nitratbelastung von rd. 1 mg N/l angesetzt. Damit ergibt sich ein Durchfluss von rd. 16 kg N/s . Es ist offenkundig, dass dieser leicht pflanzenverfügbare Stickstoff diese Systeme nicht limitiert und dass auch die N-Deposition als zusätzlicher Eintrag keine Bedeutung haben kann. Die fraglichen Gewässer nehmen oft nur kleine Flächen ein. Deshalb wirkt auch die atmosphärische Deposition auf entsprechende kleine Flächen der Gewässer ein und bringt im Verhältnis zum Abfluss relativ wenig bzw. erkennbar irrelevante Einträge

Stickstoffempfindliche Lebensräume nach Anhang I der FFH-RL sind im Wirkungsbereich des Ausbauvorhabens der A 99 Ost nicht vorhanden. Mögliche Beeinträchtigungen der relevanten Erhaltungsziele für die Lebensräume und dort vorkommenden Arten sind demnach auszuschließen.

3.1.2.1.2 Unerheblichkeit der Beeinträchtigung von Arten nach Anhang II der FFH-RL

Für Biber, Mühlkoppe, Huchen und die Grünen Keiljungfer sind folgende Erhaltungsziele relevant:

- Erhaltung der Populationen des Bibers und ausreichend großer Räume, in denen er seine lebensraumgestaltende Dynamik entfalten kann.

- Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Populationen des Huchen und der Groppe sowie ihrer Lebensräume in der Isar und den Seitengewässern in einer naturnahen Fischbiozönose.
- Erhaltung der Populationen der Grünen Keiljungfer. Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Lebensräume in naturnahen, nährstoffarmen Fließgewässerabschnitten mit Sandbänken, Kiesgrund, besonnten und schattigen Uferbereichen; Erhalt der Larvalhabitate und angrenzender Pufferzonen.

In die hier relevanten Lebensräume der gewässerbezogenen Arten Biber, Huchen und Mühlkoppe wie Fließgewässer und ihre Ufer wird nicht eingegriffen. Auch in der Bauphase werden diese Lebensräume durch entsprechende Schutzmaßnahmen vor Beeinträchtigungen geschützt. Indirekte Beeinträchtigungen der Fließgewässer sind ebenfalls nicht gegeben.

Beeinträchtigungen für den Biber und seine Erhaltungsziele zur Erhaltung der Population und Bereitstellung ausreichend großer Räume für eine lebensraumgestaltende Dynamik sind nicht gegeben.

Beeinträchtigungen durch das Bauvorhaben für die Fischarten Huchen und Mühlkoppe und ihre diesbezüglichen Erhaltungsziele zur Erhaltung und Wiederherstellung der Populationen und ihrer Lebensräume, insbesondere zur Renaturierung der Isar und zur Verbesserung der Wassergüte sind auszuschließen.

Für die Grüne Keiljungfer liegen keine Nachweise im Untersuchungsumgriff vor. Für das Erhaltungsziel der Erhaltung bzw. Wiederherstellung von Lebensräumen in naturnahen, nährstoffarmen Fließgewässerabschnitten mit Sandbänken, Kiesgrund sowie besonnten und schattigen Uferbereichen sind keine Beeinträchtigungen durch das Bauvorhaben gegeben.

Auch die Ausbreitungsmöglichkeiten der vorgenannten Arten werden durch das Bauvorhaben nicht verändert oder verschlechtert.

Mögliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele für die relevanten Tierarten sind demnach auszuschließen.

3.1.3 Ergebnis

Aus den o. g. Ausführungen ergibt sich daher nach der FFH-Verträglichkeitsprüfung zusammenfassend, dass unter Berücksichtigung der geplanten Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen erhebliche Auswirkungen des 8-streifigen Ausbaues der A 99 Ost Autobahnring München im Bauabschnitt 1 vom AK München-Nord bis zur AS Aschheim-Ismaning auf die Erhaltungsziele oder für den Schutzzweck maßgebliche Bestandteile des FFH-Gebiets ausgeschlossen werden können. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen in der Bauphase sind Flächenverluste und unmittelbare Wirkungen auf FFH-Lebensräume auszuschließen. Auch mittelbare Wirkungen auf die genannten Lebensraumtypen können ausgeschlossen werden, da diese nicht empfindlich auf eine Eutrophierung mit Stickstoff reagieren. Fließgewässer und ihre Ufer werden vorhabensbedingt nicht beeinträchtigt oder verändert. Die Gewässergüte wird durch die Nachrüstung der Entwässerung insgesamt verbessert. Für die relevanten Tierarten der Fließgewässer und ihrer Ufer wie Huchen, Mühlkoppe und Grüne Keiljungfer können damit ebenfalls relevante Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden. Auf die Ausführungen in den Unterlagen 12.5 bis 12.7 wird verwiesen.

3.2 FFH-Verträglichkeitsvorprüfung für das SPA-Gebiet Nr. DE 7736-471 „Ismaninger Speichersee und Fischteiche“

Für das SPA-Gebiet kann schon aufgrund der Verträglichkeitsabschätzung (FFH-Vorprüfung, Unterlage 12.8) ausgeschlossen werden, dass das Bauvorhaben das SPA-Gebiet erheblich beeinträchtigen kann. Daher war für dieses Gebiet nach § 34 Abs. 1 BNatSchG keine FFH-Verträglichkeitsprüfung erforderlich.

3.2.1 Beschreibung des SPA-Gebiets, Vogelarten, Erhaltungsziele

Das SPA-Gebiet Nr. DE 7736-471 „Ismaninger Speichersee und Fischteiche“ liegt nördlich des Autobahnringes München und reicht auf der Höhe des Mittleren Isarkanals bis auf 50 m an die A 99 Ost heran. Beim Ismaninger Speichersee handelt es sich um einen künstlich angelegten Stausee zur Wasserkrafterzeugung und zur Nachklärung der Abwässer der Landeshauptstadt München. Das Schutzgebiet ist 1.010 ha groß. Es beginnt nordöstlich von Unterföhring mit dem Seezulauf und erstreckt sich nach Osten bis zur Ortschaft Neufinsing. Das SPA-Gebiet ist eines der drei bedeutendsten europäischen Mauser- und eines der wichtigsten deutschen Überwinterungsgebiete für Wasservögel. Mindestens 35 Anhang I-Arten der V-RL sind als Rastvögel nachgewiesen. Darüber hinaus ist das Gebiet ein überaus bedeutendes Brutgebiet. Aufgrund seiner relativen Abgeschlossenheit und seines verlässlichen Nahrungsangebots (bewirtschaftete Abwasserfischteiche) gewährt das SPA-Gebiet insbesondere in der Mauserzeit im Hochsommer den in dieser Zeit besonders empfindlichen Wasservögeln (bis zu 26 Tage Flugunfähigkeit) Schutz vor menschlichen Störungen, Nahrungs- und Lebensraum. Seit 1976 ist es bereits als RAMSAR-Gebiet ausgewiesen und damit ein Europareservat für Wasser- und Watvögel.

3.2.1.1 Vogelarten der V-RL

Im Schutzgebiet des SPA-Gebiets befinden sich laut aktuellen Standarddatenbogen des Bayerischen Landesamtes für Umwelt (Stand 11/2000, Fortschreibung 12/2004) folgende Vogelarten gemäß Anhang I der V-RL:

EU-Code:	Name:
A272	Blaukehlchen (<i>Luscinia svecica</i> = <i>Erithacus cyanecula</i>)
A166	Bruchwasserläufer (<i>Tringa glareola</i>)
A151	Kampfläufer (<i>Philomachus pugnax</i>)
A060	Moorente (<i>Aythya nyroca</i>)
A023	Nachtreiher (<i>Nycticorax nycticorax</i>)
A002	Prachtaucher (<i>Gavia arctica</i>)
A081	Rohrweihe (<i>Circus aeruginosus</i>)
A176	Schwarzkopfmöwe (<i>Larus melanocephalus</i>)
A073	Schwarzmilan (<i>Milvus migrans</i>)
A027	Silberreiher (<i>Egretta alba</i>)
A038	Singschwan (<i>Cygnus cygnus</i>)
A197	Trauerseeschwalbe (<i>Chlidonias niger</i>)
A103	Wanderfalke (<i>Falco peregrinus</i>)

Für das SPA-Gebiet sind zudem gemäß Standard-Datenbogen folgende regelmäßig vorkommende Zugvögel nach Art. 4 Abs. 2 der V-RL relevant, die nicht im Anhang I der V-RL aufgeführt:

EU-Code:	Name:
A125	Blässhuhn (<i>Fulica atra</i>)
A298	Drosselrohrsänger (<i>Acrocephalus arundinaceus</i>)
A005	Haubentaucher (<i>Podiceps cristatus</i>)
A036	Höckerschwan (<i>Cygnus olor</i>)
A058	Kolbenente (<i>Netta rufina</i>)
A017	Kormoran (<i>Phalacrocorax carbo</i>)
A052	Krickente (<i>Anas crecca</i>)
A050	Pfeifente (<i>Anas penelope</i>)
A061	Reiherente (<i>Aythya fuligula</i>)

A067	Schellente (<i>Bucephala clangula</i>)
A051	Schnatterente (<i>Anas strepera</i>)
A008	Schwarzhalstaucher (<i>Podiceps nigricollis</i>)
A053	Stockente (<i>Anas platyrhynchos</i>)
A059	Tafelente (<i>Aythya ferina</i>)
A297	Teichrohrsänger (<i>Acrocephalus scirpaceus</i>)
A004	Zwergtaucher (<i>Podiceps ruficollis</i>)

Zur genauen Beschreibung des Gebiets verweisen wir auf die Ausführungen der Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsvorprüfung für das Gebiet das SPA-Gebiet DE 7736-471 „Ismaninger Speichersee und Fischteiche“ (Unterlagen 12.8 und 12.9).

3.2.1.2 Gebietsbezogene Konkretisierungen der Erhaltungsziele

Erhaltungsziele des Schutzgebiets sind die Erhaltung oder Wiederherstellung der nachfolgend aufgeführten Lebensraumtypen des Anhangs I und der Arten des Anhangs II der FFH-RL.

Folgende gebietsbezogene Konkretisierungen der Erhaltungsziele wurden vom Bayerischen Landesamt für Umwelt (Stand 24.04.2008) aufgestellt:

1.	Erhaltung des Ismaninger Speichersees und der Teiche als störungsfreies Mauser-, Rast- und Überwinterungsgebiet internationaler Bedeutung sowie als Brutgebiet landesweiter Bedeutung. Erhaltung bzw. Wiederherstellung der ganzjährigen Störungsfreiheit, insbesondere in der Mauser-, Vorbrut- und Brutzeit von März bis September. Erhaltung des eingeschränkten Zugangs und der ganzjährigen Jagdruhe. Erhaltung flacher Wasserstände der Fischteiche und insbesondere der ungenutzten Teiche.
2.	Erhaltung der Fischteiche sowie der Verlandungs-, Röhricht- und gedeckten Uferbereiche des Sees als störungsfreie Mauserplätze von Enten, Tauchern und Rallen unter Berücksichtigung ausreichend breiter Randzonen von Juni bis September.
3.	Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Bestände von Blaukehlchen und Rohrweihe sowie ihrer Lebensräume. Erhaltung störungsfreier Verlandungs- und Röhrichtbereiche als Bruthabitate der genannten Arten sowie weiterer Wasservögel wie Schwarzhalstaucher, Kolben- und Krickente sowie von Röhrichtbewohnern wie Teich- und Drosselrohrsänger.
4.	Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Vorkommen von Nachtreiher und Kormoran sowie ihrer Lebensräume. Erhaltung der Brutplätze und ausreichend großer störungsfreier Areale um die Horste während der Brutzeit.
5.	Erhaltung der international bedeutenden Rastplätze für durchziehende und überwinternde Wasservögel, insbesondere großer, störungsfreier Wasser-, Schlamm-, Ufer- und Verlandungsflächen während der Monate August bis April als Rasthabitate von Prachtaucher, Singschwan, Silberreiher, Moorente , der durchziehenden Watvogelarten Kampfläufer und Bruchwasserläufer , von Trauerseeschwalbe und Schwarzkopfmöwe . Erhaltung eines ausreichenden Nahrungsangebotes für die genannten Arten.
6.	Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Vorkommen von Schwarzmilan und Wandfalke . Erhaltung ihrer Nahrungshabitate, insbesondere der arten- und individuenreichen Vogel- und Fischbestände.
7.	Erhaltung der überregional bis international bedeutsamen Bestände von Blässhuhn, Hauben- und Zwergtaucher, Höckerschwan, Kolben-, Krick-, Pfeif-, Reiher-, Schell-, Schnatter-, Stock- und Tafelente .

3.2.2 Auswirkungen des Bauvorhabens auf das SPA-Gebiet

Für die schutzgebietsbezogene Betrachtung sind nur die bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkfaktoren zu betrachten, die sich auf die Erhaltungsziele des Schutzgebietes und der für sie maßgeblichen Bestandteile auswirken können. Auf-

grund der Art des hier zu prüfenden Bauvorhabens mit einem Ausbau nach innen sind insgesamt nur sehr geringe Wirkungen auf das SPA-Gebiet zu erwarten.

Die Überprüfung der Eingriffsflächen der landschaftspflegerischen Begleitplanung (vgl. Unterlage 12.1 T) zeigt, dass durch das Bauvorhaben keine Flächen unmittelbar beeinträchtigt werden, die für den Schutzzweck und die genannten Erhaltungsziele sowie für die relevanten Vogelarten von Bedeutung sind. Alle vom Vorhaben betroffenen Flächen liegen vollständig außerhalb der Grenzen des Schutzgebietes und im Nahbereich und damit innerhalb der Vorbelastungszone der Autobahn, die von den Vogelarten bisher kaum genutzt wird. Es handelt sich vorrangig um Gras- und Krautfluren und Laubgehölzgruppen im Straßenbegleitgrün sowie um landwirtschaftliche Flächen entlang der Autobahn oder im Bereich der AS Aschheim-Ismaning. Negative Auswirkungen auf die Erhaltungsziele und den Schutzzweck des Schutzgebiets durch erhebliche Beeinträchtigung oder Verlust von Flächen mit einem funktionalen Zusammenhang zum Schutzgebiet sind daher auszuschließen.

Indirekte Wirkungen durch Störungen sind auszuschließen, da aufgrund der hohen Vorbelastung und des Ausbaus nach innen keine zusätzlichen Störwirkungen auftreten und sich der vorhabensbedingte Verkehrslärm nicht erhöht.

Detailliert zu betrachten sind nur die möglichen Wirkungen auf Vernetzungsbeziehungen und die Eutrophierung. Auf die Unterlage 12.8, Nr. 3.2, wird insoweit verwiesen.

Da das Speicherseegebiet und die Fischteiche zur Nachklärung der Abwasser der Stadt München angelegt wurden, wurden über Jahrzehnte sehr hohe Mengen an Nährstoffen, insbesondere auch Stickstoff (N) in das Gewässersystem eingetragen. Stickstoffempfindliche Lebensräume, die sich auf den Erhaltungszustand der zu schützenden Vogelarten auswirken könnten, sind daher im Speicherseegebiet nicht vorhanden. Darüber hinaus weist der Großteil des SPA-Gebiets Abstände von mehr als 300 m bis über 3.000 m von der Autobahntrasse auf. Erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele und des Schutzzwecks des Vogelschutzgebiets durch Stickstoffeinträge sind daher ebenfalls auszuschließen.

Eine erhebliche Beeinträchtigung der bestehenden Vernetzungsbeziehungen ist nicht zu erwarten. Diesbezüglich sind durch das Vorhaben keine mittelbare Wirkungen zu erkennen. Die Vernetzungsbeziehungen zur Isar, zu den größeren Seen im Alpenvorland und zu Ackerflächen im näheren Umfeld des SPA-Gebiets sind als großflächige Raumwechsel nicht kollisionsrelevant. Im Normalfall erfolgen derartige Austauschflüge in Höhen, die weit über dem kollisionsgefährdeten Bereich liegen. Eine besondere Kollisionsgefährdung ergäbe sich nur, wenn Arten kleinräumig zwischen Habitaten oder Teilhabitaten auf Lkw-Höhe wechseln (Zerschneidungswirkung) oder die Straße eine Lockwirkung ausübt (Aas). Derartige Habitate sind im Nahbereich der Autobahn jedoch für die schutzzweckrelevanten Arten nicht vorhanden. Eine Lockwirkung durch Aas ist bei den genannten Arten lediglich für den Schwarzmilan denkbar, der als sporadischer Nahrungsgast im SPA-Gebiet auftreten kann. Die bestehende sehr hohe Kollisionsgefährdung bei Aassuche auf der stark befahrenen Autobahn wird jedoch durch den Anbau der zwei Fahrspuren und die geringfügige Verkehrserhöhung nicht relevant erhöht. Der geplante Wegfall des gehölzbestandenen Mittelstreifens wird diesbezüglich als eher positiv eingestuft (vgl. saP, Unterlage 12.4), da Greifvögel hier keine Ansitzwarte mehr haben und dadurch das Kollisionsrisiko bei einem Schrägstart reduziert wird. Auf die Kollisionsgefahr hat der vorhabensbedingte Ausbau daher keine nachteiligen Auswirkungen. Das Erhaltungsziel für den Schwarzmilan zu Erhaltung seiner Nahrungshabitate, insbesondere der arten- und individuenreichen Vogel- und Fischbestände wird durch das Bauvorhaben nicht verändert.

Flächen mit besonderer Bedeutung für den Erhalt schutzzweckrelevanter Vogelarten des SPA-Gebiets oder die in einer bedeutsamen Austauschbeziehung zu diesen stehen, sind innerhalb des Wirkraumes des Vorhabens nicht vorhanden.

Aufgrund fehlender Abgeschiedenheit, fehlender Röhrichte und Verlandungsflächen und wegen des vergleichsweise geringen Nahrungsangebots ist der Feringasee für die Erhaltungsziele des SPA-Gebietes ohne Bedeutung (vgl. Unterlage 12.8, Nr. 2.4).

3.2.3 Ergebnis

Für das SPA-Gebiet Nr. DE 7736-471 „Ismaninger Speichersee und Fischteiche“ kann daher schon aufgrund einer Verträglichkeitsvorprüfung ausgeschlossen werden, dass das Bauvorhaben mit seinen unmittelbaren und mittelbaren Wirkungen unter der Berücksichtigung des Vorkommens und der Empfindlichkeit der Arten, der maximal möglichen Intensität bzw. Reichweite der Wirkungen sowie der vorgesehenen Gestaltungs- und Schutzmaßnahmen keine Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes in den für seinen Schutzzweck oder für seine Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen verursacht. Da durch das geplante Bauvorhaben keine Beeinträchtigungen ausgelöst werden, brauchen mögliche kumulative Wirkungen durch andere Pläne und Projekte nicht beurteilt zu werden. Eine FFH-Verträglichkeitsprüfung nach § 34 Abs. 1 BNatSchG ist daher nicht erforderlich. Auf die Ausführungen in den Unterlagen 12.8 und 12.9 wird verwiesen.

4. Materiell-rechtliche Würdigung

4.1 **Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)**

Das Bauvorhaben 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 und ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung gerechtfertigt. Sie berücksichtigt die in den Straßengesetzen und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote und entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

4.2 **Planrechtfertigung**

4.2.1 Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplanung)

Durch die Aufnahme des 8-streifigen Ausbaues der BAB A 99 Ost Autobahnring München zwischen dem AK München-Nord bis zur AS Haar in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 des 5. Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 04.10.2004, BGBl 2004 I, S. 2574) steht die Planrechtfertigung im Sinne eines Verkehrsbedürfnisses fest. Mit der Aufnahme eines Bau- oder Ausbaivorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen entscheidet der Gesetzgeber verbindlich nicht nur über die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG, sondern auch über das Bestehen eines Bedarfs (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 1996, 914). Die Grundentscheidung über die Aufnahme eines Bauvorhabens in den Bedarfsplan trifft der Gesetzgeber aufgrund von umfangreichen Untersuchungen und Analysen nach sorgfältiger Abwägung zwischen der mit dem Bauvorhaben verfolgten Zielsetzung und den vom Bauvorhaben berührten Belangen. Das Fernstraßenausbaugesetz ist im Hinblick auf Netzverknüpfung und Ausbautyp sowie die Straßenklasse für die Planfeststellung verbindlich.

Auch die Unterteilung des im Bedarfsplan dargestellten Bauvorhabens in selbständige Abschnitte lässt die Rechtfertigungswirkung des Bedarfsplans nicht entfallen (BVerwG vom 24.2.2004, Az. 4 B 101.03, juris, Rdnr. 6; BayVGH vom 22.7.2003, Az. 8 A 01.40083, juris, Rdnr. 28, BayVGH vom 24.11.2010, Az. 8 A 11.40013).

Die Bindungswirkung nach § 1 Abs. 2 FStrAbG schließt jedoch nicht aus, dass in der Abwägung andere öffentliche oder private Belange Vorrang erhalten können.

Aus diesem Grund werden im Folgenden die mit dem 8-streifigen Ausbau der BAB A 99 Ost Autobahnring München zwischen dem AK München-Nord bis zur AS Haar im Bauabschnitt 1 verfolgten Planungsziele näher erläutert, obwohl das für die Begründung der Planrechtfertigung angesichts der gesetzlichen Regelung nicht erforderlich ist.

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

4.2.2 Planungsziele

Nach § 3 Abs. 1 S. 2 FStrG sind Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Das Bauvorhaben ist erforderlich, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können (vgl. Unterlage 1).

Mit dem Bauvorhaben werden folgende Planungsziele verfolgt:

Ziel der vorliegenden Planung ist es, die BAB A 99 Ost Autobahnring München zwischen dem AK München-Nord und der AS Aschheim-Ismaning (Bauabschnitt 1) leistungsfähiger und verkehrssicherer zu machen.

Dabei soll auch eine erhebliche Verbesserung der Lärmsituation und der Abgassituation der an der A 99 Ost angrenzenden Wohnbebauung durch aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen und die Verflüssigung des Verkehrsablaufes erreicht werden.

Ferner soll der Schutz des Bodens und des Grundwassers durch im Zuge des Ausbaues dem Stand der Technik angepasste erneuerte Entwässerungseinrichtungen verbessert werden.

4.2.2.1 Derzeitige Straßen- und Verkehrsverhältnisse

Die A 99 Ost Autobahnring München ist aufgrund ihrer Lage und ihrer Funktion als Verbindung aller auf die Landeshauptstadt München orientierten Bundesautobahnen das zentrale Element im Netz der Bundesautobahnen in Bayern. Sie nimmt die Verkehrsströme aus den Richtungen Lindau (A 96), Stuttgart (A 8 West), Deggendorf/Flughafen (A 92), Nürnberg (A 9), Passau (A 94) und Salzburg (A 8 Ost) auf und leitet sie am Stadtgebiet von München vorbei und stellt damit eine der wichtigsten Autobahnverbindungen im süddeutschen Raum für den nationalen und internationalen Reise- und Güterverkehr von Deutschland sowie Nordwest- und Nordeuropa nach Italien und Südosteuropa dar. Ferner ist sie stark vom Ausflugsverkehr aus dem Großraum München in die nahe gelegenen Alpen geprägt. Darüber hinaus kommt ihr aber auch insbesondere im Berufsverkehr regional große Bedeutung als großräumige Umfahrung der Landeshauptstadt München zu, die das nachrangige Straßennetz erheblich entlastet.

