

Aktenzeichen: ROB-32-4354.1-2-1



Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

BAB A 8 München - Rosenheim

Ausbau der bewirtschafteten Rastanlage Holzkirchen Süd

bei km 23,6

A8_1000_8,329

München, 25.06.2014

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	2
Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen	4
A Entscheidung	5
1. Feststellung des Plans.....	5
2. Festgestellte Planunterlagen.....	5
3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen	6
3.1 Unterrichtungspflichten und Auflagen zu Leitungen	6
3.2 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz	7
3.3 Lärmschutz.....	8
3.4 Landwirtschaft	9
3.5 Sonstige Nebenbestimmungen	9
4. Wasserrechtliche Erlaubnisse.....	11
4.1 Gegenstand/Zweck	11
4.2 Plan	11
4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen	11
5. Straßenrechtliche Verfügungen	12
5.1 FStrG	12
5.2 BayStrWG	12
6. Entscheidungen über Einwendungen.....	12
7. Kostenentscheidung	13
B Sachverhalt	14
1. Beschreibung des Vorhabens	14
2. Vorgängige Planungsstufen	15
3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens.....	15
C Entscheidungsgründe	18
1. Verfahrensrechtliche Bewertung.....	18
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen)	18
1.2 Verfahrensrecht	18
1.3 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen	19
2. Umweltverträglichkeitsprüfung.....	20
2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG).....	20
2.2 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG).....	30
3. Materiell-rechtliche Würdigung	31
3.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)	31
3.2 Planrechtfertigung	31
3.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	34
3.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung.....	34
3.3.2 Planungsvarianten	34
3.3.3 Ausbaustandard	42
3.3.4 Immissionsschutz / Bodenschutz.....	44
3.3.5 Naturschutz- und Landschaftspflege	50
3.3.6 Gewässerschutz/Wasserrechtliche Erlaubnis	57
3.3.7 Landwirtschaft.....	58
3.3.8 Träger von Versorgungsleitungen	59
3.3.9 Autobahn Tank und Rast GmbH.....	59
3.3.10 Sonstige öffentliche Belange	60

3.6	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	61
4.	Kostenentscheidung	61

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBI	Allgemeines Ministerialamtsblatt
B.....	Bundesstraße
BAB.....	Bundesautobahn
BauGB.....	Baugesetzbuch
BayBodSchG.....	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG.....	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBl	Bayerische Verwaltungsblätter
BayVGH.....	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG.....	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG.....	Bayerisches Waldgesetz
BayWG.....	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV.....	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BGB.....	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI.....	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG.....	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	Verkehrslärmschutzverordnung
24. BImSchV	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
39. BImSchV	Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen
BMVI	Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur
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
GVS.....	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
MABI.....	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
MLuS.....	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
PlafeR	Planfeststellungsrichtlinien
RE	Richtlinien für Entwurfsgestaltung
RLS-90.....	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
ROG.....	Raumordnungsgesetz
St.....	Staatsstraße
StVO.....	Straßenverkehrsordnung
TKG.....	Telekommunikationsgesetz
UPR.....	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPG.....	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Verwaltungsvorschriften vom 18.09.1995 zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
V-RL	Vogelschutz-Richtlinie
VwGO.....	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz

Aktenzeichen: ROB-32-4354.1-2-1

**Vollzug des FStrG;
A 8 München - Rosenheim
Ausbau der bewirtschafteten Rastanlage Holzkirchen Süd
bei km 23,6
A8_1000_8,329
Planfeststellung nach §§ 17, 17a FStrG**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den Ausbau der bewirtschafteten Rastanlage Holzkirchen Süd bei km 23,6, Station A8_100_8,329 der BAB A 8 Ost wird mit den aus Ziffern 3 und 6 dieses Beschlusses sowie aus den Roteintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

2. Festgestellte Planunterlagen

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

Unterlage Nr.	Blatt	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1		Erläuterungsbericht	-
2	1	Übersichtskarte	1: 25.000
3	1	Übersichtslageplan	1 : 5.000
6	1	Regelquerschnitt RQ 1, 0+210	1 : 100
6	2	Regelquerschnitt RQ 2, 0+250	1 : 100
7.1	1	Lageplan	1 : 1.000
7.2		Bauwerksverzeichnis	-
8	1	Höhenplan, Achse A1	1 : 1.000/100
11.1		Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen	-
11.2	1	Luftbildplan zur Lärmberechnung	1 : 5.000
12.1		Landschaftspflegerischer Begleitplan, Textteil	-
12.2-12.3		Legende zum LBP	-

Unterlage Nr.	Blatt	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
12.2	1	Landschaftspflegerischer Bestands- u. Konfliktplan	1 : 2.000
12.3	1	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan	1 : 1.000
12.3	2	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan (Maßnahme A1)	1 : 2.000
14.1	1	Grunderwerbsplan	1 : 1.000
14.2		Grunderwerbsverzeichnis	-
16		Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung	-

Die Planunterlagen wurden von der Autobahndirektion Südbayern aufgestellt und tragen das Datum vom 12.04.2013.

Daneben sind folgende Unterlagen den Planunterlagen nachrichtlich beigelegt:

Unterlage Nr.	Blatt	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
10	1	Systemskizze Absetzbecken	1 : 50
13		Wassertechnische Berechnungen	-

3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen

3.1 Unterrichtungspflichten und Auflagen zu Leitungen

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

3.1.1 Der Deutschen Telekom Technik GmbH für den Fall, dass Änderungen bzw. Neuverlegungen von Telekommunikationslinien erforderlich werden, mindestens 4 Monate vor Beginn der Arbeiten im Bereich der neuen oder zu ändernden Telekommunikationslinien.

Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen der vorhandenen Telekommunikationslinien vermieden werden und der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien aus betrieblichen Gründen, z. B. im Falle von Störungen, jederzeit möglich ist. Die Kabelschutzanweisung der Telekom ist zu beachten.

3.1.2 Der Bayernwerk AG, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Stromleitungen, der bestehenden Trafostation und dem Kabelverteilungsschrank KV 68170-4 mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

Der Schutzzonenbereich für Kabel beträgt bei Aufgrabungen je 0,5 m rechts und links zur Trassenachse. Über der Kabeltrasse dürfen keine Bäume oder tiefwurzelnden Sträucher angepflanzt werden. Bezüglich einer Bepflanzung mit Bäumen beträgt die Schutzzone nach DIN 18920 (Baumschutz) je 2,5 m.

Eine ungesicherte Kabeltrasse darf nicht mit schweren Fahrzeugen befahren werden. Im Bereich von Zufahrten müssen die Kabel ggf. vor Beginn der Straßenbauarbeiten mit einem Schutzrohr umhüllt werden. Das „Merkblatt zum Schutz unterirdischer Versorgungsleitungen“ der Bayernwerk AG ist zu beachten.

Der Kabelverteilungsschrank KV 68170-4, der sich auf Höhe BAB-km 23,380 am nördlichen Ende des geplanten öffentlichen Feld- und Waldwegs BWV, lfd. Nr. 1.3, befindet, ist bei der Ausführungsplanung zu berücksichtigen und – falls erforderlich - in Abstimmung mit der Bayernwerk AG zu ersetzen. Das gilt auch für das außerhalb der Planfeststellung nach Westen verlaufende Totkabel der Bayernwerk AG.

3.1.3 Dem Landratsamt Miesbach, untere Naturschutzbehörde, mindestens 14 Tage vor Beginn der Bauarbeiten.

3.1.4 Dem Landratsamt Miesbach, untere Wasserrechtsbehörde, und dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim; diesen ist auch die Bauvollendung anzuzeigen.

3.1.5 Der Gemeindewerke Holzkirchen GmbH, damit die Arbeiten an der betroffenen Wasserleitung und den Oberflurhydranten mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

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

3.2 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz

3.2.1 Dieser Planfeststellungsbeschluss enthält auch die nach Naturschutzrecht erforderlichen Ausnahmen und Befreiungen.

3.2.2 Das Zurückschneiden, auf den Stock Setzen und Roden von Gehölzbeständen, sowie die Beseitigung aller möglicherweise als Nistplatz geeigneten, Quartier oder Unterschlupf bietender Strukturen darf nur im Winterhalbjahr (vom 1. Oktober bis 28./29. Februar) erfolgen. Außerhalb dieser Zeit dürfen Rodungen und die Beseitigung der genannten Strukturen nur vorgenommen werden, wenn aufgrund naturschutzfachlicher Prüfung in Abstimmung mit der unteren 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. Großbäume mit möglichen Baumhöhlen und Spalten sind vor Beginn der Baumaßnahme auf Brutplätze höhlenbrütender Vogelarten oder Fledermausquartiere zu kontrollieren.

3.2.3 Die in den Planunterlagen 12.1 und 12.3 Blatt 2 dargestellten Ausgleichsmaßnahmen sollen spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme fertig gestellt sein. Unverzüglich nach Zugang des

Planfeststellungsbeschlusses ist dem Bayerischen Landesamt für Umwelt ein Verzeichnis in aufbereiteter Form für das Kompensationsverzeichnis als Teil des Ökoflächenkatasters gemäß Art. 9 BayNatSchG zu übermitteln.

3.2.4 Die für die Ausgleichsmaßnahme A1 vorgesehene Unterhaltungspflege (regelmäßige extensive Mahd) ist so lange durchzuführen, wie der Eingriff wirkt und sie zur Aufrechterhaltung des angestrebten Entwicklungsziels erforderlich sind. Nachträgliche Entscheidungen hierzu bleiben vorbehalten.

3.2.5 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.

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

3.2.7 Eine qualifizierte ökologische Baubegleitung ist sicherzustellen und dem Landratsamt Miesbach, untere Naturschutzbehörde, zu benennen.

3.3 Lärmschutz

3.3.1 Die Eigentümer des Anwesens Brunauerstraße 1 in Aberg (Immissionsort 16), haben grundsätzlich Anspruch auf Ersatz der notwendigen Aufwendungen für passive Lärmschutzmaßnahmen an der der Autobahn zugewandten Seite des Gebäudes. Bezüglich Art und Umfang der Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume gilt die 24. BImSchV. Schallschutzmaßnahmen im Sinne dieser Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden und in Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle. Schutzbedürftig sind die in Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage zu dieser Verordnung genannten Aufenthaltsräume.

3.3.2 Die Bestimmungen der AVV Baulärm müssen eingehalten werden.

3.3.3 Die eingesetzten Baumaschinen müssen (soweit einschlägig) den Anforderungen der Richtlinie 2000/14/EG Stufe II entsprechen.

3.3.4 Bauarbeiten, die während der Nachtzeit oder an Sonn- und Feiertagen durchgeführt werden müssen, sind auf ein baubetrieblich unabdingbares Mindestmaß zu beschränken.

- 3.3.5 Die baubedingte Staubbelastung ist durch geeignete Minderungsmaßnahmen (z. B. ausreichende Befeuchtung bei staubenden Arbeiten, Befeuchtung/Abdeckung von Kies- und Sandlagerungen etc.) soweit wie möglich zu reduzieren.
- 3.3.6 Der Umgang mit belastetem Material aus Rückbau und Aushub ist vorab mit dem Landratsamt Miesbach abzustimmen.
- 3.3.7 Sofern bei den Bauarbeiten erschütterungsrelevante Baumaßnahmen und – verfahren eingesetzt werden, sind die Anforderungen der DIN 4150, Teil 2 vom Juni 1999 (Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und der DIN 4150, Teil 3 vom Februar 1999 (Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf bauliche Anlagen) zu beachten.
- 3.4 Landwirtschaft
 - 3.4.1 Die Oberflächenentwässerung hat so zu erfolgen, dass die anliegenden Grundstücke nicht erheblich beeinträchtigt werden. Schäden, die durch unregelmäßigen Wasserabfluss von der planfestgestellten Anlage verursacht werden, sind vom Straßenbaulastträger zu beseitigen.
 - 3.4.2 Es ist sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit; notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten.
 - 3.4.3 Bei der Bepflanzung der Straßenflächen 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 Sonstige Nebenbestimmungen
 - 3.5.1 Bodendenkmäler

Die Bau ausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass gemäß Art. 8 Abs. 1 Denkmalschutzgesetz vor- und frühgeschichtliche Bodenfunde (z. B. Tonscherben, Knochen- und Metallfunde) der unteren Denkmalschutzbehörde zu melden sind. 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). Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrags der Aufwendungen) für möglicherweise erforderliche archäologische Sicherungsmaßnahmen sind ggf. in einer Vereinbarung zwischen dem Vorhabensträger und dem Bayerischen

Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Ergänzende Entscheidungen für den Fall, dass eine solche Vereinbarung nicht zustande kommt, bleiben vorbehalten.

3.5.2 Belange der Tank- und Rast GmbH

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

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

3.5.2.3 Während der Baumaßnahme sollen im Rahmen des baubetrieblich Möglichen ausreichend Stellplätze für alle Fahrzeugarten zur Verfügung stehen.

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

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

3.5.2.6 Sofern Änderungen an den Ver- und Entsorgungsleitungen der Tank- und Rast GmbH erforderlich werden, ist ihr ein Lageplan mit der Lage der neuen Leitungen zu übergeben. Bei neuen Abwasserleitungen ist ein Nachweis der Dichtheit erforderlich.

3.5.2.7 Sofern weitere Änderungen im Bereich der Servicebetriebe der Rastanlage oder an Ver- und Entsorgungsleitungen erforderlich werden, ist durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass die Nutzbarkeit der Servicebetriebe möglichst wenig beeinträchtigt wird.

3.5.2.8 Die Hebeanlage des Mischwasserkanals, der der Entsorgung der Tankstelle und Raststätte dient, ist in Absprache mit der Tank- und Rast GmbH einzufrieden.

3.5.2.9 Die zur Überwindung des Höhenunterschiedes auf dem Weg zum Raststättengebäude vorgesehenen Stufen sind durch eine Rampe zu ersetzen.

3.5.3 Betriebszufahrt

Sämtlichen zur Nutzung der Betriebszufahrt (BWV lfd. Nr. 1.4) berechtigten Organisationen (z. B. Betriebsdienst der Autobahndirektion Südbayern, Polizei, Rettungsdienste, Autobahn Tank und Rast GmbH, Betreiber der T+R-Anlage) ist das Öffnen des Tors (BWV lfd. Nr. 2.3) zu ermöglichen.

3.5.4 Zusagen

Der Vorhabensträger hat alle Zusagen einzuhalten, die er während des Planfeststellungsverfahrens gegenüber den Beteiligten oder der

Planfeststellungsbehörde schriftlich oder zu Protokoll abgegeben hat, soweit in diesem Planfeststellungsbeschluss keine abweichende Entscheidung getroffen wird.

4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

4.1 Gegenstand/Zweck

Dem Freistaat Bayern wird bis auf Widerruf die gehobene Erlaubnis zum Einleiten des gesammelten Niederschlagswassers von der Rastanlage Holzkirchen Süd und der an die Rastanlage angrenzenden Fahrbahn A der BAB A 8 über Mulden bzw. ein Versickerbecken in das Grundwasser erteilt.

4.2 Plan

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen (A 2) zugrunde.

4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen

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.

4.3.1 Der Vorhabensträger ist verpflichtet, dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim und dem Landratsamt Miesbach, untere Wasserrechtsbehörde, innerhalb von 3 Monaten nach Inbetriebnahme der Entwässerungsanlagen je eine Fertigung der Bestandspläne zu übergeben.

4.3.2 Relevante Änderungen der an die Entwässerungsanlagen angeschlossenen Fläche und der Belastung aus der Fläche sind unverzüglich dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim und dem Landratsamt Miesbach, untere Wasserrechtsbehörde, anzuzeigen.

4.3.3 Eine Versickerung über belastete Bodenflächen ist nicht zulässig.

4.3.4 Werden beim Bau der Versickerungsanlagen Verhältnisse angetroffen, die den Grundsätzen der Versickerung, insbesondere dem Schutz des Grundwassers entgegenstehen, darf die geplante Anlage nicht gebaut werden. In diesem Fall muss ein neuer Standort gewählt oder eine angepasste technische Lösung entwickelt werden. Dies ist unverzüglich dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim und dem Landratsamt Miesbach, untere Wasserrechtsbehörde, anzuzeigen. Darüber hinaus sind der Planfeststellungsbehörde die erforderlichen Unterlagen für ein Planänderungsverfahren vorzulegen.

