

Aktenzeichen: 32-4354.1-4-3



Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

**Bundesautobahn A 96
Lindau - München
Streckenabschnitt AS Greifenberg - AS Inning
Verkehrsführung für die Tunnelnachrüstung
Eching
Bau-km 0+182 bis Bau-km 1+192**

München, 24.10.2014

Inhaltsverzeichnis

Deckblatt.....	1
<u>Inhaltsverzeichnis</u>	2
<u>Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen</u>	5
A Entscheidung	6
1. <u>Feststellung des Plans</u>	6
2. <u>Festgestellte Planunterlagen</u>	6
3. <u>Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen</u>	7
3.1 Unterrichtungspflichten.....	7
3.2 Wasserwirtschaft.....	7
3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz.....	8
3.4 Bauausführung, Baubedingte Immissionen.....	9
3.5 Verkehrslärmschutz	10
3.6 Landwirtschaft.....	11
3.7 Denkmalschutz	11
3.8 Militärische Belange.....	12
3.9 Belange des Freistaats Bayern, Straßenbauverwaltung	13
3.10 Belange der Deutschen Telekom Technik GmbH	13
3.11 Belange der Stadtwerke Fürstenfeldbruck GmbH	13
3.12 Belange der Ammerseewerke gKU.....	13
3.13 Belange der TeliaSONera International Carrier Germany GmbH	14
4. <u>Entscheidungen über Einwendungen</u>	14
5. <u>Kostenentscheidung</u>	14
B Sachverhalt	15
1. <u>Beschreibung des Vorhabens</u>	15
2. <u>Ablauf des Planfeststellungsverfahrens</u>	16
C Entscheidungsgründe	18
1. <u>Verfahrensrechtliche Bewertung</u>	18
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen)	18
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen.....	19
2. <u>FFH-Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG</u>	20
3. <u>Materiell-rechtliche Würdigung</u>	27
3.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)	27
3.2 Planrechtfertigung	27
3.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	29
3.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung	29
3.3.2 Planungsvarianten und wesentliche Auswahlgründe.....	29

3.3.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradiente, Qerschnitt, Anschlussstellen, Nachgeordnetes Wegenetz)	34
3.3.4 Immissionsschutz/Bodenschutz	36
3.3.4.1 Verkehrslärmschutz	37
3.3.4.2 Schadstoffbelastung	43
3.3.4.3 Bodenschutz	44
3.3.5 Naturschutz und Landschaftspflege	44
3.3.5.1 Öffentlicher Belang	44
3.3.5.2 Verbote	45
3.3.5.2.1 Schutzgebiete/Gebietsschutz	45
3.3.5.2.2 Artenschutz	46
3.3.5.3 Naturschutzrechtliche Kompensation/Folgenbewältigung	54
3.3.6 Gewässerschutz	60
3.3.7 Landwirtschaft	60
3.3.8 Wald	61
3.3.9 Denkmalschutz	61
3.3.10 Träger von öffentlichen Versorgungseinrichtungen	63
3.4 Private Einwendungen	63
3.4.1 Allgemeine Bemerkungen	63
3.4.2 Einzelne Einwender	69
3.5 Gesamtergebnis	74
4. <u>Kostenentscheidung</u>	74
<u>Rechtsbehelfsbelehrung</u>	75
<u>Hinweis zur Auslegung des Plans</u>	76

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	16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
22. BImSchV	22. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
23. BImSchV	23. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
24. BImSchV	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
BMVI	Bundesministerium 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
GVstr.	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: 32-4354.1-4-3

**Vollzug des FStrG;
Bundesautobahn A 96 Lindau - München
Streckenabschnitt AS Greifenberg - AS Inning
Verkehrsführung für die Tunnelnachrüstung Eching
Bau-km 0+182 bis Bau-km 1+192**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A. Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der Plan für die Verkehrsführung zur Tunnelnachrüstung Eching im Streckenabschnitt AS Greifenberg - AS Inning der Bundesautobahn A 96 Lindau - München wird mit den aus A.3 und A.5 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern und Roteintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

2. Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

Unterlage Nr.	Blatt Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1 T	1 - 44	Erläuterungsbericht	-
2	1	Übersichtskarte	1 : 100.000
3 T	1	Übersichtslageplan	1 : 5.000
6.1	1	Regelquerschnitt, prov. Richtungsfahrbahn München	1 : 50
6.2	1	Regelquerschnitt, prov. Verlegung St 2070	1 : 50
7.1 T	1	Lageplan	1 : 1.000
7.2 T	0 - 30	Bauwerksverzeichnis	-

Unterlage Nr.	Blatt Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
8.1	1	Höhenplan, prov. Richtungsfahrbahn München	1 : 1.000/100
8.2	1	Höhenplan, prov. Verlegung St 2070	1 : 1.000/100
11.1	1 - 2	Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen	-
11.2 T	1	Lageplan zum Schallschutz	1 : 2.000
12.1	1 - 46, Anhang 1 bis 3	Landschaftspflegerischer Begleitplan, Textteil	-
12.2 T	1	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan	1 : 1.000
12.3 T	1	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen	1 : 1.000
12.4	1 - 57	Unterlage zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)	-
12.5	1 - 5	Unterlage zur FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet DE 7932-371 Windach - Textteil	-
12.5.1	1	Unterlage zur FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet DE 7932-371 Windach - Übersichtslageplan	1 : 25.000
14.1 T	1 - 2	Grunderwerbsplan	1 : 1.000
14.2 T	1 - 2	Grunderwerbsverzeichnis	-

Die Planunterlagen wurden von der Autobahndirektion Südbayern aufgestellt und trugen das Datum vom 21.10.2013.

Aufgrund der im Anhörungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen wurden die Planunterlagen geändert. Diese geänderten Planunterlagen tragen das Datum der 1. Tektur vom 25.04.2014. Die geänderten Planunterlagen wurden mit dem Zusatz „T“ gekennzeichnet und in den Unterlagen in roter Farbe dargestellt. Erläuterungen, die entfallen sind, wurden durchgestrichen. Ersetzte Unterlagen wurden ausgestrichen und mit dem Vermerk „überholt durch 1. Tektur vom 25.04.2014“ versehen. Sie verblieben in der Tekturfertigung.

Die Unterlage 12.6 (Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gem. § 3c UVPG) ist nachrichtlich beigefügt.

3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen

3.1 Unterrichtungspflichten

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

- 3.1.1 Der Deutschen Telekom Technik GmbH, T NL Süd, PTI 23/FS, Gablinger Straße 2, 86368 Gersthofen, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den betroffenen Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.
- 3.1.2 Dem Staatlichen Bauamt Weilheim, Münchener Straße 39, 82362 Weilheim in Oberbayern, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an der betroffenen Staatsstraße 2070 mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.3 Der Gemeinde Eching a. Ammersee, Am Anger 1, 82279 Eching, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen gemeindlichen Straßen und Wegen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.4 Dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, Hofgraben 4, 80539 München.
- 3.1.5 Den Stadtwerken Fürstenfeldbruck GmbH, Bullachstraße 27, 82256 Fürstenfeldbruck, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Stromversorgungsleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.6 Den Ammerseewerken gKU, Stegener Straße 99, 82279 Eching a. Ammersee, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen entwässerungstechnischen Anlagen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.7 Der TeliaSonera International Carrier Germany GmbH, Kleyerstrasse 8, 60326 Frankfurt am Main, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Telekommunikationseinrichtungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.8 Das Landratsamt Landsberg a. Lech, Fachbereich ÖPNV, Von-Kühlmann-Straße 15, 86899 Landsberg a. Lech.

3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)

Die Baumaßnahmen sind so auszuführen, dass zu keiner Zeit wassergefährdende Stoffe in den Untergrund bzw. das Grundwasser gelangen können. Es darf daher nur mit technisch einwandfreien Maschinen gearbeitet werden.

3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz

- 3.3.1 Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (Feuchtfelder, Quellhorizonte, Magerstandorte, etc.) zu erfolgen. Insbesondere sind Baustelleneinrichtungen und Lagerplätze möglichst gering zu halten und außerhalb von naturschutzfachlich wertvollen Flächen einzurichten. Beeinträchtigte Flächen sind nach dem Abschluss der Bauarbeiten wieder herzustellen.
- 3.3.2 Die Rodung von Waldbeständen und sonstigen Gehölzen, darf nur im Zeitraum vom 1. Oktober bis zum 28./29. Februar erfolgen. Abweichend davon dürfen solche Maßnahmen nur durchgeführt werden, wenn aufgrund einer vorhergehenden naturschutzfachlichen Überprüfung durch die Umweltbaubegleitung und nach Abstimmung mit dem Landratsamt Landsberg a. Lech, Untere Naturschutzbehörde, gewährleistet ist, dass keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten (Anhang IV a der Richtlinie 92/43/EWG) oder der europäischen Vogelarten beschädigt oder zerstört werden.
- 3.3.3 Die in der Unterlage 12.1 bzw. 12.3 T dargestellten naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen sollen spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme fertig gestellt sein. Nach Abschluss der Bau-, Gestaltungs- und Pflanzmaßnahmen ist ein gemeinsamer Abnahmetermin mit dem Landratsamt Landsberg a. Lech, Untere Naturschutzbehörde, durchzuführen. Nach Zustellung dieses Beschlusses ist dem Bayerischen Landesamt für Umwelt ein Verzeichnis in aufbereiteter Form für das Ökoflächenkataster gemäß § 17 Abs. 6 BNatSchG i.V.m. Art. 9 BayNatSchG unter Verwendung des Formblatts ÖFK-Online (www.lfu.bayern.de/natur unter Rubrik „Daten“, Punkt „Ökoflächenkataster-Meldebögen“) zusammen mit dem Lageplan (M=1:5.000) zu übermitteln. Eine Bestätigung der Meldung ist an das Landratsamt Landsberg a. Lech, Untere Naturschutzbehörde, zu schicken.
- 3.3.4 Die erforderlichen landschaftspflegerischen Ausführungsplanungen für die entsprechenden Schutz-, Gestaltungs-, Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen, insbesondere die mit der Tunnelnachrüstung verbundenen Rückbau- und Neugestaltungsmaßnahmen, sind rechtzeitig vor Beginn der jeweiligen Maßnahme mit dem Landratsamt Landsberg a. Lech, Untere Naturschutzbehörde, abzustimmen.
- 3.3.5 Der Vorhabensträger hat die in der Unterlage 12 T und in der Unterlage 12.4 zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen S 1 bis S 3 uneingeschränkt einzuhalten und dies durch eine ökologische Umweltbaubegleitung zu dokumentieren.

- 3.3.6 Die Unterhaltspflicht auf den Fl. Nrn. 155/2 und 155/14 (A 1) der Gemarkung Etterschlag endet erst nach vollständiger und ordnungsgemäßer Neugestaltung der beanspruchten Flächen. Der Vorhabensträger hat sich den ordnungsgemäßen Rückbau mit Neugestaltung vom Landratsamt Landsberg a. Lech, Untere Naturschutzbehörde, schriftlich bestätigen zu lassen.
- 3.3.7 Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (Feuchtbiotop, Hohlwege, Streuwiesen, aufgelassene Kiesgruben, etc.) abgelagert werden. Die bauausführenden Firmen sind in geeigneter Weise zur Beachtung der gesetzlichen Regelungen über Abgrabungen und Auffüllungen zu verpflichten.
- 3.3.8 Eine qualifizierte ökologische Baubegleitung ist während des gesamten Zeitraums der Straßenbaumaßnahme sicherzustellen. Die verantwortliche Person ist dem Landratsamt Landsberg a. Lech, Untere Naturschutzbehörde, vor Beginn der Baumaßnahme zu nennen.
- 3.4 Bauausführung, Baubedingte Immissionen**
- 3.4.1 Der Vorhabensträger hat mit geeigneten Maßnahmen baubedingte Beeinträchtigungen der angrenzenden Bebauung durch die Baustellenabwicklung soweit wie möglich zu reduzieren. Ebenso ist sicherzustellen, dass jede Baustelle so geplant, eingerichtet und betrieben wird, dass Geräusche verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.
- 3.4.2 Die "Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm" vom 19.08.1970, MABl 1/1970 S. 2, ist einzuhalten. In den Ausschreibungsunterlagen ist auf die Beachtung dieser Regelungen hinzuweisen.
- 3.4.3 Die Maschinenlärmschutzverordnung - 32. BImSchV, BGBl. S. 3478, ist zu beachten. In den Ausschreibungsunterlagen ist auf die Beachtung dieser Regelungen hinzuweisen.
- 3.4.4 Der Vorhabensträger ist verpflichtet, während der Bauzeit in vertretbarem Umfang geeignete Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung einer möglichen gravierenden Staubbelastung und Straßenverschmutzung (z. B. ausreichende Befeuchtung bei staubenden Arbeiten, Befeuchtung/Abdeckung von Kies- und Sandlagerungen etc.) zu ergreifen. Die getroffenen Maßnahmen sind auf ihre Wirksamkeit hin laufend zu überwachen und gegebenenfalls anzupassen.
- 3.4.5 Sofern bei den Bauarbeiten auch erschütterungsrelevante Baumaßnahmen und Bauverfahren eingesetzt werden, hat der Vorhabensträger zum Schutz vor bauzeitlichen Schwingungsbelastungen (Erschütterungen und sekundärer Luftschall) beim Baubetrieb erschütterungsarme Bauverfahren einzusetzen, wobei die

Erschütterungen die Grenzwerte nach DIN 4150 - 2 vom Juni 1999 (Erschütterungen im Bauwesen, Teil 2: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und DIN 4150 - 3 vom Februar 1999 (Erschütterungen im Bauwesen, Teil 3: Einwirkungen auf bauliche Anlagen) nicht überschreiten dürfen. Bei Überschreitungen der oben genannten Grenz- und Anhaltswerte sind geeignete Maßnahmen zum Schutz der Anwohner, Gebäude und sonstigen Anlagen vorzunehmen.