Seit der Verkehrsfreigabe der A 99 Ost Autobahnring München im Jahre 1975 zwischen dem AK München-Nord und dem AK München-Süd ist das durchschnittliche Verkehrsaufkommen von ca. 30.000 Kfz/24h auf 120.000 Kfz/24h angestiegen. An Werktagen werden durchschnittlich 140.000 Kfz/24h und in Hauptreisezeiten sogar Spitzenbelastungen von über 160.000 Kfz/24h gezählt. Zudem ist in den letzten Jahren ein besonders starker Zuwachs an Güterverkehr zu verzeichnen.

Im Planfeststellungsabschnitt ist die A 99 Ost derzeit 6-streifig mit Seitenstreifen ausgebaut. Der Seitenstreifen kann derzeit temporär für den Verkehr freigegeben werden. Die Breite der Richtungsfahrbahnen beträgt 15,25 m, die Mittelstreifenbreite 14,50 m. Im Hinblick auf die Netzfunktion, die Verkehrsbedeutung und das vorhandene Geländere Relief wurde eine zügige Linienführung mit großen Radien und

geringen Steigungen gewählt. Die vorhandenen Querneigungen betragen mindestens 2,5 %.

Die A 99 Ost ist aufgrund dieses, für einen 6-streifigen Querschnitt außerordentlich hohen durchschnittlichen Verkehrsaufkommens, bereits heute ständig überlastet. Während der Spitzenzeiten kommt es, trotz Verkehrsbeeinflussungsanlage, regelmäßig zu starken Stauungen, die mit einer erhöhten Unfallgefahr verbunden sind. Infolge der hohen Verkehrsbelastung im Planfeststellungsabschnitt herrscht über weite Tagesstrecken Kolonnenverkehr mit häufigen Stauungen.

Auch mit Hilfe der zwischen 2001 und 2006 abschnittsweise zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit eingerichteten Seitenstreifenfreigabe ist der bestehende Autobahnquerschnitt nicht mehr in der Lage, das Verkehrsaufkommen annehmbar zu bewältigen. Durch die temporäre Freigabe des Seitenstreifens als Fahrstreifen konnte die Situation gegenüber dem ursprünglichen Zustand zwar erheblich verbessert werden, jedoch treten bei den geringsten Störungen dennoch weitreichende Stauungen auf. Dies ist regelmäßig im morgendlichen und abendlichen Berufsverkehr sowie in den Reisezeiten und an Ausflugswochenenden der Fall.

Nach der Verkehrsuntersuchung des Gutachters Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 09.06.2009 werden im Abschnitt AK München-Nord bis zur AS Aschheim-Ismaning für das Jahr 2025 167.000 Kfz/24h und im weiteren Verlauf bis zu 180.000 Kfz/24h werktäglicher Verkehr prognostiziert. Der Schwerverkehrsanteil liegt in einer Größenordnung von rd. 17 %. Die prognostizierte Verkehrszunahme für den Prognosehorizont 2025 beträgt damit im Jahresmittel rd. 15.000 Kfz/Tag. Dies entspricht einer durchschnittlichen Verkehrszunahme um 12 %.

Angesichts dieser vom Verkehrsgutachter prognostizierten weiteren Steigerung des Verkehrsaufkommens ist zur Sicherstellung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ein Ausbau der A 99 Ost dringend erforderlich.

Das bestehende Entwässerungssystem der A 99 entspricht zudem nicht mehr dem Stand der Technik. In weiten Teilen wird das abfließende Straßenabwasser in Sickerschächte geleitet, wo es ohne Vorreinigung im Boden versickert wird. Insbesondere bei Unfällen mit Gefahrguttransporten besteht deshalb eine besondere Gefahr, dass tiefliegende Bodenschichten sowie das Grundwasser verunreinigt werden.

Die im Planungsbereich bestehenden Siedlungen sind ferner derzeit größtenteils nur unzureichend vor dem Verkehrslärm geschützt. Die Lärmsanierungsgrenzwerte werden teilweise nur knapp unterschritten.

4.2.2.2 Zukünftige Straßen- und Verkehrsverhältnisse

Künftig stehen auf der A 99 Ost je Richtungsfahrbahn vier Fahrstreifen mit Seitenstreifen zur Verfügung. Der Anbau der zusätzlichen Fahrstreifen erfolgt am inneren Fahrbahnrand in dem überbreiten Mittelstreifen. Dieser wurde bereits beim Bau der A 99 Ost überbreit angelegt, um später einen 8-streifigen Ausbau weitestgehend ohne Veränderung der außenliegenden Fahrbahnränder bzw. der Kronenbreite zu ermöglichen. Die künftig verbleibende Mittelstreifenbreite beträgt 6,0 m. Der Seitenstreifen soll auch nach dem 8-streifigen Ausbau zur Abdeckung von Verkehrsspitzen temporär freigegeben werden.

Die bestehende Streckencharakteristik wird durch den Ausbau nicht verändert. Ebenso werden keine Änderungen an den Knotenpunkten vorgenommen. Die im Zusammenhang mit dem 8-streifigen Ausbau der A 99 Ost geplante Verlegung der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning von der B 471 zur Kreisstraße M 3 wurde schon in einem eigenem Planfeststellungsverfahren (Planfeststellungsbeschluss vom 23.06.2010, Az. 32-4354.1-A99-016) darauf abgestimmt und geregelt.

Durch den 8-streifigen Ausbau mit temporärer Seitenstreifenfreigabe wird die Leistungsfähigkeit der A 99 Ost erheblich gesteigert. Die Häufigkeit der Stauereignisse wird entsprechend zurückgehen. Ebenso ist durch den besseren Verkehrsfluss eine wesentliche Reduzierung des Unfallgeschehens zu erwarten. Die Beseitigung eines als Unfallschwerpunkt auffälligen entwässerungsschwachen Bereichs bei der AS Aschheim-Ismaning trägt besonders zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei.

Im Zuge des Ausbaus wird das Entwässerungssystem dem Stand der Technik angepasst. Gesammeltes Straßenabwasser wird künftig in Absetzanlagen mit Leichtstoffabscheider vorgereinigt und anschließend in Sickerflächen oder -becken über die belebte Oberbodenzone versickert. Eine Einleitung von Straßenabwasser in den Untergrund über Sickerschächte findet künftig nicht mehr statt. Der Schutz des Bodens und des Grundwassers wird hierdurch signifikant verbessert.

Durch die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen wird auch die Immissionssituation an den betroffenen Anwesen erheblich verbessert. Durch die Ausbaumaßnahme werden Ansprüche auf Lärmvorsorge im Sinne der 16. BImSchV ausgelöst. Zum Schutz gegen Verkehrslärm, wird die Fahrbahn mit einem lärmindernden Fahrbahnbelag ausgestattet. Soweit erforderlich, werden in Siedlungsbereichen zusätzlich bis zu 8,0 m hohe Lärmschutzwände errichtet und bestehende Lärmschutzanlagen an die neuen Verhältnisse angepasst (Unterlagen 7.1 T und 7.2 T). Es werden gegenüber dem Prognose-Nullfall (ohne zusätzliche aktive Lärmschutzmaßnahmen) Pegelminderungen von bis zu 12,8 dB(A) erzielt. Auf Grund der Nähe einiger Gebäude zur Autobahn ist es jedoch nicht möglich an allen Gebäuden die Nachtgrenzwerte einzuhalten. Es verbleiben Grenzwertüberschreitungen von bis zu 6,4 dB(A). Diese werden durch passive Lärmschutzeinrichtungen abgedeckt. Durch den Ausbau der Autobahn wird deren Leistungsfähigkeit erheblich gesteigert. Dies bewirkt insbesondere in den Spitzenstunden eine Verflüssigung des Verkehrsablaufs bzw. eine Verringerung der Stauhäufigkeit und damit auch eine Verringerung des Abgasausstoßes.

Zusammenfassend ist daher festzustellen, dass das Vorhaben gemessen an den oben dargestellten Planungszielen vernünftigerweise geboten ist, weil die bestehende A 99 Ost Autobahnring München aufgrund ihres hohen Verkehrsaufkommens nicht mehr dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis entspricht (§ 3 Abs. 1 FStrG) sowie den Belangen der Verkehrssicherheit und des Immissionsschutzes nicht mehr gerecht wird. Mit dem 8-streifigen Ausbau zwischen dem AK München-Nord und der AS Aschheim-Ismaning als erstem Bauabschnitt wird dem hohen Verkehrsaufkommen, das regelmäßig zur Überlastung der A 99 Ost führt, Rechnung getragen.

4.2.3 Rügen zur Planrechtfertigung

Die Gemeinden Unterföhring und Aschheim lehnen den weiteren Ausbau des Autobahnringes A 99 Ost ab, solange die verkehrlich dringend erforderlichen Verbesserungen der Anschlussstelle AS Aschheim-Ismaning nicht erstellt - bzw. zumindest die von der Gemeinde Aschheim über den Landkreis München eingebrachte Overfly-Anbindung M 3/B 471 als Teillösung (einschließlich Parallelspur von der jetzigen AS Aschheim-Ismaning Nordauf-/abfahrt) realisiert wird. Sie fordern zudem zur Lösung der Verkehrsprobleme um München bzw. zur Verwirklichung gleichwertiger Lebensbedingungen den Ringschluss der A 99 im Süden der Landeshauptstadt München, weil die verkehrliche Belastung im Norden Münchens seit langem die Grenzen erreicht hat. Zudem müsse der 8-streifige Ausbau der A 99 Ost zumindest bis zu AS Haar weiter geführt werden.

Dieser Forderung können wir nicht nachkommen, da die Aufnahme neuer Projekte, wie etwa der Weiterbau des Autobahnringes A 99 um München („Südring“) in den Bundesverkehrswegeplan, nicht zum Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses gehört, sondern gegebenenfalls einem späteren Planfeststellungsverfahren vorbehalten bleibt. Der 8-streifige Ausbau der A 99 ist im

Bedarfsplan für Bundesfernstraßen vom AK München-Nord bis zur AS Haar als Maßnahme des Vordringlichen Bedarfs enthalten. Der Bedarf ist daher unabhängig von anderen wünschenswerten Netzergänzungen gesetzlich festgestellt. Auf Grund des großen Projektumfangs erfolgt die Realisierung abschnittsweise. Die gegenständliche Maßnahme stellt dabei den ersten Abschnitt dar. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung des Bauvorhabens unter C.4.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

4.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

4.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Zentrales Ziel der Landesentwicklung ist die Schaffung möglichst gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen. Hierfür ist eine gute verkehrliche Erschließung aller Landesteile erforderlich.

Laut Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) sollen die Bundesfernstraßen ein zusammenhängendes Verkehrsnetz für den weiträumigen Verkehr bilden. Um bei steigendem Verkehrsaufkommen ihre Funktion weiter erfüllen zu können, sollen die Bundesfernstraße erhalten, saniert und bedarfsgerecht ausgebaut werden (LEP B V 1.1.1 (G), LEP B V 1.4.2 (Z), LEP B V 1.4.4 (Z)). Mit der Baumaßnahme wird die Leistungsfähigkeit der Bundesautobahn gesteigert. Nach dem Ziel des Regionalplans München (RP 14) B V 3.2.2 soll unter hoher Berücksichtigung der Aspekte des Lärmschutzes für die angrenzenden Siedlungen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des bestehenden Autobahnnetzes der achtstreifige Ausbau der A 99 zwischen dem Kreuz München-Nord und dem Kreuz München-Süd realisiert werden. Das Bauvorhaben trägt zur Schaffung einer leistungsfähigen und verkehrssicheren Straßeninfrastruktur im Verdichtungsraum München bei und entspricht somit den landes- und regionalplanerischen Festlegungen zum Verkehr.

Das Planungsgebiet liegt im landschaftlichen Vorbehaltsgebiet „Speichersee und südliches Ismaninger Niedermoor“ sowie im regionalen Grünzug „Grüngürtel München-Nordost“. Bauliche Infrastrukturen sollen sich in den landschaftlichen Vorbehaltsgebieten nach den hier besonders bedeutsamen Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege richten (RP 14 B I 1.2.1.2). Als Sicherungs- und Pflegemaßnahmen für das landschaftliche Vorbehaltsgebiet sind u. a. die Erhaltung des Niedermoores und der wasserwirtschaftlichen Verhältnisse sowie die Sicherung der Hecken, Baum- und Strauchvegetation und des Ismaninger Speicher-sees als Lebensraum für Wasservögel festgelegt (RP 14 B I 1.2.2.10.1). Der geplante Infrastrukturausbau im Bereich des Mittelstreifens der Autobahn ermöglicht grundsätzlich weiterhin ein Hinwirken auf die genannten Sicherungs- und Pflegemaßnahmen. Zusammen mit den geplanten landschaftspflegerischen Gestaltungsmaßnahmen und Kompensationsmaßnahmen ist das Bauvorhaben daher mit dem landschaftlichen Vorbehaltsgebiet vereinbar.

Der Abschnitt „Unterführung/Aschheim-Ismaninger Speichersee“ des regionalen Grünzugs „Grüngürtel München-Nordost“ dient zudem der Erholungsvorsorge mit der Notwendigkeit einer weiteren ökologischen Aufwertung des Naturraumes und Erschließung weiterer extensiver Erholungsmöglichkeiten (Rad- und Wanderwege) und hat großräumige Siedlungsgliederungsfunktion zwischen den Siedlungsschwerpunkten Unterführung und Ismaning zur Vermeidung eines bandartigen Zusammenwachsens (RP 14 Anhang zu Kapitel II Zu Z 4.2.2). Aufgrund des geplanten Ausbaus im Bereich des vorhandenen überbreiten Mittelstreifens sowie der Ausdehnung des regionalen Grünzugs im Planungsgebiet, sind die geplanten straßenbaulichen Maßnahmen mit dem regionalen Grünzug ebenfalls vereinbar.

Südlich von Bau-km 30 bis Bau km-31 liegt gemäß Regionalplan ein Vorranggebiet für Kies und Sand (RP 14 B IV 2.8.5.1). Als Nachfolgenutzung für das Vorranggebiet ist im Regionalplan dafür als Ziel „Biotopentwicklung, Landschaftssee – extensive Erholung“ festgelegt (RP 14 B IV 2.8.7.2.1). Das regionalplanerische Vorranggebiet

für Kies und Sand wird durch den Ausbau an den inneren Fahrbahnrandern nicht berührt.

Das Bauvorhaben entspricht daher den Erfordernissen der Raumordnung und Landes- und Regionalplanung.

4.3.2 Planungsvarianten

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

Wie aus den oben dargelegten Gründen bereits ersichtlich, wäre mit einem Verzicht („Nullvariante“) auf den 8-streifigen Ausbau der A 99 Ost zwischen dem AK München-Nord und der AS Aschheim/Ismaning den Aufgaben aus der Straßenbaulast nicht genügt. Die betroffenen öffentlichen und privaten Belange wiegen nicht so schwer, dass diese „Nullvariante“ gewählt werden müsste.

Das Ausbauvorhaben beinhaltet den bestandsorientierten Anbau eines 4. Fahrstreifens mit Seitenstreifen für beide Fahrrichtungen der A 99 Ost. Die Trasse ist in Lage und Höhe durch den Bestand der vorhandenen Fahrbahnen der A 99 Ost, die Lage der Anschlussstellen und der angrenzenden Bebauung vorgegeben. Neben der planfestgestellten Variante kamen daher keine Vorhabensalternativen in Betracht, die eine nähere Untersuchung hinsichtlich der Auswirkungen erforderlich gemacht hätten.

4.3.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt, Anschlussstellen, nachgeordnetes Wegenetz)

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

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

Der 8-streifige Ausbau der A 99 Ost zwischen dem AK München-Nord und der AS Aschheim-Ismaning erfolgt bestandsorientiert. Die Trassierung der A 99 Ost orientiert sich in Lage und Höhe am Bestand.

Aufgrund der gegenwärtigen und prognostizierten Verkehrsbelastung auf der A 99 Ost und dem berührten untergeordneten Straßennetz und unter Berücksichtigung ihrer überregionalen Bedeutung halten wir die gewählten Fahrbahnbreiten für ausreichend und erforderlich, um eine leistungsfähige und flüssige Verkehrsführung zu gewährleisten. Die Querschnittsgestaltung basiert auf den aktuellen Richtlinien und Vorschriften. Eingriffe in das Grundeigentum, in Natur und Landschaft sowie in landwirtschaftliche Belange werden dadurch auf das unumgängliche Maß beschränkt.

Der im Verfahren von der Gemeinde Ismaning geforderte dreispurige Ausbau der Autobahnableitung in Richtung A 9 - Nürnberg wird zurückgewiesen. Wir halten den vom Vorhabensträger gewählten zweistreifigen Rampenquerschnitt aufgrund der auf der Rampe in Richtung A 9 - Nürnberg prognostizierten Verkehrsbelastung in der Spitzenstunde von etwa 2.600 Kfz für ausreichend bemessen.

Die näheren technischen Einzelheiten sind in den Unterlagen 1 T und 7.2 T beschrieben.

4.3.4 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).

4.3.4.1 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).

4.3.4.1.1 § 50 BImSchG - Trassierung, Gradienten usw.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die Gestaltung der Straße hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die vernünftigste Lösung. Das Optimierungsgebot dieser Vorschrift ist gewahrt. Bei der Planung wurde darauf geachtet, dass durch das Bauvorhaben keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht. Durch eine Änderung der Trassierung, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann der Immissionsschutz nicht weiter verbessert werden, wie im einzelnen unter C.4.3.2 dieses Beschlusses dargelegt wurde.

4.3.4.1.2 Rechtsgrundlagen

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

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

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

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

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

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

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

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

Diese Belastungsgrenzwerte sind zwar nicht unumstritten, jedoch verbindlich.

Eine wesentliche Änderung liegt nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV nur vor, wenn

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

4.3.4.1.3 Lärmberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Bei der Beurteilung des Lärmschutzes ist nicht auf Spitzenbelastungen abzustellen (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl. 1996, 916). Der ansonsten erforderliche Aufwand

wäre im Hinblick auf die nur gelegentlich eintretenden Spitzenbelastungen nicht gerechtfertigt und unwirtschaftlich. Die Anlage 1 zu § 3 VerkehrslärmschutzVO hebt auf die der Planung zugrunde liegende durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke ab.

Die angesetzten Belastungen von 140.000 bis 150.000 Kfz/24h im Jahresmittel aus dem Gutachten „Bundesautobahn A 99 Ost Autobahnring München 8-streifiger Ausbau vom AK München-Nord bis zur AS Haar, Verkehrsprognose 2025“ vom 09.06.2009 von Prof. Dr.-Ing. Kurzak (vgl. Unterlage 1, Anlage 1, Plan 4) erscheinen uns methodisch richtig und inhaltlich nachvollziehbar.

Lärmmessungen 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). Die Dimensionierung der Lärmschutzanlagen erfolgte auf Grundlage der hierfür einschlägigen gesetzlichen Vorschriften. In das Berechnungsverfahren fließen Randbedingungen wie Topographie, Gebäudehöhe, Verkehrsmenge und Straßenoberfläche ein. Zugunsten des Betroffenen wird - unabhängig von der tatsächlichen Lage - stets leichter Wind von der Straße zum Immissionsort berücksichtigt. Anträge auf Durchführung von Lärmmessungen weisen wir wegen der eindeutigen Rechtslage hiermit zurück.

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

4.3.4.1.4 Ergebnis, Darstellung der Lärmschutzmaßnahmen und Beurteilung

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht bei dem Bau oder einer wesentlichen Änderung von Straßen. Der Bau von Straßen im Sinne des § 41 BImSchG ist der Neubau. Von einem Neubau ist auch dann auszugehen, wenn eine bestehende Trasse auf einer längeren Strecke verlassen wird. Maßgeblich ist das äußere Erscheinungsbild im Gelände. Die Einziehung oder Funktionsänderung von Teilen der vorhandenen Straße ist Indiz für eine Änderung. Nur eine wesentliche Änderung führt zur Lärmvorsorge. Eine Überprüfung des Bauvorhabens am Anwendungsbereich der 16. BImSchV bringt folgendes Ergebnis:

Das Bauvorhaben stellt keinen Straßenneubau im Sinne des § 41 BImSchG dar. Es war daher zu überprüfen, ob eine wesentliche Änderung eines Verkehrsweges nach § 1 Abs. 1 und Abs. 2 der 16. BImSchV vorliegt. Es handelt sich bei der gegenständlichen Baumaßnahme um die Änderung einer Bundesautobahn. Diese Änderung ist auch wesentlich, da die A 99 Ost um den durchgehenden Anbau eines 4. Fahrstreifens in beiden Fahrtrichtungen zwischen dem AK München-Nord und der AS Aschheim-Ismaning für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 der 16. BImSchV).

Ohne zusätzliche Lärmvorsorgemaßnahmen werden nach den schalltechnischen Berechnungen im Prognosejahr 2025 unter Berücksichtigung der vorhandenen

Lärmschutzeinrichtungen bei einem 8-streifigen Ausbau der A 99 Ost die maßgebenden Grenzwerte der 16. BImSchV von 59/49 tags/nachts für Wohngebiete im Norden der Auensiedlung der Landeshauptstadt München bei 35 Wohneinheiten um bis zu 8 dB(A) am Tag und bei 73 Wohneinheiten um bis zu 12 dB(A) in der Nacht überschritten.

Im Bereich der Gemeinde Unterföhring werden am nördlichen Rand der Wohnbebauung die maßgebenden Grenzwerte der 16. BImSchV von 59/49 dB(A) tags/nachts für Wohngebiete am Tag eingehalten, aber an dem Anwesen Germanenweg 2 (IO-Nr. B0 11) um bis zu 4 dB(A) und am Punkthochhaus (IO-Nr. 009) um 1 dB(A) in der Nacht überschritten. An den gewerblich genutzten Flächen des E.ON-Gebäudes am Werkanal sowie am Bauhof werden die maßgebenden Grenzwerte der 16. BImSchV für Gewerbegebiete von 69/59 tags/nachts um bis zu 1 dB(A) in der Nacht überschritten. An der Kleingartenanlage westlich des Feringasees wird der am Tag maßgebende Grenzwert von 64 dB(A) um bis zu 2 dB(A) überschritten. Laut den Bebauungsplänen der Gemeinde Unterföhring ist eine Nutzung der Gartenlauben zu Wohnzwecken oder als Wochenhäuser unzulässig.

Im Bereich der Gemeinde Aschheim werden zukünftig im Nahbereich der Anschlussstelle Aschheim-Ismaning (Wendelmühle) unter Berücksichtigung der schon planfestgestellten Lärmschutzanlagen die maßgebenden Grenzwerte der 16. BImSchV von 64/54 tags/nachts für Wohngebäude im Außenbereich südlich der A 99 Ost um bis zu 3 dB(A) am Tag und um bis zu 7 dB(A) in der Nacht überschritten. Am nordwestlichen Bebauungsrand von Aschheim an der Görgelmühle kommt es zu Grenzwertüberschreitungen von bis zu 1 dB(A) tags und um bis zu 5 dB(A) nachts. An der Grassermühle wird der maßgebende Grenzwert von 64 dB(A) tags um 3 dB(A) und nachts um 7 dB(A) überschritten. An der unmittelbar nördlich der verlegten Anschlussstelle gelegenen Hintermühle wird der Nachtgrenzwert um 1 dB(A) überschritten. Am Einzelanwesen nördlich der A 99 Ost, südlich des Speichersees, kommt es ebenfalls zu Grenzwertüberschreitungen von bis zu 4 dB(A) nachts. Am Südrand des Ismaninger Gewerbeparks werden die Grenzwerte der 16. BImSchV von 69 dB(A)/59 dB(A) tags/nachts für Gewerbegebiete dagegen eingehalten.