4.3.5 Die Anlage ist regelmäßig gemäß ATV-DVWK Arbeitsblatt A 138, Tabelle 5, zu inspizieren unter Beachtung der entsprechenden Bemerkungen. Im Schadensfall mit wassergefährdenden Stoffen ist darüber hinaus das Wasserwirtschaftsamt

Rosenheim und das Landratsamt Miesbach, untere Wasserrechtsbehörde, einzuschalten.

- 4.3.6 Die fachgerechte Erstellung und Funktionsfähigkeit der Entwässerungsanlagen muss vor der Inbetriebnahme durch einen anerkannten privaten Sachverständigen in der Wasserwirtschaft überprüft und bestätigt werden, sofern die Bauabnahme nicht einem Beamten des höheren bautechnischen Verwaltungsdienstes übertragen wurde (Art. 61 Abs. 2 BayWG).

5. Straßenrechtliche Verfügungen

5.1 FStrG

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

Soweit nicht § 2 Abs. 6a FStrG gilt, werden von den im BWV lfd. Nr. 1.1 sowie im Lageplan 7.1T Blatt 1 dargestellten Verkehrsflächen der Tank- und Rastanlage Holzkirchen Süd (ohne Betriebszufahrt – BWV lfd. Nr. 1.4) die nach den Planunterlagen neu zu erstellenden Teile mit der Maßgabe gewidmet, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe wirksam wird, sofern die Widmungsvoraussetzungen zum Zeitpunkt der Verkehrsübergabe vorliegen.

5.2 BayStrWG

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

- die nach den Planunterlagen aufzulassenden Teile mit der Maßgabe eingezogen, dass die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird, 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 und 7.1 Blatt 1). Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

6. Entscheidungen über Einwendungen

Die im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Auflagen in diesem Beschluss, durch Planänderungen

und/oder Zusagen des Vorhabensträgers berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Anhörungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben.

7. Kostenentscheidung

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

Auslagen werden ebenfalls nicht erhoben.

B Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Das planfestgestellte Bauvorhaben umfasst den Ausbau der bisher mit 38 Stellplätzen für Lkw und Busse und 74 Stellplätzen für Pkw ausgestatteten bewirtschafteten Tank- und Rastanlage Holzkirchen Süd an der Richtungsfahrbahn München – Salzburg der BAB A 8 bei km 23,6. Auf der Tank- und Rastanlage sollen künftig 77 Stellplätze für Pkw, 6 Stellplätze für Pkw mit Anhänger, 8 Stellplätze für Busse, 61 Stellplätze für Lkw und ein Längsparkstreifen für Großraum- und Schwertransporte zur Verfügung stehen. Die bisher unmittelbar westlich der bestehenden Anlage verlaufende Betriebszufahrt wird verlegt und verläuft künftig auf einem neuen Wirtschaftsweg, der das vorhandene landwirtschaftliche Wegenetz verbindet. Die Zufahrt zur Rastanlage erfolgt über einen Abzweig von diesem Wirtschaftsweg, der mit einem Rolltor gesichert wird. Die Servicegebäude der Rastanlage bleiben unverändert bestehen.

Die Oberflächenentwässerung der Rastanlage erfolgt künftig zweigeteilt. Das Oberflächenwasser der Richtungsfahrbahn München-Rosenheim wird entlang der ausgebauten Rastanlage über das Bankett in eine begleitende Versickermulde eingeleitet, wo es über eine belebte Oberbodenschicht versickert. In den dort vorgesehenen Erdschwellen werden Überlaufschächte angelegt, über die das Oberflächenwasser bei größeren Regenereignissen in einen Entwässerungskanal unter der Mulde gelangt. Das Fahrbahnwasser, das aus dem südlich der Rastanlage gelegenen ca. 650 m langen Fahrbahnabschnitt gesammelt und derzeit in ein bestehendes Rückhalte- und Absetzbecken eingeleitet wird, wird künftig in einen neuen Kanalabschnitt umgeleitet. Zusammen mit dem überlaufenden Wasser aus der fahrbahnbegleitenden Mulde wird es in ein neu zu errichtendes geschlossenes Absetz- und Abscheidebecken geleitet. Von dort gelangt es in das südlich der Anlage liegende Versickerbecken. Die bestehende Rückhalteanlage wird infolge der Erweiterung der Rastanlage überbaut und deshalb zurückgebaut bzw. verfüllt. Für die Entwässerung der erweiterten Rastanlage wird ein neues Kanalsystem angelegt, die entbehrlichen vorhandenen Entwässerungseinrichtungen werden abgebrochen. Das Oberflächenwasser der befestigten Flächen der Rastanlage wird in ein weiteres neu zu errichtendes, unterirdisches Absetz- und Abscheidebecken geleitet und von dort in das Versickerbecken geleitet. Dieses wird im Zuge der Baumaßnahmen erweitert, die Sickerleistung wird durch Austausch des anstehenden Bodens gegen Filterkies verbessert. Das Oberflächenwasser der zur Autobahneinfahrt führenden Sammelfahrgasse wird breitflächig über das Bankett in eine begleitende Versickermulde geleitet, worin es über eine belebte Oberbodenschicht versickert.

Der Ausbau der Tank- und Rastanlage Holzkirchen Süd stellt nach der Planung der Autobahndirektion Südbayern ein Teilprojekt der sog. Kombinationslösung dar, die in einem zweiten Schritt den Neubau einer unbewirtschafteten Rastanlage bei Otterfing umfasst. Hierfür ist ein gesondertes Planfeststellungsverfahren vorgesehen.

2. Vorgängige Planungsstufen

Der Ausbau der Tank- und Rastanlage Holzkirchen Süd ist nicht Bestandteil des aktuellen Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen.

Wegen der Überlastung der bestehenden Tank- und Rastanlage hat die Autobahndirektion Südbayern ein Standortkonzept für die Erweiterung der Rastanlage entwickelt, dem das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS – heute: BMVI) im Juni 2007 zugestimmt hat. Aus dem Standortkonzept hat sie im Jahr 2009 einen Vorentwurf entwickelt, den das BMVBS mit Schreiben vom 10.06.2010 genehmigt hat. Der Vorentwurf umfasste eine Erhöhung der Stellplatzanzahl für Pkw von 74 auf 96 und für Lkw von 38 auf 181. Nach Protesten der Gemeinde Holzkirchen und des Landkreises Miesbach gegen den geplanten Umfang der Erweiterung der Rastanlage hat die Autobahndirektion Südbayern eine Standortuntersuchung durchgeführt um die Eignung anderer Standorte für die fehlenden Stellplätze zu prüfen. Nach Auswertung der Ergebnisse hat sie sich entschlossen, eine Kombinationslösung weiter zu verfolgen, die neben dem von diesem Planfeststellungsbeschluss umfassten Ausbau der Tank- und Rastanlage Holzkirchen Süd den Neubau eines reinen Lkw-Parkplatzes mit WC-Anlage bei Otterfing vorsieht.

3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 18.04.2013 beantragte die Autobahndirektion Südbayern, für den Ausbau der Tank- und Rastanlage Holzkirchen Süd das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 04.06.2013 bis 04.07.2013 beim Markt Holzkirchen nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan beim Markt Holzkirchen oder der Regierung von Oberbayern bis spätestens 18.07.2013 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind und dass Einwendungen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen, mit Ablauf dieser Frist ausgeschlossen sind. Zusätzlich konnten die Unterlagen über die Homepages der Regierung von Oberbayern und der Autobahndirektion Südbayern im Internet eingesehen werden, worauf ebenfalls in der ortsüblichen Bekanntmachung hingewiesen wurde.

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

- Markt Holzkirchen
- Landratsamt Miesbach
- Wasserwirtschaftsamt Rosenheim
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, Ebersberg
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, Fürstenfeldbruck
- Amt für Ländliche Entwicklung Oberbayern
- Vermessungsamt Rosenheim
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Bayerischer Bauernverband
- Autobahn Tank und Rast GmbH
- Polizeipräsidium Oberbayern Süd
- E.ON Bayern AG (heute: Bayernwerk AG)
- Kabeldeutschland GmbH
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Nokia Siemens Networks GmbH
- Gemeindewerke Holzkirchen GmbH

sowie den Sachgebieten 51, Naturschutz, und 50, technischer Umweltschutz, der Regierung von Oberbayern.

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich der Vorhabensträger anschließend.

Nach Auswertung der Rückäußerungen der Autobahndirektion Südbayern zu den eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen haben wir uns entschieden, auf die Durchführung eines Erörterungstermins zu verzichten. Diese Entscheidung haben wir den Trägern öffentlicher Belange und den privaten Einwendungsführern, bzw. ihrer anwaltschaftlichen Vertretung, mit Schreiben vom 13.12.2013 bekannt gegeben. Diesem Schreiben haben wir die jeweilige Rückäußerung der Autobahndirektion Südbayern beigelegt und Gelegenheit gegeben, hierzu bis zum 10.01.2014 ergänzend Stellung zu nehmen. Darauf hat sich ein privater Einwendungsführer erneut geäußert. Dem SG 50 der Regierung von Oberbayern haben wir von der Autobahndirektion Südbayern vorgelegte ergänzende Unterlagen

zur schalltechnischen Berechnung und zu den Luftschadstoffen übersandt. Es hat sich mit Schreiben vom 18.12.2013 abschließend zu dem Bauvorhaben geäußert.

C Entscheidungsgründe

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1. Verfahrensrechtliche Bewertung

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

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

Nach § 17 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Das gilt auch für die Änderung von Rastanlagen, da diese nach §§ 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG zu der jeweiligen Bundesautobahn gehören.

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

Die straßenrechtliche Planfeststellung macht also nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 WHG. Aufgrund von § 19 WHG kann die Regierung jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden. Gleiches gilt aufgrund von § 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG bzw. Art. 6 Abs. 6, Art. 7 Abs. 5, Art. 8 Abs. 5 BayStrWG für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bundesfernstraßengesetz sowie dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz.

1.2 Verfahrensrecht

Wir haben die in § 17a S. 1 Nr. 5 Satz 1 FStrG eingeräumte Möglichkeit genutzt und in diesem Verfahren auf die Durchführung eines Erörterungstermins verzichtet. Nach Auswertung der eingereichten Stellungnahmen und Einwendungen sowie der Rückmeldungen der Autobahndirektion Südbayern hierzu, sind wir zu dem Schluss gekommen, dass die Durchführung eines Erörterungstermins keine entscheidungserheblichen Tatsachen und Erkenntnisse erwarten ließ, die uns nicht aus den Verfahrensunterlagen und dem schriftlichen Anhörungsverfahren bereits bekannt waren. Wir haben diese Entscheidung den Trägern öffentlicher Belange und

den Einwendungsführern vorab bekannt gegeben. Daraufhin hat sich ein Einwendungsführer mit einem „Einspruch“ gegen den Verzicht auf einen Erörterungstermin gewandt. Zur Begründung bezog er sich auf die nach seiner Auffassung unzureichenden Lärmschutzmaßnahmen, die er bereits in dem Einwendungsschreiben gegen das Bauvorhaben kritisiert hatte. Die Entscheidung über die Notwendigkeit und die Auswahl von Lärmschutzmaßnahmen ist jedoch nach den einschlägigen Rechtsvorschriften (§§ 41 - 43 BImSchG i. V. m. 16. BImSchV) zu treffen. Sie kann anhand der vorliegenden Unterlagen unter Berücksichtigung der schriftlich vorgebrachten Einwendungen abschließend beurteilt werden; eine mündliche Erörterung dieser Fragestellung verspricht keine darüber hinaus relevanten Erkenntnisse. Die Träger öffentlicher Belange, die Leitungsträger und die anderen Einwendungsführer haben auf unser Schreiben vom 13.12.2013 entweder nicht reagiert oder jedenfalls keine Bedenken gegen das Unterbleiben eines Erörterungstermins erhoben. Wir haben uns daher aus verfahrensökonomischen Gründen gegen die Durchführung eines Erörterungstermins entschieden.

1.3 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen

Bei der Planfeststellung sind die vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltauswirkungen zu berücksichtigen.

Die Autobahndirektion Südbayern ist davon ausgegangen, dass für das geplante Bauvorhaben nach § 3b Abs. 1 UVPG eine obligatorische UVP-Pflicht besteht. Das trifft nicht zu, da hier keiner der Fälle der Anlage 1 zum UVPG, Ziff. 14.3 – 14.5 vorliegt. Die von der Autobahndirektion Südbayern zur Begründung der obligatorischen UVP-Pflicht herangezogene Ziff. 18.4 der Anlage 1 zum UVPG ist auf Parkplätze im bisherigen Außenbereich anzuwenden, für die ein Bebauungsplan aufgestellt werden soll. Bei Rastanlagen an Bundesfernstraßen handelt es sich jedoch um Bestandteile von Straßen, für die in Ziff. 14.3 – 14.5 der Anlage 1 zum UVPG die obligatorische UVP-Pflicht geregelt ist. Das Überschreiten des Größtenwertes von Ziff. 18.4 kann jedoch ein Indiz für das Vorliegen erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen darstellen, die im Rahmen einer Vorprüfung des Einzelfalles nach § 3e Abs. 1 Nr. 2 UVPG zu ermitteln und zu bewerten sind.

Die BAB A 8 ist eine Schnellstraße im Sinne der Begriffsbestimmung des Europäischen Übereinkommens über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs vom 15. November 1975 und unterliegt als solche einer obligatorischen UVP-Pflicht gemäß § 3b Abs. 1 Satz 1 UVPG in Verbindung mit Nr. 14.3 der Anlage 1 zum UVPG. Die Verkehrsanlagen der Tank- und Rastanlage Holzkirchen Süd sind nach § 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG Bestandteile der BAB A 8, so dass die geplanten Änderungen nach § 3 e Abs. 1 Nr. 2 UVPG zu überprüfen sind (Vorprüfung im Einzelfall). Nach

den in der Unterlage 16 des Plangehefts dargestellten Umweltauswirkungen, die durch den Ausbau der Tank- und Rastanlage Holzkirchen Süd verursacht werden, erscheint es zweifelhaft, ob die Durchführung einer UVP tatsächlich erforderlich ist. Das kann jedoch dahingestellt bleiben, weil die festgestellten Unterlagen, die zur allgemeinen Einsicht ausgelegt haben, sämtliche nach § 6 UVPG erforderlichen Unterlagen enthalten und eine UVP durchgeführt wird. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 17 a FStrG, Art. 73 BayVwVfG.

2. Umweltverträglichkeitsprüfung

2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)

2.1.1 Beschreibung des Vorhabens

Der Ausbau der bewirtschafteten Rastanlage Holzkirchen Süd ist unter B 1, sowie in den Unterlagen 1 und 7.1, Bl. 1 beschrieben und planerisch dargestellt. Darauf wird verwiesen. Der Ausbau führt zu einer Neuversiegelung von ca. 1,2 ha Boden, insgesamt umfasst die versiegelte Fläche der Tank- und Rastanlage nach dem Neubau rd. 2,6 ha. Die neue Parkplatzanlage umfasst eine Gesamtfläche von rd. 4,4 ha, davon entfallen auf die Parkplatzerweiterung ca. 1,5 ha und 0,4 ha auf Ausgleichsmaßnahmen. Zusätzlich werden rd. 0,5 ha vorübergehende Flächeninanspruchnahmen zur Bauausführung benötigt.