- 3.4.6 Der Vorhabensträger hat bei erschütterungsrelevanten Arbeiten durch eine baubegleitende durchgehende messtechnische Überwachung in kritischen Gebäuden die Immissionssituation zu überwachen. Die Auswahl der Gebäude ist entsprechend der Immissionssituation und des Gebäudebestandes durchzuführen. Der Vorhabensträger hat sicherzustellen, dass die baubegleitenden Erschütterungsmessungen von entsprechend sachkundigem Personal durchgeführt werden und gegebenenfalls eine befugte Messstelle zur Überwachung beizuziehen. Die Messergebnisse sind zur späteren Beweissicherung zu dokumentieren und aufzubewahren. Auf Verlangen sind die Betroffenen über die Messergebnisse zu informieren.
- 3.4.7 Der Vorhabensträger hat für die Zeit der Baudurchführung einen Ansprechpartner zu bestellen, der für die betroffene Bevölkerung bei bevorstehenden Belästigungen zu deren Vorabinformation über deren Art und Dauer zur Verfügung steht.
- 3.4.8 Die Entscheidung über gegebenenfalls weitere noch erforderliche Schutzmaßnahmen gegen baubedingte Immissionen nach Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG (z. B. nach dem Ergebnis der baubegleitenden messtechnischen Überwachung) bzw. über eine dem Grunde nach angemessene Entschädigung nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG, wenn solche weiteren Schutzmaßnahmen technisch nicht möglich oder unverhältnismäßig sind und eine Einigung darüber nicht erzielt wird, behält sich die Planfeststellungsbehörde gem. Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG vor.
- 3.4.9 Bauarbeiten, die während der Nachtzeit oder an Sonn- und Feiertagen durchgeführt werden müssen, sind auf ein betrieblich unabdingbares Mindestmaß zu beschränken.
- 3.4.10 Die Vorgaben des Bundesbodenschutzgesetzes sowie des Kreislaufwirtschaftsgesetzes einschließlich der begleitenden Regelwerke sind zu beachten.
- 3.4.11 Der Umgang mit belastetem Material aus Rückbau und Aushub ist vorab mit dem Landratsamt Landsberg a. Lech abzustimmen.

3.5 Verkehrslärmschutz

- 3.5.1 Für die Straßenoberfläche der Behelfsfahrbahn ist ein lärmindernder Belag zu verwenden, der den Anforderungen eines Korrekturwertes D_{StR0} von - 2 dB(A) (bei $V > 60$ km/h) entspricht.

3.5.2 Der Vorhabensträger hat die in den festgestellten Planunterlagen enthaltenen aktiven Lärmschutzanlagen herzustellen und während der Verkehrsführung der provisorischen Richtungsfahrbahn der A 96 zu unterhalten.

3.6 Landwirtschaft

3.6.1 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.

3.6.2 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.

3.6.3 Flächen, die während der Bauzeit vorübergehend in Anspruch genommen werden, müssen nach Abschluss der Baumaßnahmen durch den Vorhabensträger wieder rekultiviert werden. Rekultivierungen von landwirtschaftlichen Nutzflächen haben bei trockenen Bedingungen stattzufinden, beanspruchte Wege und Grundstücke sind wieder in einen vergleichbaren Zustand zu bringen, Bodenverdichtungen notfalls durch Auflockerung zu beseitigen.

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

3.6.5 Bei der Bepflanzung der Straßenflächen und naturschutzfachlichen Kompensationsflächen 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.

3.6.6 Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen.

3.7 Denkmalschutz

3.7.1 Soweit durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der -ausführung möglich, sind Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden (z.B. durch Überdeckungen in Dammlage) oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen.

3.7.2 Der Beginn von Erdbauarbeiten ist vom Vorhabensträger spätestens drei Monate vor Beginn dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege anzuzeigen, um mit dem Landesamt einvernehmlich die erforderlichen Schritte zur Vermeidung einer Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren

Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen festzulegen.

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

3.7.4 Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Vorhabensträger die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Befunde und Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten der wissenschaftlichen Auswertung der Befunde und Funde zählen nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen. Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrags der Aufwendung) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im oben genannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen Vorhabensträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zu Stande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.

3.7.5 Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass gemäß Art. 8 Abs. 1 Denkmalschutzgesetz Bodendenkmäler, die bei der Verwirklichung des Vorhabens zutage kommen, unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege zu melden sind. Die aufgefundenen Gegenstände und der Fundort sind bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen, wenn nicht die Untere Denkmalschutzbehörde die Gegenstände vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet (Art. 8 Abs. 2 DSchG).

3.8 Militärische Belange

Der Vorhabensträger hat bei Baumaßnahmen an der A 96 das Allgemeine Rundschreiben Nr. 22/1996 BMVBW „Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerfahrzeuge“ (RABS) zu beachten.

3.9 Belange des Freistaats Bayern, Straßenbauverwaltung

Der Vorhabensträger hat für den geplanten Ausbauquerschnitt der St 2070 eine Fahrbahnbreite von mindestens 6 m durch Verringerung der Bankettbreite vorzusehen.

3.10 Belange der Deutschen Telekom Technik GmbH

Der Vorhabensträger hat dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der betroffenen Telekommunikationslinien der Deutschen Telekom Technik GmbH nicht beeinträchtigt werden und aus betrieblichen Gründen (z. B. im Falle von Störungen) der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien grundsätzlich möglich ist. Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass die notwendigen Erkundungen über die exakte Lage der Telekommunikationseinrichtungen in der Örtlichkeit bei den zuständigen Stellen der Deutschen Telekom Technik GmbH einzuholen sind und deren Kabelschutzanweisung bei Durchführung der Bauarbeiten im Bereich der Telekommunikationseinrichtungen zu beachten ist, um Kabelschäden zu vermeiden. In den Ausschreibungsunterlagen ist auf diese Verpflichtung hinzuweisen. Der ungehinderte Zugang der Deutschen Telekom Technik GmbH zu den Telekommunikationslinien aus betrieblichen Gründen ist auch während der Bauausführung grundsätzlich zu gewährleisten.

3.11 Belange der Stadtwerke Fürstfeldbruck GmbH

Der Vorhabensträger hat dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der betroffenen Versorgungsleitungen (20 kV Mittelspannung, Niederspannung und Straßenbeleuchtung) der Stadtwerke Fürstfeldbruck GmbH nicht beeinträchtigt werden.

3.12 Belange der Ammerseewerke gKU

3.12.1 Vor und nach der Baumaßnahme ist ein Beweissicherungsverfahren der entwässerungstechnischen Anlagen der Ammerseewerke gKU durchzuführen. Die Zustandserfassung der Kanäle erfolgt mittels einer TV-Befahrung. Die Schachtbauwerke sind zu begutachten und deren Zustand zu dokumentieren.

3.12.2 Die entwässerungstechnischen Anlagen der Ammerseewerke gKU, die sich im Bereich der geplanten Baumaßnahme befinden, dürfen nicht überbaut werden und müssen soweit es technisch möglich ist, zugänglich bzw. anfahrbar gehalten werden. Die Ammerseewerke gKU sind bei Zugangsbeschränkungen gegebenenfalls rechtzeitig zu verständigen und die dadurch bedingten Beeinträchtigungen in gegenseitiger Abstimmung so gering wie möglich zu halten.

- 3.12.3 Vor Baubeginn sind die Kanäle und Schächte auf Standsicherheit bezüglich Baustellenverkehr, Belastung durch Aufschüttungen oder Abtrag und neue Verkehrswege zu überprüfen. In den Bauausführungsplänen sind Lage- und Höhenpläne der entwässerungstechnischen Anlagen einzuarbeiten und den Ammerseewerken gKU zur Prüfung vorzulegen. Entsprechende Sicherheitsmaßnahmen sind bei Bedarf in Abstimmung mit den Ammerseewerken gKU zu treffen.
- 3.12.4 Alle erforderlichen Maßnahmen an Kanälen und Schächten zur Umsetzung der geplanten Verkehrsführung zur Tunnelnachrüstung Eching müssen vorab mit den Ammerseewerken gKU abgestimmt werden. Die Arbeiten müssen dann mit äußerster Sorgfalt durchgeführt werden. Neben Beschädigungen sind vor allem Verschmutzungen (z. B. während des Hebens und Senkens der Schachtoberkanten auf das neue Niveau) und sonstige Beeinträchtigungen unbedingt zu vermeiden, da dadurch erhebliche Betriebsstörungen hervorgerufen werden können.
- 3.12.5 Auf die Gefahren bei Arbeiten an Abwasseranlagen und die entsprechenden Sicherheitsvorschriften der Ammerseewerke gKU wird hingewiesen.
- 3.12.6 Alle beim Bau berührten Anlagen der Ammerseewerke gKU müssen nach Bauende in einwandfreien Zustand versetzt bzw. zurückgebaut werden. Zum Nachweis muss eine gemeinsame Schlussabnahme durchgeführt werden.
- 3.12.7 Der Vorhabensträger muss es den Ammerseewerken gKU ermöglichen, alle Arbeiten, die den Bereich der entwässerungstechnischen Anlagen der Ammerseewerke gKU betreffen, zu begleiten.

3.13 Belange der TeliaSonera International Carrier Germany GmbH

Der Vorhabensträger hat dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der betroffenen Leitungstrasse der TeliaSonera International Carrier Germany GmbH nicht beeinträchtigt werden. Die Telia-Sonera-Anweisung zum Schutze unterirdischer Versorgungsleitungen (Stand: 12.05.2011) ist zu beachten.

4. Entscheidung 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.

5. Kostenentscheidung

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

B. Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Das planfestgestellte Bauvorhaben umfasst die vorübergehende Errichtung einer provisorischen zweistreifigen Richtungsfahrbahn auf der Bundesautobahn A 96 zwischen der Anschlussstelle (AS) Greifenberg und der AS Inning in Fahrtrichtung München samt der dazugehörigen technischen Anlagen und Anpassungen im nachgeordneten Wegenetz im Landkreis Landsberg a. Lech, um den Tunnel Eching unter Zugrundelegung der geltenden Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT 2006) nachzurüsten. Nach Beendigung der Tunnelnachsrüstung werden die für die provisorische Verkehrsführung erforderlichen technischen Anlagen zurückgebaut.

Die Baumaßnahme beginnt aus Richtung Lindau kommend ca. 300 m vor dem Tunnel Eching. Dort wird der Verkehr in Fahrtrichtung München kurz nach der Windachbrücke von der A 96 abgeleitet, auf die parallel laufende Staatsstraße (St) 2070 als provisorische Fahrbahn verlegt und am Bauende ca. 400 m nach dem Tunnel wieder auf die bestehende Fahrbahn geleitet. Der Planung für die vorübergehende Verkehrsführung außerhalb des Tunnels liegt ein Querschnitt mit einer zweistreifigen 7,50 m breiten Richtungsfahrbahn zugrunde. Die zwei Fahrstreifen für die Fahrtrichtung Lindau werden dagegen während der Bauzeit weiterhin im Tunnel (abwechselnd in der Röhre Nord bzw. Röhre Süd) geführt. Aufgrund der vorübergehenden Nutzung der Staatsstraße für den Autobahnverkehr ist für den regionalen Verkehr südlich der St 2070 eine Behelfsstraße geplant. Diese wird über einen Behelfskreisverkehr an die Kaagangerstraße angebunden.

Die vorhandenen Kreuzungen von Straßen und Wegen können durch die Verlegung der Fahrbahn der A 96 nicht aufrechterhalten werden. Es sind daher vorübergehende Änderungen im vorhandenen Straßennetz notwendig.

Die zeitliche Abfolge sieht zuerst die Errichtung der Behelfsfahrbahn und dann die eigentliche Tunnelnachsrüstung mit einer rd. sieben Monate dauernden Verkehrsumleitung vor. Danach werden die gesamten für die Errichtung der provisorischen Richtungsfahrbahn erforderlichen technischen Anlagen zurückgebaut.

Eine detaillierte Beschreibung des Bauvorhabens findet sich im Erläuterungsbericht (Unterlage 1 T) in Verbindung mit den Querschnitts-, Lage- und Höhenplänen (Unterlagen 6, 7 T, 8) und in der Landschaftspflegerischen Begleitplanung (Unterlage 12 T), worauf verwiesen wird.

2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 21.10.2013 beantragte die Autobahndirektion Südbayern für die provisorische Verkehrsführung zur Sanierung des Tunnels Eching auf der A 96 das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen bei der Gemeinde Eching a. Ammersee und der Verwaltungsgemeinschaft Schondorf a. Ammersee vom 04.11.2013 bis 03.12.2013 nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Gemeinde Eching a. Ammersee und der Verwaltungsgemeinschaft Schondorf a. Ammersee, oder bei der Regierung von Oberbayern bis zum 17.12.2013 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind. Außerdem wurde darauf hingewiesen, dass die Einwendungsfrist auch für die Stellungnahmen der anerkannten (Umwelt-) Vereinigungen gilt.

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

- Gemeinde Eching a. Ammersee
- Gemeinde Schondorf a. Ammersee
- Landratsamt Landsberg a. Lech
- Wasserwirtschaftsamt Weilheim
- Staatliches Bauamt Weilheim
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg
- Amt für Ländliche Entwicklung Oberbayern
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Bayerischer Bauernverband
- Bezirk Oberbayern, Fachberatung Fischerei
- Polizeipräsidium Oberbayern Nord
- Vermessungsamt Landsberg
- Bundesanstalt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Kompetenzzentrum für Baumanagement München
- Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH, TINL Süd, PTI 23
- Stadtwerke Fürstenfeldbruck GmbH
- Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV)
- Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co. KG
- AWA-Ammersee Wasser- und Abwasserbetriebe gKU
- GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH
- TeliaSonera International Carrier Germany GmbH

sowie den Sachgebieten 50 (Technischer Umweltschutz), 51 (Naturschutz) und 31.1 (Straßen- und Brückenbau) der Regierung von Oberbayern.