Die einzelnen maßgeblichen und überprüften Immissionsorte in den Bereichen der Landeshauptstadt München und der Gemeinden Unterföhring und Aschheim sind in den schalltechnischen Berechnungen (Unterlagen 11.1, Anlage 1, und 11.2) dargestellt.

Die gesetzlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Lärmvorsorgemaßnahmen sind nach § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV durch den Vorhabensträger wegen einer wesentlichen Änderung erfüllt. Die festgestellte Planung des Vorhabensträgers sieht für die vom Ausbau betroffenen Bereiche an der A 99 Ost folgende Kombination aus aktiven und passiven Lärmvorsorgemaßnahmen vor:

Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages

Der Vorhabensträger hat in seiner Planung den Einbau eines stark lärmindernden Fahrbahnbelages mit einer Pegelminderung von $D_{StrO} = -5$ dB(A) auf der A 99 Ost und der Rampe „Overfly“ (A 9 zur A 99 Ost) vorgesehen. Dies ist in der Lärmberechnung berücksichtigt worden. Die Streckenabschnitte sind im Detail in der Unterlage 11.1, Tabellen 5) und den Lageplänen der festgestellten Planunterlagen (Unterlage 7.1 T) dargestellt und im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.2 T) beschrieben. Darauf wird Bezug genommen.

Der Vorhabensträger wurde von uns in diesem Beschluss unter A.3.4.3, A.3.4.4 und A.3.4.5 verpflichtet, die Dauerhaftigkeit eines stark lärmindernden Fahrbahnbelages zur Lärminderung von 5 dB(A) sicherzustellen und

gegebenenfalls geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um dieser Verpflichtung auch weiterhin nachzukommen.

Erhöhung/Errichtung von Lärmschutzwänden

Beiderseits der A 99 Ost werden bereits vorhandene Schallschutzwände bis zu einer Höhe von 8,0 m über Fahrbahnoberkante erhöht bzw. teilweise neu errichtet. Die einzelnen Lärmschutzmaßnahmen sind im Detail in der Unterlage 11.1, Tabellen 5 und 6) und den Lageplänen der festgestellten Planunterlagen (Unterlage 7.1 T) dargestellt und im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.2 T) näher beschrieben. Darauf wird Bezug genommen.

Anstatt des Umbaus des Lärmschutzwalls zu einer Wall-/Wandkombination im Bereich der Grassermühle (Gemeinde Aschheim, nördlich der A 99, Bau-km 5+820 und Bau-km 6+080, vgl. Unterlage 11.1, Tabelle 6) wird aus bautechnischen Gründen wie im übrigen Bereich direkt am Fahrbahnrand eine 6,0 m hohe Lärmschutzwand neu errichtet. Der bestehende Lärmschutzwall wird nicht mehr benötigt und wird abgetragen. Die freiwerdende Fläche wird zur Anlage von Entwässerungseinrichtungen verwendet. Der Schutz der Betroffenen wird durch diese Änderung nicht verschlechtert. Durch das - bei unverminderter Höhe - Heranrücken der Lärmschutzeinrichtung an den Fahrbahnrand wird deren Schutzwirkung durch die günstigere Lage der Lärm-Beugungskante sogar geringfügig verbessert.

Passive Lärmschutzmaßnahmen

Dort, wo infolge des Bauvorhabens die Grenzwerte der 16. BImSchV an einigen Gebäuden in der Nacht trotz der vorgesehenen aktiven Lärmschutzanlagen weiter überschritten werden (bis zu 6,4 dB(A, vgl. Unterlagen 11.1, Anlagen 1 und 3, und 11.2), haben wir den betroffenen Grundstückseigentümern dem Grunde nach einen ergänzenden Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen lärm-dämmenden Einrichtungen in zum Wohnen bestimmten Räumen (passiver Lärmschutz) in diesem Beschluss unter A.3.4.8 zuerkannt, sofern das vorhandene Schalldämm-Maß nicht ausreicht. Die gesetzlichen Anforderungen sind mit den vorgesehenen Maßnahmen erfüllt.

Auszugehen ist von der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV). Schallschutzmaßnahmen im Sinne dieser Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Die Festlegung der schutzbedürftigen Räume erfolgt nach den "Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97". Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen genutzt werden und in Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle. Die berechtigten Anwesen sind unter A.3.4.8 dieses Beschlusses und in der Unterlagen 11.1, Anlage 3, und 11.2 aufgeführt. Auf Antrag der Haus- bzw. Wohnungseigentümer werden die Anzahl der Räume, die Anzahl der Fenster und die Schallschutzklasse der Fenster in einer Einzelüberprüfung außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens festgelegt.

Bei dem unter A.3.4.8 des Beschlusstextes angeführten Anwesen überschreiten die Beurteilungspegel am Tag im Außenwohnbereich den jeweiligen maßgeblichen Grenzwert der 16. BImSchV. Auf die Lärmberechnungen in den Unterlagen 11.1 und 11.2, aus denen die Grenzwerte und die Überschreitungen ersichtlich sind, wird verwiesen. Für den weder durch aktive Lärmschutzmaßnahmen ausreichend geschützten, noch durch passive Lärmschutzmaßnahmen schützbaeren Außenwohnbereich haben die betroffenen Eigentümer daher nach Art. 74 Abs. 2 S. 3 BayVwVfG einen Anspruch auf angemessene Entschädigung. Die Entschädigung wird in diesem Beschluss nur dem Grunde nach festgelegt. Die betragsmäßige Festlegung erfolgt außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in Verhandlungen zwischen den Betroffenen und dem Vorhabensträger. Die für die Höhe der Entschädigung maßgebenden Faktoren wurden unter A.3.4.9 des Beschlusses

dargelegt. Auf § 19a FStrG wird verwiesen.

Verhältnismäßigkeitsprüfung (Nutzen-Kosten-Analyse)

Der Vorhabensträger kommt mit der vorliegenden Planung seiner gesetzlichen Verpflichtung auf Lärmvorsorge für die betroffenen Wohnbereiche mit der oben beschriebenen und in diesem Beschluss festgesetzten Kombination aus aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen nach.

Zum Schutze der Wohnbevölkerung der Landeshauptstadt München und der Gemeinden Unterföhring und Aschheim vor dem Verkehrslärm der A 99 Ost sind zu den bereits bestehenden aktiven Lärmschutzanlagen ein stark lärmindernder Fahrbahnbelag und zusätzliche aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen in einer Größenordnung von 6,5 Mio. € (aktiv/passiv) vorgesehen.

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist durch den Vorhabensträger sicherzustellen, dass durch den Straßenbau keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgerausche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Damit ist grundsätzlich dem aktiven vor den passiven Lärmschutzmaßnahmen ein hohes Gewicht beizumessen, weil dieser zu einer wesentlich deutlicheren Verbesserung der Wohnqualität und der Freiräume führt. Dass bei einem Überschreiten von hohen Immissionspegeln aber regelmäßig ein Anspruch auf aktiven Lärmschutz besteht, entspricht jedoch weder der höchstgerichtlichen Rechtsprechung noch einer verfassungskonformen Auslegung des § 41 BImSchG. Das Ziel der Einhaltung der Lärmgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV steht unter dem Vorbehalt des § 41 Abs. 2 BImSchG, nach der die Verpflichtung zu aktivem Lärmschutz dann nicht gilt, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden. Um die Unverhältnismäßigkeit des aktiven Lärmschutzes nach § 41 Abs. 2 BImSchG bejahen zu können, muss zwischen Kosten und Nutzen für den erzielbaren Lärmschutz ein offensichtliches Missverhältnis bestehen (Ziff. 12 Abs. 2 VLärmSchR).

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. Urteil des BVerwG vom 20.01.2010, Az. 9 A 22/08) muss dabei zunächst untersucht werden, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (sog. Vollschutz). Sollte sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig erweisen, sind - ausgehend von diesem grundsätzlich zu erzielenden Schutzniveau - schrittweise Abschlüsse vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. Dabei sind in Baugebieten dem durch die Maßnahme insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten der Maßnahme gegenüberzustellen und zu bewerten.

Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalles. Ziel der Bewertung der Kosten hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffekts muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint. Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks sind die Vorbelastung, die Schutzbedürftigkeit und Größe des Gebietes, das ohne ausreichenden aktiven Schallschutz von schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgerausche des betreffenden Verkehrsweges betroffen wäre, die Zahl der dadurch betroffenen Personen sowie das Ausmaß der für sie prognostizierten Grenzwertüberschreitungen und des zu erwartenden Wertverlustes der betroffenen Grundstücke. Innerhalb von Baugebieten sind bei der Nutzen-Kosten-Analyse insbesondere Differenzierungen nach der Zahl der Lärmbetroffenen zulässig und geboten (Betrachtung der Kosten je Schutzfall). So wird bei einer stark verdichteten Bebauung noch eher ein nennenswerter Schutzeffekt zu erzielen sein als bei einer

aufgelockerten Bebauung, die auf eine entsprechend geringe Zahl von Bewohnern schließen lässt.

Sind danach die Kosten des Vollschutzes ermittelt, obliegt es der Planfeststellungsbehörde, in Ausübung ihres Abwägungsspielraums zu entscheiden, ob ein teilweiser oder vollständiger Verzicht auf den grundsätzlich gebotenen Vollschutz im Lichte des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes gerechtfertigt erscheint. Hierbei kann sie die oben genannten Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks - soweit sie einschlägig sind - heranziehen. Bei ihrer Entscheidung kann sie auch berücksichtigen, ob öffentliche Belange etwa des Landschaftsschutzes oder der Stadtbildpflege oder private Belange negativ betroffener Dritter der Ausschöpfung aller technischen Möglichkeiten aktiven Schallschutzes entgegenstehen (BVerwG Urteil vom 21. April 1999, Az. 11 A 50.97). Auch das Verhältnis der Kosten des Vollschutzes zu den Kosten des Gesamtvorhabens kann ein Gesichtspunkt bei der Prüfung der Verhältnismäßigkeit sein, insbesondere dann, wenn Vollschutz aufgrund der topographischen oder sonstigen Gegebenheiten nur durch besonders aufwändige Bauarbeiten erreichbar ist.

Sofern man zu dem Ergebnis kommt, dass sich ein Vollschutz als unverhältnismäßig erweist, wären - ausgehend von dem erzielbaren Schutzniveau - "schrittweise Abschlüsse" vorzunehmen, um so die "mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand" zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. Hierbei müssen unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung alle Varianten außer Betracht bleiben, die nur einzelnen Wohnungen oder Gebäuden Vollschutz verschaffen, anderen gleich betroffenen Wohnungen oder Gebäuden gleich wirksamen Schutz jedoch ohne sachlich vertretbaren Grund vorenthalten. Die danach verbleibenden Varianten sind hinsichtlich der Kosten je "Schutzfall" miteinander zu vergleichen.

Der Vorhabensträger ist also angehalten, mit planerischen Mitteln bei einer wertenden Betrachtungsweise der Gesamtumstände eine Lärmschutzkonzeption zu entwickeln, die den konkreten örtlichen Gegebenheiten und dem Vorrang des aktiven Lärmschutzes angemessen Rechnung trägt. Dies hat zur Folge, dass Abschlüsse gegenüber einer optimalen Lösung, d. h. der Einhaltung der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV mittels aktiver Lärmschutzmaßnahmen, im Lichte der Verhältnismäßigkeitsprüfung gerechtfertigt sein können.

Die Möglichkeit der Seitenstreifenfreischaltung soll auch nach der Realisierung des 8-streifigen Ausbaus bestehen bleiben. Zur Beurteilung der lärmtechnischen Auswirkungen wurde die Seitenstreifenfreischaltung im Rahmen eines zusätzlichen Rechenlaufs in den vorhandenen Datensatz eingearbeitet und die Lärmauswirkungen berechnet. Die Details hierzu können der Unterlage 11.1 entnommen werden. In der Gesamtschau ergeben sich aber bei einer Freigabe des Seitenstreifens keine Pegelerhöhungen, die zu zusätzlichen Grenzwertüberschreitungen führen würden. Insofern ist die Betrachtung der Seitenstreifenfreigabe für die Dimensionierung der aktiven Schallschutzmaßnahmen an der A 99 Ost nicht relevant.

Der Vorhabensträger hat sonstige in Betracht kommende und vorgeschlagene Lärmschutzkonzepte auf ihren Nutzen für den Lärmschutz und die sich daraus ergebenden Kosten überprüft. Im Ergebnis können die vom Vorhabensträger vorgesehenen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen für die betroffenen Anwesen unter Berücksichtigung der schutzzielorientierten und differenzierten Nutzen-Kosten-Analyse aus folgenden Erwägungen nicht beanstandet werden:

Lärmsituation und Lärmschutzmaßnahmen in der Landeshauptstadt München

Im Bereich der Münchener Auensiedlung berechnen sich unter Berücksichtigung der vorhandenen 2,0 m ü. FOK hohen Schallschutzwand Überschreitungen des Tagesgrenzwertes der 16. BImSchV von 59 dB(A) tags an 35 Wohneinheiten und des

maßgebenden Nachtgrenzwertes von 49 dB(A) nachts an 73 Wohneinheiten. Es liegen somit insgesamt 108 zu berücksichtigenden Schutzfälle vor.

Wir halten die Entscheidung des Vorhabensträgers, im Bereich der Münchener Auensiedlung unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten den Lärmschutz gemäß der Variante 4 mittels eines lärmindernden Fahrbahnbelags (DStrO= - 5 dB(A)) auf der A 99 und der Rampe Overfly zwischen Bau-km 0+300 und Bau-km 1+635 und mit zwischen 3,0 m und 8,0 m ü. FOK hohen Schallschutzwänden (Bau-km 0+300 und km 0+450 mit Höhen von 3,0 auf 5,0 m steigend; zwischen Bau-km 0+450 und km 0+560 mit Höhe 7,0 m ü. FOK; zwischen Bau-km 0+560 und km 1+200 mit einer Höhe von 8,0 m ü. FOK) sicherzustellen, für sachgerecht und vertretbar. Um in der Auensiedlung die Grenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete mit 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts an allen Gebäuden einhalten zu können, wären sehr aufwändige aktive Schallschutzmaßnahmen (vgl. Unterlage 11.1, Ziff. 5.3.1, S. 17) mit geschätzten Kosten in Höhe von ca. 9,63 Mio € erforderlich. Die Kosten je gelösten Schutzfall würden sich dann auf rund 89.000,- € berechnen. Bei der gewählten Lärmschutzlösung kann dagegen schon der maßgebende Tages-grenzwert der 16. BImSchV an allen Gebäuden innerhalb der Auensiedlung und das Einhalten des Nachtgrenzwertes bei rund 70 % der Schutzfälle bei Baukosten von nur ca. 34.500,- € je gelöstem Schutzfall sichergestellt werden. Eine weitere Erhöhung der Schallschutzwand auf 9,0 m ü. FOK würde dagegen schon zu einem sprunghaften Anstieg der Kosten je gelöstem Schutzfall um ca. 8.000,- € führen und gleichzeitig aber nur bei wenigen Gebäuden eine weitere Schutzwirkung entfalten. Aufgrund der Tatsache, dass in dem betroffenen Gebiet eine erhebliche Vorbelastung durch Verkehrslärm gegeben ist und sich durch die im Verfahren untersuchten anderen aktiven Lärmschutzvarianten daher keine weiteren wesentlichen Lärminderungen erzielen lassen, würden die erforderlichen Kosten, die für einen verstärkten aktiven Lärmschutz im Vergleich zum gewählten Lärmschutzkonzept aufzuwenden wären, gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG somit außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Die Abschätzungen über die zu erwartenden Kosten erscheinen uns plausibel und sind nicht zu beanstanden. Zu den Details der Lärmberechnungen, den untersuchten Lärmschutzvarianten, der gewählten Lärmschutzlösung sowie den Ergebnissen der Einzelpunktberechnungen in der Landeshauptstadt München wird auf die Unterlagen 11.1 (Ziffer 5.3.1, S. 17 ff., Tabelle 2, S. 21) und 11.2 verwiesen.

Der festgestellte aktive Lärmschutz bewirkt bezogen auf den von der A 99 Ost ausgehenden Lärm an den nächstgelegenen Gebäuden im Bereich der Münchner Auensiedlung Beurteilungspegel von bis zu 58 dB(A) tags und 53 dB(A) nachts (vgl. IO-Nr. A027N) und damit Pegelminderungen von durchschnittlich bis zu 9 dB(A). So werden die geltenden Tagesgrenzwerte der 16. BImSchV zukünftig an allen Gebäuden eingehalten und nur teilweise an 24 Gebäuden in der Nacht um bis zu 4 dB(A) überschritten. An den Gebäuden der Auensiedlung, an denen weiterhin der maßgebende Nachtgrenzwert der 16. BImSchV überschritten wird, besteht ein Anspruch auf zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV (Unterlage 11.1, Anlage 3, S.3.1, Unterlage 11.2).

Lärmsituation und Lärmschutzmaßnahmen in der Gemeinde Unterföhring

Ohne zusätzliche Schallschutzmaßnahmen werden an der zur A 99 Ost nächstgelegenen Wohnbebauung im Norden Unterföhrings die maßgebenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts am Tag eingehalten und nachts um bis zu 4 dB(A) überschritten (vgl. IO-Nr. B011). Im Bereich der schutzbedürftigen Nutzungen innerhalb des Gewerbegebietes (E.ON-Gebäude am Wehrkanal) werden die maßgebenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts unter Berücksichtigung der vorhandenen Schallschutzwand am Tag eingehalten und nachts an einzelnen Gebäuden um bis zu 1 dB(A) überschritten (vgl. IO-Nr. B014).

Wir halten die Entscheidung des Vorhabensträgers, im Bereich der Gemeinde Unterföhring unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten den Lärmschutz

mittels einen lärmindernden Fahrbahnbelag (DStrO= - 5 dB(A)) im gesamten 1. Bauabschnitt zu gewährleisten, sofern keine konstruktiven (Isarbrücke) bzw. bautechnische Gründe (z. B. Schrägverwindung) dagegensprechen, für sachgerecht. Um an allen Gebäuden im Bereich Unterföhring die maßgebenden Immissions-grenzwerte der 16. BImSchV einhalten zu können, wären aktive Schallschutz-maßnahmen südlich der A 99 zwischen der Querung der St 2053 (ca. Bau-km 2+200) und dem Feringasee (ca. Bau-km 3+800), d. h. auf einer Länge von ca. 1,6 km, mit Höhen zwischen 3,0 und 6,0 m ü. FOK und geschätzten Kosten in Höhe von ca. 2,5 Mio. € erforderlich. Durch den Einsatz eines Fahrbahnbelags mit einer pegelmindernden Wirkung von - 5 dB(A) und Baukosten von ca. 0,5 Mio. € wird eine Einhaltung der maßgebenden Tages- und Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV an allen Gebäuden, d. h. sowohl innerhalb der Wohnbebauung als auch im Bereich des Gewerbegebietes am Werkkanal, und im Bereich der Kleingartenanlage westlich des Feringasees mit Ausnahme des Anwesens IO-Nr. B011 erreicht. Am Anwesen IO-Nr. B011 wird der maßgebende Grenzwert von 59/49 dB(A) tags/nachts am Tag eingehalten und nur in der Nacht an den zur A 99 Ost orientierten Nordfassaden der Gebäude um rd. 1 dB(A) überschritten. Bei der betroffenen nördlichen Gebäudeseite des Anwesens IO-Nr. B011 sind aber nach den Festsetzungen des Bebauungsplans keine Schlafräume zulässig. Mit dem hier festgestellten Lärmschutzkonzept wird daher mit nur ca. 1/5 der Kosten der erforderlichen Lärmschutzwände ein (Beinahe-)Vollschutz erreicht. Die erforderlichen Kosten, die für eine Lärmschutzwand aufzuwenden wären, würden gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG somit außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Zu den Ergebnissen der Lärmschutzvariantenuntersuchung, der gewählten Lärmschutzlösung sowie den Ergebnissen der Einzelpunkt-berechnungen in der Gemeinde Unterföhring wird auf die Unterlage 11.1 (Ziffer 5.3.4, S. 23 ff.) und 11.2 verwiesen.

An den Gebäuden in der Gemeinde Unterföhring, an denen der maßgebende Nachtgrenzwert der 16. BImSchV überschritten wird, besteht ein Anspruch auf zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV zur Einhaltung der Nachtgrenzwerte (Unterlage 11.1, Anlage 3, S.3.2, Unterlage 11.2).

Lärmsituation und Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Gemeinde Ismaning

Die maßgebenden Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV von 69 dB(A)/59 dB(A) tags/nachts werden am Südrand des Gewerbe-parks der Gemeinde Ismaning nicht überschritten. Zusätzlich kommt es durch die Verwendung eines lärmindernden Fahrbahnbelages (DStrO= - 5 dB(A)), sofern keine konstruktiven (z. B. Isarbrücke) bzw. bautechnischen Gründe (z. B. Schrägverwindung) dagegensprechen, zu Pegelminderungen von bis zu 3 dB(A) in diesem Bauabschnitt.

Lärmsituation und Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Gemeinde Aschheim

Im Bereich der Wendel- und Görgelmühle südlich der A 99 Ost berechnen sich unter Berücksichtigung der im Planfeststellungsbeschluss vom 23.06.2010, Az. 32-4354.1 A99-016, zur Verlegung der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning festgestellten 5,0 m ü. FOK hohen Lärmschutzschutzwand Beurteilungspegel von bis zu 62 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts (vgl. z. B. IO-Nr. D001). Während Überschreitungen des maßgebenden Tagesgrenzwertes der 16. BImSchV von 64 dB(A) nicht auftreten, kommt es durch das vorliegende Bauvorhaben noch an insgesamt 30 Wohneinheiten zu Überschreitungen des maßgebenden Nachtgrenzwertes von 54 dB(A), d. h. es liegen insgesamt 30 Schutzfälle vor. Wir halten die Entscheidung des Vorhabensträgers, im Bereich der Wendel- und Görgelmühle den Lärmschutz durch Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags (DStrO= - 5 dB(A)) auf der BAB A 99 zwischen Bau-km 5+810 und Bau-km 7+100 und einer 6,0 m ü. FOK hohen Lärmschutzwand zwischen Bau-km 5+900 und Bau-km 6+430 nach Variante 5 sicherzustellen für sachgerecht. Um südlich der A 99 Ost in der Görgel- und Wendelmühle die Grenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete mit 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts an allen Gebäuden einhalten zu können, wären gegenüber der damals im Planfeststellungsbeschluss vom 23.06.2010, Az. 32-4354.1 A99-016,

festgesetzten Lösung zur Verlegung der Anschlussstelle Aschheim - Ismaning zusätzliche aufwändige aktive Lärmschutzmaßnahmen (vgl. Unterlage 11.1, Ziff. 5.3.2, S. 20) mit geschätzten Mehrkosten in Höhe von ca. 1,9 Mio. €, und damit ca. 63.000,-€ je gelösten Schutzfall erforderlich. Die vergleichsweise geringsten Mehrkosten je gelösten Schutzfall ergeben sich mit der gewählten Erhöhung der Schallschutzwand auf 6,0 m ü. FOK. Hier können 60 % der Schutzfälle bei Kosten von nur ca. 40.000,- € je Schutzfall gelöst werden. Mit Hilfe der geplanten Lärmschutzmaßnahmen kommt es zu Pegelminderungen um bis zu 5 dB(A). Die maßgebenden Tagesgrenzwerte der 16. BImSchV werden damit eingehalten und nur noch an zehn Gebäuden in den Bereichen Wendel- und Görgelmühle überschritten.