2.1.2 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens

Das Bauvorhaben liegt am südlichen Rand der Münchner Schotterebene im Naturraum „Holzkirchner Altmoränen- und Terrassenlandschaft. Ein großer Teil des Untersuchungsgebietes wird landwirtschaftlich als Ackerland und Intensiv-Grünland genutzt. Im nördlichen Teil reichen Misch- und Nadelwälder in das Untersuchungsgebiet hinein, die in das nördlich angrenzende Gebiet des Hofolding Forsts übergehen. Etwa 200 m nördlich der Rastanlage quert das Trockental des Teufelsgrabens das Untersuchungsgebiet und die Autobahn in Ost-West-Richtung. Dabei handelt es sich um eine ehemalige Schmelzwasserrinne, die heute eine wichtige Biotopvernetzungsachse für Feuchtgebietslebensräume und Trockenstandorte im Landkreis Miesbach darstellt. Sie ist als regionaler Entwicklungsschwerpunkt „Trockenachse Teufelsgraben – Mangfallknie“ ausgewiesen, weist aber im Untersuchungsgebiet keine relevanten Biotopstrukturen auf. Als einzige bedeutende Biotopstruktur ist im Untersuchungsgebiet das lokal bedeutsame „Heckengebiet Aberg“ (BK 8036-0008) nördlich von Föching anzusprechen. Dabei handelt es sich um Reste einer ehemals weiter verbreiteten Heckenlandschaft. Es besteht aus verschiedenen Heckenstrukturen, Feldgehölzen und Baumreihen in der landwirtschaftlichen Flur. Darüber hinaus ist ein kleines

Feldgehölz an der Straßenbrücke über die Autobahn als Biotop ausgewiesen (BK 8036-0009). Im Uferbereich des bestehenden Absetzbeckens der Rastanlage befinden sich schmale anthropogen beeinflusste Verlandungsbestände mit Weidengebüsch und Röhricht. Der südliche Teil des Absetzbeckens ist Lebensraum für die streng geschützte Zauneidechse. Außerdem nutzen Mäusebussard, Rotmilan und Turmfalke als Nahrungsgäste den Untersuchungsraum. Fließgewässer sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden. Das Untersuchungsgebiet wird von der BAB A 8 und der bestehenden Tank- und Rastanlage Holzkirchen Süd geprägt. An die bestehende Rastanlage grenzen im Westen Acker- und intensiv genutzte Grünlandflächen an. In einer Entfernung von rd. 300 – 600 m von der Autobahn befinden sich einige Einzelgehöfte des Weilers Mölgg-Aberg, der Weiler Aberg mit Wohngebäuden liegt in einer Entfernung von rd. 100 m östlich der Rastanlage Holzkirchen Süd auf der anderen Seite der Autobahn. Das nächstgelegene Wohngebiet des Ortsteils Föching der Marktgemeinde Holzkirchen liegt rd. 850 m südlich der Rastanlage.

2.1.3 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Umweltauswirkungen

Der Vorhabensträger hat in der Planung für den Ausbau der Tank- und Rastanlage Holzkirchen Süd folgende Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen vorgesehen:

- Der Ausbau der Rastanlage wurde gegenüber den ursprünglichen Planungen reduziert. Ein Teil der benötigten Lkw-Stellplätze soll auf einem gesonderten Lkw-Parkplatz bei Otterfing zur Verfügung gestellt werden, für den ein weiteres Planfeststellungsverfahren beantragt werden soll.
- Durch Überbauung des vorhandenen Absetzbeckens und Neubau eines unterirdischen Absetzbeckens, sowie die weitere Nutzung des bestehenden Versickerungsbeckens wurde die Planung so optimiert, dass möglichst wenig Flächen neu in Anspruch genommen werden müssen.
- Auch das Baufeld wird auf ein Minimum begrenzt. Angrenzende wertbestimmende Gehölzbestände, das Zauneidechsenhabitat auf der südlichen Böschung der Versickerungsanlage, das als Tabufläche ausgewiesen wird, und zu erhaltende Bäume auf der Parkplatzanlage werden durch geeignete Schutzmaßnahmen (insbesondere Bauzäune) vor Zerstörung, Beschädigung und Beeinträchtigung geschützt.
- Gehölzrodungen erfolgen zum Schutz der Brutvögel und anderer Gehölz bewohnender Arten außerhalb der Brutzeiten zwischen 1. Oktober und 28./29. Februar.

- Zum Schutz des Bodens vor Strukturschädigungen wird vor Beginn des Baustellenbetriebs eine schonende Gewinnung und ordnungsgemäße Lagerung des Mutterbodens durchgeführt. Dieser wird wieder als Oberboden verwendet.
- Das Entwässerungssystem der Rastanlage wird erneuert und verbessert; das Grundwasser wird dadurch soweit wie möglich vor Einträgen von Schmutz- und Schadstoffen aus dem Oberflächenwasser geschützt, das auf der Rastanlage und der angrenzenden Fahrbahn der Autobahn anfällt.
- Die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch die Erweiterung der Rastanlage wird durch die Gestaltungsmaßnahmen G1 – G7 so weit wie möglich minimiert.
- Zum Schutz der Lkw-Fahrer, die auf der Rastanlage übernachten, wird zwischen Autobahn und Rastanlage auf 260 m Länge eine 3 m hohe Lärmschutzwand errichtet.

2.1.4 Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen

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

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

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

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

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

Bei dem hier zu prüfenden Ausbau einer bewirtschafteten Tank- und Rastanlage ist zu berücksichtigen, dass sowohl die Rastanlage selbst, als auch die Autobahn mit ihren erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt bereits seit langem vorhanden sind.

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

2.1.4.1 Schutzgut Menschen

Folgende Projektwirkungen auf das Schutzgut Menschen sind zu prüfen:

- Beeinträchtigung durch Verkehrslärm und Luftschadstoffe
- Beeinträchtigung von Erholungspotential und Erholungseignung
- Vorübergehende baubedingte Beeinträchtigungen.

Das Schutzziel Wohnen und Wohnumfeld ist durch die bestehende Autobahn stark belastet. So werden ausweislich der Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen (Unterlage 11) im Jahr 2025 bei 4 Immissionsorten nachts und 3 Immissionsorten am Tag die sog. Lärmsanierungsgrenzwerte (hier: 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts) überschritten sein, bei weiteren Immissionsorten sind die für sie maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten. Das Verkehrsaufkommen auf der Autobahn und die damit zusammenhängenden Emissionen von Verkehrslärm und Abgasen werden durch den Ausbau der Rastanlage jedoch nicht verändert. Die Erhöhung der Parkplatznutzung infolge des Ausbaus wirkt nur lokal begrenzt auf den Parkplatzbereich und sein näheres Umfeld bis zu einem Abstand von rd. 50 m. Darüber hinaus sind die zusätzlichen Emissionen gegenüber den von der Autobahn ausgehenden Emissionen vernachlässigbar. Die Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen zeigen auf, dass sich mit Ausnahme eines Anwesens im Weiler Aberg, das sehr nahe an der Autobahn liegt, durch die Erweiterung der Rastanlage keine Veränderungen der Mittelungspegel ergeben. Bei einem Anwesen wird der Mittelungspegel tags und nachts um 0,1 dB(A) erhöht. Eine solche Steigerung ist für das menschliche Ohr nicht wahrnehmbar. Für das Anwesen besteht ein Anspruch auf Lärmvorsorge (siehe hierzu unten C 3.3.4.1.4). Im Hinblick auf die Belastung mit Luftschadstoffen ist weder durch den Betrieb der Autobahn, noch durch den Betrieb der erweiterten Rastanlage mit Überschreitungen der Grenzwerte der 39. BImSchV zu rechnen (vgl. Anlage 2 zur Stellungnahme der Autobahndirektion Südbayern vom 11.11.2013). Vorübergehende Emissionen in der Bauphase sind gegenüber der Vorbelastung durch die A 8 unerheblich und vernachlässigbar gering. Die Baustelle wird überwiegend von der Autobahn aus angedient, so dass kein erheblicher Baustellenverkehr in den umliegenden Ortschaften zu erwarten ist.

Der Eingriffsbereich hat wegen der bestehenden hohen Vorbelastung keine besondere Bedeutung für das Schutzziel Erholung. Besondere Erholungseinrichtungen oder –gebiete sind nicht vorhanden. Die Nahbereiche der Autobahn werden von Erholungssuchenden grundsätzlich eher gemieden. Negative Auswirkungen auf das Landschaftsbild und damit auch die Erholungseignung der Landschaft, können sich durch die Überbauung von Gehölzbeständen und den Verlust von Einzelbäumen ergeben. Diese sind jedoch nur vorübergehend, da sie durch die vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen kompensiert werden. Auch baubedingte Auswirkungen werden nur vorübergehend wirken und sind wegen der bestehenden Vorbelastung nicht als erheblich anzusehen.

2.1.4.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Folgende Projektwirkungen sind hinsichtlich des Schutzgutes Tiere und Pflanzen prüfungsrelevant:

- Verlust von Lebensraum durch dauerhafte Flächeninanspruchnahmen
- Vorübergehende Verluste von Biotopflächen in der Bauphase
- Mittelbar nachteilige Auswirkungen durch die Baumaßnahmen
- Auswirkungen auf europarechtlich geschützte Arten.

Die direkten Flächeninanspruchnahmen betreffen Acker-, Grünland- und Grünflächen der bestehenden Rastanlage mit vorbelasteten Gehölzgruppen und Einzelbäumen. Dabei handelt es sich ausschließlich um Lebensräume von geringer naturschutzfachlicher Bedeutung. In das angrenzende Zauneidechsen-Habitat auf der südlichen Böschung des bestehenden Versickerungsbeckens wird nicht eingegriffen. Direkte Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und ihre Lebensräume sind daher allenfalls gering und werden jedenfalls durch die vorgesehenen Kompensations- und Gestaltungsmaßnahmen ausgeglichen. Auch Arbeitsstreifen für die Bauzeit sind lediglich auf angrenzenden intensiv genutzten Grünlandflächen vorgesehen und werden anschließend wieder derselben Nutzung zugeführt. Mittelbare Beeinträchtigungen sind nicht zu erwarten. Die durchgeführte saP hat ergeben, dass unter Berücksichtigung der vorgesehenen Tabuzone für die Zauneidechse und die vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen für alle in dem Eingriffsbereich vorkommenden europarechtlich geschützten Arten die Erfüllung von Verbotstatbeständen mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden können (siehe hierzu unten C 3.3.5.1).

2.1.4.3 Schutzgut Boden

Das Schutzgut Boden wird vorrangig durch die Versiegelung beeinträchtigt. Betriebsbedingte Beeinträchtigungen aus Kfz-Abgasen und Auftaumitteln für den Winterdienst sind wegen der Vorbelastung durch die BAB A 8 für die Beurteilung der

Eingriffe in das Schutzgut Boden unerheblich. Das Ausbauvorhaben verursacht eine Neuversiegelung von insgesamt 1,23 ha Boden. Die Bodenfunktionen gehen auf dieser Fläche vollständig und dauerhaft verloren. Ein Ausgleich durch Entsiegelung von Böden ist im näheren Umfeld des Eingriffs nicht möglich. Der abgeschobene Oberboden wird weiter als solcher verwendet. Die verlorenen Bodenfunktionen werden durch die Ausgleichsmaßnahme A 1 kompensiert. Dabei handelt es sich um eine im Rahmen einer Ökokontofläche bereits angelegte Extensivwiese, die mit einem Flächenanteil von 0,393 ha dem Ausbau der Tank- und Rastanlage Holzkirchen Süd zugerechnet wird.

2.1.4.4 Schutzgut Wasser

Relevante Projektwirkungen auf das Schutzgut Wasser können sich aus der Erhöhung des Oberflächenabflusses durch Versiegelung sowie durch verkehrs-, betriebs- und baubedingte Beeinträchtigungen des Grundwassers ergeben. Oberflächengewässer sind im Einwirkungsbereich der Baumaßnahme nicht vorhanden.

Die vorgesehene Versickerung des gesammelten und vorgereinigten Oberflächenwassers sorgt dafür, dass die Grundwasserneubildung trotz der zusätzlichen Versiegelung nicht relevant beeinträchtigt wird. Mit den vorgesehenen Entwässerungsmaßnahmen wird eine gute Reinigungswirkung sichergestellt. Beeinträchtigungen durch Stoffeinträge während der Bauphase werden durch geeignete Maßnahmen vermieden.

2.1.4.5 Schutzgut Luft/Klima

Relevante Projektwirkungen können sich für dieses Schutzgut aus der Veränderung des lokalen Kleinklimas durch Flächenversiegelung und Flächeninanspruchnahme ergeben.

Eine relevante Verstärkung der bestehenden Beeinträchtigungen durch verkehrs- und betriebsbedingte Auswirkungen ist infolge des Ausbaus der Rastanlage nicht zu erwarten, da mit der Baumaßnahme keine Änderung des Verkehrsaufkommens auf der BAB A 8 einhergeht. Die Neuversiegelung von rd. 1,2 ha erfolgt inmitten landwirtschaftlich genutzter Fluren. Kaltluftentstehungsgebiete und Kaltluftabströme im Talraum werden nicht verändert. Erhebliche nachteilige Auswirkungen des Bauvorhabens auf das Schutzgut Luft/Klima sind daher nicht gegeben.

2.1.4.6 Schutzgut Landschaft

Als relevante Projektwirkung ist die anlage- und baubedingte visuelle Beeinträchtigung des Landschaftsbildes zu prüfen.

Nachteilige Auswirkungen auf das Landschaftsbild ergeben sich zum einen durch die Verluste an kleineren Gehölzgruppen und Einzelgehölzen im Bereich der

bestehenden Rastanlage. Dabei handelt es sich jedoch nur um vorübergehende Beeinträchtigungen, die im Rahmen des Gestaltungskonzepts für die ausgebaute Rastanlage kompensiert werden. Darüber hinaus führt die Vergrößerung der Rastanlage auf einer Fläche von rd. 1,5 ha in der weiträumig offenen, landwirtschaftlich genutzten Flur zu Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes. Mit den vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen kann jedoch eine gute Einbindung der Rastanlage in die Landschaft erreicht werden. Es verbleiben daher nur geringe zusätzliche Belastungen für das Schutzgut Landschaft.

2.1.4.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Infolge des Ausbaus der Rastanlage Holzkirchen Süd kommt es zum Verlust von landwirtschaftlichen Nutzflächen in einem Umfang von 1,49 ha. Dabei handelt es sich zum Teil um Acker-, zum Teil um beweidete Grünlandflächen (vgl. Unterlage 12.2 Bl. 1). Nach Angaben des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg erfolgt in der Gemeinde Holzkirchen derzeit ein großer Verbrauch an landwirtschaftlicher Nutzfläche infolge der Bauleitplanung der Gemeinde. Dadurch wird die Produktionsgrundlage der Betriebe eingeschränkt und ihre Bewirtschaftung langfristig erheblich erschwert. Die Autobahndirektion Südbayern hat den Umgriff der Planung vor allem durch die Reduzierung der an der Rastanlage Holzkirchen Süd vorgesehenen Lkw-Stellplätze stark verringert. Darüber hinaus wurde auch die Anlage selbst sehr flächenschonend geplant. Naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahmen werden aus einer bereits hergestellten Ökokontofläche abgerechnet und belasten die landwirtschaftlichen Betriebe daher nicht zusätzlich. Eine weitere Reduzierung der Inanspruchnahme von derzeit landwirtschaftlich genutzten Flächen ist nicht möglich (siehe hierzu unten C 3.3.7). Andere Kultur- und Sachgüter werden durch die Baumaßnahme nicht berührt. Nach Angaben des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege befinden sich die Erweiterungsflächen nicht im Bereich von bekannten Bodendenkmälern. Auch das Risiko, auf bisher nicht bekannte Bodendenkmäler zu stoßen, wird als sehr gering eingeschätzt. Die potentielle Betroffenheit von Bodendenkmälern wird mit der unter A 3.5.1 verfügbaren Auflage ausreichend berücksichtigt.

2.1.4.8 Wechselwirkungen

Mögliche Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern wurden bei den beschriebenen Wirkungen berücksichtigt. Darüber hinaus sind keine Wechselwirkungen gegeben.

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

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

Die Autobahndirektion Südbayern hat im Jahr 2011 eine Standortuntersuchung für Alternativstandorte zum Ausbau der Tank- und Rastanlage Holzkirchen Süd zwischen dem AK München – Süd und dem Seehamer See in Fahrtrichtung Salzburg durch das Ingenieurbüro Dr. Blasy – Dr. Overland erstellen lassen. Die wesentlichen Angaben dieser Standortuntersuchung und die Auswahlkriterien sind im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) auf S. 10 – 16 dargestellt. Eine Mappe mit den ausführlichen Unterlagen („Standortuntersuchung für Alternativstandorte zum Ausbau der TR-Anlage Holzkirchen-Süd zwischen dem AK München-Süd und der AS Weyarn“ vom 21.11.2011) wurden der Regierung von Oberbayern zur Verfügung gestellt.

Es wurden folgende Standorte näher untersucht:

- Ausbau der Rastanlage Hofoldinginger Forst bei km 12,7 (Variante 1)
- Ausbau des Parkplatzes Otterfing bei km 19,3 (Variante 2)
- Ausbau der Rastanlage Holzkirchen Süd bei km 23,6 (Variante 3)
- Neubau einer Rastanlage bei Valley bei km 27,0 (Variante 4).

Für den Vergleich wurde bei allen Standorten folgende Anzahl zusätzlicher Stellplätze zugrunde gelegt:

- Pkw-Stellplätze: 11
- Stellplätze für Pkw mit Anhänger: 10
- Bus-Stellplätze: 8
- Lkw-Stellplätze: 77.