Den anerkannten Umweltvereinigungen wurde über die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung der Planunterlagen ebenfalls Gelegenheit gegeben, zu den Planänderungen Stellung zu nehmen.

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich die Autobahndirektion Südbayern mit Schreiben vom 28.04.2014.

Aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen der Träger der öffentlichen Belange und der privaten Einwendungen hat der Vorhabensträger den Plan teilweise geändert und als 1. Tektur vom 25.04.2014 in die Planunterlagen eingearbeitet.

Der Vorhabensträger legte die geänderten Planunterlagen mit Schreiben vom 25.04.2014 bei der Regierung von Oberbayern vor und beantragte, das Planfeststellungsverfahren mit den geänderten Unterlagen in der Fassung der 1. Tektur vom 25.04.2014 fortzusetzen.

Die 1. Tektur vom 25.04.2014 umfasst folgende Änderung:

- Verlegung der geplanten Zufahrt zur Seestraße von Fl. Nr. 354/2 (Privatweg) auf Fl. Nr. 320 (öffentliche Straßenfläche), jeweils Gemarkung Eching, (Unterlage 7.2 T, BW-Verz. lfd. Nr. 1.1.4).
- Verzicht auf die vorgesehenen Parkplätze auf den Fl. Nrn. 354 und 354/1 der Gemarkung Eching (Unterlage 7.2 T, BW-Verz. lfd. Nr 1.1.4).

Die Regierung von Oberbayern gab folgenden Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange Gelegenheit zu den bautechnischen Planänderungen Stellung zu nehmen:

- Gemeinde Eching a. Ammersee
- Landratsamt Landsberg a. Lech
- Staatliches Bauamt Weilheim
- Polizeipräsidium Oberbayern Nord

Da es sich bei der 1. Tektur vom 25.04.2014 um Änderungen mit einem begrenzten Umgriff handelte und die Betroffenen bekannt waren, wurden die geänderten Unterlagen nicht erneut öffentlich ausgelegt, sondern mit Schreiben vom 05.05.2014 den neu oder anders privat Betroffenen zugeschickt, um Ihnen die Möglichkeit zu geben, zu den Planänderungen Einwendungen zu erheben.

Die Einwendungen wurden am 27.07.2014 im Sitzungssaal des Rathauses der Gemeinde Eching a. Ammersee erörtert. Die Einwender wurden hiervon benachrichtigt; im Übrigen erfolgte ortsübliche Bekanntmachung. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten. Ein weiterer für den 16.9.2014 angesetzter Erörterungstermin für die Kanzlei Labbé wurde von ihr abgesagt und deshalb aufgehoben.

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 S. 1 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Unter eine bauliche Änderung einer Bundesfernstraße fällt auch die während der Bauzeit zur Nachrüstung des Tunnels Eching erforderliche provisorische Anlage einer zweistreifigen Richtungsfahrbahn auf der A 96 samt der dazugehörigen technischen Anlagen.

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).

In diesem Verfahren bestand die grundsätzliche Möglichkeit, gemäß § 17a Nr. 5 Satz 1 FStrG auf die Durchführung eines Erörterungstermins in Ausübung pflichtgemäßen Ermessens zu verzichten. Wir haben uns aufgrund der eingegangenen privaten Einwendungen entschlossen, einen Erörterungstermin für die privat Betroffenen abzuhalten. Ein weiterer von uns auf Wunsch der Kanzlei Labbé angesetzter Erörterungstermin wurde von dieser nicht wahrgenommen. Der Vorhabensträger hat sich im Übrigen zu den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der Leitungsträger detailliert geäußert. Aus den vorliegenden Unterlagen lassen sich alle

Bedenken und Vorschläge abschließend beurteilen, so dass insofern eine mündliche Erörterung weder zur Vertiefung der abgegebenen Stellungnahmen noch zur Vervollständigung des Abwägungsmaterials für die Planfeststellungsbehörde erforderlich war.

1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

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

Die Bundesautobahn A 96 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 geplante Behelfsfahrbahn wird nach § 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG Bestandteil der BAB A 96. Die geplanten Änderungen sind daher nach § 3e Abs. 1 Nr. 2 UVPG zu überprüfen.

Die Vorprüfung hat unter Berücksichtigung der in Anlage 2 zum UVPG aufgeführten Kriterien ergeben, dass das Vorhaben keine erheblichen und nachteiligen Auswirkungen auf die Schutzgüter des UVPG verursacht (vgl. § 3c Satz 1 UVPG). Es handelt sich um ein Bauvorhaben in einem durch hohes Verkehrsaufkommen und Versiegelung vorbelasteten Bereich. Besondere Empfindlichkeiten liegen nicht vor, da ausreichend Abstand zu sensiblen Gebieten (z. B. FFH-Gebiet Windach, Ammersee) eingehalten wird. Die Umweltauswirkungen des Vorhabens beschränken sich im Wesentlichen auf Flächeninanspruchnahmen und Störungen, die sich jedoch auf den Zeitraum der Tunnelsanierung beschränken. Durch die vorübergehende Versiegelung von Boden werden die Bodenfunktionen im Sinne des § 2 BBodSchG zerstört. Es handelt sich jedoch überwiegend um durch die bestehende Straße vorbelastete Böden. Ferner können sich die betroffenen Böden nach Rückbau der provisorischen Straßenflächen mittelfristig wieder regenerieren. Die betroffenen Offenland- und Gehölzflächen sind grundsätzlich innerhalb eines planbaren Zeitraums kurz- bis mittelfristig wiederherstellbar und die Auswirkungen somit reversibel. Die vorhabensbedingten Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter des UVPG werden durch geeignete Schutzmaßnahmen minimiert. Unvermeidbare Beeinträchtigungen werden durch die geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen kompensiert. Nach Verwirklichung der landschaftspflegerischen Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen verbleiben keine erheblichen Beeinträchtigungen der Schutzgüter Boden, Wasser, Tiere und Pflanzen.

Beeinträchtigungen für das im Baufeld bekannte Bodendenkmal können für das Vorhaben zwar nicht gänzlich ausgeschlossen werden, sind jedoch mit Lage unmittelbar angrenzend an die bestehende Autobahntrasse (d. h. im ehemaligen Baufeld) als unwahrscheinlich anzusehen. Auf die Unterlage 12.6 wird verwiesen.

Die Kanzlei Labbé und Partner hat insofern kritisiert, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung fehle bzw. defizitär sei. In der Umweltverträglichkeitsprüfung müssten die infolge der Planung auf die einzelnen Schutzgüter (z. B. Mensch) einwirkenden Belastungen umfassend ermittelt, dargestellt und bewertet werden. Für das Schutzgut Mensch sei dies entweder überhaupt nicht (Luftschadstoffe, Erschütterungen) oder nur unzureichend (Verkehrslärm, Baulärm) geschehen. Im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung hätten alle relevanten Lärmquellen, insbesondere auch die baulich veränderte St 2070, berücksichtigt werden müssen.

Wir weisen diesen Einwand zurück. Die Durchführung einer förmlichen Umweltverträglichkeitsprüfung führt zu keinen zusätzlichen Erkenntnisgewinnen hinsichtlich der kritisierten Schutzgüter. Insbesondere die Lärmbelastung ist durch eine Darstellung der betroffenen Anwesen mit der jeweiligen Belastung in Unterlage 11 beschrieben. Die St 2070 als Lärmquelle wurde in der Lärmberechnung berücksichtigt und ist in den Ergebnissen der Unterlage 11.1 enthalten. Die Berücksichtigung führt nur zu einer unwesentlichen Erhöhung der Lärmpegel und wurde daher nicht eigens aufgeführt und erläutert. Die Baulärmproblematik wurde in der Unterlage 1 T, Kapitel 3.2.4, behandelt. Zudem sind alle Auswirkungen des Bauvorhabens in der Unterlage 12.6 dargestellt. Wir haben die mittelbaren Auswirkungen des Bauvorhabens in diesem Beschluss überprüft und konnten, aufgrund der geplanten Schutzmaßnahmen keine erheblichen Beeinträchtigungen privater Belange feststellen. Auf die Ausführungen in diesem Beschluss wird verwiesen. Für das Bauvorhaben war somit keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

Die Feststellung der Planfeststellungsbehörde zur allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls zur UVP- Pflicht wird im Oberbayerischen Amtsblatt veröffentlicht. Die entscheidungserheblichen Umweltauswirkungen sind in den Planunterlagen behandelt und in diesem Beschluss bewertet.

2. FFH-Verträglichkeitsvorprüfung nach § 34 BNatSchG

Mit der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 25.05.1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (FFH-Richtlinie) wurden die Mitgliedstaaten der Europäischen Union verpflichtet, ein Netz von Gebieten besonderer ökologischer Bedeutung einzurichten und unter

Schutz zu stellen. Die FFH-Richtlinie wurde in deutsches Recht übernommen und zwar in den §§ 31 ff. BNatSchG.

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

Ob ein Straßenbauvorhaben ein betroffenes FFH-Gebiet erheblich beeinträchtigt, ist mit Blick auf die Erhaltungsziele des FFH-Gebiets zu beurteilen. Hierfür stellt allein der günstige Erhaltungszustand der geschützten Lebensräume und Arten ein geeignetes Bewertungskriterium dar (BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, Az. 9 A 20.05). An die Zulassungsentscheidung hat der EuGH in seinem Urteil vom 07.09.2004 (EuGH, Urt. v. 7.9.2004, Az. C-127/02, juris „Herzmuschelfischerei“) einen sehr strengen Prüfmaßstab angelegt. Danach darf die zuständige Behörde die Genehmigung unter Berücksichtigung der Prüfung eines konkreten Plans oder Projekts auf Verträglichkeit mit den für das betreffende Gebiet festgelegten Erhaltungszielen und vorbehaltlich des Art. 6 Abs. 4 FFH-RL nur dann erteilen, wenn sie Gewissheit darüber erlangt hat, dass der Plan oder das Projekt sich nicht nachteilig auf dieses Gebiet als solches auswirkt. Dies ist dann der Fall, wenn aus wissenschaftlicher Sicht kein vernünftiger Zweifel daran besteht, dass es zu keinen solchen Auswirkungen kommt. Das BVerwG hat in seiner „Halle-Entscheidung“ hierzu konkretisiert, dass solche vernünftigen Zweifel an der Unerheblichkeit der Projektauswirkungen nur dann ausgeräumt werden können, wenn im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung ein Gegenbeweis geführt werden kann, der die besten einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse berücksichtigt und alle wissenschaftlichen Mittel und Quellen ausschöpft (BVerwG, aaO, Leitsatz 10). Diese strengen Prüfkriterien liegen dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde.

Eine Projektgenehmigung kann danach in drei Fällen erteilt werden:

- wenn sich bereits im Rahmen einer Vorprüfung anhand objektiver Umstände ausschließen lässt, dass ein FFH-Gebiet von dem Projekt einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Plänen oder Projekten erheblich beeinträchtigt werden könnte, oder
- wenn die Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung ergibt, dass das Projekt FFH-Gebiete in den für ihren Schutzzweck oder für ihre Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen nicht erheblich beeinträchtigt oder
- wenn die Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung zwar ergibt, dass sich das Projekt nachteilig auf das FFH-Gebiet als solches auswirkt, das

Projekt jedoch im Wege einer Ausnahmeregelung gemäß Art. 6 Abs. 4 FFH-RL (§ 34 Abs. 3 BNatSchG) dennoch zugelassen werden kann.

Beeinträchtigungen werden als erheblich eingestuft, wenn sie dazu führen können, dass ein Gebiet seine Funktion für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck nicht mehr oder nur noch in eingeschränktem Umfang erfüllen kann. Es muss sich dabei um Auswirkungen handeln, die sich auf die Erhaltungsziele und die dafür maßgeblichen Bestandteile (zu schützende Pflanzen- und Tierarten sowie deren Habitate) und den Zusammenhang des Netzes „Natura 2000“ nachhaltig und nicht nur vorübergehend auswirken können. Eine erhebliche Beeinträchtigung eines Erhaltungsziels hat eine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgebiets zur Folge.

Die Prüfung orientiert sich an den für das jeweilige FFH-Gebiet festgelegten Erhaltungszielen. Die Erhaltungsziele sind der Gebietsmeldung (dem Standard-Datenbogen) zu entnehmen, weil das betroffene FFH-Gebiet noch nicht nach dem bayerischen Naturschutzrecht zu einem Schutzgebiet erklärt worden ist.

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

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

17.01.2007, juris, Rd. Nr. 43). Dagegen wäre eine Beurteilung der Erheblichkeit ohne Berücksichtigung unterschiedlicher Empfindlichkeiten der Lebensraumtypen und Arten nicht sachgerecht.

Vom Schutz der FFH-Gebiete zu unterscheiden ist der allgemeine Artenschutz nach Art. 12 ff. FFH-RL (§§ 44 ff. BNatSchG, der jedoch nicht im Rahmen des § 34 BNatSchG relevant ist. Auf die Ausführungen unter C.3.3.5.1.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Für das FFH-Gebiet Nr. DE 7932-371 „Windach“ kann schon aufgrund der Verträglichkeitsabschätzung (FFH-Vorprüfung, Unterlage 12.5) ausgeschlossen werden, dass das Bauvorhaben das Schutzgebiet in seinem Schutzzweck und/oder seinen Erhaltungszielen erheblich beeinträchtigen kann. Dies ergibt sich aus folgenden Überlegungen:

2.1 Beschreibung des FFH-Gebiets Nr. DE 7932-371 „Windach“, Lebensräume, Arten, Erhaltungsziele

Das FFH-Gebiet Nr. DE 7932-371 „Windach“ liegt unmittelbar angrenzend an das Bauvorhaben.