Die Grassermühle liegt nördlich der A 99 Ost. Der Abstand der dortigen nächstgelegenen Wohnbebauung im Außenbereich (vgl. IO-Nr. M001) ist nahezu identisch zum Abstand des nächstgelegenen Wohngebäudes südlich der A 99 Ost (vgl. IO-Nr. D001). In der Grassermühle befinden sich aber nur vier Wohngebäude bzw. insgesamt sechs zu betrachtende Schutzfälle. Im Planfeststellungsbeschluss vom 23.06.2010, Az. 32-4354.1 A99-016, zur Verlegung der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning wurde eine Schallschutzwand mit einer Höhe von 5,5 m ü. FOK bzw. ein Lärmschutzwall mit einer Höhe von 5,0 m ü. FOK zum Schutz der dortigen Wohnbebauung festgesetzt. Wir halten die Entscheidung des Vorhabensträgers, im Bereich der Grassermühle den Lärmschutz durch Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags (DStrO= - 5 dB(A)) auf der BAB A 99 zwischen Bau-km 5+810 und Bau-km 7+100 und eine Erhöhung der in der Planfeststellung zur Anschlussstelle Aschheim/Ismaning bereits vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen um 1,0 bzw. 0,5 m auf insgesamt 6,0 m über Fahrbahnoberkante zu gewährleisten, für sachgerecht. Mit diesen Lärmschutzmaßnahmen werden wie bei der südlich der A 99 gelegenen Bebauung nahezu identische Pegelminderungen von bis zu 5 dB(A) erreicht. Die maßgebenden Tagesgrenzwerte der 16. BImSchV werden damit im Bereich der Grassermühle eingehalten und nur an drei Gebäuden um bis zu 3 dB(A) (IO-Nr. M001) in der Nacht überschritten.

An der unmittelbar nördlich der verlegten Anschlussstelle gelegenen Hintermühle (IO-Nr. M004) werden bei Pegelminderungen von ca. 3 dB(A) die maßgebenden Lärmgrenzwerte tags und nachts eingehalten. Am Einzelanwesen nördlich der A 99 Ost, südlich des Speichersees werden mit Ausnahme des IO-Nr. M008, bei welchem der Nachtgrenzwert um 1 dB(A) überschritten wird, die maßgebenden Grenzwerte tags und nachts eingehalten.

Aufgrund der Tatsache, dass in dem betroffenen Gebiet eine erhebliche Vorbelastung durch Verkehrslärm gegeben ist und sich durch die untersuchten verstärkten aktiven Lärmschutzvarianten keine weiteren wesentlichen Lärminderungen erzielen lassen, würden die erforderlichen Kosten, die für einen verstärkten aktiven Lärmschutz im Vergleich zum gewählten Lärmschutzkonzept aufzuwenden wären, gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Der Vorhabensträger hat aus unserer Sicht diesbezüglich alle weiteren möglichen und effektiven Lärmschutzkonzepte auf ihren Nutzen für den Lärmschutz und die sich daraus ergebenden Kosten überprüft. Der Verzicht auf andere oder weitere Lärmschutzmaßnahmen entspricht insofern den gesetzlichen Vorgaben. Mit den übrigen untersuchten Lärmschutzmaßnahmen lassen sich keine durchgreifenden Verbesserungen der Lärmsituation erzielen. Die Abschätzungen über die zu erwartenden Kosten erscheinen uns plausibel und sind nicht zu beanstanden. Zu den Details der Lärmberechnungen, den untersuchten Lärmschutzvarianten, der gewählten Lärmschutzlösung sowie den Ergebnissen der Einzelpunktberechnungen in der Gemeinde Aschheim wird auf die Unterlagen 11.1, Ziffer 5.3.2, S. 20 f., Tabelle 3, S. 21 bzw. Ziffer 5.3.2, S. 22 f.), und 11.2 verwiesen.

An den Gebäuden in der Gemeinde Aschheim, an denen der maßgebende Nachtgrenzwert der 16. BImSchV überschritten wird, besteht ein Anspruch auf zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV zur

Einhaltung der Nachtgrenzwerte (Unterlagen 11.1, Anlage 3, S.3.2, Unterlage 11.2).

4.3.4.1.5 Einwände zum Verkehrslärmschutz

Von privaten Einwendern, insbesondere im Bereich der Gemeinde Unterföhring, wurden weitere Lärmschutzmaßnahmen wie zusätzliche Lärmschutzwände, lärmindernde Fahrbahnbeläge, passive Lärmschutzmaßnahmen und Geschwindigkeitsbeschränkungen gefordert und die Immissionsberechnungen als fehlerhaft kritisiert.

Wir weisen die Forderung auf Anordnung weiterer aktiver und/oder passiver Lärmschutzmaßnahmen zurück. Die Immissionsberechnungen erfolgten auf Grundlage der vorhandenen bzw. zusätzlich vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen. Die Ergebnisse der Lärmberechnungen zeigen, dass die erforderlichen Grenzwerte mit Hilfe der hier für richtig befundenen planfestgestelltem Lärmschutzmaßnahmen eingehalten werden. Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat die vom Vorhabensträger vorgenommenen Lärmberechnungen überprüft und die Ergebnisse grundsätzlich bestätigt. Insgesamt wird es nach Durchführung der Lärmschutzmaßnahmen zu einer deutlichen Reduzierung der Lärmbelastung durch die A 99 Ost im Abschnitt des AK München-Nord bis zur AS Aschheim-Ismaning kommen.

Das Vorgehen des Vorhabensträgers entspricht der Verkehrslärmschutzverordnung. Diese verweist für Straßen auf ihre Anlage 1. Dort wird wiederum auf die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990 (RLS-90) Bezug genommen. Ziel der Verordnung und der RLS-90 ist es, Vorschriften für die Berechnungsverfahren zur quantitativen Darstellung der Lärmbelastung von Straßenbauvorhaben zur Verfügung zu stellen. Dadurch sollen die Planfeststellungsbehörden und andere Anwender der Richtlinien in die Lage versetzt werden, aufgrund einheitlicher, auf Erfahrungswerten beruhender Verfahrensvorgaben Aussagen zur Berücksichtigung und Abwägung der Belange des Lärmschutzes bei Straßenplanungen zu treffen, den Nachweis der Erforderlichkeit von Lärmschutzmaßnahmen zu führen, wirtschaftliche und wirkungsvolle Lösungen für den Lärmschutz zu entwickeln und Lärmschutzmaßnahmen zu bemessen und zu optimieren (so ausdrücklich RLS-90, Kapitel 1.0). Ausgehend hiervon ist eine einzelfallbezogene Modifikation der Berechnungsverfahren weder in der Richtlinie selbst noch in der Verkehrslärmschutzverordnung vorgesehen.

Die der schalltechnischen Untersuchung zu Grunde liegende Verkehrsprognose liegt eine Prognoseverkehrsbelastung für das Jahr 2025 zu Grunde. Sie ist methodisch einwandfrei erarbeitet worden, beruht nicht auf unrealistischen Annahmen und das Prognoseergebnis ist einleuchtend begründet worden. Eine künftige Steigerung des durchschnittlichen Verkehrsaufkommens wird entsprechend berücksichtigt.

Der Vorhabensträger hat zudem auch nachgewiesen, dass selbst unter Zugrundelegung einer Seitenstreifenfreigabe auf der A 99 keine weitergehenden Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden.

Die geplante Nothaltebucht im Bereich von Unterföhring ist für die Lärmberechnung ohne Bedeutung, da deren Benutzung lediglich im Falle einer Fahrzeugpanne gestattet ist. Es ist davon auszugehen, dass dieser Fall durchschnittlich weniger als einmal pro Tag auftritt. Dessen Auswirkungen sind daher im Hinblick auf die Gesamtverkehrsbelastung nicht wahrnehmbar. Im Übrigen können im Rahmen der Rechenvorschriften keine Ansätze für die Beschleunigungsvorgänge einzelner Fahrzeuge abgebildet werden.

Die Forderung der Gemeinde Unterföhring auf Errichtung von Lärmschutzanlagen zum Schutz des Erholungsgebietes Feringasee muss abgelehnt werden, da in der 16. BImSchV der Schutz von Erholungsgebieten nicht vorgesehen ist. Der Außenbereich hat zwar neben einer land- und forstwirtschaftlichen Funktion auch erhebliche Bedeutung für die Befriedigung des Erholungsbedürfnisses in der freien

Natur, doch stellt der Außenbereich kein schutzbedürftiges Gebiet im Sinne der 16. BImSchV dar. § 43 Abs. 1 BImSchG, auf dem die 16. BImSchV beruht, stellt auf den Schutz der Nachbarschaft ab. Dabei handelt es sich um einen konkretisierbaren Personenkreis, der sich mit einer gewissen Regelmäßigkeit im Einwirkungsbereich der zu bauenden Straße aufhält. Der Personenkreis, der den Außenbereich zur Erholung nutzt ist nicht bestimmt genug, um den Begriff der Nachbarschaft zu erfüllen.

Die E.ON Wasserkraft GmbH hat die Forderung erhoben, dass sich die Lärmbelastung auf ihrem auch zu Wohnzwecken genutzten Betriebshof in Unterföhring im Vergleich zur derzeitigen Situation auch nach Ausbau der A 99 nicht verschlechtern dürfe. Dieser Forderung wird durch die Planung des Vorhabensträgers voll entsprochen. Das Lärmschutzkonzept sieht den nahezu durchgängigen Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags vor. So werden die Lärmimmissionen auch in Bereichen ohne zusätzliche Lärmschutzanlagen trotz der prognostizierten Verkehrszunahme erheblich vermindert. Dies trifft auch für den Bereich des Betriebshofes der E.ON Wasserkraft GmbH zu. Die Ergebnisse der Lärmberechnungen zeigen, dass sich die Lärmsituation dadurch erheblich verbessert. Die maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV für Gewerbegebiete von 69 dB(A) am Tag und 59 dB(A) in der Nacht werden sowohl für den Tag- als auch für den Nachtzeitraum eingehalten.

Auch das Vorgehen des Vorhabensträgers, den maßgebenden Lkw-Anteil nicht mit Hilfe der der Planung zugrunde liegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke nach Tabelle A der Verkehrslärmschutzverordnung zu berechnen, wie es das Bayerische Landesamt für Umwelt anregte, ist nicht zu beanstanden. Nach Nr. 4.4.1.1.1 der RLS-90 ist bei der Berechnung des Mittelungspegels auf die Anwendung der Tabelle 3 der RLS-90 zu verzichten, wenn geeignete projektbezogene Untersuchungsergebnisse vorliegen, die zur Ermittlung der stündlichen Verkehrsstärke M (in Kfz/h) und des mittleren Lkw-Anteils p (über 2,8 t zul. Gesamtgewicht) in Prozent am Gesamtverkehr für den Zeitraum zwischen 6.00 - 22.00 Uhr bzw. 22.00 - 6.00 Uhr als Mittelwert für alle Tage des Jahres herangezogen werden können. Diese geeigneten projektbezogenen Untersuchungsergebnisse liegen hier mit den Verkehrsuntersuchungen von Prof. Dr.-Ing. Kurzak vor.

Auch die Forderung nach Berücksichtigung der Summenpegel von Verkehrswegen beim Lärmschutz führt zu keinem anderen Ergebnis. Für die Berechnung der Lärmschutzansprüche gemäß der 16. BImSchV sind keine Summenpegel zu bilden. Nach der Rechtsprechung des BVerwG dürfen die Summenpegel aus mehreren Verkehrswegen nur dann nicht völlig unberücksichtigt bleiben, wenn sie zu einer Gesundheitsgefährdung führen (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl. 1996, S. 916). Demnach dürfen der bereits vorhandene Verkehrslärm (Vorbelastung) und die durch den Bau oder die wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße entstehende zusätzliche Lärmbelastung zu keiner Gesamtbelastung führen, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt, da es die dem Staat obliegende grundrechtliche Schutzpflicht gebietet, sich in einem solchen Fall schützend vor den Einzelnen zu stellen. Das Gericht hat jedoch offengelassen, wo die Grenzen der Gesundheitsgefährdung liegen. Vor diesem Hintergrund ist eine Gesundheitsgefährdung unseres Erachtens aber nicht gegeben. Das vorgesehene Lärmschutzkonzept des Vorhabensträgers garantiert die Einhaltung der Lärmvorsorgegrenzwerte.

Die Forderung, Geschwindigkeitsbeschränkungen als Lärmschutzmaßnahmen auf der A 99 in diesem Planfeststellungsbeschluss anzuordnen, wird abgelehnt. Unter Berücksichtigung der gesetzlichen Wertung, dass auf Bundesautobahnen grundsätzlich keine Geschwindigkeitsbeschränkung gilt (§ 3 Abs. 3 S. 2 StVO), dürfen Geschwindigkeitsbeschränkungen nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung z. B. der Verkehrssicherheit oder des Ruhebedürfnisses der Anwohner erheblich übersteigt (vgl. § 45 Abs. 9 S. 2 StVO). Der vom Straßen-

verkehr ausgehende Lärm muss dazu nach der Rechtsprechung Beeinträchtigungen mit sich bringen, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden muss. Dazu ist auf die gebietsbezogene Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit sowie auf eine eventuell gegebene Vorbelastung abzustellen. Als Orientierungshilfe dienen dazu unter anderem die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97). Nach diesen Richtlinien kommen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen dann in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr ausgehende Lärm bei einem größeren, zusammenhängend bebauten reinem oder allgemeinem Wohngebiet den Richtwert von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschreitet. Die Voraussetzung der Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte ist im vorliegenden Ausbauabschnitt der A 99 jedoch nicht gegeben. Es besteht aus unserer Sicht kein Anlass, diese Bewertung in Frage zu stellen. Das vorgesehene Lärmschutzkonzept des Vorhabensträgers garantiert die Einhaltung der Lärmvorsorgegrenzwerte auch ohne verkehrsbeschränkende Maßnahmen. Geschwindigkeitsbeschränkungen können zudem bei Notwendigkeit noch später durch entsprechende verkehrsrechtliche Anordnung der zuständigen Straßenverkehrsbehörde nach pflichtgemäßem Ermessen außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens erfolgen.

4.3.4.2 Schadstoffbelastung

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

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

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

Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat hinsichtlich der zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen eine Abschätzung nach dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen – MLuS-02 – für den Prognosefall 2020 vorgenommen. Danach kann als Ergebnis festgehalten werden, dass gegen die Ergebnisse der Schadstoffberechnung keine grundsätzlichen Bedenken erhoben wurden.

An allen zur BAB A 99 nächstgelegenen Gebäuden werden im Prognose-Nullfall, d. h. ohne den geplanten 8-streifigen Ausbau, die maßgebenden Jahresmittelwerte für die Luftschadstoffgruppen NO₂ und PM₁₀ eingehalten. Lediglich an einem Gebäude südlich der BAB A 99, westlich der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning (Mühlenstraße 10) wird der PM₁₀-Tagesgrenzwert mit 36 statt der zulässigen 35 Überschreitungen knapp verfehlt. Nach dem 8-streifigen Ausbau kommt es, aufgrund der prognostizierten Verkehrserhöhung, zu einer Zunahme der verkehrsbedingten Luftschadstoffkonzentrationen. Aufgrund der aus der Lärmvorsorge nach 16. BImSchV erforderlichen Schallschutzmaßnahmen, werden in Teilbereichen des Bauabschnitts vorhandene Schallschutzwände neu errichtet, verlängert und erhöht. Dadurch ergeben sich in diesen Abschnitten in der Regel Verringerungen der Luftschadstoffkonzentrationen. An besonders exponiert gelegenen Gebäuden im unmittelbaren Nahbereich der A 99 (hier: Mühlenstraße 10 und 14) lassen sich die Schadstoffkonzentrationen der Gruppe NO₂ durch die vorgesehene Erhöhung der Schallschutzwände geringfügig verringern. Bei der Partikelbelastung kommt es jedoch zu einer geringfügigen Erhöhung, die jedoch nicht über die maßgebenden Grenzwerte der 39. BImSchV für den Jahresmittelwert bzw. die bereits vorhandene Grenzwertüberschreitung des Tagesgrenzwertes hinausgeht. Es sind somit keine weiteren Maßnahmen zur Luftreinhaltung erforderlich.

Der Schutz der Betroffenen im Bereich der Grassermühle (Bau-km 5+820 bis Bau-km 6+310) wird durch die aus bautechnischen Gründen erforderliche Änderung des Lärmschutzkonzeptes nicht verschlechtert. Durch das - bei unverminderter Höhe - Heranrücken der jetzt vorgesehenen Lärmschutzwand an die Fahrbahn wird deren lufthygienische Schutzwirkung sogar geringfügig verbessert. Hinsichtlich der vom Bayerischen Landesamt für Umwelt angesprochenen Grenzwertüberschreitung des Tagesmittelgrenzwertes für PM₁₀ am IO-Nr. D001 ergibt sich für den Prognose-Planfall unter Berücksichtigung der beim Ausbau der A 99 vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen keine Verschlechterung gegenüber dem Prognose-Nullfall.

Im Übrigen kommt es zu keinen Überschreitungen der Grenzwerte der 39. BImSchV oder EG-Richtlinien bzw. Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 für die Schadstoffkonzentrationen NO₂ und PM₁₀.

Daher gehen wir von keiner signifikanten Änderung bzw. Verschlechterung der Luftschadstoffbelastung im Untersuchungsgebiet infolge des Bauvorhabens aus. Auf die Ergebnisse der Schadstoffuntersuchungen in Unterlage 11.4 wird verwiesen.

4.3.4.3 Bodenschutz

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

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

4.3.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

4.3.5.1 Verbote

Striktes Recht steht dem Bauvorhaben nicht entgegen.

4.3.5.1.1 Schutzgebiete/geschützte Flächen

Die FFH-Verträglichkeitsprüfung bzw. FFH-Verträglichkeitsabschätzung hat unter der Berücksichtigung der Empfindlichkeit von Lebensraumtypen und Arten und der maximal möglichen Intensität bzw. Reichweite der bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkungen ergeben, dass das Bauvorhaben zu keinen bzw. nur zu offensichtlich nicht erheblichen Beeinträchtigungen für das FFH-Gebiet Nr. DE 7537-301 „Isarauen von Unterföhring bis Landshut“ und das SPA-Gebiet Nr. DE 7736-471 „Ismaninger Speichersee und Fischteiche“ führt. Eine Ausnahmeentscheidung nach § 34 Abs. 3 BNatSchG war daher nicht erforderlich. Auf die Ausführungen dieses Beschlusses unter C.3 und die Unterlagen 12.5 bis 12.8 wird hiermit verwiesen.

Das Bauvorhaben beeinträchtigt das Landschaftsschutzgebiet „Isartal“ (LSG 00384.01). Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Minimierungs-, Schutz-, und Ausgleichsmaßnahmen kann im Einvernehmen mit der Unteren Naturschutzbehörde gemäß § 5 Abs. 3 der Landschaftsschutzgebietsverordnung in Verbindung mit § 67 Abs. 1 BNatSchG und Art. 56 Satz 3 BayNatSchG eine Befreiung von den Verboten nach § 5 Abs. 1 Nr. 3 der Landschaftsschutzgebietsverordnung des Bezirks Oberbayern erteilt werden. Unter Abwägung sämtlicher in Betracht zu ziehender Belange ist das öffentliche Interesse an der Realisierung der Baumaßnahme höher zu gewichten als die naturschutzrechtlichen Anforderungen an den Erhalt des ge-

geschützten Gebietes. Dies ergibt sich aus den Darstellungen zur Erforderlichkeit des Bauvorhabens unter C.4.2 dieses Beschlusses. Maßgeblich in die Abwägung mit-eingeflossen ist die Tatsache, dass der Eingriff in Natur und Landschaft angemessen ausgeglichen werden kann. Auf die Ausführungen unter C.4.3.5.3.4 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Für die Überbauung/Beseitigung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan angegebenen gesetzlich geschützten Biotope (Unterlagen 12.1 T und 12.2 T) lässt die Planfeststellungsbehörde wegen der Ausgleichbarkeit der Eingriffe nach § 15 Abs. 2 S. 2 BNatSchG (vgl. C.4.3.5.3.4 dieses Beschlusses) eine Ausnahme zu (§ 30 Abs. 1, Abs. 2 und Abs. 3 BNatSchG, Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG). Ebenso dürfen aus diesem Grund Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze und -gebüsche einschließlich Ufergehölze oder -gebüsche und sonstige geschützte Landschaftsbestandteile beeinträchtigt werden (§§ 39 Abs. 5, 39 Abs. 7 BNatSchG, Art. 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Art. 16 Abs. 2, Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG). Die Gründe ergeben sich auch aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung unter C.4.2 dieses Beschlusses. Die Ausnahme ist ebenfalls von der Konzentrations-wirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst.

4.3.5.1.2 Artenschutz

Auch das europäische und nationale Artenschutzrecht erweist sich im Ergebnis für das Bauvorhaben nicht als rechtliches Hindernis.

4.3.5.1.2.1 Rechtsgrundlagen

Verbotstatbestände und geschützte Arten

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

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

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

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

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

Legalausnahme/Ausnahme

Für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG, die nach den Vorschriften des BauGB zulässig sind, gelten die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG nach folgender Maßgabe: Sind in Anhang IVa FFH-RL aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten betroffen, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht vor, so weit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt wird. Die Verletzung oder Tötung von Tieren und die Beschädigung oder Zerstörung ihrer Entwicklungsformen, die mit der Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten verbunden sind, werden unter Berücksichtigung der neuen Rechtsprechung aus dem Urteil des BVerwG vom 14.07.2011, Az. 9A 12/10 („Ortsumgehung Freiberg“) beim Tötungsverbot behandelt.

So weit erforderlich können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Pflanzen nach Anhang IVb gilt entsprechendes. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote vor. Insoweit wird auf die nachfolgenden Ausführungen zu § 15 BNatSchG verwiesen.

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

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

4.3.5.1.2.2 Prüfmethodik

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

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

Wir erachten die faunistischen Untersuchungen des Vorhabensträgers für ausreichend, um darauf unsere artenschutzrechtliche Beurteilung zu stützen. Die Prüfung, ob artenschutzrechtliche Verbote gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 - 4 BNatSchG eingreifen, setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Trassenbereich vorhandenen Tier- und Pflanzenarten und ihrer Lebensräume voraus. Das verpflichtet die Behörde jedoch nicht, ein lückenloses Arteninventar zu erstellen. Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Lassen bestimmte Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf die faunistische Ausstattung zu, so kann es mit der gezielten Erhebung der insoweit maßgeblichen repräsentativen Daten sein Bewenden haben. Das Recht nötigt nicht

zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzliche Erkenntnis verspricht (vgl. BVerwG, B. v. 18.06.2007, 9 VR 13/06 – juris, Rdnr. 20; BVerwG, B. v. 13.03.2008, 9 VR 9/07 – juris, Rdnr. 31).