Das dient der Gewährleistung der Vergleichbarkeit der geprüften Standorte. Für den Ausbau der Rastanlage Holzkirchen Süd bedeutet das aber, dass dem Vergleich ein Ausbauzustand mit 85 Pkw-Stellplätzen, 10 Stellplätzen für Pkw mit Anhänger, 8 Stellplätze für Busse und 115 Stellplätzen für Lkw ein deutlich größerer Ausbau zugrunde liegt, als er in diesem Planfeststellungsbeschluss genehmigt wird. Die Bewertung der Standorte wurde nach umweltfachlichen, verkehrlichen,

bautechnischen und wirtschaftlichen, sowie privaten Belangen vorgenommen. Für die Darstellung in der UVP werden hier nur die umweltfachlichen Gesichtspunkte referiert. Zur allgemeinen Variantenabwägung wird auf C 3.3.2 verwiesen.

Die Standorte wurden zunächst hinsichtlich ihres „Raumwiderstandes“ beurteilt. Damit ist das naturschutzfachliche und –rechtliche Konfliktpotential gemeint. Nach diesem Kriterium erhält die Variante 1 (Hofoldingener Forst) wegen des unmittelbar angrenzenden Wasserschutzgebiets die Einstufung „mittel“, die Variante 2 (Otterfing) wegen ihrer Lage inmitten eines Bannwaldes und Landschaftsschutzgebiets die Einstufung „hoch“ und die beiden anderen Standorte die Einstufung „gering – mittel“.

Des Weiteren wurden für die überprüften Varianten die Schutzgüter Mensch, Wasser, Luft und Klima, Tiere und Pflanzen sowie Landschaft und Landschaftsbild bewertet.

Beim Schutzgut Mensch wurde der Abstand zum nächstgelegenen Siedlungsgebiet als maßgebliches Kriterium betrachtet. Danach werden die Varianten 3 (Holzkirchen Süd) und 4 (Valley) mit der Einstufung „mittel-hoch“, die Variante 1 (Hofoldingener Forst) mit der Einstufung „mittel“ und die Variante 2 (Otterfing) mit „keine“ bewertet.

Für das Schutzgut Wasser wurde der Eingriff in die Grundwasserqualität als Entscheidungskriterium herausgehoben. Die Variante 1 (Hofoldingener Forst) erhält wegen ihrer Nähe zu einem Wasserschutzgebiet die Einstufung „mittel-hoch“, bei der Variante 2 (Otterfing) wird das Gefährdungspotential wegen eines geplanten Wasserschutzgebiets in ca. 200 m Entfernung als „mittel“ eingeschätzt. Die Variante 4 (Valley) erhält wegen der relativ großen Entfernung zum Wasserschutzgebiet Valley die Risikostufe „gering“, bei der Variante 3 (Holzkirchen Süd) geht die Untersuchung wegen des großen Grundwasser-Flur-Abstandes und der undurchlässigen Deckschichten davon aus, dass „keine“ Beeinträchtigung des Grundwassers zu erwarten ist.

Beim Schutzgut Luft und Klima erhält die Variante 2 (Otterfing) wegen ihrer Lage im Klimaschutzwald die Einstufung „mittel-hoch“, während alle anderen Varianten wegen der Flächenversiegelung „mittel“ eingestuft werden.

Beim Schutzgut Tiere und Pflanzen wird die Eingriffsintensität der Variante 2 (Otterfing) wegen ihrer Lage im Landschaftsschutzgebiet und landschaftlichen Vorbehaltsgebiet mit „mittel-hoch“ bewertet, bei der Variante 3 (Holzkirchen Süd) wegen eines möglichen Eingriffs in ein Heckenbrüteregebiet mit „mittel“, während bei den beiden anderen Varianten lediglich „geringe“ Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen zu erwarten sind.

Beim Schutzgut Landschaft wird die Variante 2 (Otterfing) wegen ihrer Lage im Wald am Besten („geringe“ Eingriffe) bewertet. Bei den Varianten 1 (Hofoldingen Forst) und 3 (Holzkirchen Süd) werden zwar erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes konstatiert, die sich jedoch durch geeignete Gestaltungsmaßnahmen minimieren lassen, so dass bei beiden Varianten die Konflikintensität als „mittel“ eingestuft wird. Bei der Variante 4 (Valley) wird wegen der exponierten Lage eine „mittlere-hohe“ Beeinträchtigung des Schutzgutes angesetzt.

Bei der Gesamtbetrachtung ergibt sich für alle Varianten eine geringe bis mittlere Gesamtkonflikintensität. Die Unterschiede sind verhältnismäßig gering, wobei die Variante 2 (Otterfing) hinsichtlich der umweltfachlichen Gesichtspunkte am schlechtesten abschneidet, die Variante 3 (Holzkirchen Süd) am Besten. Danach folgt die Variante 4 (Valley) und die Variante 1 (Hofoldingen Forst).

Kombinationslösung

Die Autobahndirektion Südbayern hat den zunächst vorgesehenen umfangreichen Ausbau der Rastanlage Holzkirchen-Süd vor Ort vorgestellt. Dabei hat sich gezeigt, dass der Ausbau auf geringe Akzeptanz stößt. Dafür waren weniger die Beeinträchtigungen der Umweltgüter ausschlaggebend, als eher der unterschiedliche Bedarf an privaten Grundstücksflächen für die verschiedenen Alternativen. Der ursprünglich geplante Ausbau der Tank- und Rastanlage Holzkirchen Süd wurde unter diesem Gesichtspunkt von allen Ausbauvarianten am ungünstigsten beurteilt, während die Rastanlage am Standort Otterfing auf öffentlichem Grund zu liegen kommt. Sie hat daher hinsichtlich der privaten Belange am Besten abgeschnitten. Die vom Vorhabensträger schließlich entwickelte Kombinationslösung geht von folgenden Stellplatzzahlen aus:

Die Tank- und Rastanlage Holzkirchen Süd erhält insgesamt 78 Stellplätze für Pkw (+4), 7 Stellplätze für Pkw mit Anhänger (+7), 8 Stellplätze für Busse (+8) und 61 Stellplätze für Lkw (+23). Die Rastanlage Otterfing soll zu einem reinen Lkw-Parkplatz mit WC-Anlage ausgebaut werden. Die bestehenden 37 Parkplätze für Pkw werden daher zurückgebaut und 103 (+95) Stellplätze für Lkw errichtet. Insgesamt sollen auf dem Streckenabschnitt nach dem Ausbau beider Rastanlagen 78 Stellplätze für Pkw (-33), 7 Stellplätze für Pkw mit Anhänger (+7), 8 Stellplätze für Busse (+8) und 164 Stellplätze für Lkw (+118) zur Verfügung stehen.

Es liegt auf der Hand, dass die Beeinträchtigung der Schutzgüter des UVPG durch den nun vorgesehenen reduzierten Ausbau der Rastanlage Holzkirchen Süd verringert wird. Für den Standort Holzkirchen Süd handelt es sich daher um eine

Minimierungsmaßnahme. Die Umweltverträglichkeit des Ausbaus der Rastanlage Otterfing wird in den dafür durchzuführenden Planfeststellungsverfahren geprüft. Die Autobahndirektion Südbayern hat bei ihrer Beurteilung der umweltfachlichen Gesichtspunkte der Kombinationslösung für den Standort Otterfing das Ergebnis des Standortvergleichs herangezogen (mittlere Gesamtkonfliktintensität – im Vergleich schlechteste Bewertung der vier überprüften Standorte). Insgesamt ist daher davon auszugehen, dass die Auswirkungen der Kombinationslösung auf die Schutzgüter des UVPG gegenüber der Beurteilung des Ausbaus des Standorts Otterfing geringfügig höher liegen, weil die – geringen - Auswirkungen des Ausbaus der Rastanlage Holzkirchen Süd hinzugerechnet werden müssen.

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 Umweltaanforderungen) für Straßenbauvorhaben enthalten, sind die Umweltauswirkungen nach Maßgabe der gesetzlichen Umweltaanforderungen aufgrund der Umstände des Einzelfalles zu bewerten (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 08.06.1995, UPR 1995, 391).

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

Der Ausbau der Rastanlage Holzkirchen Süd führt lediglich bei den Schutzgütern Boden und Landschaft zu relevanten Beeinträchtigungen. Die übrigen Schutzgüter werden unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen nicht nachhaltig negativ beeinflusst. Die Neuversiegelung von rd. 1,23 ha Boden kann im näheren Umgriff des Bauvorhabens nicht durch Entsiegelungsmaßnahmen kompensiert werden. Der Eingriff wird jedoch durch die Ausgleichsmaßnahme A 1 im naturschutzrechtlichen Sinne kompensiert. Dabei

handelt es sich um eine im Rahmen einer Ökokontofläche bereits angelegte Extensivwiese, die mit einem Flächenanteil von 0,393 ha dem Ausbau der Tank- und Rastanlage Holzkirchen Süd zugerechnet wird. Die verbleibende Beeinträchtigung der Bodenfunktionen kann als gering bewertet werden. Die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes ergibt sich durch die Verluste an kleineren Gehölzgruppen und Einzelgehölzen im Bereich der bestehenden Rastanlage, die jedoch nur vorübergehend wirken. Die Vergrößerung der Rastanlage auf einer Fläche von rd. 1,5 ha in der weiträumig offenen, landwirtschaftlich genutzten Flur führt ebenfalls zu einer Beeinträchtigung des Landschaftsbildes. Durch die im Zuge der Kompensationslösung erfolgte Reduzierung des Ausbaus der Rastanlage konnten die Eingriffe jedoch weiter reduziert werden, so dass nach Herstellung der vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen davon auszugehen ist, dass allenfalls eine sehr geringe Beeinträchtigung des Schutzgutes Landschaft verbleibt.

3. Materiell-rechtliche Würdigung

3.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)

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

3.2 Planrechtfertigung

Der Ausbau der Tank- und Rastanlage Holzkirchen Süd ist nicht im derzeit gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthalten. Die Planrechtfertigung ergibt sich jedoch aus § 3 Abs. 1 FStrG. Danach sind Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Gemessen an diesen Voraussetzungen ist das Vorhaben schon erforderlich, um den derzeitigen Verkehr sicher und reibungslos zu bewältigen. Für den künftig zu erwartenden – weiter steigenden - Verkehr auf der BAB A 8 gilt das erst recht. Jedenfalls bei Bundesautobahnen gehört zu einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand nämlich nicht nur die ausreichende Leistungsfähigkeit der Straße selbst, sondern auch die der dazugehörigen Rastanlagen mit Parkmöglichkeiten für die erforderlichen Pausen. Insbesondere Berufskraftfahrer im Güterfernverkehr sind verpflichtet, gesetzliche Lenk- und Ruhezeiten einzuhalten, was eine ausreichende Zahl von

bewirtschafteten und unbewirtschafteten Rastanlagen mit ausreichenden Stellplatzkapazitäten an den Bundesautobahnen erfordert. Die BAB A 8 stellt einen der Hauptverkehrswege für den Wirtschafts- und Reiseverkehr von Deutschland über Österreich in den osteuropäischen und südosteuropäischen Raum und nach Italien dar. Hinzu kommt ein ausgeprägter Ausflugsverkehr aus dem Münchner Raum in das Alpengebiet. Die Verkehrsbelastung ist vor allem in der Reisezeit außerordentlich hoch, das gilt auch für das Güterverkehrsaufkommen. Für das Prognosejahr 2025 wird im Bereich der Rastanlage Holzkirchen Süd ein DTV (Durchschnittlicher Täglicher Verkehr) von ca. 117.000 Kfz/24 h erwartet, der Lkw-Anteil beträgt 11 % am Tag und 20 % in der Nacht (vgl. Angaben in der Unterlage 11.1, S. 2).

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

Für die BAB A 8 hat die Zählung der BAST zwischen dem AK München Süd und dem AD Inntal ein Defizit von ca. 150 Lkw-Stellplätzen in Fahrtrichtung Salzburg ergeben. Für den Abschnitt vom AD Inntal bis zur Bundesgrenze liegt das Defizit ebenso hoch. Eine Hochrechnung nach den ERS ergibt für das Prognosejahr 2025 einen Bedarf von jeweils 200 Lkw-Stellplätzen für die beiden Abschnitte der BAB A 8 in Fahrtrichtung Salzburg.

Die unzureichenden Parkmöglichkeiten für Lkw führen dazu, dass die vorhandenen Rastanlagen vor allem nachts stark überlastet sind. Um die gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten einzuhalten, werden Lkw in verkehrsgefährdender

Weise abgestellt, u. a. auf Ausfädelungs- und Einfädelungsspuren sowie in der Durchfahrgasse. Das trifft auch auf die Tank- und Rastanlage Holzkirchen Süd zu, wie die in der Anlage 1 zur Unterlage 1 enthaltenen exemplarischen Fotos belegen. Solche Situationen haben auf anderen Rastanlagen bereits mehrfach zu schweren Unfällen geführt, z. T. auch mit Todesopfern. Darüber hinaus fahren viele Lkw-Fahrer auf der Suche nach Parkmöglichkeiten auch von der Autobahn ab und belasten dadurch unnötig das nachgeordnete Straßennetz.

Dieses Defizit soll nach der Planung der Autobahndirektion Südbayern durch den Ausbau mehrerer Rastanlagen verringert werden. Neben dem mit diesem Bescheid planfestgestellten Ausbau der Tank- und Rastanlage Holzkirchen Süd, der 23 zusätzliche Lkw-Stellplätze vorsieht, ist der Ausbau der folgenden Rastanlagen vorgesehen:

- PWC Otterfing: + 95 Lkw-Stellplätze (Planfeststellungsverfahren geplant)
- Tank- und Rastanlage Samerberg Süd: + 48 Lkw-Stellplätze (Planfeststellungsbeschluss vom 28.08.2012, im Bau seit Frühjahr 2014)
- PWC „Eulenauer Filz“: + 33 Lkw-Stellplätze (Planfeststellungsverfahren läuft seit 11.02.2013)

Nach diesem Ausbaukonzept sollen bis Ende 2016 auf der A 8 zwischen dem AK München Süd und der Bundesgrenze rund 200 zusätzliche Lkw-Stellplätze zur Verfügung stehen. Zusätzlich soll im Rahmen des geplanten 6-streifigen Ausbaus der A 8 eine neue PWC-Anlage für Lkw in Grenznähe errichtet werden. Damit wird zumindest das aktuelle Lkw-Stellplatzdefizit ausgeglichen sein.

Der Ausbau der Rastanlage Holzkirchen Süd stellt einen notwendigen Baustein dieses Ausbaukonzepts dar.

Die Notwendigkeit, das Stellplatzangebot für Lkw an der BAB A 8 zu erhöhen, wurde im Anhörungsverfahren nicht bestritten. Von privater Seite (Einwender 2000 – 2004) wurde jedoch eingewandt, dass die zusätzlichen Lkw-Stellplätze, die durch die Kombinationslösung erreicht werden sollen, am Standort Otterfing konzentriert werden sollten. Der Einwand wird unten bei C 3.3.2 näher behandelt. Die Planrechtfertigung wird dadurch nicht erschüttert, da es bei diesem Prüfungspunkt nicht darauf ankommt, ob der Stellplatzbedarf auch durch den Bau oder Ausbau von anderen Rastanlagen befriedigt werden könnte, sondern darauf, ob der Ausbau an der vorgesehenen Stelle gemäß § 3 Abs. 1 FStrG vernünftigerweise geboten ist. Das trifft nach unserer Auffassung zu. Die Vollerhebung der Lkw-Parkstandsituation durch die BAST im März 2008 hat ergeben, dass auf der Tank- und Rastanlage Holzkirchen Süd insgesamt 90 Lkw abgestellt waren, obwohl dort nur 38 „offizielle“ Lkw-Standplätze vorhanden sind. Die Nachfrage nach Lkw-Standplätzen ist daher

speziell auch auf dieser Rastanlage sehr groß und kann durch die vorhandenen Stellplätze nicht abgedeckt werden. Es ist daher sinnvoll, neben dem geplanten Ausbau weiterer Rastanlagen, insbesondere dem Umbau der PWC-Anlage Otterfing zu einer Rastanlage für Lkw, auch das Lkw-Stellplatzangebot an der bewirtschafteten Rastanlage Holzkirchen Süd zu vergrößern. Dort steht den Lkw-Fahrern – im Gegensatz zur geplanten unbewirtschafteten Rastanlage bei Otterfing – neben der Parkmöglichkeit auch das Angebot der Servicebetriebe der Rastanlage (Tankstelle, Raststätte etc.) zur Verfügung.