2.1.1 Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-RL

Im Schutzgebiet befinden sich laut aktuellem Standarddatenbogen des Bayerischen Landesamtes für Umwelt (Stand 2006) folgende noch näher zu untersuchende relevante Lebensraumtypen (LRT) von gemeinschaftlichem Interesse gem. Anhang I der FFH-RL (vgl. Unterlage 12.5):

EU-Code:	LRT-Name:
3260	Flüsse der planaren bis montanen Stufe mit Vegetation des <i>Ranunculion fluitantis</i> und des <i>Callitricho-Batrachion</i>
6410	Pfeifengraswiesen auf kalkreichem Boden, torfigen und tonig-schluffigen Böden (<i>Molinion caeruleae</i>)
6430	Feuchte Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe
6510	Magere Flachland-Mähwiesen (<i>Alopecurus pratensis</i> , <i>Sanguisorba officinalis</i>)
7230	Kalkreiche Niedermoore
*9180	Schlucht und Hangmischwälder <i>Tilio-Acerion</i>
* 91E0	Auenwälder mit <i>Alnus glutinosa</i> und <i>Fraxinus excelsior</i> (<i>Alno-Padion</i> , <i>Alnion incanae</i> , <i>Salicion albae</i>)

* prioritärer natürlicher Lebensraumtyp

2.1.2 Arten des Anhangs II der FFH-RL

Im Schutzgebiet befindet sich laut aktuellem Standarddatenbogen des Bayerischen Landesamtes für Umwelt (Stand 2006) folgende Art von gemeinschaftlichem Interesse gem. Anhang II der FFH-RL (vgl. Unterlage 12.5):

EU-Code:	Name:
1163	Groppe, (Mühl-)Koppe (<i>Cottus gobio</i>)

2.1.3 Gebietsbezogene Konkretisierungen der Erhaltungsziele

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

Um den Umgang mit den Erhaltungszielen in der Verwaltungspraxis zu konkretisieren, wurden durch die Naturschutzbehörden Kriterien entwickelt, anhand derer die Beeinträchtigung der Erhaltungsziele untersucht werden können. Diese gebietsbezogenen Konkretisierungen der Erhaltungsziele stellen Aussagen zur genaueren naturschutzfachlichen Interpretation der durch den Standard-Datenbogen vorgegebenen Erhaltungsziele dar. Diese behördeninternen Formulierungen fügen den im Standard-Datenbogen genannten Lebensraumtypen und Arten der Anhänge I und II FFH-RL keine weiteren hinzu. Sie ersetzen die Erhaltungsziele des Standard-Datenbogens nicht (vgl. Vorbemerkung zur gebietsbezogenen Konkretisierung der Erhaltungsziele des LfU; BayVGH vom 24.11.2010, 8 A 10.40022, UA S. 28, Rd. Nr. 57). Der aktuelle Stand (Stand 2006) der im Folgenden als „gebietsbezogene konkretisierte Erhaltungsziele“ bezeichneten Prüfkriterien ist nachfolgend aufgeführt:

1.	Erhaltung der Windach als streckenweise naturnah erhaltenes Fließgewässer mit flutender Makrophytenvegetation einschließlich seiner begleitenden, abschnittsweise naturnahen Schwarzerlen-Bachauenwälder, Streuwiesen, artenreichen Mähwiesen, feuchten Hochstaudenfluren sowie naturnahen Schlucht- und Hangmischwäldern.
2.	Erhaltung der Vernetzung der Lebensraumtypen und der Habitate innerhalb des Natura 2000-Gebiets. Erhaltung des Verbunds zu den benachbarten Natura 2000-Gebieten „Ampermoos (7832-371)“ und „Ammerseeufer und Leitenwälder (7932-372)“.
3.	Erhaltung bzw. Wiederherstellung der naturnahen Großbäche (LRT 3260) mit ihrer naturnahen Dynamik, naturbelassenen Ufer- und Sohlenstrukturen sowie ihrem natürlichen Wasser-, Nährstoff- und Mineralgehalt
4.	Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Kalkreichen Niedermoore sowie der Pfeifengras-Streuwiesen mit ihrem spezifischem Wasser-, Nähr- und Mineralstoffhaushalt und ihrer nutzungsgeprägten, weitgehend gehölzfreien Struktur. Erhaltung bzw. Wiederherstellung weiträumiger Streuwiesenflächen.
5.	Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Mageren Flachland- Mähwiesen in ihren vielfältigen kraut- und blütenreichen, mageren Ausprägungen (frische artenreiche Fuchsschwanzwiesen, trockene Salbei-Glatthaferwiesen). Erhaltung des spezifischen Nährstoffhaushaltes sowie der nutzungsgeprägten, weitgehend gehölzfreien Struktur.
6.	Erhaltung bzw. Wiederherstellung der feuchten Hochstaudenfluren mit ihrem spezifischen Wasser-, Nähr- und Mineralstoffhaushalt.
7.	Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Ahorn- und Lindenreichen Schlucht- und Hangmischwälder (Tilio-Acerion, prioritär) in naturnaher Baumartenzusammensetzung und Struktur mit ausreichendem Alt- und Totholzanteil. Erhaltung der Auenwälder (prioritär) mit ihrem naturnahen Wasser- und Nährstoffhaushalt sowie einer naturnahen Baumartenzusammensetzung und Struktur.
8.	Erhaltung der Populationen der Koppe (<i>Cottus gobio</i>) und ihrer Habitate in naturnahen, strukturreichen Gewässern

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

Für den Zeitraum der Tunnelnachrüstung kommt es zur Flächeninanspruchnahme durch Überbauung oder Versiegelung. Da die provisorischen Straßen einschließlich der Böschungen, Entwässerungsmulden und provisorischen Brückenbauwerke nach Abschluss der Tunnelnachrüstung vollständig rückgebaut werden, ist keine dauerhafte Neuinanspruchnahme von Flächen durch das Vorhaben festzustellen.

Aufgrund der Projektierung der Baumaßnahme in vorbelasteten, straßen- und/ oder siedlungsnahen Bereichen kommt es zu keiner Inanspruchnahme naturschutzfachlich hochwertiger Bestände. Die Flächenverluste konnten aufgrund der Nutzung der vorliegenden Staatsstraße, sonstige Straßen und Wirtschaftswege relativ gering gehalten werden. Beansprucht werden straßenbegleitende Säume und Gehölzbestände sowie landwirtschaftliche Nutzflächen.

Mit dem Vorhaben sind keine Eingriffe in Lebensraumtypen verbunden. Die außerhalb des FFH-Gebietes geplanten Gehölzrodungen sowie die Flächeninanspruchnahmen von Straßenbegleitstrukturen und landwirtschaftlichen Nutzflächen stellen keine erhebliche Beeinträchtigung für die Erhaltung der Windach und der angrenzenden FFH-Lebensraumtypen dar. Eine Überplanung von Biotop- und Lebensraumflächen relevanter Arten erfolgt aufgrund der bestandsnahen Umfahrung des Tunnels nur sehr kleinflächig. Direkte Eingriffe ins Fließgewässer erfolgen nicht. Erhebliche bau- und betriebsbedingte Stoffeinträge und damit verbundene erhebliche Beeinträchtigungen der Populationen der Koppe können ebenfalls ausgeschlossen werden. Bau- und betriebsbedingte Stoffeinträge in das Grundwasser werden durch geeignete Schutzmaßnahmen (geregelter Entwässerung z. T. Versickerung über bewachsene Böschungen und Sickermulden, Verwendung von technisch einwandfreiem Gerät) vermieden. Damit besteht keine Gefahr der Verfrachtung von Nähr- und Schadstoffen bzw. Auftausalzen über den Grundwasserweg in das FFH-Gebiet. Nach Beendigung der Tunnelnachrüstung werden die beanspruchten Flächen der ursprünglichen Nutzung zugeführt. Die ehemaligen Gehölzflächen können in diesem Zuge durch Neupflanzungen wieder hergestellt werden.

2.3. Ergebnis

Für das FFH-Gebiet Nr. DE 7932-371 „Windach“ kann schon aufgrund einer Verträglichkeitsvorprüfung ausgeschlossen werden, dass das Bauvorhaben mit seinen unmittelbaren und mittelbaren Wirkungen unter der Berücksichtigung des Vorkommens und der Empfindlichkeit der Arten, der maximal möglichen Intensität bzw. Reichweite der Wirkungen sowie der vorgesehenen Gestaltungs- und Schutzmaßnahmen keine Beeinträchtigungen des FFH-Schutzgebietes in den für seinen Schutzzweck oder für seine Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen verursacht. Da durch das geplante Bauvorhaben keine Beeinträchtigungen ausgelöst werden, brauchen mögliche kumulative Wirkungen durch andere Pläne und Projekte nicht beurteilt zu werden. Eine FFH-Verträglichkeitsprüfung nach § 34 Abs. 1 BNatSchG ist daher nicht erforderlich. Auf die Ausführungen in der Unterlage 12.5 wird verwiesen.

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

Die vorgesehene provisorische Verkehrsführung für die Nachrüstung des Tunnels Eching der Bundesautobahn A 96 zwischen der Anschlussstelle Greifenberg und der Anschlussstelle Inning ist aus Gründen des Gemeinwohls objektiv notwendig. Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG sind Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Gemessen an diesen Voraussetzungen sind die planfestgestellten Maßnahmen erforderlich, um den derzeitigen Verkehr sicher und reibungslos zu bewältigen (vgl. Unterlage 1T).

Die für das Vorhaben sprechenden Umstände rechtfertigen auch die Inanspruchnahme von Eigentum und die sonstigen Auswirkungen. Ein Verzicht auf das Vorhaben ("Null-Variante") wäre nicht vertretbar.

Dies ergibt sich im Einzelnen aus folgenden Überlegungen:

3.2.1 Planungsziele

Der Tunnel Eching der Bundesautobahn A 96 zwischen der Anschlussstelle Greifenberg und der Anschlussstelle Inning soll unter Zugrundelegung der Sicherheitsrichtlinien der RABT 2006 bau- und betriebstechnisch nachgerüstet werden. Die Errichtung einer neu anzulegenden provisorischen zweistreifigen Fahrbahn außerhalb des Tunnels soll während der Bauzeit die Aufrechterhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf dieser wichtigen Fernstraßenverbindung in Fahrtrichtung München bei bestmöglicher Minimierung der Bauzeit und der Kosten sicherstellen.

3.2.2 Derzeitige und zukünftige Straßen- und Verkehrsverhältnisse

Die A 96 Lindau - München beginnt in Lindau am Bodensee und endet in München mit der Anschlussstelle (AS) München-Sendling. Sie verbindet den Bodenseeraum und das Allgäu mit der Landeshauptstadt München und findet ihre Fortsetzung im

Fernstraßennetz der Nachbarstaaten Österreich und Schweiz und ist damit eine wichtige Achse parallel zu den Alpen und auch für den alpenquerenden Verkehr.

Die A 96 ist mit folgenden Autobahnen verknüpft:

- A 99 West Autobahnring München: AK München-Süd-West
- A 7 Flensburg - Füssen: AK Memmingen
- A 14 Grenzübergang Lindau (A 96) - Bludenz (Österreich)

Die Verkehrscharakteristik ist gekennzeichnet durch hohes Verkehrsaufkommen, welches mit der Fertigstellung der A 99 West und der Lückenschlüsse der A 96 zwischen Memmingen und Erkheim bzw. im baden-württembergischen Teil nochmals wesentlich erhöht wurde.

Der Tunnel Eching der bestehenden A 96 wurde 1996 fertig gestellt und hat eine Länge von 413 m. Die beiden Fahrtrichtungen München und Lindau werden in getrennten Tunnelröhren geführt. Im Bestand sind zwei Fahrspuren je Richtung ohne Standstreifen mit einer Gesamtfahrbahnbreite von je 12 m vorhanden.

Für den Betrieb von Tunnelanlagen sind umfangreiche Betriebs- und Sicherheitseinrichtungen zum Schutz der Benutzer, des Dienstpersonals und der Anlagen erforderlich. Art und Umfang der nach heutigem Stand der Technik für den Betrieb notwendigen betriebs- und sicherheitstechnischen Einrichtungen ergeben sich aus den Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln RABT 2006. Auf Grund dieser neuen Vorgaben ist eine Tunnelnachrüstung erforderlich. Im Zuge der Nachrüstung müssen neben neuen Fluchtwegen auch größere Löschwasser- und Abflussleitungen errichtet werden. Der Ausbau kann nicht unter Verkehr durchgeführt werden. Hierzu ist eine Vollsperrung der jeweiligen Tunnelröhre erforderlich. Die Nachrüstung umfasst u. a.:

- Fluchtwege
- Ausstattung (v. a. Notrufsäulen, Feuerwehrhydranten, Beleuchtung, BOS- Funk, Lautsprecher)
- Löschwasserversorgung (Wasserbevorratung, Druckerhöhungsanlage)
- Entwässerung, Betonsanierung

Während der Nachrüstung wird eine Tunnelröhre gesperrt, so dass nur eine Richtungsfahrbahn in der anderen Tunnelröhre zur Verfügung steht. Während der Verkehr Richtung Lindau in der freien Tunnelröhre verbleibt (Umlegung nach Fertigstellung einer Tunnelhälfte), wird der Verkehr in Fahrtrichtung München parallel zum Tunnel vorübergehend auf eine neu anzulegende zweispurige Behelfsfahrbahn auf

der bestehenden St 2070 ausgeleitet. Die beiden Fahrstreifen für die Fahrtrichtung Lindau werden während der Bauzeit im Tunnel geführt (abwechselnd in der Röhre Nord bzw. Röhre Süd). Dadurch können alle vier Fahrstreifen und damit die Leistungsfähigkeit der A 96 trotz der Baumaßnahme im Wesentlichen aufrechterhalten werden.