Neben der Bestandsaufnahme des Arteninventars wurden die unterschiedlichen Wirkfaktoren des Vorhabens ermittelt, die Relevanz im Hinblick auf die Verbote des § 44 Abs. 1 Nr. 1 - 4 BNatSchG haben können. Auf Unterlage 12.4 wird verwiesen.

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

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

4.3.5.1.2.3 Verstoß gegen Verbote

Das in § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG enthaltene Schädigungsverbot erfasst im Rahmen von zulässigen Eingriffen gem. § 15 BNatSchG Verletzungen oder Tötungen von Tieren oder ihrer Entwicklungsformen. Unvermeidbare Tötungen von Tieren bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen beim Betrieb der Straße fallen nach der Rechtsprechung des BVerwG nur dann unter das Schädigungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG, wenn sich das Kollisionsrisiko für die betroffenen Tierarten durch das Straßenbauvorhaben signifikant erhöht (BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, 9 A 14.07 – juris, Rd.-Nr. 91). Dabei sind Maßnahmen, mittels derer Kollisionen vermieden oder dieses Risiko zumindest minimiert werden soll, in die Prüfung des Tötungstatbestands einzubeziehen. Hiernach ist das Tötungsverbot nicht erfüllt, wenn das Vorhaben nach naturschutzfachlicher Einschätzung jedenfalls aufgrund der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen kein signifikant erhöhtes Risiko kollisionsbedingter Verluste von Einzelexemplaren verursacht, mithin unter der Gefahrenschwelle in einem Risikobereich bleibt, der mit einem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, vergleichbar dem ebenfalls stets gegebenen Risiko, dass einzelne Exemplare einer Art im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens Opfer einer anderen Art werden (vgl. BVerwG, aaO).

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

Ein Verstoß gegen das Schädigungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG liegt gem. § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG nicht vor, wenn die ökologische Funktion der vom Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Die ökologische Funktion von Fortpflanzungs- und Ruhestätten kann dann als aufrechterhalten anerkannt werden, wenn es durch den örtlichen Eingriff zu keiner signifikanten Verschlechterung des Erhaltungszustands des lokalen Bestands der Art kommt. Zu beachten sind hier

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

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

Die spezielle artenschutzrechtliche Untersuchung hat ergeben, dass keine Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt werden. Der geplante 8-streifige Ausbau der A 99 Autobahnring München Ost zwischen AK München-Nord und der AS Aschheim-Ismaning einschließlich der Nachrüstung der Entwässerung hat insgesamt nur geringe Eingriffe in meist geringwertige und von der Habitatsignung stark eingeschränkte Lebensräume von Tier- und Pflanzenarten zur Folge. Hinsichtlich der betroffenen Arten ist unter Einbeziehung der in den Unterlagen 12.1 T und 12.4 festgesetzten Schutz-, Vermeidungs-, und Minimierungsmaßnahmen zu erwarten, dass die jeweiligen lokalen Populationen der betroffenen Arten in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen bzw. sich deren aktuelle Erhaltungszustände nicht verschlechtern. Direkte Individuen- oder Lebensraumverluste können durch die getroffenen Maßnahmen ebenso wie relevante Störwirkungen (auch Fernwirkungen) reduziert oder gänzlich ausgeschlossen werden. Die ökologische Funktion der von dem Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten wird im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt. Zum Teil stehen den (potentiell) betroffenen Arten entsprechende Ausweichräume wie weitere geeignete Nist- und Brutplätze oder Ruhestätten in räumlicher Nähe zur Verfügung. Dafür dienen auch die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen.

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

4.3.5.1.2.4 Einwände zum Artenschutz

Die Landeshauptstadt München sah einen Widerspruch in den Unterlagen zur speziellen artenschutzrechtlichen Untersuchung im Zusammenhang mit auf Baumhöhlen angewiesene Arten wie Fledermäuse und Vögel. Zwar seien nach den artenschutzrechtlichen Erhebungen solche Bäume vom Bauvorhaben nicht betroffen, jedoch wolle der Vorhabensträger trotzdem Großbäume mit möglichen Baumhöhlen und Spalten auf Brutplätze höhlenbrütender Vogelarten oder Fledermausquartiere vor Beginn der Baumaßnahme kontrollieren (Vermeidungsmaßnahme S 2).

Das Landratsamt München, Untere Naturschutzbehörde, hat es in diesem Zusammenhang als wünschenswert erachtet, die Kastenkonstruktion des Brückenbauwerks (Isarbrücke BW 26/1) als Quartier für Fledermäuse nutzbar zu machen. Alternativ wäre es möglich, 10 - 15 verschiedene Fledermauskästen unten an der Brückenkonstruktion und im angrenzenden Auwald anzubringen. Diese Maßnahme sei auch in Verbindung mit der Maßnahme S 2 „Schutz Gehölz bewohnender Arten“ sinnvoll und notwendig.

Die Forderungen auf Ergreifung weiterer Maßnahmen zum Schutz von Fledermäusen oder höhlenbewohnender Vögel werden abgelehnt. Durch die vorliegende Planung erfolgen keine nennenswerten Störungen in deren Lebensbereichen. Der Vorhabensträger hat mittels seiner Untersuchungen nachgewiesen, dass die vorliegende Planung keine Bäume berührt, die als Höhlenbäume für Fledermäuse oder höhlenbewohnende Vögel in Frage kommen.

Da aber solche Bäume vereinzelt nah am Baufeld liegen, hat der Vorhabensträger die Vermeidungsmaßnahme S 2 zur Untersuchung von Höhlenbäumen während der Bauausführung höchst vorsorglich in seiner Planung vorgesehen. Mit dieser Klarstellung ergeben sich aus unserer Sicht keine Widersprüche in den Untersuchungen zum Artenschutz. Daher müssen auch keine (CEF-)Maßnahmen zur Sicherung der Funktionen als Lebensstätte (z. B. in Form im Umfeld aufzuhängender Fledermauskästen und Vogelnisthilfen) durch den Vorhabensträger ergriffen werden. Eine Nutzung der Brückenkonstruktion als Fledermausquartier scheidet zudem schon aus nachvollziehbaren Gründen des Betriebes und der Erhaltung bzw. späteren Erneuerung aus. Der Vorhabensträger hat im Verfahren aber zugesichert, auf die Vorschläge des Landratsamtes München, Nistkästen aufzuhängen, zurückzugreifen, falls sich während der Bauausführung kurzfristig Änderungen in bezug auf höhlenbewohnende Tierarten ergeben sollten. Wir weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, dass für Planänderungen ohnehin erst ein Planänderungsverfahren nach Art. 76 BayVwVfG durchzuführen wäre.

Entsprechend der Forderung des Landratsamtes München, Untere Naturschutzbehörde, zum Schutz von Amphibien haben wir unter A.3.3.7 dieses Beschlusses angeordnet, dass die Ufer von neu errichteten Versickeranlagen flach ausgestaltet werden, um sie für Amphibien passierbar zu halten. Die bestehenden Anlagen VA 8/8a und VA 9 werden nicht verändert. Diese verfügen jedoch bereits über für Amphibien passierbare Böschungen. Bei den Absetzbecken handelt es sich mit Ausnahme der bereits bestehenden Becken AB 7 und AB 8a um Betonbecken. Der Vorhabensträger kann durch eine Abdeckung, wie sie auch bei den bereits bestehenden Anlagen AB 8 und AB 9 vorhanden ist, wirksam verhindern, dass Amphibien in diese hinein gelangen. Die Becken AB 7 und AB 8a verfügen zudem bereits für Amphibien passierbare Böschungen.

4.3.5.2 Öffentlicher Belang

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

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

Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind in den Unterlagen 12.1 T und 12.3 T näher beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

4.3.5.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

4.3.5.3.1 Eingriffsregelung

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

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

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

Ein Eingriff darf nicht zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vorgehen (§ 15 Abs. 5 BNatSchG).

Wird ein Eingriff nach § 15 Abs. 5 BNatSchG zugelassen oder durchgeführt, obwohl die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind, hat der Verursacher Ersatz in Geld zu leisten (§ 15 Abs. 6 BNatSchG). Die Ersatzzahlung bemisst sich nach den durchschnittlichen Kosten der nicht durchführbaren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen durchschnittlichen Kosten für deren Planung und Unterhaltung sowie die Flächenbereitstellung unter Einbeziehung der Personal- und sonstigen Verwaltungskosten. Die Ersatzzahlung ist von der zuständigen Behörde im Zulassungsbescheid oder, wenn der Eingriff von einer Behörde durchgeführt wird, vor der Durchführung des Eingriffs festzusetzen.

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

4.3.5.3.2 Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen (also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können) zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung der Eingriffsregelung bedarf. Als vermeidbar ist nach BNatSchG im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen. Es gehört zur sogenannten Folgenbewältigung.

Gemäß diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot versucht die Planung in einem

ersten Schritt, diesen Erfordernissen gerecht zu werden. Insoweit wird auf die vorgesehenen Maßnahmen im Textteil des landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlage 12.1) und den Erläuterungsbericht (Unterlage 1 T) verwiesen. Hierauf wird Bezug genommen. Die Vermeidung von Beeinträchtigungen umfasst insbesondere Schutzmaßnahmen (S 1 - S 3) während der Baudurchführung.

4.3.5.3.3 Verbleibende Beeinträchtigungen

Beeinträchtigungen durch das geplante Bauvorhaben ergeben sich vorrangig durch die anlagebedingten dauerhaften sowie die baubedingten vorübergehenden Flächeninanspruchnahmen. Es entstehen folgende Konfliktbereiche:

- K1: Isaraue mit Wald, Fließgewässern und Auensiedlung (Bau-km 0+000 bis Bau-km 2+000)
- K2: Offene und halboffene Feldflur Ismanings und Unterföhrings mit Feringase (Bau-km 2+000 bis Bau-km 4+700)
- K3: Bereich der umzubauenden AS Aschheim-Ismaning (Bau-km 4+700 bis Bau-km 7+315)

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

- Biotopverlust (Laubwald Isaraue) mit längerer Entwicklungszeit innerhalb der Beeinträchtigungszone für Versickerungsmulde mit insgesamt 0,03 ha (K1)
- Vorübergehende unmittelbare Beeinträchtigungen in der Bauphase für Biotope mit längerer Entwicklungszeit innerhalb der Beeinträchtigungszone (Feldgehölz, Laubwald Isaraue, Initialvegetation trocken) mit insgesamt 0,66 ha (K1 - K2)
- Mittelbare Beeinträchtigung straßennaher Biotope durch die Einleitung von belastetem Straßenwasser in Laubwaldbereiche der Isaraue als natürliche Versickerungsmulde mit insgesamt 0,35 ha (K1)
- Beeinträchtigung des landschaftlichen Funktionsgefüges wegen einer geringfügigen Verstärkung der Zerschneidungswirkung durch breiter versiegelte Fläche (K1 - K3)
- Beeinträchtigung von Boden und Grundwasserneubildung durch Versiegelung intensiv landwirtschaftlich genutzter Böden sowie von Böden des Verkehrsbegleitgrüns mit insgesamt 5,22 ha (K1 - K3)
- Vorübergehende, im Mittelstreifen auch dauerhafte Beeinträchtigung des Landschaftsbilds durch Verlust landschaftsbildprägender Autobahnbegleitgehölze mit insgesamt 5,93 ha (K1 - K3)

4.3.5.3.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung

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

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

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

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

Auf der Basis der zwischen den Staatsministerien des Innern und für Landesentwicklung und Umweltfragen vereinbarten Grundsätze vom 21.06.1993 wurde für die durch das Bauvorhaben ausgelösten Eingriffe ein Kompensationsflächenbedarf von 2,12 ha ermittelt. Diesbezüglich wird auf den landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.1 T) Bezug genommen. Auch von der Rechtsprechung wird diese Vorgehensweise nicht beanstandet, da weder Bundesrecht noch bayerisches Landesrecht die Anwendung bestimmter näher definierter Maßstäbe vorschreiben (BVerwG, Urteil v. 01.11.2001, Az.: 4 A 13.99). Zusätzliche Kompensationsmaßnahmen sind nicht erforderlich.

Das Konzept der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen, mit denen Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild ausgeglichen werden, orientiert sich an den Zielen des Regionalplanes und anderer Fachplanungen sowie den Vorgaben des Arten- und Biotopschutzprogramms. Hieraus lassen sich folgende auf die Konfliktbereiche der Maßnahme bezogene grundsätzliche Ziele zum Ausgleich der gestörten Funktionen herleiten (planerisches Leitbild):

- Erhaltung des Landschaftsbilds und der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts.
- Sorgfältige Einbindung und Eingrünung der baulichen Ergänzungen, der Baufelder und der Entwässerungseinrichtungen in die umgebende Landschaft.
- Aufbau eines Netzes von naturbetonten Lebensräumen in den ausgeräumten Agrargebieten mit Schaffung von Rohboden- und Ruderalstandorten
- Erhalt und Optimierung der Auwälder im Norden durch Naturverjüngung und regelmäßige Überschwemmungen.
- Erhöhung der Strukturvielfalt in der Agrarlandschaft; offene Feldfluren sollen durch Gehölzpflanzungen durchgrünt und durch Sicherung kleinflächiger Biotope stabilisiert werden.

Wir verweisen insofern auf die Unterlage 12.1 T der festgestellten Planunterlagen. Das naturschutzfachliche Kompensationskonzept wurde vom Vorhabensträger mit der Landeshauptstadt München und dem Landratsamt München, Untere Naturschutzbehörde, abgestimmt.

Folgende Maßnahmen sind dabei als Kompensation für die durch das Bauvorhaben verursachten Eingriffe vorgesehen:

- A/E1 Ausgleichsfläche nördlich des Feringasees zur Anlage von artenreichen Feucht- und Fettwiesen, Kiesfluren, wärmeliebenden Säumen und artenreichen Gehölzecken (2,05 ha)

Diese großflächigen Gehölz- und Feuchtbiotope nördlich des Feringasees und der A 99 Ost dienen vorrangig der Sicherung der Leistungsfähigkeit des

Naturhaushalt und teilweise der Neugestaltung des Landschaftsbildes und sind schon auf einer 19,0 ha großen im Eigentum des Vorhabensträgers stehenden Fläche (Fl. Nrn. 738 und 684, jeweils Gemarkung Unterföhring) im Jahr 2010 vorab für verschiedene Bundes-fernstraßenprojekte als Ökokontomaßnahmen angelegt worden. Die Eignung und Annahme der Ausgleichsfläche auch für seltene Arten zeigt sich z. B. darin, dass 2010 der Flussregenpfeifer auf den Kiesflächen brütete.

- A2 Förderung der Biotopvernetzung auf Brückenbauwerk 28/1 durch Errichtung von Irritationsschutzwänden (Höhe von 2,0 m) beidseits der Brücke auf den Kragarmen und bis zu 5,0 m über die Brücke hinaus (Anbindung an bestehende Gehölzgruppen) und Begrünung der Brücke über der Asphaltsschicht mit einer Drän- und Vegetationsschicht (leichtes Dachbegrünungssubstrat, rd. 12 -15 cm stark (0,12 ha).

Dadurch wird eine Wildquerung über die Brücke zur Vernetzung der neugeschaffenen Ausgleichsflächen nördlich der BAB A 99 Ost mit den schon hergestellten Gehölz- und Feuchtbiotopen um den Feringasee südlich der A 99 Ost erreicht. Die Ausgleichsmaßnahme ist eine Ergänzung zur Aufwertung der bestehenden Ausgleichsflächen durch bessere Vernetzung.

- A3 Neubegründung von Laubgehölz durch Pflanzung von bevorzugt gebietsheimischen, standorttypischen Baumarten mit Beimischung von Sträuchern, insbesondere in den Randbereichen (0,14 ha).

Das neue Laubgehölz ergänzt die hier bestehende, schmale Laubgehölzhecke südlich der A 99 Ost. Dadurch wird eine landschaftliche Einbindung der Autobahntrasse als Sichtschutz und Eingrünung gegenüber dem angrenzenden Gewerbegebiet erreicht.

Der geplante Ausbau mit zwei zusätzlichen Fahrstreifen in den überbreiten Mittelstreifen und die Nachrüstung der Entwässerung verursachen relativ wenige Konflikte. Die Eingriffswirkungen betreffen nur an die bestehende Autobahn angrenzende Lebensräume, die fast ausschließlich innerhalb der Beeinträchtigungszone von 50 m liegen und durch die Autobahnnutzung bereits deutlich vorbelastet sind. Die durch das Bauvorhaben verursachten unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft können durch entsprechende Maßnahmen vollständig kompensiert werden, so dass eine spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung nach § 15 Abs. 5 BNatSchG entfällt. Die Neuversiegelung von Flächen wird durch die Ausgleichsmaßnahmen mit Entwicklung von artenreichen Feucht- und Fettwiesen, wärmeliebenden Säumen und artenreichen Gehölzhecken kompensiert. Vorübergehende unmittelbare Beeinträchtigungen in der Bauphase für Biotope mit längerer Entwicklungszeit innerhalb der Beeinträchtigungszone werden durch die Anlage von artenreichen Gehölzhecken im Rahmen der Gestaltungsmaßnahmen ausgeglichen. Die beeinträchtigten Funktionen für Naturhaushalt und Landschaftsbild durch Gehölzverluste werden damit vollständig kompensiert. Weiterhin erfolgt eine Kompensation aller vorübergehenden Gehölzverluste auf den Bauflächen durch die Neuanlage bzw. Initialpflanzung und Selbstentwicklung von Gehölzen im Bereich der Baufelder im Rahmen der Wiederherstellung der Bauflächen. Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds durch Verluste von Gehölzen werden im Rahmen des Gestaltungskonzeptes durch Neupflanzung von Gehölzen und Einzelbäumen sowie durch die Ausgleichsmaßnahme A3 mit Neuanlage eines Laubgehölzes kompensiert. Die in diesem Beschluss festgestellten Kompensationsmaßnahmen sind im Einzelnen in der Unterlage 12.1 T und 12.3 T detailliert erläutert.

Das aufgrund der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung erforderliche Benehmen mit der Landeshauptstadt München und dem Landratsamt München, Untere Naturschutzbehörden, ist hergestellt worden (§ 17 Abs. 1 BNatSchG, Art. 11 Abs. 1 Bay-NatSchG).

Auf agrarstrukturelle Belange wurde bei der Auswahl der Flächen und Maßnahmen Rücksicht genommen, insbesondere werden für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch genommen.

Vorrangig werden Entsiegelung, Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen oder Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes dienen, erbracht.

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen zugelassen werden darf (BayVGH vom 24.01.1992, BayVBl 1992, 692), besteht für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Maßnahmen erforderlich sind, grundsätzlich die Notwendigkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung (BVerwG vom 23.08.1996, UPR 1997, 36). Die einzelnen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen (Unterlagen 14.1 T und 14.2) aufgeführt. Der Träger der Straßenbaulast erhält damit, ebenso wie für die Straßenbestandteile, das Enteignungsrecht. Er behält aber die Möglichkeit zu späteren Änderungen, wie z. B. die Verlegung einer Ausgleichsfläche auf eine naturschutzfachlich gleichwertige Fläche, im Einvernehmen mit der Planfeststellungsbehörde (Art. 76 Abs. 2 BayVwVfG). Auf die Belange der Eigentümer und Betriebe wurde dabei Rücksicht genommen. Die Kompensationsmaßnahmen sind sinnvoller und fachgerechter Bestandteil des notwendigen naturschutzrechtlichen Ausgleichskonzeptes, das in der konkreten Ausgestaltung erforderlich ist, um den Eingriff der Straßenbaumaßnahme in Natur und Landschaft zu kompensieren.

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter A.3.3 dieses Beschlusses getroffenen Nebenbestimmungen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert werden, so dass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird.

4.3.5.3.5 Einwände zur naturschutzfachlichen Kompensation

Die Zufahrten zu den Bauabschnitten erfolgen nach den Planunterlagen über die bestehenden Anschlussstellen bzw. über die Behelfsabfahrten beidseits des Isarkanals. Das Landratsamt München hat insofern eingewendet, dass den naturschutzfachlichen Planunterlagen nicht zu entnehmen sei, welche ergänzenden Maßnahmen für die Anbindung der geplanten Baufelder (Materiallagerung und die Asphalt- und Betonmischanlage) an die bestehenden Behelfsabfahrten vorgesehen sind. Gleichermäßen werde nicht deutlich, wo die geplanten Baustraßen im Waldbereich erforderlich seien bzw. der neue Feldweg erstellt werden solle. Die Erschließung der Bauflächen (vgl. Unterlage 12.2 T) erfolgt, soweit diese nicht von der Autobahn aus erreichbar sind, über das bestehende Wegenetz. Die Anlage neuer Wege zu Bauzwecken ist nicht geplant. Die Baustelleneinrichtungsflächen grenzen direkt an einen bestehenden Feldweg. Dieser wird als Zuwegung genutzt. Erweiterungen an der Behelfsausfahrt sind nicht geplant. Weitere bisher nicht erfasste Eingriffe in Natur und Landschaft entstehen dadurch also nicht.

Die Forderung des Landratsamtes München, Untere Naturschutzbehörde, auf Begrünung der Gestaltungsmaßnahmen mit nur autochthonem Saatgut wird insoweit entsprochen, als der Vorhabensträger zugesichert hat, im Zuge der Ausführungsplanung zu prüfen, ob für die Begrünung von Gestaltungsflächen entsprechendes Saatgut in ausreichenden Mengen und zu angemessenen Preisen zur Verfügung steht und mit der Verwendung von gebietseigenen Saatgut - für das die Vorkommensgebiete bundeseinheitlich seitens der Naturschutzbehörden noch abzugrenzen sind - die erforderlichen Funktionen der Straßenböschungen langfristig gesichert werden können. Im unmittelbaren Straßenseitenraum, in Trennstreifen und im Mittelstreifen erfolgt generell analog zu den Festlegungen zu Sonderstandorten im Leitfaden für gebietseigene Gehölze die Anwendung von Regelsaatgutmischungen. Dies entspricht § 40 Abs. 4 Satz 4 Ziffer 4 BNatSchG, wonach in der Übergangszeit bis 01. März 2020 Gehölze und Ansaaten

vorzugsweise innerhalb ihrer Vorkommensgebiete ausgebracht werden sollen.