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

3.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

3.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Im Landesentwicklungsprogramm vom 01.09.2013 ist unter 4.1.1 als Ziel festgehalten, dass die Verkehrsinfrastruktur in ihrem Bestand leistungsfähig zu erhalten und durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen ist. Der Ausbau hat so umweltverträglich und ressourcenschonend wie möglich zu erfolgen. Der Ausbau der Tank- und Rastanlage Holzkirchen Süd stellt einen Beitrag zum bedarfsgerechten Ausbau der Bundesautobahn A 8 dar. Durch die Nutzung der schon vorhandenen Verkehrsfläche werden so wenige Umweltgüter wie möglich neu in Anspruch genommen. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung wurde durchgeführt. Die Ergebnisse sind oben bei C 2. dargelegt. Eine weitere Reduzierung der Umweltauswirkungen ist unter Berücksichtigung der mit der Maßnahme angestrebten Planungsziele nicht möglich. Der Ausbau entspricht daher dem genannten Ziel der Landesplanung.

3.3.2 Planungsvarianten

Zu den im Verfahren geprüften Planungsvarianten verweisen wir zunächst auf die Ausführungen zu den Varianten bei der Umweltverträglichkeitsprüfung unter C 2.1.5. Dort sind die in der „Standortuntersuchung für Alternativstandorte zum Ausbau der TR-Anlage Holzkirchen Süd zwischen dem AK München-Süd und der AS Weyarn“ bearbeiteten vier Standorte beschrieben und die wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen des Vorhabens dargestellt. Dabei hat sich

gezeigt, dass die Konfliktintensität bei allen Standorten hinsichtlich der Umweltauswirkungen als gering bis mittel zu bewerten ist und die Unterschiede gering sind. Bei ausschließlicher Betrachtung der Umweltauswirkungen lässt sich folgende Reihung bilden: Holzkirchen Süd (Variante 3 - beste) – Valley (Variante 4) – Hofoldingener Forst (Variante 1) – Otterfing (Variante 2 - schlechteste).

Wie unter C 2.1.5 bereits ausgeführt, wurden folgende Standorte näher untersucht:

- Ausbau der Rastanlage Hofoldingener Forst bei km 12,7 (Variante 1)
- Ausbau des Parkplatzes Otterfing bei km 19,3 (Variante 2)
- Ausbau der Rastanlage Holzkirchen Süd bei km 23,6 (Variante 3)
- Neubau einer Rastanlage bei Valley bei km 27,0 (Variante 4).

Für den Vergleich wurde bei allen Standorten folgende Anzahl zusätzlicher Stellplätze zugrunde gelegt:

- Pkw-Stellplätze: 11
- Stellplätze für Pkw mit Anhänger: 10
- Bus-Stellplätze: 8
- Lkw-Stellplätze: 77.

Darüber hinaus wurde eine Kombinationslösung geprüft, die einen reduzierten Ausbau der Rastanlage Holzkirchen Süd mit einem Ausbau des Parkplatzes Otterfing zu einem reinen Lkw-Parkplatz kombiniert.

Es sind (nur) solche Planungsalternativen abzuwägen, die sich nach Lage der Dinge ernsthaft anbieten. Trassenvarianten brauchen nur so weit untersucht zu werden, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Der Untersuchungsraum wurde nachvollziehbar auf den Streckenabschnitt zwischen dem AK München–Süd und der AS Weyarn beschränkt. Am AK München-Süd schließt die A 8 an den Autobahnring München – A 99 – an. Da es in diesem Planfeststellungsverfahren um die Ausstattung der BAB A 8 mit Rastanlagen geht, bietet sich das AK München-Süd als nördliche Begrenzung des Untersuchungsraumes an. Östlich der AS Weyarn schließen sich Bereiche mit hohem Raumwiderstand an, bei denen Ausbaumaßnahmen von Rastanlagen auf hohe naturschutzrechtliche Hürden stoßen. Zwischen der AS Irschenberg und dem AD Inntal sind bereits Ausbaumaßnahmen für die beiden Rastanlagen „Eulener Filz“ und „Im Moos“ geplant – das Planfeststellungsverfahren läuft bereits. Diese Standorte stehen daher nicht als Alternative zum Ausbau der Rastanlage Holzkirchen Süd zur Verfügung sondern sind zusätzlich geplant. In den Variantenvergleich wurden alle Rastanlagen einbezogen, die im Untersuchungsraum an der A 8 vorhanden sind. Außerdem wurde ein Neubau einer KWC-Anlage

berücksichtigt, wobei sich nach der Raumwiderstandsanalyse nur ein Standort bei Valley angeboten hat.

Die Auswahl der untersuchten Varianten wurde im Anhörungsverfahren nicht in Frage gestellt.

Im Folgenden werden die o. g. Standortvarianten anhand der übrigen relevanten Gesichtspunkte verglichen:

3.3.2.1 Vergleich der Varianten

3.3.2.1.1 Verkehrliche Gesichtspunkte

Unter den verkehrlichen Gesichtspunkten hat die Autobahndirektion Südbayern die Attraktivität der Rastanlage für die Nutzer, die Netzlage bzw. das Netzkonzept und das Lkw-Verkehrsaufkommen im Bereich der Rastanlage überprüft.

Die Attraktivität der Rastanlage wurde an den am Standort vorhandenen, bzw. geplanten Serviceeinrichtungen, der Gesamtgröße der vorhandenen bzw. möglichen Erholungsflächen und der Benutzerfreundlichkeit der Parkplatzanlage bemessen. Da die Tank- und Rastanlage Holzkirchen Süd mit einer Tankstelle und einer Raststätte ausgestattet ist, verhältnismäßig große Erholungsflächen vorhanden sind und der Parkplatz durch die vorhandenen Rotunden sehr benutzerfreundlich ausgestaltet ist, stellt der Ausbau der Rastanlage Holzkirchen Süd unter diesem Gesichtspunkt die beste Lösung dar (Note 1). Der Standort Valley liegt wegen des in Form eines Kiosks geplanten Nebenbetriebs hinsichtlich der Attraktivität der Rastanlage an 2. Stelle (Note 2), während bei den anderen beiden Standorten wegen angrenzender Schutzgebiete der Flächenverbrauch zu Lasten der Erholungsflächen und der Benutzerfreundlichkeit reduziert werden müsste, so dass beide hinsichtlich der Attraktivität deutlich schlechter bewertet werden (Note 4).

Auch hinsichtlich der Netzlage und des Netzkonzepts des Bundesverkehrsministeriums ist der Ausbau der Rastanlage Holzkirchen Süd am Besten zu bewerten (Note 2), weil es sich um eine vorhandene vollwertige Tank- und Rastanlage handelt, die in günstigem Abstand zur nächstgelegenen Tank- und Rastanlage liegt. Am zweitbesten wird unter diesem Gesichtspunkt der Ausbau der KWC-Anlage Hofolding Forst bewertet (Note 4). Sie liegt in geringer Entfernung zur vorhandenen Tank- und Rastanlage Holzkirchen Süd, der Ausbau einer vorhandenen KWC-Anlage entspricht dem Netzkonzept jedoch eher als der Ausbau einer unbewirtschafteten Rastanlage. Der Standort Otterfing wird unter diesem Gesichtspunkt mit der Note 5, der Standort Valley mit der Note 6 schlecht bewertet.

Hinsichtlich des Lkw-Verkehrsaufkommens gibt es nur geringe Unterschiede (zwischen 14.427 Lkw/24 h am Standort Hofolding Forst und 12.316 Lkw/24 h am Standort Valley).

In der Gesamtschau ist der Standort Holzkirchen Süd hinsichtlich der verkehrlichen Gesichtspunkte deutlich am Besten zu bewerten (Gesamtnote: 1,45), während die anderen Standorte in dieser Hinsicht weniger zufriedenstellend sind (Hofoldingen Forst: 3,7, Valley: 3,8, Otterfing 4,15).

3.3.2.1.2 Bautechnische und wirtschaftliche Gesichtspunkte

Bei diesem Gesichtspunkt hat die Autobahndirektion Südbayern die Erweiterungsmöglichkeiten der Rastanlage, die Entfernung zu Ver- und Entsorgungseinrichtungen (Wasser/Abwasser/Strom), den Aufwand für Ausgleichsmaßnahmen und die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für die Konzessionäre vergleichend untersucht.

Bei den Erweiterungsmöglichkeiten werden die Tank- und Rastanlage Holzkirchen Süd und die KWC-Anlage bei Valley günstig bewertet, weil sie innerhalb landwirtschaftlicher Flächen mit vergleichsweise geringem Raumwiderstand liegen (Note 2). Die Rastanlagen Hofoldingen Forst und Otterfing werden wegen der angrenzenden Schutzgebiete (Wasserschutzgebiet und Bannwald) nur mit großen Einschränkungen als erweiterbar beurteilt und stellen sich daher hinsichtlich der Erweiterungsmöglichkeiten als mangelhaft dar (Note 5). Bei der Entfernung zu Ver- und Entsorgungseinrichtungen haben die Standorte Holzkirchen Süd und Hofoldingen Forst den Vorteil, dass die notwendige Infrastruktur bereits vorhanden ist. Sie werden daher mit sehr gut beurteilt (Note 1). Beim Standort Valley beträgt der Abstand ca. 600 m, so dass er unter diesem Gesichtspunkt als befriedigend (Note 3) angesehen wird, während der Standort Otterfing mit einer Entfernung von rd. 3 km als mangelhaft beurteilt wird (Note 5). Hinsichtlich des Aufwands für naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahmen schneiden alle Standorte mit Ausnahme von Otterfing gut ab (Note 2) während der Standort Otterfing wegen des Eingriffs in den Bannwald (1:1-Ausgleich erforderlich) hier nur die Note 4 (ausreichend) erhält. Bei den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen wurde geprüft, ob der Ausbau den Konkurrenzdruck für die Konzessionäre der vorhandenen Nebenbetriebe erhöht. Unter diesem Gesichtspunkt wurden die Standorte Hofoldingen Forst und Holzkirchen Süd als neutral bewertet, während der Bau einer KWC-Anlage an den Standorten Otterfing und Valley als konkurrierend angesehen und damit schlechter (Note 4) bewertet wurden.

Insgesamt schneidet der Ausbau der Tank- und Rastanlage Holzkirchen Süd hinsichtlich der bautechnischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkte mit Abstand am Besten ab. In der Reihung folgen die Standorte Hofoldingen Forst, Valley und Otterfing.

3.3.2.1.3 Private Belange

Da die Lärmauswirkungen bereits bei den Umweltbelangen behandelt wurden, hat die Autobahndirektion Südbayern hinsichtlich der privaten Belange nur den für den jeweiligen Ausbau erforderlichen Eingriff in private Grundstücke untersucht. Da bei den Standorten Hofoldingener Forst, Otterfing und Valley keine ausgearbeitete Entwässerungsplanung vorliegt, hat die Autobahndirektion Südbayern den Flächenbedarf für die Entwässerungseinrichtungen mit 20 % der Fläche der restlichen Rastanlage angenommen. Bei allen Standorten wurde zudem eine Vorpflanzung von 10 m Breite entlang der Anlagen zugrunde gelegt.

Bei der Tank- und Rastanlage Holzkirchen Süd ergibt sich demnach ein Bedarf an privaten Grundstücksflächen von 57.111 m², bei der KWC-Anlage bei Valley von 39.553 m² und bei der KWC-Anlage Hofoldingener Forst von 33.230 m². Da die Rastanlage bei Otterfing von Staatswald umgeben ist, müssten für den Ausbau keine privaten Grundstücksflächen in Anspruch genommen werden.

Hinsichtlich der privaten Belange erweist sich daher der Ausbau der Rastanlage Holzkirchen Süd als ungünstigste Alternative, der Ausbau des Parkplatzes bei Otterfing als mit Abstand günstigste. In der Reihung folgen die Standorte Hofoldingener Forst und Valley mit relativ geringen Unterschieden untereinander.

3.3.2.1.4 Gesamtbewertung

Der Ausbau der Rastanlage Holzkirchen Süd (gemeint ist hier der ursprünglich geplante umfangreiche Ausbau) erweist sich hinsichtlich der Umweltbelange insgesamt als günstigste Planungsvariante, wobei die Vorteile gegenüber den anderen Varianten jedoch nur gering sind. Sie hat aber hinsichtlich der verkehrlichen Gesichtspunkte deutliche Vorteile gegenüber den anderen Varianten. Die von der Autobahndirektion Südbayern untersuchten bautechnischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkte halten wir hinsichtlich der Variantenentscheidung für nur wenig aussagekräftig. Hier sind aus unserer Sicht nur die Entfernung zu den Ver- und Entsorgungseinrichtungen und der Aufwand für naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahmen entscheidungserheblich, da sich diese Gesichtspunkte sowohl auf die Baukosten, als auch auf die naturschutzrechtliche Bewertung der Baumaßnahmen auswirken können. Die künftige Erweiterbarkeit einer Rastanlage kann zwar für die Auswahl eines neuen Standortes ausschlaggebend sein, dürfte aber bei der Entscheidung über den Ausbau einer vorhandenen Anlage allenfalls untergeordnete Bedeutung haben. Auch die möglichen Auswirkungen auf die Konzessionäre sind aus unserer Sicht für die Entscheidung kaum relevant. Die festgestellten Nachteile durch Konkurrenzdruck dürften jedenfalls nicht so groß sein, dass sich möglicherweise kein Interessent für die Konzession finden lassen würde. Da diese Gesichtspunkte von der Autobahndirektion Südbayern nicht dazu genutzt

wurden, anderweitige Nachteile des Ausbaus der Rastanlage Holzkirchen Süd auszugleichen, sondern diese auch bei den übrigen relevanten öffentlichen Gesichtspunkten am Besten beurteilt wurde, kommt es auf die Entscheidungserheblichkeit dieser Gesichtspunkte aber auch nicht an. Der Ausbau der PWC-Anlage Otterfing wird sowohl hinsichtlich der Umweltverträglichkeit, als auch hinsichtlich der anderen überprüften öffentlichen Belange am Schlechtesten bewertet.

Beim Gesichtspunkt „Private Belange“ ist die Lage jedoch genau umgekehrt. Hier erweist sich der Ausbau der Rastanlage Holzkirchen Süd als die im Vergleich schlechteste Lösung, weil in erheblichem Umfang privates Grundeigentum in Anspruch genommen werden muss, während am Standort Otterfing nur staatliche Flächen (Staatswald) betroffen sind.

Diese Tatsache hat die Autobahndirektion Südbayern bewogen, die Planung noch einmal zu überarbeiten und das Defizit an Lkw-Stellplätzen durch eine Kombinationslösung aus einem reduzierten Ausbau der Tank- und Rastanlage Holzkirchen Süd und einem Umbau der PWC-Anlage Otterfing zu einem reinen Lkw-Parkplatz mit WC zu decken.

Wie bereits oben bei C 2.1.5 ausgeführt, sind bei der Kombinationslösung folgende Ausbaumaßnahmen vorgesehen:

Die Tank- und Rastanlage Holzkirchen Süd erhält insgesamt 78 Stellplätze für Pkw (+4), 7 Stellplätze für Pkw mit Anhänger (+7), 8 Stellplätze für Busse (+8) und 61 Stellplätze für Lkw (+23). Bei der Rastanlage Otterfing sollen die bestehenden 37 Parkplätze für Pkw zurückgebaut und 103 (+95) Stellplätze für Lkw errichtet werden. Insgesamt sollen auf dem Streckenabschnitt nach dem Ausbau beider Rastanlagen 78 Stellplätze für Pkw (-33), 7 Stellplätze für Pkw mit Anhänger (+7), 8 Stellplätze für Busse (+8) und 164 Stellplätze für Lkw (+118) zur Verfügung stehen.

Hinsichtlich der Umweltverträglichkeit verbessert sich die Bewertung des Ausbaus der Tank- und Rastanlage Holzkirchen Süd dadurch weiter (vgl. oben C 2.2), während es beim Standort Otterfing bei der Bewertung aus der UVP bleibt (mittlere Gesamtkonfliktsintensität). Auch bei den anderen geprüften öffentlichen Belangen ändert sich an der Einzelbewertung des Ausbaus der Rastanlage Otterfing nichts. Allerdings ermöglicht die Kombinationslösung, die Inanspruchnahme privater Grundstücke beim Ausbau der Rastanlage Holzkirchen Süd auf 14.400 m² zu reduzieren. Dadurch wird ein erheblicher Nachteil dieser Variante deutlich verringert. Die für den Ausbau sprechenden Vorteile, vor allem in verkehrlicher Hinsicht (Attraktivität und Netzkonzept) sind aus unserer Sicht so gewichtig, dass sie die verbleibenden Nachteile für die Grundeigentümer überwiegen.