Da die gesamten für die Errichtung der provisorischen Richtungsfahrbahn erforderlichen technischen Anlagen nach Beendigung der Tunnelnachrüstung zurückgebaut werden, handelt es sich um einen Eingriff mit zeitlich befristeten betriebsbedingten Projektwirkungen.

Wie im Folgenden dargestellt, sind die entgegenstehenden Belange auch nicht so gewichtig, dass sie einen Verzicht auf die Errichtung der Behelfsfahrbahn außerhalb des Tunnels Eching erfordern würden.

3.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

3.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Das Bauvorhaben steht den Erfordernissen der Raumordnung, Landes- und Regionalplanung nicht entgegen. Laut dem Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP 2013) ist die Verkehrsinfrastruktur leistungsfähig zu erhalten und durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen (LEP 4.1.1 (Z)). Das Netz der Bundesfernstraßen sowie der Staats- und Kommunalstraßen soll leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden (LEP 4.2 (G)). Die bau- und betriebstechnische Nachrüstung des Tunnels Eching unter bestmöglicher Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der A 96 während der Bauzeit stellt einen Beitrag zum bedarfsgerechten Ausbau der Autobahn dar und entspricht deshalb dem genannten Ziel der Landesplanung.

3.3.2 Planungsvarianten

Aus § 17 Satz 2 FStrG ergibt sich die Pflicht, planerische Varianten in Betracht zu ziehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 31.1.2002, Az. 4 A 15/01, juris, Rd. Nr. 73, BVerwG 24.4.2009, 9 B 10/09, juris, Rd. Nr. 5).

Im Rahmen der Abwägung ist zu berücksichtigen, dass die Planfeststellungsbehörde eine Alternativlösung nur dann zu wählen hat, wenn sie sich ihr als vorzugswürdige Lösung hätte aufdrängen müssen (BVerwG, Urt. v. 28.03.1998, Az. 4 A 7/97, juris m. w. N.).

Die Planfeststellungsbehörde war nicht verpflichtet, jede mögliche oder von Dritten ins Spiel gebrachte Planungsvariante gleichermaßen detailliert und umfassend zu prüfen. Vielmehr konnten Varianten, die nach einer Grobanalyse in einem früheren

Planungsstadium nicht in Betracht kommen, für die weitere Detailprüfung ausgeschieden werden (BVerwG vom 16.08.1995, UPR 1995, 445). Gesichtspunkte für das Ausscheiden einer Alternativplanung können grundsätzlich alle planerischen Belange sein. Hierzu gehören z. B. Kostengesichtspunkte ebenso wie Umweltgesichtspunkte und verkehrstechnische Gesichtspunkte. Das Ausscheiden einer nach dem Stand der Planung nicht mehr ernstlich in Betracht kommenden Variante hat dabei stets das Ergebnis einer abwägenden Prüfung zu sein. Die Ermittlung des Abwägungsmaterials hat jeweils so konkret zu sein, dass eine sachgerechte Entscheidung möglich ist (BVerwG, Urteil vom 26.06.1992, Az. 4 B 1-11.92).

Es wurden mehrere Varianten hinsichtlich der Verkehrsführung hinsichtlich der Trassierung untersucht:

3.3.2.1 Verkehrsführungsvarianten

Der Vorhabensträger hat verschiedene Varianten der Verkehrsführung während der Bauzeit zur Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der A 96 untersucht.

Die Nullvariante unter Verzicht auf zwei (2+0) oder einen Fahrstreifen (2+1) konnte schon zu Recht im Vorfeld ausgeschieden werden, denn mit ihr lässt sich das Planungsziel zur bestmöglichen Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit der A 96 während der Bauzeit am Tunnel Eching nicht erreichen. Die betroffenen öffentlichen und privaten Belange wiegen nicht so schwer, dass diese „Nullvariante“ gewählt werden müsste. Insbesondere während der Tageszeit (6.00 Uhr bis 22.00 Uhr) müssen vier Spuren für den Verkehr zur Verfügung stehen. Auf die Ausführungen unter C.3.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Die Sperrung einer Tunnelröhre und eine Verkehrsführung im Gegenverkehr in der anderen Röhre (2+0) sind aus Gründen der Verkehrssicherheit, aber auch aus volkswirtschaftlicher Sicht, abzulehnen. Eine Abwicklung des gesamten Verkehrs auf nur einer Fahrbahn mit einer Spur pro Richtung ist nach dem Ergebnis einer Verkehrssimulation aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens nicht möglich. Dies würde täglich zu kilometerlangen Stauungen mit stundenlangen und unzumutbaren Wartezeiten führen. Der geschätzte volkswirtschaftliche Schaden betrüge gemäß einer Staukostenberechnung des Vorhabensträgers mehr als 80 Mio. € für den Zeitraum der Verkehrsführung (ca. sieben Monate). Es würden aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens bei einer Reduzierung der Fahrstreifen auch deutliche Ausweichverkehre durch die angrenzenden Ortschaften, insbesondere mit Folgen für die Verkehrssicherheit der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer, entstehen. Weiterhin wäre mit Schäden im untergeordneten Netz zu rechnen, da die Straßen für eine solche Schwerlastverkehr nicht ausgelegt sind.

Der Verzicht auf nur einen Fahrstreifen („2+1“) würde die Leistungsfähigkeit der A 96 ebenfalls drastisch reduzieren. Auch bei dieser Verkehrsführung wären aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens deutliche Ausweichverkehre durch die Ortschaften, insbesondere mit Folgen für die Verkehrssicherheit der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer und Schäden im untergeordneten Netz, zu erwarten. Es wäre gemäß einer Staukostenberechnung des Vorhabensträgers mit einem volkswirtschaftlichen Schaden von immer noch über 66 Mio. € für den Zeitraum der Verkehrsführung (zweimal ca. sieben Monate) zu rechnen. Zusätzlich würde diese Verkehrsführung massiv in den Bauablauf eingreifen, so dass sich die Bauzeit von den geplanten sieben Monaten um ein Jahr verlängern würde. Die unbefriedigenden Verkehrsverhältnisse müssten damit über einen deutlich längeren Zeitraum hingenommen werden.

Auf Grund der vorliegenden Erkenntnisse wurden im weiteren Verlauf nun Varianten für die Verkehrsführung während der Baumaßnahme untersucht, die alle eine Aufrechterhaltung von vier Spuren für den Verkehr ermöglichen. Da eine 4+0 Verkehrsführung in einer Tunnelröhre, aufgrund des fehlenden Standstreifens im Tunnel nicht möglich ist, verblieben demnach noch grundsätzlich folgende Varianten:

Variante 1: „3+1“

Die Variante 1 verwendet wie bei der Verkehrsführung „2+1“ beide Tunnelröhren, jedoch könnten hier alle vier vorhandenen Fahrstreifen aufrechterhalten werden, wodurch keine nennenswerten Stauaufkommen zu erwarten sind.

Variante 2: „2+2 mit Verkehrsführung außerhalb des Tunnels“ (Planfeststellungsvariante)

Die Variante 2 sieht ebenfalls den Erhalt aller vier Fahrstreifen vor. Die beiden Fahrstreifen für die Fahrtrichtung Lindau werden während der Bauzeit im Tunnel geführt (abwechselnd in der Röhre Nord bzw. Röhre Süd). Die beiden Fahrstreifen in Richtung München sollen in dieser Zeit auf einer neu anzulegenden provisorischen Fahrbahn der A 96 außerhalb des Tunnels verlaufen.

Variante 3: Nachtbaustellen

Bei Variante 3 der Verkehrsführung würden die Tunnelröhren während der Bauzeit nur über Nacht für den Verkehr gesperrt.

Bewertung der Planungsvarianten:

Die Verkehrsführung „3+1“ (Variante 1) lässt sich allerdings aufgrund der zu geringen Fahrbahnbreite in der Tunnelröhre nicht realisieren. Sie wäre nur mit einem Abweichen von der „Richtlinie für die Sicherung von Arbeitsstätten (RSA)“ zu Ungunsten

der Fahrstreifenbreiten bei gleichzeitigem Verzicht auf eine bauliche Trennung des Richtungsverkehrs realisierbar. Das kann aus Gründen der Verkehrssicherheit, insbesondere in einem Tunnel, nicht akzeptiert werden. Diese Verkehrsführung hat zusätzlich eine Verlängerung der Bauzeit um mindestens ein Jahr zur Folge.

Die Ausführung der Tunnelnachrüstung in Nachtbaustellen (Variante 3) ist bautechnisch nicht umsetzbar, da die Fahrbahn im Tunnel quer zur Fahrtrichtung an mehreren Stellen aufgebrochen werden muss, um neue Entwässerungsleitungen in die Bodenplatte des Tunnels einzubauen und auch weitere aufwendige Arbeiten im Tunnel durchzuführen sind (z.B. Betonsanierungen und Beschichtungsarbeiten). Solche Arbeiten können nicht in den kurzen Nachtschichten durchgeführt werden, so dass der Verkehr auch tagsüber die Tunnelröhre nicht befahren könnte.

Daher ist die Entscheidung des Vorhabensträgers, die Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit der A 96 mittels einer zweistreifigen Behelfsfahrbahn außerhalb des Tunnels (Variante 2) während der Bauzeit am nachzurüstenden Tunnel Eching zu gewährleisten, nachvollziehbar und sachgerecht. Diese Art der Verkehrsführung sichert die maximale Verkehrssicherheit bei einer Minimierung der Bauzeit und der zu erwartenden Kosten. Durch die vier aufrechterhaltenen Fahrstreifen wird die Leistungsfähigkeit der A 96 kaum eingeschränkt und das untergeordnete Wegenetz weitestgehend entlastet bleiben.

3.3.2.2 Trassierungsvarianten

Der Vorhabensträger hat daraufhin verschiedene Trassierungsvarianten für die Behelfsfahrbahn während der Bauzeit neben dem bestehenden Tunnel der Autobahn A 96 untersucht. Es war sachgerecht, andere Linienführungen außerhalb des Tunnels bereits im Vorfeld auszuschließen, da sie massive Eingriffe in die bestehende Bebauungssituation zur Folge hätten, und auch aus wirtschaftlichen und ökologischen Gründen offensichtlich nicht in Frage kommen. Die Bebauung befindet sich sowohl auf der nördlichen als auch auf der südlichen Seite der Autobahn. Ein Abrücken der Trasse von der Bebauung ist deshalb nicht möglich. Im Bereich Eching reicht die Wohnbebauung im Norden bis auf ca. 60 m und im Süden auf ca. 30 m an den Fahrbahnrand heran. Würde hier ein abgerückter Bau in die eine oder andere Richtung erfolgen, würde dieser Abstand einseitig weiter verringert werden. Daher wurde die Trasse soweit möglich am Bestand orientiert.

Es wurden daher insgesamt noch drei Möglichkeiten der Verkehrsführung außerhalb des Tunnels untersucht („West“, „Mitte“, „Ost“). Die vorübergehende Richtungsfahrbahn der Autobahn wird dabei entweder über den bestehenden Kreisverkehr („Ost“, „West“) oder mit einer Behelfsbrücke über die Kaaganger Straße geführt („Mitte“). Bezüglich des Anschlusses der Gemeindeverbindungsstraße bestehen neben der

gewählten Variante „Mitte“ über das bestehende Verkehrsnetz zwei weitere Varianten. Variante „West“ schließt die Gemeindeverbindungsstraße westlich des bestehenden Kreisverkehrs an die Staatsstraße an und Variante „Ost“ östlich. Beide Varianten queren mit einem Überführungsbauwerk die provisorische Richtungsfahrbahn. Auf die Darstellung in der Unterlage 1, S 12. f. wird verwiesen.

Bewertung der Trassierungsvarianten:

Die Variante „Mitte“ hat bei einem Vergleich gegenüber den Varianten „West“ und „Ost“ mehrere erhebliche Vorteile. Zum einen sind die Eingriffe in naturschutzfachlich sensible Bereiche (FFH-Gebiet Nr. DE 7932-371 „Windach“, Landschaftsschutzgebiet „Ammersee-West“) bei dieser Lösung geringer. Zum anderen können die örtlichen Verkehrsbeziehungen ohne Umwege aufrecht erhalten bleiben. Ferner werden insgesamt weniger Eingriffe in private Flächen erforderlich, weil sich die benötigten Grundstücke überwiegend bereits im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung, befinden. Bei der Variante West wäre ein zusätzlicher Nachteil, dass die Verbindung der beiden Ortsteile der Gemeinde Eching beim Umbau des Kreisverkehrs insgesamt (Auf- und Abbau) ca. drei Wochen unterbrochen wäre und zur verkehrlichen Erreichbarkeit der Gemeinde Eching in Ost-West Richtung eine größere Umwegigkeit durch die Verkehrsteilnehmer in Kauf genommen werden müsste. Bei den Varianten „Mitte“ und „Ost“ ist für die Herstellung der Behelfsumfahrung keine wesentliche Unterbrechung der Verkehrsbeziehungen in Eching erforderlich. Zwar steigt bei der Wahl der Variante „Mitte“ die Lärmbelastung für den südlichen Ortsteil von Eching an, jedoch wird dieser Nachteil durch den Bau einer Lärmschutzwand ausgeglichen. Daher ist die Entscheidung des Vorhabensträgers für die Variante „Mitte“ nachvollziehbar und sachgerecht. Eine anderweitige Lösung drängt sich nicht ernsthaft auf.