4.3.6 Gewässerschutz

4.3.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

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

Von dem AK München-Nord aus in Richtung AS Aschheim-Ismaning werden die oberirdischen Gewässer Schleißheimer Kanal, Garchingener Mühlbach, Schwabinger Bach, Isar, Mittlere-Isar-Kanal, Gleißbach (Rohrdurchlass) und Erlbach (Rohrdurchlass) durch das Bauvorhaben gekreuzt. Bei der Isar handelt es sich um ein Gewässer I. Ordnung, die restlichen sind Gewässer III. Ordnung. Nach § 36 WHG i. V. m. Art. 20 BayWG sind Anlagen, die weniger als 60 m von der Uferlinie eines Gewässers I. oder II. Ordnung entfernt liegen, genehmigungspflichtig. Hiervon betroffen ist die Isar. Die Regierung von Oberbayern hat zudem durch Rechtsverordnung vom 07.04.1989 über die Genehmigungspflicht für Anlagen in oder an Gewässern dritter Ordnung im Regierungsbezirk Oberbayern nach Art. 2 Abs. 1 BayWG i. V. m. der GewZweiV die Genehmigungspflicht auch für Anlagen im 60 m Bereich an bestimmten Gewässern III. Ordnung eingeführt. Betroffen sind hier der Schleißheimer Kanal, Garchingener Mühlbach, Schwabinger Bach und Mittlere-Isar-Kanal. Für das Bauvorhaben sind als Anlagen in oder an diesen Gewässern Anlagengenehmigungen nach § 36 WHG i. V. m. Art. 20 BayWG erforderlich, welche im Einvernehmen mit dem Landratsamt München und der Landeshauptstadt München, Untere Wasserrechtsbehörden, und dem Wasserwirtschaftsamt München wasserfachlichen Gesichtspunkten unter Beachtung der wasserwirtschaftlichen Nebenbestimmungen erteilt werden können und durch diesen Planfeststellungsbeschluss ersetzt werden. Aus wasserwirtschaftlicher Sicht bestehen keine Bedenken. Im Bereich der genehmigungspflichtigen Gewässer verläuft die A 99 Ost über bestehende Brückenbauwerke, so dass mit dem Bauvorhaben keine Veränderung der Gewässer oder Erschwernis des Gewässerunterhalts verbunden ist.

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

4.3.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Das Oberflächenwasser der Straßen kann durch Tausalz, Mineralöl, Schwermetalle und Luftschadstoffe verunreinigt sein. Es ist vorgesehen, das Niederschlagswasser, das auf den Straßen anfällt und den Straßen aus dem Gelände zuläuft, zu sammeln und soweit wie möglich breitflächig über die Straßenböschungen bzw. in Sickermulden zu versickern. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen. Dennoch sind darüber hinaus Einleitungen in den Untergrund notwendig, um vor allem bei Starkregen das Niederschlagswasser schadlos abzuführen. Das geplante Versickerungskonzept mit einer Vorreinigung über Absetzanlagen mit Leichtstoffrückhaltung gegenüber der bisherigen Versickerung des gesammelten Niederschlagswassers über einige Meter tiefe, bis ins Grundwasser reichende Sickerschächte bietet allerdings zukünftig einen wirkungsvollen Schutz des Grundwassers vor übermäßigen Belastungen durch im Regenabfluss enthaltenen Schadstoffen.

Die Einleitung über Versickerungsanlagen in den Untergrund ist gemäß § 8 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG gestattungspflichtig.

Da durch die Lage der Absetzanlagen im Grundwasserschwankungsbereich feste Stoffe in das Grundwasser eingebracht werden, gilt dies ebenso gemäß § 8 Abs. 1 i.

V. m. § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG als gestattungspflichtige Benutzung. Die neu zu errichtenden Absetzanlagen AB1, AB2, AB5, AB6, AB11 und AB12 können je nach Grundwasserstand in das Grundwasser zumindest zeitweise in einem geringen Umfang einbinden (< 2,0 m) und den Grundwasserstrom beeinflussen. Die dadurch verursachte Beeinflussung des Grundwassers durch Aufstau, Umleitung und Absenkung ist aber aufgrund der vergleichsweise geringen Größe der Absetzanlagen und der möglichen Um- und Unterströmungsmöglichkeit vernachlässigbar. Die Absetzanlagen werden nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik errichtet.

Die Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern unter A.4.1 des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen. Die Gestattungen können gemäß § 15 Abs. 1 WHG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Das Wasserwirtschaftsamt München hat die Erteilung einer beschränkten Erlaubnis nach Art. 15 BayWG vorgeschlagen. Wir weisen diesen Vorschlag zurück. Für die vom Wasserwirtschaftsamt München vorgeschlagene Beschränkung der Erlaubnis sehen wir keine Notwendigkeit. Die Autobahndirektion Südbayern hat auch nicht ausdrücklich die Erteilung einer beschränkten Erlaubnis beantragt. Aus dem Schreiben vom 13.07.2011 ergibt sich jedenfalls, dass eine gehobene Erlaubnis gewünscht ist. Die Gestattungen können gemäß § 15 Abs. 1 WHG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden, weil die Benutzung der Gewässer durch den staatlichen Vorhabensträger im öffentlichen Interesse liegt und die Benutzung auch nicht nur für einen vorübergehenden bzw. befristeten Zeitraum stattfinden soll. Darüber hinaus besteht für eine Beschränkung oder Befristung - zumindest bei öffentlichen Trägern der Entwässerungsanlagen - kein Bedürfnis, da die Erlaubnis nach § 18 WHG ohnehin frei widerruflich ist und Inhalts- und Nebenbestimmungen nach § 13 Abs. 1 WHG auch nachträglich möglich sind, wenn sie sich zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen für andere als erforderlich erweisen. Bei Beachtung der unter A.4.2 dieses Beschlusses angeordneten Auflagen sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls (§§ 12, 55 Abs. 1, 54 Abs. 1 Satz. 1 Nr. 2, 57 WHG) sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (§§ 14 Abs. 3, 14 Abs. 4 WHG) nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 13 WHG. Das Landratsamt München und die Landeshauptstadt München, Untere Wasserrechtsbehörden, haben ihr Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG i. V. m. Art. 63 Abs. 1 BayWG erklärt. Einwände gegen die geplante Straßenentwässerung werden zurückgewiesen. Das Entwässerungskonzept genügt laut Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes München in vollem Umfang den wasserwirtschaftlichen Anforderungen.

Die wassertechnischen Berechnungen zur Muldenversickerungen wurden nochmals überprüft und entsprechend in der 1. Tektur vom 10.10.2012 korrigiert. In den Versickermulden und -becken ist nun eine Oberbodenandeckung mit einer Mindestdicke von 30 cm vorgesehen. Die Unterlagen 1 T, 7.2 T und 13.1 T wurden entsprechend überarbeitet.

4.3.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Das Vorhaben beansprucht nur in einem sehr geringen Umfang Flächen, die landwirtschaftlich genutzt sind. Die meisten der benötigten landwirtschaftlichen Nutzflächen sind bereits seit 2007 oder 2008 aus der Erzeugung genommen, d. h. stillgelegt worden. Auch für die naturschutzfachlich erforderlichen Kompensationsflächen werden für das Bauvorhaben keine weiteren landwirtschaftlichen Nutzflächen benötigt. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt daher, dass der Straßenbau mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabensbedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Der Querschnitt und die Fahrbahnbreite sind im Hinblick auf die Verkehrsprog-

nose, Güter- und Schwerverkehrsanteil sowie zur Anpassung an die bestehenden Anschlussstrecken erforderlich.

Alle bisherigen Wegebeziehungen bleiben erhalten bzw. werden durch angemessene Ersatzwege wieder hergestellt.

4.3.8 Wald

Durch das Bauvorhaben wird die Beseitigung von Waldflächen nach Art. 2 BayWaldG in einer Größe von insgesamt 0,03 ha erforderlich. Zudem werden etwa 0,5 ha Waldflächen vorübergehend während der Bauzeit zur Anlage von Baustraßen in Anspruch genommen. Bei dem beanspruchten Wald handelt es sich um Laubwald der Isaraue, der zum Bannwald gem. Art. 11 Abs. 1 BayWaldG erklärt wurde.

Das Amt für Ernährung Landwirtschaft und Forsten Fürstenfeldbruck hat im Verfahren um eine nähere Erläuterung gebeten, in welchen der mit Waldbäumen bestockten Bereiche die Beseitigung der Bestockung vom Vorhabensträger als Rodung gewertet wurde. Die betroffenen Waldflächen liegen nördlich der A 99 bei Bau-km 0+800 bis Bau-km 1+200 im Bannwald. Sie werden am Böschungsfuß der A 99 zu Versickermulden umgestaltet. In der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Unterlage 12.1 T, Kapitel 6 Waldrecht, S. 46, und Unterlage 12.2 T Bestands- und Konfliktplan Blatt 1) befinden sich diese entlang der oben angegebenen Kilometrierung (nördlich der Autobahn). Innerhalb der violetten Schraffur befinden sich die blau umrandeten Versickerungsmulden (VA 4 und VA 5). Soweit diese Mulden als Bestand Wald aufweisen, wurde dieser ebenfalls als Rodung angerechnet.

Die für die Rodungsmaßnahmen an den betroffenen Waldflächen erforderliche Erlaubnis nach Art. 9 Abs. 2 BayWaldG wird von diesem Planfeststellungsbeschluss nach Art. 9 Abs. 8 Satz 1 BayWaldG ersetzt. Wir können das Bauvorhaben unter Berücksichtigung der Belange des Waldes aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit und sinngemäßer Beachtung von Art. 9 Abs. 8 Satz 2, Abs. 4 bis 7 BayWaldG zulassen. Die Gründe ergeben sich aus der Darstellung der Erforderlichkeit des Bauvorhabens unter C.4.2 dieses Beschlusses. Es handelt sich nur um eine geringfügige Inanspruchnahme von Bannwald gemäß Art. 11 Abs. 1 BayWaldG, der am Böschungsfuß der Autobahn zu Versickermulden umgestaltet wird.

Nach Art 9 Abs. 6 Satz 2 BayWaldG kann die Erlaubnis für die Rodung von Bannwald erteilt werden, wenn sichergestellt ist, dass angrenzend an den vorhandenen Bannwald ein Wald neu begründet wird, der hinsichtlich seiner Ausdehnung und seiner Funktionen dem zu rodenden Wald annähernd gleichwertig ist oder gleichwertig werden kann. Die durch das Bauvorhaben bedingten Waldverluste sind unvermeidbar und können nach Ansicht der Fachbehörden unter Beachtung der unter A.3.6 festgesetzten Nebenbestimmungen dieses Beschlusses wieder ausgeglichen bzw. ersetzt werden. Zur Kompensation wird auf der Ausgleichsfläche A 3 ein Laubgehölz in einem Umfang von 0,14 ha gepflanzt. Aufgrund der relativen Nähe zum betroffenen Bannwald und aufgrund der mehrfachen Flächenüberkompensation hat das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Fürstenfeldbruck sein Einverständnis mit diesem Vorgehen erklärt. Für die Aufforstungen werden die Baumarten in Abstimmung mit dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg festgelegt. Die vorübergehend in Anspruch genommen Flächen werden wieder rekultiviert und können sich wieder zu Wald entwickeln. Die Angaben zur Betroffenheit der Waldflächen und den geplanten Kompensationsmaßnahmen sind in den Unterlagen 12.1 T und 12.3 T dargestellt, auf die wir hiermit verweisen.

Belange der Forstwirtschaft werden daher gewahrt und stehen dem Bauvorhaben nicht entgegen.

4.3.9 Denkmalschutz

Das Bauvorhaben quert den siedlungsgünstigen Isarterrassenrand. Daher ist hier auch außerhalb der dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege derzeit im markierten Planungsbereich bekannten Bodendenkmäler mit Bodendenkmälern zu

rechnen. Bei den bekannten Bodendenkmälern handelt es sich um ein vorgeschichtliches Grabhügelfeld (Inv. Nr. D-1-7735-0032) und ein in der Vorgeschichte mehrperiodig besiedeltes Areal (Inv.Nr. D-1-7735-0163). Am westlichen Planungsbeginn am Autobahnkreuz Nord befand oder befindet sich noch in Teilen ein frühmittelalterliches Gräberfeld (Inv. Nr. D-1-7735-0137), das beim Bau der Autobahn 1977 undokumentiert zerstört wurde. Im daran unmittelbar anschließenden Baubereich könnte sich dieses Gräberfeld möglicherweise fortsetzen. Im östlichen Baubereich wurde durch die geradlinige Fortführung eines bekannten römischen Straßenabschnitts eine Verdachtsfläche angelegt (Inv. Nr. V-1-7836-0002). Im Umfeld der bereits im Urkataster vom Beginn des 19. Jahrhunderts eingetragenen Wendelmühle können sich ältere bis ins Mittelalter zurückreichende im Boden erhaltene Vorgängergebäude erhalten haben.

Die Landeshauptstadt München hat Bedenken geäußert, dass in den Planunterlagen nicht dargelegt sei, wie die Überbrückung des Schleißheimer Kanals (Einzelbaudenkmal) konkret vorgesehen sei. Wir halten eine Änderung der Planunterlagen nicht für erforderlich, da der Schleißheimer Kanal durch das Bauvorhaben nicht betroffen wird. Im Zuge der Baumaßnahme wird der Schleißheimer Kanal weder überschüttet oder in sonstiger Weise verändert. Durch die geplanten Maßnahmen an den betroffenen Kreuzungsbauwerken werden deren Abmessungen nicht negativ verändert. Der Vorhabensträger hat zudem im Verfahren zugesichert, den Schleißheimer Kanal während der Bauausführung mit geeigneten Maßnahmen (Abdecken des im Kreuzungsbereich in einem Betongerinne verlaufenden Kanals) zu schützen und sicherzustellen, dass keine Stoffe in den Kanal eingetragen werden. Wir verweisen auf die Nebenbestimmung unter A.3.2.5 dieses Beschlusses.

Das Bauvorhaben konnte auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes, insbesondere des Schutzes von Bodendenkmälern zugelassen werden. Die dargestellten Gegebenheiten haben insgesamt unter Berücksichtigung allgemeiner, auch völkerrechtlicher Verpflichtungen des Staates zum Schutz des archäologischen Erbes nicht den Stellenwert, dass im Ergebnis die Zulassung des Vorhabens unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzauflagen trotz der damit verbundenen möglichen Zerstörung von Bodendenkmälern abgelehnt werden müsste. Die für das Vorhaben sprechenden Belange gehen bei dieser Sachlage den Belangen des Denkmalschutzes vor. Wir verweisen auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung des Bauvorhabens unter C.4.2 dieses Beschlusses.

Sollten im Zuge der Bauausführung auch in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege nicht aufgezeigte Bodendenkmäler mit nationaler Bedeutung auftreten, deren Schutz durch die vorgesehenen Auflagen nicht hinreichend gewährleistet wäre, hat die Planfeststellungsbehörde nach Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG die Möglichkeit, über dann möglicherweise gebotene ergänzende Schutzauflagen zur Abwendung unvorhergesehener Nachteile für Belange der Denkmalpflege zu entscheiden. In allen anderen Fällen umfasst dagegen die vorliegende Entscheidung die denkmalschutzrechtliche Erlaubnis nach Art. 7 Abs. 1 DSchG sowohl hinsichtlich der bekannten Bodendenkmäler, der bezeichneten Verdachtsflächen als auch eventueller Zufallsfunde unter Beachtung der durch die Schutzauflagen vorgesehenen Maßgaben.

Die unter A.3.1.3 und A.3.2 dieses Beschlusses angeordneten Schutzauflagen dienen dem vorrangigen, vom Vorhabensträger im Rahmen der weiteren Detailplanung möglicherweise noch zu gewährleistenden Schutz der Bodendenkmäler vor Beeinträchtigungen bzw. im Fall unvermeidbarer Beeinträchtigungen dem angemessenen Ausgleich für die mit deren Zulassung verbundene Zurückstellung der Belange der Denkmalpflege gegenüber den für das Vorhaben sprechenden verkehrlichen Belangen. Obgleich die damit angeordnete Verpflichtung

zur Durchführung von Sicherungsmaßnahmen gegenüber dem unveränderten Verbleib im Boden nur sekundäre Interessen der Denkmalpflege zu berücksichtigen vermag, bleibt auch diese Verpflichtung durch die für jedes staatliche Handeln geltenden Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit begrenzt. Da diese Festlegungen beim jetzigen Planungsstand noch nicht abschließend möglich sind, bleiben sie zunächst einer einvernehmlichen Regelung zwischen Vorhabensträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege vorbehalten, an deren Stelle soweit erforderlich auch eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde möglich bleibt.

4.3.10 Kommunale Belange

4.3.10.1 Landeshauptstadt München

Die Landeshauptstadt München hat dem Bauvorhaben im Anhörungsverfahren grundsätzlich zugestimmt. Den Belangen der Landeshauptstadt München wird durch die in diesem Beschluss getroffenen Regelungen Rechnung getragen.

Die Landeshauptstadt München hat gefordert, die konkrete Gestaltung der auf ihrem Gebiet vorgesehenen Lärmschutzwände im Rahmen der Bauausführungsplanung mit dem Baureferat, Hauptabteilung Hochbau, abzustimmen. Wir lehnen diese Forderung ab, da wir sie dem Vorhabensträger nicht auferlegen können. Die konkrete Gestaltung der Lärmschutzwände ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern liegt in der Zuständigkeit des Vorhabensträgers. Da der zu schützende Bereich rd. 120 m von der Autobahn entfernt und durch einen Waldgürtel optisch abgeschirmt ist, ist für uns auch kein besonderer Abstimmungsbedarf hinsichtlich des Stadtbildes erkennbar. Der Vorhabensträger hat sich aber im Erörterungstermin bereit erklärt, sich noch in dieser Frage unter Verwahrung auf seine Planungshoheit mit der Landeshauptstadt München ins Benehmen zu setzen.

4.3.10.2 Gemeinde Unterföhring

Die Gemeinde Unterföhring forderte im Verfahren vor dem 8-streifigen Ausbau der A 99 Ost zwischen dem Autobahnkreuz München-Nord und der Anschlussstelle Haar die Realisierung der Verlegung der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning von der B 471 zur Kreisstraße M 3. Die Gemeinde Unterföhring wies zudem daraufhin, dass nur der Norden und Osten um München belastet würde, während der Süden durch Nichterstellung des A 99-Südringschlusses weiter geschont werde. Zudem sei auf der Länge des gesamten Gemeindegebietes von Unterföhring, mindestens jedoch bis zur Brücke nördlich des Feringasees, wegen der nahen Wohnbebauung eine beidseitige Lärmschutzwand von mindestens 6,0 m Höhe zu errichten. Die komplette Fahrbahndecke sei mit Flüsterasphalt auszuführen. Ferner werde nachts auch eine angemessene Geschwindigkeitsbeschränkung gefordert.

Diesen Forderungen können wir nicht nachkommen. Der Schluß des Autobahnringes um die Landeshauptstadt München ist nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens, sondern bleibt gegebenenfalls einem späteren Planfeststellungsverfahren vorbehalten. Der 8-streifige Ausbau der A 99 ist im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen vom AK München-Nord bis zur Anschlussstelle Haar enthalten. Auf Grund des großen Projektumfangs und die damit verbundenen Kosten ist es sachgerecht, eine abschnittsweise Realisierung in einem überschaubaren Umfang durchzuführen. Die gegenständliche Baumaßnahme stellt dabei den ersten Abschnitt dar. Die weiter geplanten zwei Abschnitte werden laut Auskunft des Vorhabensträgers sukzessive folgen. Die Verlegung der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning von der B 471 zur Kreisstraße M 3 wurde schon mit Planfeststellungsbeschluss vom 23.06.2010, Az. 32-4354.1 A99-016 geregelt. Das Bauvorhaben soll die nächsten Jahre umgesetzt werden. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung des Bauvorhabens unter C.4.2 dieses Beschlusses wird

verwiesen.

Weitere Lärmschutzmaßnahmen sind nicht geboten und werden ebenfalls abgelehnt. Der Vorhabensträger stellt mit seiner Planung den erforderlichen Lärmschutz der betroffenen Anwesen im gesamten Bereich der Gemeinde Unterföhring sicher. Im gesamten Baubereich wird dazu ein lärmindernder Fahrbahnbelag (DStrO-Wert = - 5 dB(A)) eingebaut. Ausgenommen hiervon sind der Bereich der Isarbrücke (Bau-km 1+625 bis Bau-km 1+975) sowie der Schrägverwindung auf der Fahrbahn Richtung Nürnberg/Stuttgart (Bau-km 5+460 bis Bau-km 5+810). Hier kann aus bautechnischen Gründen nur ein Standardstraßenbelag ($D_{stro} = - 2 \text{ dB(A)}$) eingebaut werden. Der Überbau der Isarbrücke wäre nicht in der Lage die zusätzlichen Lasten, die durch den Einbau eines offenporigen Asphalts entstehen, aufzunehmen. Dazu müsste erst der Überbau erneuert werden. Hierfür würden Kosten in Höhe von ca. 30 Mio. € entstehen. Angesichts der geringen Auswirkungen (keine Bebauung in der Nähe, Verringerung der Lärmbelastung) halten wir dies für unwirtschaftlich. Die Schrägverwindung auf der Fahrbahn kann nur im Handeinbau hergestellt werden. Ein offenporiger Asphalt lässt sich aber nur maschinell einbauen. Insofern scheidet der Einbau eines offenporigen Asphalts hier aus. Bezüglich der konkreten Lärmsituation in der Gemeinde Unterföhring wird auf die Ausführungen unter C.3.4.1 dieses Beschlusses verwiesen. Details sind in den Unterlagen 11.1 und 11.2 enthalten.

4.3.10.3 Gemeinde Aschheim

Die Gemeinde Aschheim lehnte den weiteren Ausbau des Autobahnringes A 99 Ost ab, solange die verkehrlich dringend erforderlichen Verbesserungen der Anschlussstelle Aschheim-Ismaning baulich nicht erstellt - bzw. zumindest die von der Gemeinde Aschheim über den Landkreis München eingebrachte Overfly-Anbindung M 3/B 471 als Teillösung (einschließlich Parallelspur von der jetzigen AS Aschheim-Ismaning Nordauf-/abfahrt) realisiert worden sei. Die Gemeinde Aschheim wies zusätzlich daraufhin, dass zur Lösung der Verkehrsprobleme um München bzw. zur Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen nicht nur der Norden und Osten um München belastet werden dürfe, während der Süden durch Nichterstellung des Südringschlusses weiter geschont werde. Zudem müsse der 8-streifige Ausbau der A 99 zumindest bis zu AS Haar weiter geführt werden, um eine übermäßige Erhöhung der Verkehrsbelastung in der Gemeinde Aschheim auf der B 471 durch Ausweichverkehr infolge von vermehrten Staus auf der A 99 und erhöhte Unfallgefahren zu vermeiden.