3.3.2.1.5 Einwände zur Variantenauswahl

Im Anhörungsverfahren hat sich die Kanzlei Labbé für ihre Mandanten, die mit Grundabtretungen für den Ausbau der Tank- und Rastanlage Holzkirchen Süd betroffen sind, gegen die vom Vorhabensträger erarbeitete Kombinationslösung gewandt und gefordert, auf den Ausbau der Rastanlage Holzkirchen Süd zu verzichten und statt dessen den Ausbau der Lkw-Stellplätze auf den Standort Otterfing zu konzentrieren. Der Parkplatz Otterfing sollte um die am Standort Holzkirchen Süd zusätzlich vorgesehenen 23 Lkw-Stellplätze erweitert werden, so dass der Parkplatz dann statt 118 insgesamt 141 Lkw-Stellplätze hätte. Diese Lösung würde sich aus folgenden Gründen als vorzugswürdig aufdrängen:

- Die Baukosten würden sich bei nur einer Baustelle erheblich reduzieren;
- Die Inanspruchnahme von Grund und Boden würde reduziert, da Zufahrten, Begleitgrün, Versickerbecken u. ä. nur einmal angelegt werden müssten; dabei sei auch zu berücksichtigen, dass vom Ausbau der Rastanlage Holzkirchen Süd Landwirte betroffen seien, die auf die Bewirtschaftung der Flächen angewiesen seien. Art. 6 Nr. 5 BayLPIG und der aktuelle LEP enthielten Vorgaben zur Erhaltung und Entwicklung der räumlichen Voraussetzungen für die Land- und Forstwirtschaft. Dieser Belang sei bei der Prüfung des Ausbaus der Rastanlage Holzkirchen Süd nicht ausreichend beachtet worden.
- Der Standort Otterfing sei hinsichtlich der Schutzgüter Landwirtschaft, Landschaft und Landschaftsbild und des Schutzgutes Mensch am günstigsten beurteilt worden;
- Das als „mittel“ eingestufte Gefahrenpotential für die Schutzgüter Wasser, sowie Tiere und Pflanzen würden durch einen etwas umfangreicheren Ausbau des Parkplatzes Otterfing nicht erhöht werden, so dass sich daraus keine Nachteile für die Konzentration der zusätzlichen Stellplätze in Otterfing ergeben würden.

Wir teilen diese Ansicht aus folgenden Gründen nicht:

Durch die Konzentration an einem Standort könnten keine Baukosten eingespart werden. Das liegt daran, dass die 1962 errichtete und in den Jahren 1972 und 1993 ausgebaute Rastanlage auch unabhängig von einem weiteren Ausbau erneuerungsbedürftig ist. Sie entspricht nach Mitteilung der Autobahndirektion Südbayern nicht mehr dem Stand der Technik. Die Anlage muss wegen des bestehenden Konzessionsvertrags mit der Tank- und Rast GmbH erhalten bleiben. Bei der Erneuerung der Infrastruktur ist aus Sicherheitsgründen eine Trennung von Pkw- und Lkw-Verkehr vorzunehmen, außerdem ist die Überschaubarkeit und Begreifbarkeit der Anlage zu verbessern. Das Argument würde daher eher für eine

Konzentration des Ausbaus auf die Tank- und Rastanlage Holzkirchen Süd sprechen, als für einen umfangreicheren Ausbau des Parkplatzes bei Otterfing.

Die Inanspruchnahme von Grund und Boden würde durch die Konzentration auf den Standort Otterfing nicht wesentlich reduziert. Verzögerungs- und Beschleunigungstreifen sind bei der Tank- und Rastanlage Holzkirchen Süd vorhanden und müssen nicht ergänzt werden. Die Entwässerung für die vergrößerte Rastanlage wird in die bereits vorhandene Entwässerungsanlage integriert und erfordert keine zusätzliche Inanspruchnahme von Grund und Boden. Auch das Begleitgrün besteht im Wesentlichen heute schon und wird durch die Erweiterung der Rastanlage lediglich nach Westen verschoben.

Es trifft allerdings zu, dass für den Ausbau der Rastanlage Holzkirchen Süd landwirtschaftliche Flächen überbaut werden, die damit nicht mehr für die Nahrungsmittelproduktion zur Verfügung stehen, während am Standort Otterfing ausschließlich Waldflächen überbaut werden, die in staatlichem Eigentum sind. Die zugunsten der Landwirtschaft angeführten Regelungen aus dem BayLPIG und dem LEP stehen jedoch in Konkurrenz zu anderen Zielen und Grundsätzen der Landesplanung. Sie können daher keinen Vorrang dieses Belangs begründen. So steht die Schaffung der räumlichen Voraussetzungen für nachhaltige Mobilität in Art. 6 Abs. 2 Nr. 3 BayLPIG gleichrangig neben den Grundsätzen für die Erhaltung der räumlichen Voraussetzungen für die Land- und Forstwirtschaft. Das LEP 2013 enthält in Kap. 4 Nr. 4.1.1 das Ziel, die Verkehrsinfrastruktur in ihrem Bestand leistungsfähig zu erhalten und bedarfsgerecht zu ergänzen, sowie bei der Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes bevorzugt vor dem Neubau erfolgen soll. Abgesehen davon, dass die im LEP und den Regionalplänen enthaltenen Ziele für die Fernstraßenplanung nicht bindend sind, geht es bei der Variantenauswahl um die Abwägung aller für die Entscheidung relevanten Gesichtspunkte, wozu auch die Belange der Land- und Forstwirtschaft gehören. Diese wurden bei der Planung für den Ausbau der Tank- und Rastanlage Holzkirchen Süd ausreichend berücksichtigt. Hier decken sich die privaten Belange mit den Belangen der Landwirtschaft. Diesen wurde durch eine sehr flächensparende Planung Rechnung getragen. Im Übrigen würde der größere Ausbau der Rastanlage bei Otterfing zwar die Belange der Landwirtschaft weniger betreffen, als der Ausbau der Rastanlage Holzkirchen Süd, die Belange der Forstwirtschaft wären jedoch im selben Maße stärker betroffen, so dass sich hinsichtlich der Betroffenheit der Land- und Forstwirtschaft nur eine Verschiebung zwischen den beiden Komponenten dieses Belangs ergibt.

Die Vorteile, die hinsichtlich der Schutzgüter Landschaft und Landschaftsbild, sowie Mensch zugunsten des am Standort Otterfing konzentrierten Parkplatzausbaus

angeführt werden, wurden in der UVP zugunsten des Standorts Otterfing berücksichtigt. In der Gesamtschau der Umweltauswirkungen hat der Ausbau des Parkplatzes bei Otterfing jedoch graduelle Nachteile gegenüber dem Ausbau der Tank- und Rastanlage Holzkirchen Süd (vgl. oben C. 2.1.5). Dabei war auch zu berücksichtigen, dass die nachteiligen Auswirkungen des Ausbaus der Rastanlage Holzkirchen Süd auf die genannten Schutzgüter nur gering sind.

Die Annahme, dass die Schutzgüter Wasser, sowie Tiere und Pflanzen durch einen vergrößerten Ausbau des Parkplatzes bei Otterfing nicht stärker beeinträchtigt würden, als durch den im Rahmen der Kombinationslösung vorgesehenen Ausbau, trifft zwar zu, ändert jedoch nichts an den Vorteilen des Ausbaus der Tank- und Rastanlage Holzkirchen Süd. Neben den im Variantenvergleich beschriebenen Vorteilen spricht für die Erweiterung der Rastanlage Holzkirchen Süd zusätzlich, dass sie durch abschnittsweises Bauen auch während der Bauzeit eine Nutzung der ohnehin zu wenigen bestehenden Stellplätze ermöglicht.

Die geforderte Konzentration der Ausbaumaßnahmen auf den Parkplatz bei Otterfing stellt sich trotz punktueller Vorteile in der Gesamtschau daher nicht günstiger dar, als der hier planfestgestellte Ausbau der Rastanlage Holzkirchen Süd oder die von der Autobahndirektion Südbayern geplante Kombinationslösung. Sie drängt sich daher nicht als vorzugswürdig auf.

Die von der Kanzlei Labbé und Partner hilfsweise geforderte Verknüpfung des Ausbaus der Tank- und Rastanlage Holzkirchen Süd mit dem Erfolg des für den Ausbau des Parkplatzes bei Otterfing noch durchzuführenden Planfeststellungsverfahrens weisen wir zurück. Es liegt zwar auf der Hand, dass allein mit dem verhältnismäßig kleinräumigen Ausbau der Tank- und Rastanlage Holzkirchen Süd das Stellplatzdefizit auf der A 8 nicht beseitigt werden kann. Er trägt jedoch – ebenso wie die anderen an der A 8 vorgesehenen und z. T. schon in der Umsetzung befindlichen Ausbaumaßnahmen an Rastanlagen – als wichtiger Baustein zur Sicherstellung eines ausreichenden Stellplatzangebots bei und ist daher auch für sich allein gerechtfertigt. Würde man der Argumentation der Kanzlei Labbé folgen, dürfte mit dem Ausbau jeder einzelnen Rastanlage erst begonnen werden, wenn der Planfeststellungsbeschluss für die letzte Rastanlage vorliegt, deren Ausbau zur vollständigen Deckung des Stellplatzdefizits erforderlich ist. Eine solche Schlussfolgerung wäre jedoch lebensfremd und angesichts der Entspannung, die jede ausgebaute Anlage insbesondere für die Situation der LKW-Fahrer bedeutet, auch nicht vertretbar.

3.3.3 Ausbaustandard

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entsprechen einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden

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

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

Die Abmessungen der Fahrbahnen, Fahrgassen und Parkstände sind in der Unterlage 1 auf S. 17 erläutert und im Lageplan (Unterlage 7.1, Bl. 1) sowie in den Querschnitten (Unterlage 6 Bl. 1 und 2) planerisch dargestellt. Sie entsprechen den „Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen“ (ERS, Ausgabe 2011). Zudem wurde darauf geachtet, dass künftig Pkw- und Lkw-Verkehr getrennt und das Kreuzen dieser Verkehrsarten vermieden wird, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Im Zuge der Erweiterung der Rastanlage wird ein Wirtschaftsweg überbaut. Dafür wird westlich der ausgebauten Rastanlage ein neuer öffentlicher Feld- und Waldweg errichtet, der die vorhandenen öffentlichen Feld- und Waldwege verbindet und der Erschließung der angrenzenden Flurstücke dient. Die ebenfalls überbaute Betriebszufahrt wird verlegt und an den neuen Feldweg angeschlossen. Die Zufahrt wird durch ein Rolltor gesichert. Der neue Wirtschaftsweg erhält eine Breite von 3,5 m und beidseitig Bankette mit 0,5 m Breite.

Zur optischen Abgrenzung der Rastanlage zu den angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen wird zwischen der erweiterten Rastanlage und dem Wirtschaftsweg ein 2 m hoher Erdwall errichtet. Außerdem wird entlang der Autobahn eine 3 m hohe Lärmschutzwand errichtet, die dem Schutz der auf der Rastanlage übernachtenden Lkw-Fahrer dient. Damit kann der vom Bundesverkehrsministerium festgelegte Grenzwert von 65 dB(A) in der Nacht im Parkbereich der Lkw eingehalten werden.

Den Vorschlägen der Tank- und Rast GmbH hinsichtlich des Ausbaustandards (z. B. Einfriedung der Hebeanlage, barrierefreie Erreichbarkeit des Raststättengebäudes etc.) sind wir durch Auflagen in diesem Beschluss nachgekommen (vgl. A 3.5.2). Die Einfriedung wurde auch in das Bauwerksverzeichnis aufgenommen (Unterlage 7.2, lfd. Nr. 4.3). Einwendungen zum Ausbaustandard wurden im Übrigen nicht erhoben.

3.3.4 Immissionsschutz / Bodenschutz

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

3.3.4.1 Verkehrslärmschutz

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

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

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

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

3.3.4.1.1 § 50 BImSchG

Wie bereits ausgeführt, stellt sich der Ausbau des Parkplatzes bei Otterfing mangels benachbarter Wohnnutzung hinsichtlich des Lärmschutzes günstiger dar, als der Ausbau der Tank- und Rastanlage Holzkirchen Süd. Das führt jedoch nicht zu einer Verletzung der in § 50 BImSchG enthaltenen Abwägungsdirektive, denn diese ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts in der Abwägung überwindbar. Die von der ausgebauten Rastanlage Holzkirchen Süd ausgehende Erhöhung der Lärmbelastung an einem Gebäude im Weiler Aberg ist mit 0,1 dB(A) äußerst gering und liegt weit unterhalb des Bereichs, in dem das menschliche Ohr Lärmunterschiede überhaupt wahrnehmen kann. Die von der Rastanlage

ausgehenden Geräusche sind zudem wegen der Beurteilungspegeldifferenz zwischen den Geräuschen von der A 8 und den Geräuschen von der Rastanlage nicht wahrnehmbar. Der geringfügige Nachteil des Ausbaus der Tank- und Rastanlage Holzkirchen Süd gegenüber dem Ausbau des Parkplatzes bei Otterfing ist daher auch unter Berücksichtigung des hohen Stellenwertes, den der Lärmschutz nach § 50 BImSchG insbesondere für die Wohnnutzung hat, angesichts der oben bei C 3.3.2 beschriebenen Vorteile vernachlässigbar.

3.3.4.1.2 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge

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

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

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

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

d) in Gewerbegebieten am Tag 69 dB(A) und in der Nacht 59 dB(A).

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

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

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

3.3.4.1.3 Verkehrslärberechnung

Für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung wurde die von Herrn Prof. Kurzak für das Jahr 2025 erstellte Verkehrsprognose vom 21.01.2013 verwendet. In der Berechnung wurde für die BAB A 8 ein durchschnittlicher täglicher Verkehr – DTV – von 117.000 Kfz/24 h, mit Lkw-Anteilen von 11 % tags und 20 % nachts angesetzt. Die Prognose beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten – Einwendungen hierzu wurden im Anhörungsverfahren nicht erhoben. Für die Rastanlage wurden die bisher vorhandenen Stellplätze (72 Pkw-Stellplätze, 2 Stellplätze für Kurzparker und 38 Stellplätze für Busse und Lkw) und die geplanten Stellplätze (73 Pkw-Stellplätze, 4 Stellplätze für Kurzparker, 6 Stellplätze für Pkw mit Anhänger, 8 Stellplätze für Busse und 61 Stellplätze für Lkw) zugrunde gelegt. Die Fahrzeugbewegungen je Stellplatz wurden nach der RLS 90, Abschnitt 4.5 unter Einbeziehung der Parkplatzlärmstudie des Bayer. Landesamts für Umwelt ermittelt. Für die A 8 wurde ein $D_{\text{Stro}} = - 2 \text{ dB(A)}$ angesetzt. Die vom SG 50 – Technischer Umweltschutz – zunächst vermissten Angaben hat die Autobahndirektion Südbayern

mit Schreiben vom 11.11.2013 nachgereicht. Die abschließende Prüfung der Lärmberechnungen hat ergeben, dass die Unterlagen nunmehr vollständig und plausibel waren (vgl. Stellungnahme SG 50 vom 18.12.2013).

Messungen sind vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS-90 gewährleistet wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen (Ullrich, DVBl 1985, 1159). Nach der ständigen Rechtsprechung des BVerwG ist die Beurteilung der Lärmauswirkungen eines Straßenbauvorhabens streng anhand der RLS-90 vorzunehmen, um die Rechtssicherheit und Gleichbehandlung bei der Beurteilung von Verkehrsimmissionen sicherzustellen (vgl. z. B. BVerwG, Urt. vom 09.06.2010, 9 A 25/09, Rn. 31 – zit. nach Juris).