3.3.2.3 Einwände zur Variantenauswahl

Die Kanzlei Labbé und Partner kritisierte, dass die Variantenentscheidung im Hinblick auf den Lärmschutzbelang nicht richtig abgewogen worden sei. Die Diskussion beschränke sich nur auf den Gesichtspunkt einer bautechnisch möglichen und gleichzeitig die Verkehrswirksamkeit der A 96 nicht einschränkenden Lösung. Der Vorhabensträger habe demnach immissionsschutzrechtlich die schlechteste Lösung gewählt. Die Bemerkung, dass der Lärmschutz bei der Variante Mitte besser sei als bei den anderen Varianten, werde weder quantitativ noch qualitativ untermauert. Die in der 16. BImSchV eingeführten Lärmpegel würden nämlich keine Richtgröße für den optimalen Lärmschutz sondern Entschädigungsgrenzwerte darstellen, die für die Betroffenen nicht ungestörte Ruhe sicherstellen, sondern ihnen ein gewisses Maß an Lärmbelastung zumuten. Bei ausschließlicher Anwendung der 16. BImSchV bei-

spielsweise würden Pegel, die bereits Lärmwirkungen verursachen, aber unterhalb der IGW liegen, nicht beachtet. Für die Konfliktanalyse beim Vergleich einzelner Varianten wären ggf. sogar niedrigere Zielpegel 45 dB(A) in der Nacht anzusetzen. Die Lärmbelastung wäre im vorliegenden Fall am besten durch eine Darstellung der Anzahl der betroffenen Anwohner und ihrer Belastung (für jede einzelne Variante) und deren Vergleich beschrieben.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Entscheidung des Vorhabensträgers für die Variante „Mitte“ ist nachvollziehbar und sachgerecht. Die provisorische Verkehrsführung stellt die einzig mögliche Alternative dar, um die Tunnelnachrüstung ohne Fahrspurverengung durchführen zu können. Weitere bautechnisch mögliche Varianten, welche die Verkehrswirksamkeit der A 96 nicht einschränken und ausschließlich im Tunnel geführt werden, sind nicht vorhanden. Der Belang der Lärmauswirkungen ist bei der Variantenauswahl einer unter mehreren Gesichtspunkten. Die Lärmauswirkung der Varianten (Ost, Mitte, West) für die provisorische Verkehrsführung wurde im Übrigen betrachtet und ist in die Variantenentscheidung eingeflossen. Entscheidungserhebliche Unterschiede bei den Lärmauswirkungen sind nicht feststellbar. Der Lärmschutz bei der Variante Mitte schneidet unter Berücksichtigung der geplanten Lärmschutzmaßnahmen im Vergleich mit den anderen beiden Varianten sogar etwas besser ab.

3.3.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt, Kreuzungen, nachgeordnetes Wegenetz)

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

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 „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 vorhandene Linienführung für die Behelfsfahrbahn entspricht sowohl in der Lage als auch in ihrer Höhe den Erfordernissen moderner Trassierung. Der Bereich des Tunnels stellt den einzigen Korridor für den Bau einer Behelfsfahrbahn dar. Die Linienführung ist durch vorhandene Zwangspunkte, insbesondere durch die St 2070

und die Kaagangerstraße vorgegeben. Auf die Auswahlgründe für die Trassierung „Variante Mitte“ wird auf die Ausführungen dieses Beschlusses unter C.3.3.2.2 verwiesen.

Bei der Autobahn A 96 handelt es sich um eine Bundesfernstraße der Straßenkategorie AS I gem. den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008). Gemäß der RAA (2008) ergibt sich die Entwurfsklasse EKA 1 mit einer Richtgeschwindigkeit von 130 km/h. In diesem speziellen Fall wird die provisorische Fahrbahn am Bauanfang und am Bauende um 16,5 m verschwenkt. Bei einer Verziehungslänge von ca. 98 m am Bauanfang und ca. 142 m am Bauende entspricht dies in etwa einer Entwurfsgeschwindigkeit von 40 - 60 km/h. Dies ist hier vertretbar, weil es sich um eine Baustellenverkehrsführung handelt.

Zwangspunkte in der Höhenlage der Trassierung bilden die bestehende St 2070, die in Teilen für die Verkehrsführung genutzt wird, sowie die Querung der Kaaganger Straße.

Die Wahl des Querschnitts hängt von der Verkehrsbedeutung und der Verkehrsbelastung ab. Entsprechend ihrer Verkehrsfunktion ist die A 96 gem. RAA 2008 in die Kategoriengruppe AS I „Großräumige Straßenverbindung“ einzustufen. Zur Aufnahme einer doppelten Abmarkierung im Mittelstreifen wird die Fahrbahn in den Überleitungsbereichen am Bauanfang um 2,5 m auf 10 m und am Bauende um 1,5 m auf 9 m aufgeweitet. Der Querschnitt der vorhandenen St 2070 wird mit einer 7 m breiten Fahrbahn und beidseits 1,5 m breiten Banketten beibehalten. Im Bereich des Brückenbauwerks beträgt die Fahrbahnbreite 6 m. Am Anfang und Ende des Bauwerks werden die Fahrbahnbreiten beidseits verzogen. Auf die Unterlage 6.1 wird verwiesen.

Die vorhandenen Kreuzungen von Straßen und Wegen können durch die Verlegung der Fahrbahn der A 96 nicht aufrechterhalten werden. Es sind vorübergehende Änderungen im vorhandenen Straßennetz notwendig. Bezüglich der vorübergehenden Änderungen im untergeordneten Wegenetz wird auf die Unterlage 1 T, Ziff. 4.3.2, S. 20 ff., verwiesen.

Die Forderung des Staatlichen Bauamt Weilheim auf Erhöhung der Gesamtbreite der provisorischen St 2070 zur Vermeidung von Bankettbeschädigungen im Begegnungsverkehr wird aufgrund der nur vorübergehenden Verkehrsführung unter Berücksichtigung von dafür erforderlichen weiteren Flächenansprüchen abgelehnt. Wir haben stattdessen eine Erhöhung der asphaltierten Breite (Fahrbahnbreite 6 m mit Mittelmarkierung) zu Lasten der Bankette unter A.3.9 dieses Beschlusses angeordnet.

Das Polizeipräsidium Oberbayern Nord hat Bedenken erhoben, ob die geplante Verschwenkung der Fahrbahn von 98 m am Bauanfang aufgrund des zahlreichen Schwerverkehrs zu knapp sei. Bei einer Beibehaltung der geplanten Verschwenkung sei verkehrsrechtlich eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 40 km/h anzuordnen. Zudem solle die Fahrbahnbreite 3,50 m betragen.

Diesen Forderungen kann nicht nachgekommen werden. Die Verschwenkung ist laut Vorhabensträger den örtlichen Zwangspunkten geschuldet. Eine großzügigere Verschwenkung ist zwischen der Windachbrücke und dem Beginn der Troglage des Tunnels nicht möglich. Geschwindigkeitsbeschränkungen sind zudem grundsätzlich nicht Regelungsgegenstand der Planfeststellung. Sie sind gegebenenfalls durch die zuständige Verkehrsbehörde im Rahmen der konkreten Bauausführungsplanung anzuordnen. Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 60 km/h wurde im Übrigen der lärmtechnischen Berechnung zu Grunde gelegt. Die Fahrstreifenbreite beträgt 3,25 m unter Nutzung der vorhandenen Staatsstraße. Die Breite entspricht damit der Mindestbreite für eine Baustellenverkehrsführung nach RSA. Es findet zudem kein Begegnungsverkehr statt (Richtungsfahrbahn). Ein für die Erfüllung der Forderung erforderlicher baulicher Eingriff in die bestehende Staatsstraße wird daher abgelehnt.

Die von der Verwaltungsgemeinschaft Schondorf a. Ammersee geforderte Schaffung von zwei Bushaltebuchten (nördlich und eventuell südlich der provisorischen Staatsstraße) wird abgelehnt. Die geplante Lösung mit einer Bushaltestelle ohne Busbucht auf der provisorischen Staatsstraße wurde zwischen dem Vorhabensträger und dem Landratsamt Landsberg, Fachbereich ÖPNV, abgestimmt. Einwände wurden nicht erhoben. Zudem erscheint es aus Verkehrssicherheitsgründen eher von Vorteil, wenn durch den Halt des Busses auf der Straße der nachfolgende Verkehr am Vorbeifahren gehindert oder verlangsamt wird.

3.3.4 Immissionsschutz/Bodenschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes nach § 41 Abs. 1 BImSchG sowie den Belangen der Luftreinhaltung und des Bodenschutzes vereinbar.

Bei dem Bauvorhaben 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 - Trassierung, Gradienten usw.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie, Höhenlage und sonstige Gestaltung der Straße hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung. Nach dieser Vorschrift sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die Flächen so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzwürdige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. § 50 Satz 1 BImSchG enthält einen Planungsgrundsatz, der sich als objektiv-rechtliches Gebot an die für die Planungsentscheidung zuständige Stelle wendet. In der Rechtsprechung ist der Trennungsgrundsatz als Abwägungsdirektive oder Optimierungsgebot anerkannt, das allerdings in der Abwägung überwunden werden kann (vgl. BVerwG vom 16.3.2006, NVwZ-Beilage I 8/2006, 1/13, vom 9.2.2005, NVwZ 2005, 813/816, BayVGH Urteil vom 30.10.2007, Az. 8 A 06.40026, juris, Rd. Nr. 88).

Wie bereits unter C.3.3.3 dieses Beschlusses dargestellt, entspricht die Trassierung der Behelfsfahrbahn in Bezug auf den Lärmschutz der Gemeinde Eching dem Optimierungsgebot des § 50 Satz 1 BImSchG. Auf die Ausführungen unter C.3.3.2.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

3.3.4.1.2 Ergebnis, Darstellung der Lärmschutzmaßnahmen und Beurteilung

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen der Behelfsfahrbahn ist - im Gegensatz zu den Verhältnissen des endgültigen Ausbaus - nicht auf der Grundlage von § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV vorzunehmen. Der Anwendungsbereich des § 41 BImSchG erstreckt sich grundsätzlich nicht auf bauliche Provisorien, die - wie hier die Behelfsfahrbahn außerhalb des Tunnels Eching - dazu dienen, den Verkehrsfluss auf der A 96 vorübergehend bis zum absehbaren Abschluss der Sanierungsmaßnahmen zu sichern. Die Pflicht zur Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche bezieht sich nach Wortlaut und Systematik des § 41 Abs. 1 BImSchG nur auf das eigentliche, von der Planrechtfertigung gedeckte Straßenbauvorhaben, nicht außerdem auch auf vorübergehende straßenbauliche Maßnahmen, deren Zweck allein darin besteht, die Baumaßnahmen selbst zu ermöglichen.

Auch nach Sinn und Zweck der Vorschrift gewährt § 41 BImSchG keinen temporären Lärmschutz. Danach sind Lärmeinwirkungen durch kontinuierlich stattfindenden Straßenverkehr, die nach einer Lärmprognose über die durch die Immissionsgrenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV markierte Schwelle hinausgehen, durch Maßnahmen des - vorrangig aktiven, nachrangig passiven - Schallschutzes zu vermeiden. Solche technischen Maßnahmen zur Verringerung der Lärmeinwirkungen regelmäßigen Straßenverkehrs sind typischerweise auf Dauer angelegt (vgl. zum passiven Schallschutz die Regelungen der 24. BImSchV). Sie würden daher „überschießende“ Schutzwirkung entfalten, wenn sie wegen der von vorneherein zeitlich beschränkten Lärmeinwirkungen baulicher Provisorien durchgeführt werden müssten.

Dies gilt erst recht dann, wenn sie mit einer umfangreichen Lärmsanierung verbunden wären. Es kann auch nicht davon ausgegangen werden, dass die im Zuge straßenbaulicher Provisorien erforderlichen Maßnahmen in der Regel geeignet sind, den nach § 41 BImSchG gebotenen Lärmschutz auch gegenüber den dauerhaften Lärmeinwirkungen durch das Vorhaben selbst sicherzustellen, sodass keine Mehraufwendungen entstehen.

Aber infolge dieser Maßnahme rückt der auf der Behelfsfahrbahn umgeleitete Autobahnverkehr für die Dauer von etwa sieben Monaten näher an die südliche Wohnbebauung der Gemeinde Eching heran. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist über die Zulässigkeit des beantragten Bauvorhabens auch in Anbetracht der sich daraus ergebenden bauzeitlichen Belästigungen bei der Herstellung zu entscheiden. Die Bewertung der damit verbundenen Lärmbelastung und die Entscheidung über deren Bewältigung müssen also im Rahmen der Planfeststellung erfolgen. Gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG sind im Planfeststellungsbeschluss sämtliche Auswirkungen eines Bauvorhabens zu berücksichtigen und dem Vorhabensträger gege-

benenfalls Schutzmaßnahmen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Nachteilige Wirkungen auf Rechte anderer liegen nicht nur vor, wenn in geschützte Rechtspositionen oder Rechte Dritter eingegriffen wird oder entsprechende Gefährdungen vorliegen, sondern auch dann, wenn es sich um Belästigungen handelt, die den Betroffenen mit Rücksicht auf die Qualität des Gebiets, die konkreten tatsächlichen Verhältnisse, die Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit usw. billigerweise nicht ohne Ausgleich zugemutet werden können. Ob ein solcher Nachteil erheblich ist, ist danach zu beurteilen, ob er angesichts der Schutzbedürftigkeit und Schutzwürdigkeit der Rechte oder Rechtsgüter, auf die er sich auswirkt, den Betroffenen noch zugemutet werden kann, ohne dass Schutzvorkehrungen angeordnet werden oder eine Entschädigung (Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG) erfolgt. Es muss sich um Nachteile handeln, die nach den Grundsätzen der Güterabwägung auch unter Berücksichtigung des Zwecks und der Bedeutung der geplanten Anlage für die Allgemeinheit oder Dritte und der plangegebenen Vorbelastung des Gebiets billigerweise noch zumutbar sind. Soweit die Zumutbarkeit gesetzlich geregelt ist, hat sich die Planfeststellungsbehörde daran zu halten. Fehlen nähere Regelungen hinsichtlich der Zumutbarkeit von Auswirkungen, ist die Zumutbarkeitsgrenze im konkreten Fall nach den Umständen des Einzelfalls zu bestimmen.