Diesen Forderungen können wir nicht nachkommen. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung des Bauvorhabens unter C.4.2 dieses Beschlusses wird verwiesen. Der Schluß des Autobahnringes um die Landeshauptstadt München ist nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens, sondern bleibt gegebenenfalls einem späteren Planfeststellungsverfahren vorbehalten. Die Einwände betreffen hauptsächlich die zeitliche Durchführung der geplanten Maßnahmen. Der Bau der Anschlussstelle Aschheim-Ismaning ist bereits im Planfeststellungsbeschluss vom 23.06.2010, Az. 32-4354.1 A99-016, für die Verlegung der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning geregelt worden. Nach Auskunft des Vorhabensträgers ist mit einer Umsetzung der Baumaßnahme in den nächsten Jahren zu rechnen. Der Vorhabensträger geht ferner davon aus, dass die Realisierung noch vor dem hier genehmigten 8-streifigen Ausbau der A 99 erfolgt. Der Vorhabensträger hat aber die Auswirkungen des Bauvorhabens unter dem Aspekt der Abschnittsbildung und der zeitlichen Realisierung auf die Gemeinde Aschheim nach dem Erörterungstermin noch einmal untersuchen lassen. Aus der Stellungnahme des Verkehrsgutachters Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 17.08.2012 geht hervor, dass unabhängig vom Realisierungszeitpunkt der geplanten Verlegung der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning durch den 8-streifigen Ausbau unter Beibehaltung des gewählten Bauendes (1. Ausbaustufe vom AK München-Nord bis

zur AS Aschheim/Ismaning) keine wesentliche Verschlechterung der verkehrlichen Auswirkungen auf die Gemeinde Aschheim im Vergleich zu heutiger Situation zu befürchten sind. Durch den 8-streifigen Ausbau des 1. Bauabschnittes rückt die heutige Stauwurzel um rd. 4,5 km nach Osten bis östlich der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning. Das Problem eines Staus mit Rückstau auf die A 99 tritt dann etwas seltener und später auf, da der „Stauraum“ auf der A 99 um 4,5 km verlängert wird. Wenn sich direkt nach der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning der gestaute Verkehr der vier Fahrstreifen (ab dem AK München-Nord) auf die drei Fahrstreifen der A 99 Richtung Süden zusammengezwängt hat, fließt der Verkehr auf den drei Fahrstreifen normal weiter bis vor das AK München-Süd, wo sich ab der Anschlussstelle Ottobrunn wieder Stau aufbaut, weil nur zwei Fahrstreifen weiter zur A 8 in Richtung Salzburg führen. Es gibt somit keinen Grund, nachdem man ab dem AK München-Nord oder ab Garching im Stau langsam vorgerückt ist, beim Erreichen des Stauendes an der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning die A 99 zu verlassen. An der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning verlassen am Normalwerktag 4.500 Kfz/Tag die A 99 aus Richtung Isarbrücke. Sie teilen sich auf in 800 Kfz/Tag Richtung Kreisstraße M 3 (und Ismaning), 1.400 Kfz/Tag auf die Umfahrung Aschheim, davon etwa die Hälfte nach Kirchheim, und 2.300 Kfz/Tag nach Aschheim hinein und z. T. weiter nach Dornach und München Ost. Die Umfahrung von Aschheim hat werktags eine Belastung von 8.300 Kfz/Tag und die B 471, Ismaninger Straße nach Aschheim, ist mit bis zu 10.400 Kfz/Tag belastet. In die A 99 fahren an der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning am Normalwerktag 5.500 Kfz/Tag in Richtung Salzburg ein, die fast ausschließlich von der B 471 Nord von Ismaning und der Kreisstraße M 3 aus Richtung Unterföhring kommen. Von der Ostumfahrung Aschheim oder von der B 471 aus Aschheim kommend fährt fast keiner auf die A 99 Richtung Salzburg. Heute können sich diese 5.500 Kfz/Tag in den 3-spurig ankommenden Verkehr der A 99 einfädeln (im abendlichen Berufsverkehr bis zu 600 Kfz/Std.). Zukünftig kann es nach Fertigstellung des 1. Bauabschnittes des 8-streifigen Ausbaus an hochbelasteten Tagen schwieriger werden, wenn in Höhe der Stauwurzel auf der A 99 zusätzlich Verkehr von der B 471 (Nord) in die A 99 Richtung Salzburg einfädeln will. Es wird zwar an diesen hochbelasteten Tagen Rückstau auf der Einfahrt in die A 99 geben und eventuell auch auf der Kreisfahrbahn, so dass der auf der B 471 von Ismaning und der Kreisstraße M 3 kommende Verkehr nicht auf die A 99 fährt, sondern den Overfly über den Kreisplatz benutzt und auf der Ostumfahrung Aschheim weiterfährt. Aber ein Ausweichen über den überstauten Kreisplatz auf die Ortsdurchfahrt Aschheim ist unwahrscheinlich.

Der Vorhabensträger hat in diesem Zusammenhang auch untersucht, ob sich dieser Rückstau dadurch verhindern lässt, dass die Reduktion von vier auf drei Fahrstreifen der A 99 nicht erst nach der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning erfolgt, sondern entweder direkt an der Anschlussstelle oder bereits vor der Anschlußstelle. Bei einer Spurreduktion in Höhe der Anschlussstelle wäre zwar das Einfahren in die A 99 leichter, jedoch bestünde dann die Gefahr, dass bei schlechten Sichtverhältnissen und nachts mehr Lkw, die alle in Höhe der Anschlussstelle um eine Spur nach links wechseln müssen, auf die Ausfahrt kommen. Deshalb erfolgt auf Autobahnen die Spursubtraktion grundsätzlich erst nach einer Anschlußstelle. Bei einer Spurreduktion bereits vor der Anschlussstelle wäre zwar ein problemloseres Einfahren in die Autobahn gewährleistet, jedoch würde dadurch ein Engpaß geschaffen, da alle an der Anschlussstelle ausfahrenden Kfz zuvor auch von den vier auf drei Fahrstreifen zusammengedrängt werden müssen. Diese Lösung ist daher ebenfalls abzulehnen, weil dies dazu führen würde, dass mit dem Ausbau dieses Abschnitts in Fahrtrichtung Salzburg keinerlei Leistungsgewinn verbunden wäre und damit ein wesentliches Planungsziel verfehlt würde.

Hinsichtlich einer von der Gemeinde Aschheim im Anhörungsverfahren vorgeschlagenen vorgezogenen Teilrealisierung der Planung zur Verlegung der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning (Fertigstellung des sog. „Kraken“ am Knoten B

471/M 3) hat eine Überprüfung ergeben, dass diese nicht ausreichend leistungsfähig ist. Angesichts der ohne gleichzeitige Verlegung der Anschlussstelle, vorherrschenden starken Übereckverkehre, ergibt sich in der Morgenspitze für die Äste Richtung Ismaning und Richtung Aschheim und in der Abendspitze für den Ast in Richtung Aschheim jeweils die Qualitätsstufe F. Dies bedeutet, dass die Verkehrsnachfrage größer ist als das Verkehrsangebot. Der Knotenpunkt ist damit überlastet. Ein vorgezogener Bau des „Kraken“ ohne gleichzeitiger Verlegung der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning ist daher nicht zielführend.

Die Einwendung der Gemeinde Aschheim, mit der geltend gemacht wird, dass sich durch Realisierung des ersten Bauabschnittes eine vorhabensbedingte Verkehrszunahme im anschließenden untergeordneten Straßen auswirken werde, falls der hier genehmigte erste Bauabschnitt nicht bis zur Anschlussstelle Haar verlängert würde, kann im Zusammenhang mit §§ 41 bis 43 BImSchG ebenfalls nicht berücksichtigt werden, denn diese Vorschriften beschränken die Lärmvorsorge auf den Bau oder die wesentliche Änderung, also auf den Planfeststellungsabschnitt, bzw. auf den Bereich, in dem sich die bauliche Änderung auswirkt. Auch die neuere Rechtsprechung (BVerwGE 123, 152 - 159), die fordert, dass im Falle einer mehr als unerheblichen Erhöhung der Verkehrszahlen auf einer bestehenden Straße als Folge eines planfestgestellten Vorhabens, diese Erhöhung im Rahmen der Abwägung nach § 17 Satz 2 FStrG zu berücksichtigen ist, führt hier zu keinem anderen Ergebnis. Es kommt nach der Stellungnahme von Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 17.08.2012 durch das Bauvorhaben zu keinen nach der o. g. Rechtsprechung in der Abwägung besonders zu berücksichtigenden Verkehrszunahmen in der Gemeinde Aschheim gelegenen Gebieten.

Die Gemeinde Aschheim monierte ferner, dass selbst nach Erstellung der leistungsfähigen Umgehungsstraße Aschheims (Nordteil der Parallelstraße zu A 99) der überörtliche Verkehr, insbesondere auch der Lkw-Ausleitungsverkehr aus der A 99, entsprechend dem Willen der Regierung von Oberbayern, trotz Genehmigung der Durchfahrtsperre durch das Landratsamt München, unverständlicherweise weiterhin durch die Wohnorte fahren könne. Diese Problematik gehört nicht zum Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

4.3.10.4 Gemeinde Ismaning

Die Gemeinde Ismaning forderte zum Schutz der südlichen Wohnbebauung und mit Hinweis auf die vorgesehene südliche Erweiterung der AGROB Medien- und Gewerbeparks aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form einer Lärmschutzwand an der Nordseite der A 99 Ost, da teilweise Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte (in der Nacht) befürchtet würden. Des Weiteren sei im Zuge der Belagserneuerung für die gesamte Fahrbahnbreite Flüsterasphalt aufzubringen. Schließlich sei wegen der Nähe zu den Wohngebieten im gesamten Planfeststellungsbereich ein zumindest nächtliches Tempolimit (22:00 bis 6:00 Uhr) auf 80 km/h festzusetzen, weil nur so die nächtliche Ruhezeit erreicht werden könne.

Die Gemeinde Ismaning zog die Werte der lärmtechnischen Untersuchung nördlich der Autobahn auf Ismaninger Gemeindegebiet in Zweifel. Die Gemeinde Ismaning verfüge seit April 2005 über einen Lärminderungsplan. Im Teil 1: „Lärmbelastung“ seien in den Anlagen A 2.1 a und c Beurteilungspegelkarten für den Straßenverkehrslärm Tag und Nacht basierend auf der Straßenverkehrszählung aus dem Jahr 2000 dargestellt. Daraus ergebe sich, dass tags im Bestand (6-streifige Autobahn mit Seitenstreifen) die Isophonen in etwa der gleichen Lage wie im Gutachten zur Planfeststellung (8-streifige Autobahn mit Seitenstreifen) lägen und nachts der Bestand jeweils um 1 dB(A) höhere Pegel als bei der vorliegenden Planung aufweise. Nach Auffassung der Gemeinde Ismaning wiesen die in den

Planfeststellungsunterlagen (Unterlage 11.2) dargestellten Isophonen für das Prognosejahr 2025 daher eine geringere Verkehrslärmbelastung aus, als dies in den Karten des Lärminderungsplans der Fall sei. Dem gemeindlichen Gutachten lägen zudem die Verkehrsbelastungen der Straßenverkehrszählung 2000 des Staatlichen Bauamtes Freising zugrunde. Nördlich der Autobahn würden auch auf Ismaninger Gemeindegebiet in den Planunterlagen Strichlinien als Isophonen mit zusätzlichem Schallschutz dargestellt, obwohl keine Lärmschutzmaßnahmen auf dieser Seite vorgesehen seien.

Weitere Lärmschutzmaßnahmen sind nicht geboten und werden abgelehnt. Der Vorhabensträger stellt mit seiner Planung den erforderlichen Lärmschutz der betroffenen Anwesen im gesamten Bereich der Gemeinde Ismaning sicher. Unter dem "zusätzlichem Schallschutz" in den Planunterlagen ist auch der Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags zu verstehen. Im gesamten Baubereich wird ein lärmindernder Fahrbahnbelag (DStrO-Wert = - 5 dB(A)) eingebaut. Ausgenommen hiervon sind aus bautechnischen Gründen (vgl. C.4.3.10.2 dieses Beschlusses) der Bereich der Isarbrücke (Bau-km 1+625 bis Bau-km 1+975) sowie der Schrägverwindung auf der Fahrbahn Richtung Nürnberg/Stuttgart (Bau-km 5+460 bis Bau-km 5+810). Hier kann nur ein Standardstraßenbelag ($D_{\text{stro}} = - 2 \text{ dB(A)}$) eingebaut werden. So ergeben sich auch ohne die Errichtung von neuen Lärmschutzwänden lärmtechnische Verbesserungen in Richtung Norden. Bezüglich der konkreten Lärmsituation in der Gemeinde Ismaning wird auf die Ausführungen unter C.3.4.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Die der Planfeststellung zugrundeliegende Lärmberechnung wurde entsprechend den gesetzlichen Vorschriften durchgeführt und vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und nicht beanstandet. Abweichungen zwischen der Isophonenberechnung in der Planfeststellung und den gemeindlichen Berechnungen zur Lärminderungsplanung beruhen dabei hauptsächlich auf der Wirkung des im Zuge des Ausbaus geplanten lärmindernden Fahrbahnbelags und sind daher nachvollziehbar. Durch den Einsatz des lärmindernden Fahrbahnbelags ($D_{\text{StrO}} = - 5 \text{ dB(A)}$) wird eine Pegelminderung der Straßenverkehrsgeräusche von 3 dB(A) gegenüber dem vorhandenen Splitt-Mastix-Asphalt erzielt. Mit diesem lärmindernden Fahrbahnbelag berechnet sich im Gemeindebereich somit - im Vergleich zu den Schallemissionen aus dem Jahr 2000 - zukünftig eine Pegelreduzierung von 1,9 dB(A) am Tag bzw. 3,4 dB(A) in der Nacht. Die in der Unterlage 11.2 dargestellten Isophonen weisen demnach zu Recht eine geringere Verkehrslärmbelastung aus. Details sind in den Unterlagen 11.1 und 11.2 enthalten.

Die vorliegende Planung verletzt dadurch auch nicht das Recht auf kommunale Selbstverwaltung der Gemeinde Ismaning wegen befürchteter Lärmbelastungen für die vorgesehene südliche Erweiterung des AGROB Medien- und Gewerbeparks. Die durch Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG bzw. Art. 11 Abs. 2 BV geschützte Planungshoheit kann einer Gemeinde zwar unter bestimmten Voraussetzungen eine wehrfähige, in die Abwägung einzubeziehende Rechtsposition gegenüber fremden Fachplanungen auf ihrem Hoheitsgebiet vermitteln. Voraussetzung hierfür wäre, dass eine eigene hinreichend bestimmte Planung der Gemeinde nachhaltig gestört würde, auf noch nicht verfestigte, aber konkrete Planungsabsichten der Gemeinde nicht hinreichend Rücksicht genommen worden wäre oder das Fachplanungsvorhaben wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren eigenen Planung der Gemeinde entzöge. Als Beeinträchtigung der gemeindlichen Planungshoheit wird vorausgesetzt, dass sich die Lärmzunahmen nicht auf einzelne benachbarte Grundstücke, sondern auf wesentliche Teile von Baugebieten auswirkt, die in Bebauungsplänen ausgewiesen sind.

Es existiert bisher lediglich ein Aufstellungsbeschluss der Gemeinde Ismaning aus dem Jahr 2009 zur Aufstellung eines Bebauungsplanes 29c. Auch im Flächennutzungsplan ist die gegenständliche Fläche noch nicht ausgewiesen. Der Bebauungsplanaufstellungsbeschluss genügt somit nicht dem Konkretisierungserfordernis mangels inhaltlicher Planentscheidungen. Der angesprochene

Bebauungsplan kann daher bei den Lärmschutzmaßnahmen des Vorhabensträgers zu Recht keine Berücksichtigung finden. Insofern wäre das Lärmschutzproblem von der Gemeinde Ismaning selber bei der Aufstellung des Bebauungsplanes als zeitlich späterer Planung abzuhandeln. Ungeachtet dessen ist eine Überschreitung des Tagesgrenzwertes für Gewerbegebiete ausgeschlossen, da diese unter Berücksichtigung der geplanten Lärmschutzmaßnahmen bereits ab einem Abstand von 10 m zur Autobahn unterschritten werden. Das geplante Gebiet liegt jedoch mehr als 100 m von der Autobahn entfernt. Aus dem Lärmgutachten geht zudem hervor, dass sich allenfalls im Falle einer Nachnutzung des Gewerbegebietes lediglich in einem kleinen Bereich der Erweiterungsfläche Grenzwertüberschreitungen von maximal 1 dB(A) ergeben würden. Dies wäre aber auch ohne Ausbau der A 99 der Fall.

Ferner forderte die Gemeinde Ismaning unter Berücksichtigung der vorgesehenen südlichen Erweiterung des AGROB Medien- und Gewerbeparks eine luftschadstofftechnische Berechnung bzw. Aussage für den Bereich des AGROB Medien- und Gewerbeparks, da hier, im Vergleich zu den ausgewählten Immissionsorten in der schalltechnischen Untersuchung, keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen seien und erhöhte Schadstoffkonzentrationen befürchtet würden. Für den mehr als 200 m von der A 99 entfernt liegenden Gewerbepark wurden zwar keine eigenen Berechnungen zu den Luftschadstoffen durchgeführt. Wir lehnen jedoch eine weitere spezielle luftschadstofftechnische Untersuchung auf Kosten des Vorhabensträgers ab. Die Berechnungsergebnisse für den Immissionsort IO-Nr. B014 zeigen, dass die Grenzwerte bereits bei einem Abstand von nur 77 m zur Bundesautobahn A 99 deutlich unterschritten werden. Dabei wurde die in diesem Bereich vorhandene Lärmschutzwand bei der luftschadstofftechnischen Untersuchung gar nicht berücksichtigt. Insofern ist eine Überschreitung der Schadstoffgrenzwerte im Gewerbepark nicht zu befürchten.

Die Gemeinde Ismaning forderte zudem den Ringschluss der A 99 im Süden der Landeshauptstadt München zu verwirklichen, weil die Belastbarkeit im Norden Münchens seit langem die Grenzen erreicht habe. Dieser Forderung können wir nicht nachkommen, da dies nicht zum Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses gehört, sondern gegebenenfalls einem späteren Planfeststellungsverfahren vorbehalten bleibt. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung des Bauvorhabens unter C.4.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

4.3.11 Belange der Deutschen Bahn AG

Die Belange der Deutschen Bahn AG werden durch die Nebenbestimmungen unter A.3.1 und A.3.18 dieses Beschlusses gewährleistet. Der Vorhabensträger hat darauf hingewiesen, dass sich durch das Bauvorhaben keine Änderungen an den Eisenbahnanlagen ergeben. Hinsichtlich eventueller künftiger Maßnahmen der Deutschen Bahn AG ergeben sich somit keine Einschränkungen.

Die Behandlung künftiger Aus- und Umbaumaßnahmen der DB AG sowie notwendiger Maßnahmen zur Instandhaltung und den Unterhalt im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb, richtet sich nach der gesetzlichen Regelung nach § 4 Abs. 2 EKrG unter angemessener Berücksichtigung der verkehrlichen und betrieblichen Belange der Kreuzungsbeteiligten.

4.3.12 Träger von Versorgungsleitungen

In der Planfeststellung ist nur über das "Ob und Wie" der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Da sich die Leitungsträger mit den im Bauwerksverzeichnis enthaltenen Maßnahmen einverstanden erklärt haben, müssen keine näheren Regelungen getroffen werden. Auf die unter A.3.1 und A.3.7 bis

A.3.19 dieses Beschlusses getroffenen Nebenbestimmungen wird verwiesen.

Aus den Einwendungen der E.ON Bayern AG, der E.ON Netz GmbH, der E.ON Wasserkraft GmbH, der SWM Infrastruktur GmbH und den von der T-Com PTI 25 München übersandten Unterlagen ging hervor, dass mehrere Leitungen dieser Versorgungsträger versehentlich nicht in den Planunterlagen enthalten waren. Der Vorhabensträger hat die Unterlagen 7.1 und 7.2 daher im Rahmen der 1. Tektur vom 10.10.2012 nachträglich um Leitungen und Bauwerke der Münchner Stadtentwässerung (Klärwerk I - Gut Großlappen und Klärwerk II - Gut Marienhof), um Anlagen des Abfallwirtschaftsbetriebes München (Deponie-Dichtwand), um Erdgas-hochdruckleitungen der SWM Infrastruktur GmbH, um Kabelleitungen der E.ON Netz GmbH und der E.ON Bayern AG, um im Bereich des Brückenbauwerks 26/2 (Kreuzung A 99 mit St 2053) verlaufende Abwasserdruckrohrleitungen und Nachrichtenkabel der E.ON Wasserkraft GmbH und Leitungen der T-Com PTI 25 München entsprechend ergänzt.

Des Weiteren hat der Vorhabensträger in der 1. Tektur vom 10.10.2012 zum Schutz der Bestandsleitungen des Klärwerks I und Klärwerks II der Münchner Stadtentwässerung auf das ursprünglich vorgesehene Absetzbecken VA1 verzichtet und stattdessen die Entwässerungsanlagen 1 und 2 zu einer zusammengefasst.

Der Abfallwirtschaftsbetrieb München wies auf die für ihn erhebliche Bedeutung der Fl. Nr. 466, Gemarkung Freimann, für den Ausbau des Entsorgungsparks Freimann (ESP) zu einem Abfallverwertungszentrum im Rahmen der Erweiterungsmaßnahmen der Trockenfermentationsanlage (Erdenlager) hin. Von der Fläche sollen während der Baumaßnahme ca. 828 m² (0,32 % der Gesamtfläche) vorübergehend beansprucht werden. Die Fläche sei insbesondere als Reservefläche erforderlich, um bei Bedarf Hausmüll in Ballen zu lagern. Diesbezüglich fand am 21.08.2012 ein Gespräch zwischen dem Vorhabensträger bei der Landeshauptstadt München unter Beteiligung der betroffenen Stellen statt. Im Ergebnis wurde festgehalten, dass die geplante, flächenmäßig geringe vorübergehende Inanspruchnahme des gegenständlichen Grundstücks zu keinerlei Konflikten führt und dieser daher zugestimmt werden kann. Bzgl. der hiermit im Zusammenhang stehenden Bauwerkserneuerungen an der B 11 wurde jedoch gefordert, dass die Zufahrt zur Deponie auch während der Bauzeit uneingeschränkt mit Ausnahme kurzzeitiger Sperrungen der Deponiezufahrt nach vorheriger Abstimmung mit den betroffenen Nutzern (Abfallwirtschaftsbetrieb München, MSE) zur Verfügung steht. Der Vorhabensträger hat dieser Forderung zugestimmt.

Die Nebenbestimmungen unter A.3.1 und A.3.17 dieses Beschlusses stellen zudem sicher, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb des betroffenen Leitungsbestandes und des Kanals der E.ON Wasserkraft GmbH grundsätzlich gewährleistet wird. Kurzfristige Einschränkungen am Kanal können jedoch im Zuge der Bauarbeiten durch den Vorhabensträger nicht gänzlich ausgeschlossen werden (z. B. beim Einheben von Schalungsträgern oder Fertigteilen). Der Vorhabensträger hat insofern im Verfahren eine intensive Abstimmung mit der E.ON Wasserkraft GmbH zugesichert, um sicherzustellen, dass deren Belange möglichst wenig berührt werden. Die temporäre Inanspruchnahme verschiedener Grundstücke der E.ON Wasserkraft GmbH Fl. Nrn. 828/18, 828/20, 843/10, jeweils Gemarkung Ismaning, und Fl. Nrn. 824/1, 824/2, 824/5, 824/6, 593/3, 593/5 und 593/8, jeweils Gemarkung Unterföhring sind für das Bauvorhaben während der Bauzeit erforderlich und nicht weiter minimierbar. Die in diesem Zusammenhang zu regelnden Fragen der Entschädigung sind dagegen nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Sie sind außerhalb dieses Verfahrens gesondert zu regeln. Auf die Ausführungen unter C.3.4.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Die GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH hat sich gegen die beabsichtigte Verlegung eines Stahlrohrdukters, welcher die A 99 westlich der

Brücke M3 quert, wegen des damit verbundenen großen Aufwandes und hoher Kosten ausgesprochen. Der Vorhabensträger hat dazu ausgeführt, dass die gegenständliche Kabelschutzrohrtrasse (BW-Verz. lfd. Nr. 5.3, Unterlage 7.2 T) nicht im Rahmen des hier zu regelnden Bauvorhabens angepasst werden muss. Allerdings war im Zusammenhang mit der Verlegung der Anschlussstelle der A 99 Aschheim/Ismaning von der B 471 zur Kreisstraße M 3 eine Verlängerung der Kabelquerung erforderlich. Diese Anpassung ist jedoch bereits im Planfeststellungsbeschluss vom 23.06.2010, Az. 32-4354.1 A99-016, für die Verlegung der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning bestandskräftig geregelt worden.