3.3.4.1.4 Ergebnis

Beim Ausbau der Tank- und Rastanlage Holzkirchen Süd handelt es sich nicht um den Neubau einer Straße im Sinne von § 1 Abs. 1 der 16 BImSchV. Er stellt jedoch einen erheblichen baulichen Eingriff dar, weil in die bauliche Substanz und in die Funktion der BAB A 8 als Verkehrsweg bzw. der zu dieser Autobahn gehörenden Rastanlage eingegriffen wird. Er führt am Anwesen Brunauer Straße 1 in Aberg (IO 16) zu einer Erhöhung des bereits vor dem Ausbau vorhandenen nächtlichen Beurteilungspegels von 63 dB(A) um 0,1 dB(A), so dass die Kriterien für eine wesentliche Änderung vorliegen. Es wurden zwar noch bei weiteren Anwesen sehr hohe Lärmbelastungen vor allem in der Nacht errechnet, an drei weiteren Anwesen (eines in Föching, zwei in Aberg) liegen diese ebenfalls über 60 dB(A). Diese werden – mit Ausnahme des IO 16 - durch den Ausbau der Rastanlage jedoch nicht erhöht.

Für das Anwesen Brunauer Straße 1 in Aberg besteht daher ein Anspruch auf Lärmvorsorge. Dieser ist nach § 41 Abs. 1 BImSchG vorrangig durch aktive Lärmschutzmaßnahmen, wie z. B. Lärmschutzwälle oder Wände, sicherzustellen, was der Eigentümer des Anwesens im Anhörungsverfahren auch gefordert hat. Die Marktgemeinde Holzkirchen hat diese Forderung ausdrücklich unterstützt. Hier liegt jedoch der Ausnahmefall des § 41 Abs. 2 BImSchG vor, da die Kosten für aktive Lärmschutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Hierzu hat die Autobahndirektion Südbayern entsprechend den Anforderungen der Rechtsprechung an die Verhältnismäßigkeitsprüfung (vgl. Urteil BVerwG v. 20.01.2010, 9 A 22.08) ermittelt, welche Lärmschutzanlagen in Frage kommen, mit denen alle Anwesen des Weilers Aberg geschützt werden könnten. Wegen des geringen Abstandes zu den nächstgelegenen Gebäuden ist keine ausreichende Erhöhung des bestehenden Walles möglich. Daher wurden nur Lärmschutzwände in

die Prüfung einbezogen. Dabei hat sich gezeigt, dass mit einer 325 m langen und 9 m hohen Lärmschutzwand zwar an allen Anwesen die Taggrenzwerte eingehalten werden könnten, die Nachtgrenzwerte jedoch an allen Immissionsorten um 0,2 bis 1,7 dB(A) überschritten würden. Eine solche Wand würde ca. 1,45 Mio. € kosten. Bei einer Wandhöhe von 6 m mit Kosten von ca. 975.000 € würden die Taggrenzwerte ebenfalls eingehalten werden, die Überschreitung der Nachtgrenzwerte würde zwischen 0,6 und 3,5 dB(A) liegen. Die Kosten für einen Vollschutz, mit dem auch die Nachtgrenzwerte eingehalten würden, hat die Autobahndirektion Südbayern nicht ermittelt. Es liegt auf der Hand, dass dieser – sofern Wandhöhen über 9 m an der Stelle überhaupt noch als landschaftsbildverträglich angesehen werden könnten – jedenfalls noch deutlich teurer wäre, als die 9 m hohe Lärmschutzwand. Es ist jedoch offensichtlich, dass schon Kosten von 975.000 € zum Schutz von vier Anwesen, die im baurechtlichen Außenbereich liegen, unverhältnismäßig sind, auch wenn man die zusätzlich erforderlichen Kosten für den Einbau passiver Lärmschutzmaßnahmen nicht hinzurechnen würde. Das gilt umso mehr für die 9 m hohe Wand und noch höhere Varianten. Die Lärmvorsorge ist daher durch passive Lärmschutzmaßnahmen am Anwesen Brunauer Straße 1 sicherzustellen (Auflage A 3.3.1).

Der Eigentümer des betroffenen Anwesens hat im Anhörungsverfahren gefordert, den im Bereich des Weilers Aberg bestehenden Wall zu erhöhen und nach Süden bis zur Brücke zu verlängern. Aus den Angaben zu den untersuchten Lärmschutzwänden lässt sich jedoch ableiten, dass eine bei den beengten Platzverhältnissen evtl. noch mögliche geringfügige Erhöhung des Walles keine ausreichende Wirkung hätte; an der Notwendigkeit für zusätzliche passive Schallschutzmaßnahmen würde sich nichts ändern. Das gilt auch für eine Verlängerung des Walls nach Süden. Bei dieser Sachlage können wir die Autobahndirektion Südbayern nicht zum Bau einer solchen Anlage verpflichten, zumal dadurch in nicht unerheblichem Umfang private Grundstücke in Anspruch genommen werden müssten. Die Autobahndirektion Südbayern hat sich aber in ihrer Stellungnahme zu der Einwendung bereit erklärt, auf freiwilliger Basis kostenneutral einen Lärmschutzwall aus Überschussmassen aus dem Ausbau der Rastanlage herzustellen, wenn die betroffenen Grundstückseigentümer bereit sind, die dafür erforderlichen Flächen unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.

Der im Schreiben vom 03.01.2014 enthaltene Forderung, auf den an der Westseite der Rastanlage geplanten Erdwall (BWV lfd. Nr. 2.2) zugunsten des geforderten Lärmschutzwalles auf der Ostseite der Autobahn zu verzichten, können wir ebenfalls nicht nachkommen. Sie verkennt den Zweck dieses Erdwalles. Er dient der Abschirmung der Rastanlage zu den angrenzenden Nutzflächen. Es ist

offensichtlich, dass dieser Zweck durch einen Lärmschutzwall auf der anderen Seite der Autobahn nicht erfüllt werden kann und damit auch keine ausreichende Rechtfertigung für eine mögliche zwangsweise Inanspruchnahme privater Grundstücksflächen bietet.

Auch der Wunsch der Marktgemeinde Holzkirchen, die zur Abschirmung der Lkw-Stellplätze vorgesehene Lärmschutzwand zwischen Rastanlage und Autobahn auf die Ostseite der Autobahn zu verlegen, ist nicht zielführend. Diese Wand beruht auf einer Festlegung des Bundesverkehrsministeriums aus dem Jahr 2009, nach der im Parkbereich der Lkw-Fahrer zu den Ruhezeiten möglichst ein Grenzwert von 65 dB(A) eingehalten werden soll. Das kann mit der 260 m langen und 3 m hohen Lärmschutzwand erreicht werden. Sie kann auf bundeseigenen Grundstücken realisiert werden und führt nicht zu Belastungen Dritter. Eine Verlegung auf die andere Seite der Autobahn würde ihren Schutzzweck entfallen lassen.

3.3.4.2 Schadstoffbelastung

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

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

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

Eine gesundheitsschädigende Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung infolge des Ausbaus der Tank- und Rastanlage Holzkirchen Süd ist nicht zu befürchten. Der Ausbau hat keine Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung der Autobahn. Eine Erhöhung der von der Autobahn ausgehenden Schadstoffbelastung ist auch unter Berücksichtigung eines höheren Schadstoffausstoßes durch Parken und Anfahren nicht zu erwarten, weil die Fahrzeugbewegungen auf der T+R-Anlage im Vergleich zu denen auf der BAB sehr gering sind. Eine Berechnung der von der BAB A 8 im Bereich der T+R-Anlage ausgehenden Schadstoffbelastung nach den „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung – RLuS 2012“ (nachgereicht mit der Stellungnahme vom 11.11.2013) hat für das nächstgelegene Wohnanwesen Brunauer Straße 5 in Aberg ergeben, dass die Grenzwerte nach der 39. BImSchV auch unter Berücksichtigung der

Prognoseverkehrsbelastung eingehalten werden. Das SG 50 der Regierung von Oberbayern hat mit Schreiben vom 18.12.2013 auch hinsichtlich der Prüfung der Auswirkungen des Bauvorhabens auf die lufthygienische Situation bestätigt, dass die vorgelegten Unterlagen vollständig und plausibel sind. Weitere Prüfungen sind daher nicht erforderlich.

3.3.4.3 Bodenschutz

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

Das dargestellte öffentliche Interesse an der Durchführung des Vorhabens (Nutzungsfunktion im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 3 d BBodSchG) rechtfertigt hier die Nachteile für die anderen Funktionen des Bodens, insbesondere die zusätzliche Versiegelung von ca. 1,2 ha Bodenflächen.

3.3.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

3.3.5.1 Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung im Sinne von § 32 BNatSchG sind von dem Vorhaben nicht betroffen. Im näheren Umfeld des Bauvorhabens sind keine FFH- oder Vogelschutzgebiete vorhanden. Sonstige Schutzgebiete nach § 23 – 29 BNatSchG sind von dem Vorhaben ebenfalls nicht betroffen. Auch nach § 30 BNatSchG geschützte Biotope werden durch das Bauvorhaben nicht berührt. Im Baubereich vorhandene Feldgehölze und Gebüsche im Sinne von § 29 BNatSchG i. V. m. Art. 16 BayNatSchG dürfen nach § 16 Abs. 2 BNatSchG i. V. m. Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Interesses und mangels Alternativen entfernt und beeinträchtigt werden. Die Gründe ergeben sich aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung. Die untere Naturschutzbehörde am Landratsamt Miesbach hat sich in ihrer Stellungnahme vom 27.05.2013 mit der Vorgehensweise einverstanden erklärt

Das Artenschutzrecht steht dem Bauvorhaben ebenfalls nicht entgegen:

Für das geplante Bauvorhaben sind folgende Verbotstatbestände zu prüfen:

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

- Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Streng geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG Tierarten, die in Anhang A der EG-Verordnung 338/97, in Anhang IV der FFH-RL oder in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 2 BNatSchG genannt sind.
- Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist es verboten, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.
- Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

Gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG gelten die Zugriffsverbote für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft nur nach Maßgabe der Sätze 2 bis 5. Sind in Anhang IVa der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführte Tierarten oder europäische Vogelarten betroffen (- eine Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 S. 2 BNatSchG wurde bisher nicht erlassen -), liegt ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Standorte wildlebender Pflanzen der in Anhang IVb der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführten Arten gelten die Sätze 2 und 3 entsprechend. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffsverbote vor. Nach dem Urteil des BVerwG vom 14.07.2011, 9 A 12.10 – „Freiberg-Urteil“ - ist § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG jedoch für unvermeidbar mit dem Verlust an Fortpflanzungs- und Ruhestätten verbundene Beeinträchtigungen von Tieren nicht anzuwenden, da gegen diese Vorschrift insoweit europarechtliche Bedenken bestehen. Solche Verluste werden daher vorsorglich nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG beurteilt.

Die Legalausnahme des § 44 Abs. 5 BNatSchG bestimmt zunächst, dass die vorhabensbedingten Auswirkungen auf besonders geschützte Tier- und Pflanzenarten, die nicht in Anhang IV der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführt und keine

europäische Vogelart sind, im Rahmen der Eingriffsregelung des § 15 BNatSchG zu prüfen sind (siehe hierzu C 3.3.5.2).

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

Das methodische Vorgehen und die Begriffsabgrenzungen der vom Vorhabensträger vorgelegten „Naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)“ (vgl. Anlage 3 zur Unterlage 12.1), die wir zur Grundlage unserer Beurteilung machen, entsprechen den mit Schreiben der Obersten Baubehörde vom 24.03.2011, Az. IIZ7-4022.2-001/05, eingeführten „Hinweisen zur Aufstellung naturschutzfachlicher Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Straßenplanung (saP)“. Prüfungsrelevante Abweichungen zu der inzwischen überarbeiteten Fassung vom 12.02.2013 sind nicht festzustellen.

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

- Maßnahme S 1: Schutz von Lebensräumen und Bäumen vor Beeinträchtigungen in der Bauphase durch entsprechende Schutzmaßnahmen wie Absperrung mit Bauzaun sowie Stamm- und Wurzelschutz gemäß DIN 18920 und RAS-LP 4.
- Maßnahme S 2: Schutz Gehölz bewohnender Arten durch Beschränkung der Rodungszeiten auf die Wintermonate zwischen 1. Oktober und 28./29. Februar. Darüber hinaus werden Großbäume mit möglichen Baumhöhlen und Spalten vor Beginn der Bauarbeiten auf Brutplätze höhlenbrütender Vogelarten oder Fledermausquartiere kontrolliert.
- Maßnahme S 3: Schutz von Baumbestand durch Baumverpflanzung aus den zu überbauenden Grünflächen der bestehenden Rastanlage in die neuen Grünflächen, sofern die Umpflanzung gute Aussicht auf Erfolg hat.

Die genannten Maßnahmen sind in den Maßnahmeblättern (Anlage 2 zur Unterlage 12.1) und im Landschaftspflegerischen Maßnahmeplan (Unterlage 12.3 Bl. 1) konkret beschrieben. Darauf wird verwiesen. Sie sind Bestandteile des festgestellten Plans, bzw. von Auflagen dieses Planfeststellungsbeschlusses. Ihre Beachtung ist daher sichergestellt.

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

Die Überprüfung hat ergeben, dass für Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie nur hinsichtlich der Zauneidechse (*Lacerta agilis*) eine mögliche Betroffenheit zu prüfen

war. Sie wurde bei Erhebungen des Gutachters in den Jahren 2008 und 2012 im südwestlichen Hangbereich des bestehenden Versickerbeckens nachgewiesen. Der Bestand ist als klein und eher unbedeutend einzustufen, der Gutachter geht von einer Metapopulationsstruktur aus. Der Erhaltungszustand der lokalen Population ist ungünstig. Bau- und anlagebedingte Eingriffe in die Lebensstätten sind nicht vorgesehen, da die bestehende Versickerungsanlage weitgehend erhalten bleibt. Die vorgesehenen Bauarbeiten am Versickerungsbecken betreffen die Nordböschung, nicht den von den Zauneidechsen bewohnten südlichen Hangbereich des Versickerbeckens. Auch indirekte Auswirkungen der Bauarbeiten sind im Umfeld der Lebensstätte nicht zu erwarten. Da zu erwarten ist, dass sich auf der Abdeckung der geplanten neuen unterirdischen Becken (Schotterrasen mit Säumen) in räumlicher Vernetzung zur bestehenden Lebensstätte eine ähnlich geeignete Habitatqualität entwickeln wird, kommt es räumlich zu keinen relevanten Lebensraumeinengungen. Unter Berücksichtigung der Maßnahme S 1, die u. a. den Schutz der südlichen Böschung des bestehenden Versickerbeckens als Tabuzone vorsieht, ist keine Verletzung des Schädigungsverbots (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG) zu erwarten. Auch das Störungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG) wird nicht erfüllt, da baubedingte Immissionen durch Staub und Erschütterungen mit negativen Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden können. Auch eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos durch Baufahrzeuge oder durch die spätere Nutzung der Rastanlage kann ausgeschlossen werden. Ein relevantes Tötungsrisiko durch die Baufahrzeuge, die den direkt angrenzenden Zufahrtsweg benutzen, ist wegen der geringen Geschwindigkeit nicht zu erwarten. Der südliche Zufahrtsweg dient nur der Unterhaltung der Entwässerungsanlage und wird derzeit und künftig nur selten genutzt.

Andere gemäß Anhang IV der FFH-RL geschützte Arten kommen im Einwirkungsbereich des Bauvorhabens entweder nicht vor oder werden von den Wirkfaktoren des Bauvorhabens nicht berührt.

Hinsichtlich der europäischen Vogelarten hat der Gutachter festgestellt, dass im Eingriffsbereich nur ubiquitäre Arten in geringer Dichte vorkommen. Im Wirkraum sind ebenfalls nur einzelne, eher unempfindliche wertbestimmende Arten vertreten. Das liegt daran, dass der Vorhabensbereich durch seine Lage direkt an der Autobahn für die Avifauna nur sehr gering bedeutend ist. Die Prüfung erfolgte deshalb überschlüssig im Hinblick auf die Betroffenheit bodenbrütender Wiesen- und Ackervögel, Arten der Wälder, Greifvögel, Reiher und andere Arten mit großen Arealansprüchen sowie ubiquitäre Vogelarten. Insgesamt ist festzustellen, dass unter Berücksichtigung der o. g. Schutzmaßnahmen die Erfüllung von

Verbotstatbeständen auch hinsichtlich der Vogelarten mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann.