Somit ist bezogen auf provisorische Baumaßnahmen der gegenständlichen Art lediglich sicherzustellen, dass ein dadurch verursachter vorübergehender Lärmzuwachs nicht dazu führt, dass die Schwelle gesundheitsgefährdender Lärmbelastung überschritten oder eine solche Belastung verstärkt wird (BVerwG, Urteil vom 03.03.2011, Az. 9 A 8.10, UA Rd. Nr. 60). Die Grenze, bei der eine solche gesundheitsgefährdende Lärmbelastung als erreicht anzusehen ist, liegt nach der Rechtsprechung für ein Wohngebiet bei Werten von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts (BVerwG, Urteil vom 03.03.2011, Az. 9 A 8.10, UA RdNr. 56 ff., insbesondere Rd. Nrn. 59 und 61).

Der Berechnung der Lärmpegel des Büros Möhler + Partner Ingenieur AG wurden die Verkehrszahlen der Verkehrszählung 2010 mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von 54.336 Kfz/24h (d. h. pro Richtungsfahrbahn 27.168 Kfz/24h) mit einem Schwerverkehrsanteil von 6,9 % am Tag und 12,7 % in der Nacht zugrunde gelegt. Die Berechnung der Schallimmissionen erfolgte nach der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) getrennt nach Tag- und Nachtzeitraum. Der lärmindernde Belag wurde jeweils mit -2 dB(A) berücksichtigt. Auch wenn § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV nicht anwendbar ist, so ist es doch angemessen, als Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel die in § 3 der 16. BImSchV als dafür verbindlich vorgeschriebenen RLS-90 heranzuziehen. Die detaillierten Ergebnisse der schalltechnischen Berechnung sind in Unterlage 11.1 darge-

legt. Die Lage der untersuchten Gebäude, sowie die geplanten Maßnahmen sind dem Lageplan zum Schallschutz (Unterlage 11.2 T) zu entnehmen.

Es wurde zunächst in einer schalltechnischen Untersuchung überprüft, ob eine wesentliche Beeinträchtigung ($> 70/60$ dB(A) tags/nachts) in der Gemeinde Eching a. Ammersee vorliegt. Derzeit liegen die Lärmpegel im Bestand bei den betroffenen Anwesen bei maximal 54 dB(A) am Tag (z. B. IO027, IO032) und maximal 47 dB(A) in der Nacht (z. B. IO032). Auf die Unterlagen 11.1 und 11.2 T wird verwiesen.

Für den Zeitraum der provisorischen Verkehrsführung kommt es aber zu einer spürbaren Erhöhung der Lärmbelastung. Der Vorhabensträger hat daher für die betroffenen Anwesen verschiedene aktive Lärmschutzmaßnahmen für die Dauer der Baustellenverkehrsführung überprüft. In der Gemeinde Eching a. Ammersee sind sowohl Gebäude nördlich als auch südlich der A 96 betroffen. Ein Abrücken der Trasse von der Bebauung ist deshalb nicht weiter möglich. Auf die Ausführungen unter C.3.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Der Tunnel auf der Nordseite darf aus statischen Gründen nicht mit einem Lärmschutzwall überschüttet werden. Der Tunnel liegt jedoch höher als die Gradienten der Behelfsfahrbahn und wirkt somit auch nach Norden als zusätzliche Abschirmkante bei der Schallausbreitung. Folgende lärmindernde Maßnahmen werden aber vom Vorhabensträger über die gesetzlichen Anforderungen hinaus in den Planungen berücksichtigt:

- Lärmtechnische Optimierung der Behelfsfahrbahn im Rahmen der örtlichen Gegebenheiten.
- Einbau eines lärmindernden Belages (Dünnschichtbelag im Heißeinbau auf Versiegelung (DSH-V)) im gesamten Bereich der Behelfsfahrbahn.
- Aufstellung von Betongleitwänden mit 1,15 m Höhe beidseitig entlang der gesamten Behelfsfahrbahn.
- Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h während der Bauzeit außerhalb des Planfeststellungsverfahrens.
- Errichtung einer Lärmschutzwand auf der Südseite der provisorischen Richtungsfahrbahn mit einer Höhe von 2,5 m - 3,0 m über Fahrbahnoberkante (FOK).

Darüber hinaus hat der Vorhabensträger angekündigt, während der Bauzeit eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h anzuordnen.

Der Vorhabensträger stellt mit der vorliegenden Planung sicher, dass es zu keinen unzumutbaren Lärmauswirkungen bei den betroffenen Wohnbereichen kommt. Damit werden bei keinem der betroffenen Anwesen Lärmpegel von 70 dB(A) tags und 60

dB(A) nachts erreicht. Wir halten die für die Dauer der Baustellenverkehrsführung verursachten Lärmauswirkungen daher für so weit wie möglich minimiert.

3.3.4.1.5 Einwände

Rechtsgrundlagen für den Lärmschutz

Die Kanzlei Labbé und Partner bemängelte, dass die Bewältigung der mit der Umlenkung des Autobahnverkehrs auf eine Behelfsfahrbahn verbundenen Lärmproblematik während der Tunnelsanierung nicht auf der Grundlage von § 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV vorgenommen werde. Die Herausnahme einer Richtungsfahrbahn aus dem Tunnel Eching stelle einen erheblichen baulichen Eingriff dar. Die Planunterlagen seien auch hinsichtlich der maßgebenden rechtlichen Vorgaben für den Lärmschutz widersprüchlich. Es werde ein verbessertes Lärmschutzkonzept beantragt, da sich gesundheitsgefährdende Lärmauswirkungen ergeben würden.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Der Anwendungsbereich des § 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV erstreckt sich grundsätzlich nicht auf bauliche Provisorien, die - wie hier die Behelfsfahrbahn - dazu dienen, den Verkehrsfluss vorübergehend bis zum absehbaren Abschluss des Baus oder der wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße zu sichern, und deren Beseitigung absehbar ist (BVerwG, Urteil vom 03.03.2011, Az. 9 A 8/10). Somit ist bezogen auf eine Maßnahme der vorliegenden Art lediglich sicherzustellen, dass ein verursachter vorübergehender Lärmzuwachs nicht dazu führt, dass die Schwelle gesundheitsgefährdender Lärmbelastung von 70 Dezibel (A) am Tage bzw. 60 Dezibel (A) in der Nacht überschritten wird. Die lärmtechnische Untersuchung (Unterlagen 11.1 und 11.2 T) hat zu dem Ergebnis geführt, dass diese Lärmpegel unter Berücksichtigung der getroffenen Lärmschutzmaßnahmen des Vorhabensträgers nicht überschritten werden.

Der Forderung der Kanzlei Labbé und Partner, die Lärmbetroffenheit zur Sicherheit noch mit einem DTV von bis zu 65.000 Kfz/24h und einer Geschwindigkeit von 70 km/h unter Ansatz eines Korrekturwertes (D_{Str0}) zu ermitteln, ist der Vorhabensträger nachgekommen. Die Lärmberechnung hat insofern aber ergeben, dass sich dann zwar für das Anwesen des Einwenders Nr. 3003 um jeweils 0,8 dB(A) höhere Werte auf 63,6 dB(A) tags und 56,5 dB(A) nachts am IONr. 024 und auf 63,2 dB(A) tags und 56,1 dB(A) nachts am IONr. 025 ergeben würden bzw. am Anwesen des Einwenders Nr. 3001 auf 56,2 dB(A) tags und 50,1 dB(A) nachts am IONr. 031 ergeben würden, jedoch wären auch hier die gesundheitsgefährdenden Grenzwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts nicht erreicht.

Zeitdauer des Provisoriums

Die Kanzlei Labbé und Partner bemängelte, die Zeitdauer des Provisoriums sei mittels der Planunterlagen nicht genau zu klären, da einerseits die Zeitdauer des Provisoriums mit ca. sieben Monaten, andererseits eine Gesamtbauzeit mit knapp drei Jahren angegeben werde. Es werde daher beantragt, die Zeitdauer auf sieben Monate unter Anordnung geeigneter Sanktionen bei Überschreitung durch Auflage im Planfeststellungsbeschluss verbindlich anzuordnen.

Der Antrag auf Festlegung eines verbindlichen Zeitraumes für den Betrieb der Behelfsfahrbahn wird abgelehnt, da dann außergewöhnlichen Ereignissen während der Bauzeit nicht angemessen Rechnung getragen werden könnte. Zudem stellt der Vorhabensträger auch bei einer aufgrund außergewöhnlicher Umstände eventuell eintretenden Verzögerung sicher, dass keine unzumutbaren Lärmauswirkungen entstehen. Der für die lärmtechnische Untersuchung maßgebliche Zeitraum beschränkt sich laut Auskunft des Vorhabensträgers auf den Zeitraum, in dem der Verkehr der Autobahn tatsächlich aus dem Tunnel herausgelegt wird. Wenn keine außergewöhnlichen Ereignisse auftreten, geht der Vorhabensträger von einer siebenmonatigen Dauer der provisorischen Verkehrsführung aus. Die zeitliche Abwicklung der gesamten Maßnahme ist in der Unterlage 1 T, Ziff. 6.4, dargestellt. Der Vorhabensträger hat ein eigenes dringendes Interesse (z. B. Winterdienst), die Bauarbeiten zügig durchzuführen.

Verkehrslärmuntersuchung/Datenquellen

Die Kanzlei Labbé und Partner kritisierte, dass die Eingangsdaten der schalltechnischen Berechnungen und die daraus gewonnenen Emissionspegel sowie die Immissionsbelastungen an den untersuchten Immissionsorten lediglich in Tabellenform dargestellt seien. Jegliche Informationen zu weiteren Größen, welche für die Ermittlung der Schallausbreitung angesetzt werden müssen und zu den ermittelten Belastungen geführt haben, würden fehlen. Es werde beispielsweise nicht genannt, ob und inwieweit die abschirmende oder reflektierende Wirkung der jeweils umliegenden Bebauung berücksichtigt wurde oder ob die Berechnungen mit dem (hier erforderlichen) Teilstückverfahren der RLS-90141 durchgeführt wurden oder nur nach dem (überschlägigen) Verfahren "Lange, gerade Straße".

Wir weisen diese Kritik zurück. Die Auslegung der Planunterlagen nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung dient zum einen primär dazu, den Bürgern das geplante Bauvorhaben vorzustellen und bewusst zu machen, dass sie vom Inhalt der Planunterlagen betroffen sein können („Anstoßwirkung“). Die Planunterlagen enthielten alle maßgebenden Informationen, um Betroffenen die Auswirkungen des Bauvorhabens vor Auge zu führen.

Die Lärmberechnung des Vorhabenträgers erfolgte nach der Richtlinie für den Lärm-schutz an Straßen (RLS-90) im Teilstückverfahren, womit auch die Bedingungen für die Ausbreitungsrechnung festgelegt sind. Entsprechend den Vorgaben in Kapitel 4 der RLS-90 werden somit Gebäude als Hindernisse im Ausbreitungsweg berücksichtigt, sowie die 1. Reflexion an Hausfassaden. Die Berechnungen basieren auf dem aktuellen digitalen Geländemodell und bilden damit die örtliche Situation best-möglich ab. Den Berechnungen liegt der konkrete LKW-Anteil p [%] tags/nachts aus der amtlichen Straßenverkehrszählung zu Grunde. Auf eine pauschale Annahme des Straßentyps wird nur zurückgegriffen, wenn keine geeigneten Ergebnisse zur Ver-kehrsstärke M und Lkw-Anteil p vorliegen. Auf gerade diese wurde jedoch zurückge-griffen (siehe auch Unterlage 11.1). Eine Straßengattung wurde bei den Berechnun-gen daher auch gar nicht festgelegt.

Den Berechnungen lagen die Daten aus der amtlichen Straßenverkehrszählung 2010 zu Grunde, wohingegen der Gutachter der Einwender auf Grundlage von weiter ent-fernten Zählstellen Abschätzungen durchführt. Die Begründung der pauschalen An-nahme einer 20%igen Verkehrssteigerung innerhalb weniger Jahre entbehrt eines Nachweises. Im Übrigen ergäbe sich bei einem Ansatz von 30.000 Kfz/24h für die Umfahrung eine Erhöhung der Beurteilungspegel um 0,6 Dezibel (A). Selbst eine Verkehrssteigerung von 100% (=Verdoppelung) würde lärmtechnisch lediglich zu ei-ner Zunahme um rd. 3 Dezibel (A) führen.

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 ist nicht zu befürchten. Durch das Bauvorhaben wird die Verkehrsbelastung auf der A 96 nicht ansteigen.

Einwände

Die Kanzlei Labbé und Partner kritisierte, dass Anmerkungen zu den durch die Schadstoffe zu erwartenden Belastungen völlig fehlen würden.