Die Bedenken hinsichtlich einer im Ausbaubereich befindlichen Wasser-Versorgungsleitung (VL) des Gemeinsamen Kommunalunternehmens VE München-Ost durch die geplante Versickeranlage (VA12) halten wir für unbegründet. Bei der Versickeranlage 12 handelt es sich um eine Sickerfläche, deren Sohle nicht bzw. nur geringfügig unter Gelände liegt. Insofern ist die Leitung nicht gefährdet. Der Vorhabensträger hat aber im Rahmen der 1. Tektur vom 10.10.2012 die gegenständliche Versickeranlage innerhalb der bisherigen Grunderwerbsgrenzen von der Wasser-Versorgungsleitung abgerückt. Der erforderliche Schutzstreifen wird nun freigehalten. Bauzeitliche Schutzmaßnahmen sind weiterhin vorgesehen. Im Rahmen der Bauausführung wird das Versorgungsunternehmen durch den Vorhabensträger eingebunden.

Forderungen mit zivilrechtlichem, insbesondere haftungsrechtlichem Inhalt sind mit den gesetzlichen Haftungsbestimmungen bereits ausreichend geregelt und nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Erforderliche Anpassungen im Zuge der Verlegung der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning sind ebenfalls nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Die diesbezüglichen Regelungen wurden bereits im Planfeststellungsbeschluss vom 23.06.2010, Az. 32-4354.1 A99-016, für die Verlegung der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning abschließend behandelt.

4.4 Private Einwendungen

4.4.1 Allgemeine Bemerkungen

4.4.1.1 Flächenverlust

Für das Bauvorhaben werden rund 3.595 m² Fläche aus Privateigentum dauerhaft benötigt.

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

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

4.4.1.2 Beantragte Entscheidungen/Schutzaufgaben

Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG sieht Auflagen zum Wohle der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer vor. Eine Entschädigung nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG setzt einen Anspruch nach Satz 2 voraus (Surrogatprinzip), bildet also keine eigenständige Anspruchsgrundlage und normiert

keine allgemeine Billigkeitsentschädigung (BVerwG, NJW 1997, 142). Die Festsetzung von Schutzauflagen ist eine gebundene Entscheidung, d. h. eine Auflage ist anzuordnen, wenn die rechtlichen Voraussetzungen gegeben sind und sie darf nicht angeordnet werden, wenn diese fehlen.

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

Lärmschutzauflagen sind unter A.3.4 dieses Beschlusses behandelt.

4.4.1.2.3 Umwege

Es entstehen keine Umwege. Das Wegenetz wird nahezu nicht berührt.

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

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

4.4.1.2.4 Nachteile durch Bepflanzung

Der Vorhabensträger hat nach A.3.4.5 dieses Beschlusses bei Bepflanzungsmaßnahmen auf angrenzende Grundstücke Rücksicht auf die nachbarlichen Interessen zu nehmen. Durch die Regelung ist sichergestellt, dass es zu keinen Nachteilen bei der Bepflanzung kommen wird, die gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG billigerweise nicht mehr zumutbar sein könnten.

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

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

4.4.2 Einzelne Einwender

Wir weisen darauf hin, dass aus Datenschutzgründen die Einwender in diesem Planfeststellungsbeschluss mit Nummern angegeben werden. Der Landeshauptstadt München, der Gemeinde Unterföhring, der Gemeinde Ismaning

und der Gemeinde Aschheim, wo der Planfeststellungsbeschluss und die Planunterlagen öffentlich ausliegen werden, wird eine Entschlüsselungsliste zur Verfügung gestellt. Nach Namensnennung werden durch Bedienstete der Kommunen Einsicht nehmenden Einwendern und Betroffenen die zugehörigen Nummern mitgeteilt.

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

4.4.2.1 Einwender Nr. 1000

Der Einwender wendete sich gegen durch das Bauvorhaben ausgelöste Verkehrsimmissionen. Er kritisierte die im Rahmen der lärmtechnischen Untersuchung vorgenommene Einstufung seines als reines Wohngebäude benutzten Anwesens im Bereich Unterföhring als Gewerbegebiet, welches sich in rund 80 - 100 m Abstand von der A 99 befindet. Auch wenn es sich bei der Fläche um Wohnbebauung im Außenbereich handele, müsste die Nutzungsart als Wohngebiet, zumindest als "Kern-, Dorf-, Mischgebiete eingestuft werden. Ferner führten die fehlende Schallschutzwand und der Verzicht auf einen lärmmindernden Fahrbahnbelag auf der Isarbrücke, eine neue Nothaltebucht mit dadurch resultierenden Beschleunigungsvorgängen sowie eine drastische Steigerung des Verkehrsaufkommens, speziell zu Zeiten der Spitzenauslastung, zu unzumutbaren Lärmsituationen für die Anwohner. Der Einwender beantragte daher weitere Lärmschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwände mit einer Höhe von mindestens 6,0 m südlich der A 99 im Bereich von Unterföhring, einen lärmmindernden Fahrbahnbelag auf der Isarbrücke und einen zusätzlichen Lärmschutzwall, passive Lärmschutzmaßnahmen und eine Geschwindigkeitsbeschränkung im Bereich von Unterföhring (Tempolimit von 22 - 6 Uhr) mit maximaler Geschwindigkeit 80 - 100 km/h vergleichbar mit Regelungen auf der A 8 und A 9. Zudem befindet sich in ca. 200 - 300 m Entfernung zur A 99 südlich des Isarkanals eine Wohnsiedlung mit Kinderkrippe, welche verstärkte Lärmschutzanforderungen beanspruche.

Die Forderungen auf zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen werden abgelehnt. Die Lärmimmissionen wurden für das Wohngebäude als IO-Nr. BO18 überprüft. Die vom Bayerischen Landesamt für Umwelt nach Überprüfung für korrekt befundene Lärmberechnung hat am Anwesen mit den vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen einen maximalen Tagwert von 59 dB(A) (EG) und einen maximalen Nachtwert von 54 dB(A) (OG1) ergeben. Der Vorhabensträger hat bei der Lärmberechnung das betreffende Gebiet angesichts der überwiegenden Nutzung für Versorgungszwecke (Elektrische Anlagen und zugehörige Gebäude für Betriebs- und Wartungszwecke) in die Schutzkategorie „Gewerbegebiet“ mit Grenzwerten von von 69 dB(A) bei Tag und 59 dB(A) bei Nacht nach der 16. BImSchV eingeordnet. Selbst wenn man aber unterstellen würde, dass die Einstufung der Schutzgebietskategorie „Gewerbegebiet“ aufgrund der tatsächlichen Wohnsituation unzutreffend wäre, könnte man das betroffene Anwesen entsprechend den Vorgaben der 16. BImSchV bestenfalls in die Schutzkategorie für Kern-, Dorf- und Mischgebiete einordnen. Auch die dann gültigen niedrigeren Grenzwerte von 64 dB(A) bei Tag und 54 dB(A) bei Nacht werden dann noch eingehalten.

Hinsichtlich der Kinderkrippe zeigen die Ergebnisse der Lärmberechnung zudem, dass am näher zur Autobahn gelegenen Anwesen IO-Nr. B011 am Tag maximal 56 dB(A) erreicht werden. Auf Grund der ausschließlichen Tagnutzung besteht lediglich ein Anspruch auf die Einhaltung des Taggrenzwerts, welcher unter Zugrundelegung der Schutzkategorie 1 gem. der 16. BImSchV bestenfalls 57 dB(A) beträgt. Somit ist auch ein ausreichender Schutz der Kinderkrippe durch die Planung sichergestellt. Deshalb besteht kein Anspruch auf Lärmschutz in Form von weiteren Lärmschutzmaßnahmen. Bezüglich der Lärmsituation wird auf die Ausführungen

unter C.3.3.4.1 dieses Beschlusses verwiesen. Details sind in den Unterlagen 11.1 und 11.4 enthalten.

4.4.2.2 Einwender Nr. 1001

Der Einwender wendete sich gegen durch das Bauvorhaben ausgelöste Verkehrsimmissionen und beantragte die Errichtung von Lärmschutzwänden oder den Einbau eines sogenannten „Flüsterasphalts“.

Die Forderung wird abgelehnt. Die Lärmimmissionen wurden für das Anwesen überprüft. Das gegenständliche Anwesen liegt am südlichen Ortsrand der Gemeinde Ismaning. Die Entfernung zur Autobahn beträgt ca. 1.300 m. Die vorgenommene Lärmberechnung hat im Prognosefall in allen Geschossen an der südlichen Gebäudefassade mit den vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen einen maximalen Tagwert von 47,7 dB(A) und einen maximalen Nachtwert von 42,2 dB(A) ergeben. Die dem Anwesen vorgelagerten zwei Baureihen mit Reihenhäusern wurden dabei nicht als Abschirmung berücksichtigt. Die berechneten Beurteilungspegel liegen daher auf der sicheren Seite. Die maßgebenden Grenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete von 59 dB(A) am Tag bzw. 49 dB(A) in der Nacht werden dabei zukünftig im Prognosefall deutlich unterschritten. Durch die im Zuge des 8-streifigen Ausbaus geplanten Schallschutzmaßnahmen verringert sich die Verkehrslärmbelastung zukünftig um bis zu 2,3 dB(A). Weitergehende Lärmschutzmaßnahmen sind für das betroffene Anwesen daher nicht geboten. Das Lärmschutzkonzept des Vorhabensträgers sieht den nahezu durchgängigen Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags vor. So werden die Lärmimmissionen auch in Bereichen ohne zusätzliche Lärmschutzanlagen trotz der prognostizierten Verkehrszunahme erheblich vermindert. Bezüglich der Lärmsituation wird auf die Ausführungen unter C.3.4.1 dieses Beschlusses verwiesen. Details sind in den Unterlagen 11.1 und 11.2 enthalten.

4.4.2.3 Einwender Nr. 1002

Der Einwender wendete sich gegen durch das Bauvorhaben ausgelöste Verkehrsimmissionen. Er kritisierte die im Rahmen der lärmtechnischen Untersuchung vorgenommene Einstufung seiner als reine Wohngebäude benutzten Anwesen im Bereich Unterföhring als Gewerbegebiet. Ferner führten die fehlende Schallschutzwand und der Verzicht auf einen lärmindernden Fahrbahnbelag auf der Isarbrücke, eine neue Nothaltebucht mit dadurch resultierenden Beschleunigungsvorgängen sowie eine drastische Steigerung des Verkehrsaufkommens, speziell zu Zeiten der Spitzenauslastung, zu unzumutbaren Lärmsituationen für die Anwohner. Der Einwender beantragte daher weitere Lärmschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwände mit einer Höhe von mindestens 6,0 m südlich der BAB A 99 im Bereich von Unterföhring, einen lärmindernden Fahrbahnbelag auf der Isarbrücke und einen zusätzlichen Lärmschutzwall, passive Lärmschutzmaßnahmen und eine Geschwindigkeitsbeschränkung im Bereich von Unterföhring (Tempolimit von 22 - 6 Uhr) vergleichbar mit Regelungen auf der A 8 und A 9.

Die Forderungen auf zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen werden abgelehnt. Die Lärmimmissionen wurden für die betroffenen Gebäude IO-Nrn. BO17, BO18 und BO 19 überprüft. Die vom Bayerischen Landesamt für Umwelt nach Überprüfung für korrekt befundene Lärmberechnung hat am Anwesen am IO-Nr. BO17 mit den vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen einen maximalen Tagwert von 59,1 dB(A) (NOG2) und einen maximalen Nachtwert von 53,5 dB(A) (NOG2), am IO-Nr. BO 18 einen maximalen Tagwert von 58,7 dB(A) (EG) und einen maximalen Nachtwert von 53,1 dB(A) (NOG1) und am IO-Nr. BO19 einen maximalen Tagwert von 57,3 dB(A) (NEG) und einen maximalen Nachtwert von 51,8 dB(A) (EG) ergeben. Der Vorhabensträger hat bei der Lärmberechnung das betreffende Gebiet angesichts der überwiegenden Nutzung für Versorgungszwecke (Elektrische Anlagen und zugehörige Gebäude für Betriebs- und Wartungszwecke) in die Schutzkategorie

„Gewerbegebiet“ mit Grenzwerten von von 69 dB(A) bei Tag und 59 dB(A) bei Nacht nach der 16. BImSchV eingeordnet. Selbst wenn man aber unterstellen würde, dass die Einstufung der Schutzgebietskategorie „Gewerbegebiet“ aufgrund der tatsächlichen Wohnsituation unzutreffend wäre, könnte man das betroffene Anwesen entsprechend den Vorgaben der 16. BImSchV bestenfalls in die Schutzkategorie für Kern-, Dorf- und Mischgebiete einordnen. Sowohl für den Planfall mit 8-streifigem Ausbau, als auch den Planfall mit Standstreifenfreischaltung berechnen sich an keinem der Gebäude Schallimmissionen, die maßgebenden Grenzwerte für Mischgebiete von 64 dB(A) bei Tag und 54 dB(A) bei Nacht überschreiten würden.

Auch die dann gültigen niedrigeren Grenzwerte werden aber noch eingehalten. Die Anordnung weitergehender Lärmschutzanlagen ist daher nicht geboten. Bezüglich der Lärmsituation wird auf die Ausführungen unter C.3.4.1 dieses Beschlusses verwiesen. Details sind in den Unterlagen 11.1 und 11.2 enthalten.

4.4.2.4 Einwender Nr. 1003

Der Einwender wendete sich gegen durch das Bauvorhaben ausgelöste Verkehrsimmissionen. Er kritisierte die im Rahmen der lärmtechnischen Untersuchung vorgenommene Einstufung seiner als reines Wohngebäude benutzten Anwesens im Bereich Unterföhring als Gewerbegebiet. Ferner führten die fehlende Schallschutzwand und der Verzicht auf einen lärmmindernden Fahrbelag auf der Isarbrücke, eine neue Nothaltebucht mit dadurch resultierenden Beschleunigungsvorgängen sowie eine drastische Steigerung des Verkehrsaufkommens, speziell zu Zeiten der Spitzenauslastung, zu unzumutbaren Lärmsituationen für die Anwohner. Der Einwender beantragte daher weitere Lärmschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwände mit einer Höhe von mindestens 6,0 m südlich der BAB 99 im Bereich von Unterföhring, einen lärmmindernden Fahrbelag auf der Isarbrücke und einen zusätzlichen Lärmschuttwall, passive Lärmschutzmaßnahmen und eine Geschwindigkeitsbeschränkung im Bereich von Unterföhring (Tempolimit von 22 - 6 Uhr) vergleichbar mit Regelungen auf der A 8 und A 9.

Die Forderungen auf zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen werden abgelehnt. Die Lärmimmissionen wurden für das Anwesen IO-Nr. BO17 überprüft. Die vom Bayerischen Landesamt für Umwelt nach Überprüfung für korrekt befundene Lärmberechnung hat am Anwesen mit den vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen einen maximalen Tagwert von 59,1 dB(A) (NOG2) und einen maximalen Nachtwert von 53,5 dB(A) (NOG2) ergeben. Der Vorhabensträger hat bei der Lärmberechnung das betreffende Gebiet angesichts der überwiegenden Nutzung für Versorgungszwecke (Elektrische Anlagen und zugehörige Gebäude für Betriebs- und Wartungszwecke) in die Schutzkategorie „Gewerbegebiet“ mit Grenzwerten von von 69 dB(A) bei Tag und 59 dB(A) bei Nacht nach der 16. BImSchV eingeordnet. Selbst wenn man aber unterstellen würde, dass die Einstufung der Schutzgebietskategorie „Gewerbegebiet“ unzutreffen wäre, könnte man das betroffene Anwesen entsprechend den Vorgaben der 16. BImSchV bestenfalls in die Schutzkategorie für Kern-, Dorf- und Mischgebiete einordnen. Sowohl für den Planfall mit 8-streifigem Ausbau, als auch den Planfall mit Standstreifenfreischaltung berechnen sich an keinem der Gebäude Schallimmissionen, die maßgebenden Grenzwerte für Mischgebiete von 64 dB(A) bei Tag und 54 dB(A) bei Nacht überschreiten würden. Die Anordnung weitergehender Lärmschutzanlagen ist nicht geboten. Bezüglich der Lärmsituation wird auf die Ausführungen unter C.3.4.1 dieses Beschlusses verwiesen. Details sind in den Unterlagen 11.1 und 11.2 enthalten.

4.4.2.5 Einwender Nr. 1004

Der Einwender wendete sich gegen durch das Bauvorhaben ausgelöste Verkehrsimmissionen für die Anwesen IO Nr. AO15 und IO Nr. AO16 im Bereich

Auensiedlung. Die vom Vorhabensträger vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen seien ungenügend. Die Lärmschutzwand an der Südseite der A 99 sei über den Schwabinger Bach hinaus, mindestens jedoch bis zum Punkt 1.500 m wegen der auf der zusätzlichen Einfädelspur stattfindenden und mehr Lärm verursachenden Beschleunigungsvorgänge zu verlängern. Zusätzlich sei ein passiver Lärmschutz erforderlich. Es werde eine Lärmmessung verlangt.

Die Forderungen werden abgelehnt. Die Lärmimmissionen wurden für die Anwesen IO-Nr. AO15 und IO-Nr. AO16 überprüft. Die gesetzlichen Voraussetzungen für die Durchführung von Lärmvorsorgemaßnahmen durch den Vorhabensträger wegen einer wesentlichen Änderung nach § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV sind gegeben. Durch die vom Vorhabensträger vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden die gesetzlichen Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts an den betroffenen Anwesen IO-Nr. BO15 bei maximal 54 dB(A) tags und dB(A) 48 nachts (EG) und am Anwesen IO-Nr. BO16 bei maximal 54 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts (EG) eingehalten.

Die Auswirkungen einer Verlängerung der Wand in Richtung Osten als zusätzliche aktive Lärmschutzmaßnahme wurde im Rahmen der möglichen Lärmschutzvarianten von uns überprüft. Die Ergebnisse der Lärmschutzvariantenuntersuchung zeigen, dass der hieraus entstehende Nutzen mangels wahrnehmbarer Wirkung in keinem Verhältnis zu den dadurch verursachten Kosten steht. Es ist daher sachgerecht, wenn der Vorhabensträger von einer Verlängerung der Wand abgesehen hat. An den Anwesen werden zudem die maßgebenden Lärmgrenzwerte für Wohngebiete eingehalten, so dass wir dem Vorhabensträger auch keine zusätzlichen passiven Lärmschutzmaßnahmen auferlegen können. Bezüglich der Lärmsituation wird auf die Ausführungen unter C.3.4.1 dieses Beschlusses verwiesen. Details sind in den Unterlagen 11.1 und 11.2 enthalten.

4.4.2.6 Einwender Nr. 1005

Der Einwender hat gefordert, statt des vorliegenden Bauvorhabens zuerst den Weiterbau des Autobahnringes A 99 um die Landeshauptstadt München in den Bundesverkehrswegeplan aufzunehmen und dann schnellstmöglich zu realisieren. Die vorgesehene Baumaßnahme bringe keine Entlastung. Die Mehrfachbelastung durch den Verkehr auf der bestehenden A 99 von der A 96 (Lindau) zur A 8 West (Stuttgart), zur A 9 (Nürnberg) und zur A 8 Ost (Salzburg) insbesondere zu Urlaubszeiten, Messebesuchern und dem üblichen Personen- und Schwerlastverkehr sei auf Dauer nicht tragbar. Die Umwelt werde durch Umwege, erhöhten Treibstoffverbrauch sowie Immissionen zusätzlich belastet. Die abwechselnde Verengung und Erweiterung von Straßen führe zu unangepasstem Fahrverhalten und fördere das Risiko bedrängt zu werden, mehr als eine konstante Straßenführung.

Dieser Forderung können wir nicht nachkommen, da die Aufnahme neuer Projekte der Weiterbau des Autobahnringes A 99 um München („Südring“) in den Bundesverkehrswegeplan nicht zum Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungs-beschlusses gehört. Der vorliegende 8-streifige Ausbau der A 99 ist im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen im Vordringlichen Bedarf enthalten. Der Bedarf ist daher unabhängig von anderen wünschenswerten Netzergänzungen gesetzlich festgestellt. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung des Bauvorhabens unter C.4.2 dieses Beschlusses wird verwiesen. Zudem trägt das hier planfestgestellte Bauvorhaben durch die damit verbundene Kapazitätserhöhung dazu bei, Stauungen zu vermeiden und somit Reisezeiten zu verkürzen und die Umweltbelastungen zu verringern. Das Bauvorhaben dient dadurch auch der Erhöhung der Verkehrs-sicherheit und wird nach dem Stand der Technik ausgeführt.

4.5 Gesamtergebnis

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und pri-

vaten Belange lässt sich feststellen, dass der 8-streifige Ausbau der Bundesautobahn A 99 Ost Autobahnring München im Bauabschnitt I zwischen dem AK München-Nord bis zur AS Aschheim-Ismaning 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.

4.6 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

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

Das vom Vorhabensträger mit den Planfeststellungsunterlagen vorgelegte Umstufungskonzept im Zuge des Bauvorhabens wird gem. § 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG in diesem Planfeststellungsbeschluss geregelt, so dass die Statusverfügungen mit der Verkehrsfreigabe (bzw. Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck) wirksam werden.

Die Einziehung, die Umstufung und die Widmung sonstiger öffentliche Straßen folgen aus Art. 6 Abs. 6, Art. 7 Abs. 5, 8 Abs. 5 BayStrWG, soweit nicht Art. 6 Abs. 8 und Abs. 5 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG eingreifen.

5. Sofortige Vollziehbarkeit

Für den 8-streifigen Ausbau der BAB A 99 zwischen dem AK München-Nord und der AS Haar ist nach dem geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004 (BGBl I. 2004 S. 2574 - Beilage zum FStrAbG in der Fassung vom 4. Oktober als Faltblatt) vordringlicher Bedarf festgestellt. Eine Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat deshalb gemäß § 17e Abs. 2 FStrG keine aufschiebende Wirkung.

6. 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 Satz 1 Nr.1 des KG befreit.

Rechtsbehelfsbelehrung

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

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

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

Vor dem Bundesverwaltungsgericht muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen

Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedsstaats der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaats des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, als Bevollmächtigten vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht eingeleitet wird. Als Bevollmächtigte zugelassen sind dort auch berufsständische Vereinigungen der Landwirtschaft für ihre Mitglieder. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von Ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich auch durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von Ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

Hinweis:

Die Erhebung der Rechtsbehelfe durch E-Mail ist nicht zulässig.

Hinweis zur Auslegung des Plans

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

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

München, 14.01.2013

Deindl
Oberregierungsrat