3.3.5.2 Naturschutz als öffentlicher Belang/Eingriffsregelung

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

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

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

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

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

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

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in den Unterlagen 12.1 und 12.2, Bl. 1 des Plan-Geheftes beschrieben. Die Eingriffe werden durch die oben bei C 2.1.3 und C 3.3.5.1 aufgezählten Minimierungsmaßnahmen soweit wie möglich reduziert. Trotz der vorgesehenen Minimierungsmaßnahmen verbleiben folgende Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft:

- Neuversiegelung von landwirtschaftlich intensiv genutzten Grünland- und Ackerflächen sowie von Gras- und Krautfluren im Straßenbegleitgrün in einem Umfang von 1,233 ha.
- Verlust von rd. 37 Einzelbäumen mit Bedeutung für die Innendurchgrünung der Rastanlage und für das Landschaftsbild. Gesunde und vitale Laubbäume und Kiefern werden verpflanzt und damit erhalten.
- Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch Verlust von kleineren Gehölzgruppen und Hecken im Bereich der bestehenden Rastanlage.

Diese Beeinträchtigungen sind auf den Bau und Bestand der erweiterten Tank- und Rastanlage zurückzuführen und nicht zu vermeiden. Es ergeben sich ausgleichende Eingriffe in einem Umfang von 1,233 ha. Diese Eingriffe sind ausgleichbar, jedenfalls ersetzbar.

Zur Ermittlung des Kompensationsbedarfs für diese Eingriffe hat die Autobahndirektion Südbayern die zwischen den Staatsministerien des Innern und für Landesentwicklung und Umweltfragen vereinbarten Grundsätze vom 21.06.1993 für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben („Gemeinsame Grundsätze“) herangezogen. Danach ergibt sich ein Kompensationsbedarf von insgesamt 0,37 ha. Dieser dient der Kompensation der Versiegelung. Die verbleibenden Eingriffe in das Landschaftsbild können durch die Gestaltung und Eingrünung der neuen Anlage im Rahmen der Gestaltungsmaßnahmen vollständig kompensiert werden, so dass kein zusätzlicher Ausgleich erforderlich ist.

Die Kompensation erfolgt durch die Maßnahme A1 - Entwicklung von Extensivwiesen. Sie wurde im Rahmen eines Flächenpools von der Autobahndirektion Südbayern nahe der Kläranlage Fellach auf dem Gebiet der Gemeinde Valley angelegt und entwickelt. Sie ist bereits im Ökokonto umgesetzt. Die für die „Abbuchung“ vorgesehenen Flur-Nr. 1071 und 1072 wurden im April 2009 in den Flächenpool aufgenommen und bisher keiner Ausgleichsmaßnahme zugeteilt.

Die für die im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses in Anspruch genommenen Teilflächen sind in der Unterlage 12.3 Bl. 2 dargestellt und umfassen insgesamt 0,393 ha. Die untere Naturschutzbehörde am Landratsamt Miesbach hat sich bei Beachtung verschiedener Auflagen, die wir unter A 3.2 in diesen Planfeststellungsbeschluss aufgenommen haben, mit der Planung einverstanden erklärt (Stellungnahme vom 27.05.2013). Eine allgemeine Auflage zur Umsetzung der Ausgleichs-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen ist nicht erforderlich, da diese Bestandteile des festgestellten Planes und damit auch umzusetzen sind.

Die Eingriffe werden durch die vorgesehenen Maßnahmen im Sinne von § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG kompensiert. Eine Abwägung nach § 15 Abs. 5 BNatSchG ist daher nicht erforderlich. Die festgesetzten Auflagen sind zum Schutz der Belange von Natur und Landschaft erforderlich (Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG). Der Entscheidungsvorbehalt in Ziff. A 3.2.4 beruht auf Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG. Die Belange der Landwirtschaft wurden bei der Dimensionierung der Ausgleichsmaßnahmen und bei der Auswahl der Flächen soweit wie möglich berücksichtigt, dazu dient insbesondere die Nutzung von Ökokontoflächen und die sehr flächensparende Planung.

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

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

3.3.6 Gewässerschutz/Wasserrechtliche Erlaubnis

Wasserrechtliche Entscheidungen, die von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung erfasst würden (z. B. für den Ausbau von Gewässern, Straßenbau im Wasserschutzgebiet und an Gewässern o. ä.), sind für die genehmigten Baumaßnahmen nicht erforderlich. Die Baumaßnahmen befinden sich außerhalb von Wasserschutzgebieten. Das nächstgelegene Wasserschutzgebiet befindet sich rd. 1,4 km südlich des Vorhabens.

Die Ableitung des Oberflächenwassers aus den Verkehrsflächen der erweiterten Tank- und Rastanlage entspricht im Wesentlichen dem bisherigen Entwässerungssystem. Es wird jedoch künftig zweigeteilt abgeleitet.

Das Oberflächenwasser von der Richtungsfahrbahn München-Rosenheim (Fahrbahn A) der A 8 wird entlang der erweiterten Rastanlage breitflächig über das Bankett in eine 2,5 m breite und 30 cm tiefe begleitende Versickermulde geleitet, wo es über eine belebte Oberbodenschicht versickert. Die Mulde wird mit Erdschwellen bis 25 cm über Muldensohle ausgestattet, um die Verdunstung und Versickerung zu fördern. In den Erdschwellen werden Überlaufschächte angelegt, über die das Oberflächenwasser bei größeren Regenereignissen in einen Entwässerungskanal unter der Mulde gelangt. Ferner wird das Oberflächenwasser der Fahrbahn A, das über den bestehenden Entwässerungskanal aus dem südlich der Rastanlage gelegenen ca. 650 m langen Fahrbahnabschnitt gesammelt und derzeit in das bestehende Rückhalte- und Absetzbecken eingeleitet wird, in einen neuen Kanalabschnitt umgeleitet. Die bestehende Rückhalteinlage wird rückgebaut, bzw. verfüllt. Das Wasser wird künftig zusammen mit dem überlaufenden Wasser aus der Fahrbahn begleitenden Mulde in ein neu zu errichtendes geschlossenes Absetz- und Abscheidebecken geleitet, das als Ersatz für das rückgebaute Rückhalte- und Absetzbecken dient. Anschließend wird es in das bestehende Versickerbecken geleitet.

Für die Ableitung des Oberflächenwassers von den Verkehrsflächen der erweiterten Rastanlage wird ein neues Kanalsystem angelegt; die innerhalb der Rastanlage vorhandenen Entwässerungseinrichtungen werden abgebrochen, soweit sie entbehrlich sind und nicht in das neue Entwässerungssystem eingebunden werden können. Das Oberflächenwasser der Rastanlage wird am jeweils tiefliegenden Rand der Fahrbahnen gefasst und über Straßenabläufe den neuen Entwässerungskanälen zugeführt. Von dort gelangt es in ein weiteres neu zu errichtendes Absetz-/Abscheidebecken und wird ebenfalls in das Versickerbecken geleitet.

Das bestehende Versickerbecken wird in Richtung Norden erweitert und damit die Sohlfläche um rd. 165 m² auf 414 m² vergrößert. Die Böschungen werden den

veränderten Verhältnissen angepasst und erhalten eine Neigung von 1:1,5. Zur Erhöhung der Versickerleistung wird in Ergänzung zu den im Versickerbecken bestehenden Drainpfählen in der Sohle des erweiterten Beckens der anstehende Boden in einer Mächtigkeit von 1 m gegen Filterkies ausgetauscht. Über diesem Filterkies wird eine 20 cm dicke belebte Oberbodenschicht zur weiteren Sedimentabfilterung angedeckt.

Die vorgesehenen Einleitungen in das Grundwasser sind gemäß § 8 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern unter Ziffer A 4 des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen. Die Gestattungen können gemäß § 15 WHG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden, da für die Entwässerung der Autobahn und ihrer Nebenanlagen ein öffentliches Interesse besteht. Bei Beachtung der unter Ziffer A 4.3 angeordneten Auflagen sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls (§ 12 WHG) sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 13 WHG.

Das Wasserwirtschaftsamt Rosenheim hat die vorgesehene Entwässerung geprüft und ihr bei Beachtung der festgesetzten Auflagen zugestimmt. Die Einhaltung der Belange des Arbeitsschutzes hat die Autobahndirektion Südbayern zugesagt, so dass auf eine gesonderte Auflage verzichtet werden konnte. Das Landratsamt Miesbach hat in seiner Stellungnahme vom 27.05.2013 als Wasserrechtsbehörde das Einvernehmen erteilt (§ 19 Abs. 2 WHG). Einwendungen gegen die Planung der Entwässerungsanlagen sind nicht erhoben worden.

3.3.7 Landwirtschaft

Der Flächenbedarf für das Bauvorhaben umfasst 14.853 m² bisher landwirtschaftlich genutzter Fläche. Zusätzlich werden 20.820 m² landwirtschaftlich genutzter Fläche vorübergehend für die Bauzeit in Anspruch genommen. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt, dass der Ausbau der Tank- und Rastanlage Holzkirchen Süd mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Das gilt sowohl im Hinblick auf die – verhältnismäßig geringe – Belastung der Landwirtschaft allgemein, als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe. Durch den Verzicht auf den zunächst geplanten umfangreicheren Ausbau der Rastanlage und die sehr flächensparende Planung, sowie die Nutzung von Ökokontoflächen für die Kompensation der Eingriffe in Natur und Landschaft wurde die Flächeninanspruchnahme so weit wie möglich reduziert. Die Konzentration der Rastanlage am Standort Otterfing wurde aus den oben bei C 0 angeführten Gründen nicht weiter verfolgt. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit des

Ausbau der Rastanlage und der Anordnung der Verkehrsflächen bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Der Verzicht auf den westlich der Anlage vorgesehenen Erdwall würde zwar die Eingriffe noch ein wenig reduzieren, ist jedoch gerade zum Schutz der angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen vor Emissionen aus der Rastanlage vorgesehen. Die betroffenen Landwirte haben auch keine Einwände dagegen erhoben. Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg hat aus fachlicher Sicht keine Einwände gegen das Vorhaben erhoben, jedoch geltend gemacht, dass im Bereich der Gemeinde Holzkirchen derzeit ein großer Verbrauch an landwirtschaftlicher Nutzfläche erfolge und der Flächenbedarf reduziert werden müsse. Es ist jedoch nicht erkennbar, welches Einsparpotential bei der Ausbauplanung noch vorhanden wäre. Es handelt sich vielmehr ohnehin um eine sehr kompakte Rastanlage, bei der die Verkehrs- und Grünflächen auf ein Mindestmaß reduziert wurden. Die Flächenausweisungen des Marktes Holzkirchen können der Autobahndirektion Südbayern nicht angelastet werden. Über die Flächeninanspruchnahme hinaus ergeben sich keine weiteren mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens, wie z. B. Umwege. Die Erreichbarkeit der Grundstücke ist zu sichern (vgl. Auflage A 3.4.2), bei der Bepflanzung ist auf die Nutzung der benachbarten Grundstücke Rücksicht zu nehmen (vgl. Auflage A 3.4.3). Waldflächen sind durch das geplante Bauvorhaben nicht berührt.

3.3.8 Träger von Versorgungsleitungen

In der Planfeststellung ist nur über das „Ob und Wie“ der erforderlichen Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Die in den Planunterlagen der E.ON Bayern AG zugeschriebenen Leitungen wurden im Bauwerksverzeichnis durch die Bezeichnung Bayernwerk AG ersetzt. Die Kabelbezeichnungen wurden ebenfalls durch Roteinträge korrigiert. Der von der Bayernwerk AG in den Planunterlagen vermisste Kabelverteilungsschrank wird ebenso wie das außerhalb der Planfeststellung verlaufende Totkabel bei der Ausführungsplanung berücksichtigt (vgl. Auflage A 3.1.2). In der Auflage sind auch die Schutzzonenbereiche der Kabel geregelt.

3.3.9 Autobahn Tank und Rast GmbH

Die Autobahn Tank und Rast GmbH ist als Eigentümerin der zur bewirtschafteten Tank- und Rastanlage Holzkirchen Süd gehörenden Grundstücke Flur-Nr. 481/2 und 481/3 betroffen, auf denen sie eine Tankstelle mit Raststätte einschließlich Nebengebäude betreibt. Die infolge der Baumaßnahme erforderlichen Anpassungsarbeiten an ihren Anlagen sind in den festgestellten Planunterlagen sachgerecht berücksichtigt. Die unter A 3.1.6 und A 3.5.2 verfügbaren Auflagen dienen der Wahrung ihrer Belange. Die Kostentragung für die verschiedenen Baumaßnahmen an Anlagen der Tank und Rast GmbH ist im bestehenden

Konzessionsvertrag geregelt und nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses.

3.3.10 Sonstige öffentliche Belange

Andere öffentliche Belange werden durch den Ausbau der Tank- und Rastanlage Holzkirchen Süd nicht berührt. Bau- und Bodendenkmäler sind nach Angaben des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege im Baubereich nicht vorhanden. Das Risiko wird aufgrund der Lage und der momentanen Denkmalkennntnis sehr gering eingeschätzt. Für evtl. Zufallsfunde haben wir in der Auflage A 3.5.1 auf die Pflichten nach Art. 8 Abs. 1 und 2 DSchG gesondert aufmerksam gemacht und für diesen Fall den Abschluss einer Vereinbarung über die dann nötigen Ausgrabungen vorgesehen. Die Belange der Denkmalpflege sind damit ausreichend berücksichtigt. Die Marktgemeinde Holzkirchen hat der Planung grundsätzlich zugestimmt, zur Forderung nach Berücksichtigung aktiver Lärmschutzmaßnahmen verweisen wir auf die Ausführungen oben bei C 3.3.4.1.4.

3.4 Private Einwendungen

Für das Vorhaben werden 14.853 m² Fläche aus Privateigentum benötigt. 20.820 m² privater Grundstücksflächen werden vorübergehend für die Durchführung der Bauarbeiten in Anspruch genommen. Die übrigen Flächen betreffen Wegegrundstücke des Marktes Holzkirchen. Die konkret benötigten Flächen sind in den Unterlagen 14.1 und 14.2 dargestellt, darauf wird verwiesen.

Die durch den Straßenbau entstehenden Auswirkungen auf das Grundeigentum können durch schonendere Gestaltung der Tank- und Rastanlage o. ä. nicht verringert werden. Darauf sind wir bereits oben bei der Prüfung der Planungsvarianten (C 3.3.2.1), bei der Behandlung des Ausbaustandards (C 3.3.3) und der Prüfung der landwirtschaftlichen Belange (C 3.3.7) näher eingegangen. Eine weitergehende Reduzierung des Flächenbedarfs ist nicht möglich, ohne die mit der Ausbaumaßnahme verfolgten Ziele zu verfehlen. Die betroffenen Grundeigentümer haben durch ihre anwaltschaftliche Vertretung geltend gemacht, dass die fehlenden Lkw-Stellplätze konzentriert am Standort Otterfing errichtet werden sollen. Mit den hierzu vorgetragenen Argumenten haben wir uns unter C 0 umfassend auseinandergesetzt. Dabei sind wir zu dem Ergebnis gekommen, dass die für den – gegenüber der ursprünglichen Planung deutlich kleineren – Ausbau der Tank- und Rastanlage Holzkirchen Süd sprechenden öffentlichen Interessen das Interesse der Grundeigentümer am ungeschmälernten Erhalt ihres privaten Grundeigentums überwiegen. Weitere Gründe, die gegen die Inanspruchnahme der konkret betroffenen Grundstücksteile sprechen würden und z. B. eine kleinräumige

Umplanung zu Lasten anderer Grundeigentümer erfordern würden, wurden nicht vorgetragen und sind auch aus den Planunterlagen nicht ersichtlich.

Die Einwendungen eines betroffenen Anwohners hinsichtlich der gewünschten aktiven Lärmschutzanlagen haben wir bereits oben bei C 3.3.4.1.4 bearbeitet; darauf wird verwiesen. Weitere private Einwendungen wurden nicht erhoben.

3.5 Gesamtergebnis

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der Ausbau der bewirtschafteten Tank- und Rastanlage Holzkirchen Süd auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum gerechtfertigt und vertretbar ist. Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich. Optimierungsgebote sind beachtet. Bei Abwägung aller Belange erweist sich die Planlösung als vernünftig.

Die vorstellbaren Varianten werden ungünstiger beurteilt.

3.6 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

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

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

4. Kostenentscheidung

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

Rechtsbehelfsbelehrung

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

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

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

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

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

München, 25.06.2014

Regierung von Oberbayern

Halser
Ltd. Regierungsdirektorin

Hinweis zur Auslegung des Plans

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter Ziffer 2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen beim Markt Holzkirchen zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht. Darüber hinaus kann der Beschluss im Volltext spätestens ab dem Beginn der öffentlichen Auslegung auf der Homepage der Regierung von Oberbayern unter www.regierung-oberbayern.de abgerufen werden.