Schon aufgrund des Abstands der nächstgelegenen Immissionsorte zum Fahrbahnrand der provisorischen Fahrbahn und der Tatsache, dass nur die Richtungsfahrbahn München aus dem Tunnel herausgelegt wird, sind keine Überschreitungen der Grenzwerte der 39. BImSchV zu erwarten gewesen. Informativ wurde dennoch eine Berechnung durchgeführt. Diese kommt zu dem Ergebnis, dass die Anforderungen eingehalten werden.

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. 3d BBodSchG) rechtfertigt hier die Nachteile für die anderen Funktionen des Bodens.

3.3.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

3.3.5.1 Öffentlicher Belang

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

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in den Unterlagen 12.1 und 12.2 T beschrieben. Das Vorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (BVerwG, NuR 1996, 522); sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs.

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

3.3.5.2 Verbote

Striktes Recht steht dem Bauvorhaben nicht entgegen.

3.3.5.2.1 Schutzgebiete/geschützte Flächen

Im Einflussbereich des Straßenbauvorhabens liegen die FFH-Gebiete Nr. DE 7932-3712 „Windach“ und Nr. DE 7932-372 „Ammerseeufer und Leitenwälder“. Zudem befindet sich in der Nähe das Vogelschutzgebiet Nr. DE 7932-471 „Ammerseegebiet“. Die unter C.2 dieses Beschlusses durchgeführte FFH-Vorprüfung für das FFH-Gebiet Nr. DE 7932-3712 „Windach“ nach § 34 Abs. 1 BNatSchG auf der Grundlage der Unterlage 12.5 und die Stellungnahmen der Fachbehörden haben ergeben, dass eine erhebliche Beeinträchtigung dieser Gebiete durch das Bauvorhaben nicht zu befürchten ist. Eine Entscheidung nach § 34 Abs. 3 BNatSchG ist daher nicht erforderlich.

Im Bereich der Baumaßnahme befindet sich das Landschaftsschutzgebiet „Ammersee-West“. Nach der Schutzverordnung (vom 01.10.2007 des Landkreises Landsberg am Lech) dieses Landschaftsschutzgebietes sind Veränderungen verboten, die geeignet sind, die Natur zu schädigen, den Naturgenuss zu beeinträchtigen oder das Landschaftsbild zu verunstalten. Von diesem Veränderungsverbot wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss eine Befreiung gem. § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG aus überwiegenden Gründen des allgemeinen Wohls erteilt. Die Voraussetzungen der Vorschrift liegen hier aufgrund der Erforderlichkeit des Vorhabens unter Berücksichtigung der festgesetzten Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen vor. Die Gründe ergeben sich auch aus der Planrechtfertigung dieses Beschlusses unter C.3.2. Die erforderlichen Flächeninanspruchnahmen wirken nur temporär für den Zeitraum der Tunnelsanierung. Die beanspruchten Flächen liegen im Umfeld der A 96 und des örtlichen Straßenverkehrsnetzes, womit es sich um bereits vorbelastete Bereiche handelt, die weder für das Landschaftsbild noch die Erholung von essentieller Bedeutung sind.

Amtlich kartierte Biotopflächen (Nasswiese, Landröhricht, und Großröhricht innerhalb der Verlandung, Großseggenriede und Weichholzaunenwald) liegen im Umfeld von Windach und Ammersee und damit außerhalb des direkten Eingriffsbereichs. Sie sind durch das Bauvorhaben nicht direkt durch dauerhafte Flächeninanspruchnahme betroffen.

Für die Überbauung/Beseitigung der im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlagen 12.1 und 12.2) angegebenen Hecken, lebenden Zäune, Feldgehölze und -gebüsche und sonstigen geschützten Landschaftsbestandteile lässt die Planfeststellungsbehörde wegen der Kompensierbarkeit der Eingriffe nach § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG eine Ausnahme zu (§§ 39 Abs. 5, 39 Abs. 7 BNatSchG, Art. 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Art. 16 Abs. 2, § 30 Abs. 3 BNatSchG, Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG). Das Landratsamt Landsberg a. Lech, Untere Naturschutzbehörde, hat den Ausnahmen zugestimmt. Die Ausnahme ist ebenfalls von der Konzentrationswirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses erfasst.

3.3.5.2.2 Artenschutz

Artenschutzrechtliche Verbote gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG stehen dem geplanten Bauvorhaben nicht entgegen. Für die im Anhang IV der FFH-Richtlinie genannte Art Zwergfledermaus (*Pipistrellus pipistrellus*) wird eine Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG erteilt. Aufgrund der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung nach Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG kann hierüber im Planfeststellungsbeschluss entschieden werden

3.3.5.2.2.1 Rechtsgrundlagen

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

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

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

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

Für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG, die nach den Vorschriften des BauGB zulässig sind, gelten die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG nach folgender Maßgabe: Sind in Anhang IV a) FFH-Richtlinie aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten betroffen, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht vor, so weit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt wird. Die Verletzung oder Tötung von Tieren und die Beschädigung oder Zerstörung ihrer Entwicklungsformen, die mit der Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten verbunden sind, werden unter Berücksichtigung der neuen Rechtsprechung aus dem Urteil des BVerwG vom 14.07.2011, Az. 9A 12/10 („Ortsumgehung Freiberg“), individuenbezogen beim Tötungsverbot behandelt. So weit erforderlich können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Pflanzen nach Anhang IV Buchst. b gilt Entsprechendes. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote vor. Insoweit wird auf die nachfolgenden Ausführungen zu § 15 BNatSchG verwiesen.

Kommt es unter 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.

3.3.5.2.2.2 Prüfmethodik

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

Das methodische Vorgehen der vom Vorhabensträger vorgelegten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP), die Grundlage der Beurteilung durch die Planfeststellungsbehörde ist, orientiert sich an den mit Schreiben der Obersten Baubehörde vom 12. Februar 2013 Az.: IIZ7-4022.2-001/05 eingeführten und dort im Anhang angefügten „Hinweise zur Aufstellung naturschutzfachlicher Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Straßenplanung (saP)“ (Oberste Baubehörde am Bayer. StMI. 2013).

Die Datengrundlagen für die saP sind in der Unterlage 12.4 dargestellt, auf die Bezug genommen wird. In einem ersten Schritt wurden alle Arten, die nicht nachgewiesen werden konnten und deren Nachweis nicht zu erwarten ist, von der weiteren Prüfung ausgeschieden. Für jede nachgewiesene streng geschützte Art, Art des Anhangs IV der FFH-RL und Vogelart wurden die möglichen Projektwirkungen und die Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG geprüft.

Die vorliegende Untersuchung ist für die artenschutzrechtliche Beurteilung ausreichend. Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzliche Erkenntnis verspricht (vgl. BVerwG, Beschluss v. 18.06.2007, Az. 9 VR 13/06, juris, Rd. Nr. 20; BVerwG, Beschluss v. 13.03.2008, Az 9 VR 9/07, juris, Rd. Nr. 31).

Die Naturschutzvereinigungen und die Naturschutzbehörden konnten zu den naturschutzfachlichen Unterlagen Stellung nehmen.

3.3.5.2.2.3 Berücksichtigung von Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung

Wesentliche Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen, insbesondere zur Senkung der Zerschneidungs- und Trenneffekte und zur Senkung des Kollisionsrisikos sowie zur Vermeidung baubedingter Tötungen, sind:

- Minimierung des Arbeitsraumes und Schutz angrenzender ökologisch bedeutsamer Flächen und Strukturen (S1).
- Vermeidung von Gelege- und Individuenverlusten durch Rodung und Baufeldräumung außerhalb sensibler Zeiten (S2).

3.3.5.2.2.4 Verstoß gegen Verbote

Durch das Vorhaben sind sowohl europarechtlich geschützte Arten gem. Anhang IV FFH-RL aus den Tiergruppen Fledermäuse, Säugetiere, Reptilien, Amphibien und Libellen als auch europäische Vogelarten i. S. v. Art. 1 VS-RL nachweislich oder potenziell betroffen.

Für folgende Art wird vorsorglich die Erfüllung des Verbotstatbestandes nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG angenommen:

- Zwergfledermaus (*Pipistrellus pipistrellus*)

Bei allen anderen nach Europarecht geschützten Arten kann nach den Ergebnissen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung die Erfüllung von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 BNatSchG unter Berücksichtigung der in der Unterlage 12.4 genannten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen ausgeschlossen werden.

Eine Betroffenheit von europarechtlich streng geschützten Pflanzenarten oder Tierarten aus anderen Gruppen kann ausgeschlossen werden.

Bei direkten Eingriffen in (potenzielle) Lebensstätten besteht für prüfrelevante Arten die Möglichkeit angrenzende Bestände vergleichbarer Qualität zu besiedeln. Die ökologische Funktionalität (potenziell) betroffener Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang bleibt gewahrt.

Die vorhabensbedingten bau- und betriebsbedingten Störwirkungen sind zeitlich begrenzt und finden in einem durch die A 96 naturschutzfachlich erheblich vorbelasteten Raum statt. Für die Zeit, in der vorhabensbedingt Räume für eine Besiedlung oder den Nahrungserwerb temporär nicht mehr nutzbar sind, können betroffene Arten auf angrenzende Bestände ausweichen. Störungen, die sich auf den Erhaltungszustand der (potenziellen) lokalen Populationen auswirken könnten, sind nicht zu konstatieren.

Für unmittelbar im Nahbereich der Autobahn nachweislich oder potenziell siedelnde Tiere, bei welchen direkte Eingriffe in deren Lebensräume erfolgen, können baubedingte Individuenverluste unter Berücksichtigung der aufgeführten Vermeidungsmaßnahmen vermieden werden. Wesentlich ist hierbei die zeitliche Terminierung der Rodungszeiten und Erdarbeiten (Vermeidungsmaßnahme S2).

Die Tunneldecke wird mit ziemlich hoher Sicherheit von den meisten Fledermausarten wie auch von der Zwergfledermaus als Querungshilfe genutzt. Die Tunneldecke liegt zwischen dem südlichen Ortsteil von Eching und der regelmäßig zur Nahrungssuche frequentierten Windach. Somit ist von einer täglichen Querung der Tunneldecke als Verbindung zwischen Quartier und Jagdhabitat auszugehen. Eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos und damit die Erfüllung des Tötungsverbots kann für einen Großteil der betrachteten Arten ausgeschlossen werden. Die Gründe liegen in den spezifischen Lebensraumsprüchen der jeweiligen Arten und der weitgehend fehlenden Einbindung der Tunneldecke über lineare Leitstrukturen in die umgebende Landschaft. Lockwirkungen in den Trassenbereich sind nicht zu vermelden. Im Falle der Zwergfledermaus hingegen muss von häufigen Querungen im Bereich der Tunneldecke ausgegangen werden,

da diese die Quartiere im Siedlungsbereich mit den Jagdgebieten an der Windach verbindet. Die Zwergfledermaus gilt als bedingt strukturgebunden fliegende Art, d. h. sie quert auch unstrukturiertes Offenland im freien Luftraum. Für die Zeit der geänderten Verkehrsführung ergibt sich eine Erhöhung der Verkehrsbelastung. Ein Kollisionsrisiko auf dem Transferflug ist daher vorhanden.

Nur für die Zwergfledermaus als europarechtlich streng geschützte Art ist deshalb eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos und somit der Verbotstatbestand der Tötung nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatschG gegeben. Die Erteilung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG ist erforderlich. Für weitere Arten gem. Anhang IV FFH-RL und für europäische Vogelarten i. S. v. Art. 1 VS-RL sind unter Berücksichtigung der geplanten Vermeidungsmaßnahmen keine Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt.

3.3.5.2.2.4 Ausnahmeerteilung

Für die im Anhang IV der FFH-Richtlinie genannte Zwergfledermaus (*Pipistrellus pipistrellus*) wird eine Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 BNatSchG erteilt. Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses erfordern die Zulassung des Bauvorhabens, zumutbare Alternativen sind nicht gegeben und der Erhaltungszustand der Populationen der betroffenen Arten verschlechtert sich nicht. Die Art. 16 FFH-RL und Art. 9 V-RL stehen einer Zulassung nicht entgegen. Die Voraussetzungen für die Erteilung einer artenschutzrechtlichen Ausnahme sind aus folgenden Erwägungen gegeben:

Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Zum einen liegen hier zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses vor. Gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 4 und 5 BNatSchG können Ausnahmen von den Verboten nach § 42 BNatSchG im Interesse der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit, einschließlich der Verteidigung und des Schutzes der Zivilbevölkerung, oder der maßgeblich günstigen Auswirkungen auf die Umwelt oder aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, zugelassen werden. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts kommen im Rahmen des Gebietsschutzes als Abweichungsgründe nach Art. 6 Abs. 4 Unterabs. 1 FFH-RL neben Gründen sozialer oder wirtschaftlicher Art sowie den benannten Abweichungsgründen des Art. 6 Abs. 4 Unterabs. 2 FFH-RL auch vielfältige andere Gründe in Betracht (vgl. BVerwG vom 05.12.2008, 9 B 28/08, juris, Rd. Nr. 41). Inhaltliche Beschränkungen, die über die Ausrichtung auf ein öffentliches Interesse hinausgehen, sind Art. 6 Abs. 4 Unterabs. 1 FFH-RL nicht zu entnehmen (BVerwG vom 12.03.2008, 9 A 3.06, juris, Rd. Nr. 153). Im Rahmen der artenschutzrechtlichen

Ausnahmeprüfung gelten jedenfalls keine strengeren Anforderungen (vgl. BVerwG vom 05.12.2008 aaO, BVerwG vom 16.03.2006, 4 A 1075/04, juris, Rd. Nr. 566).

Wie oben unter C.3.2 dieses Beschlusses beschrieben, spricht die Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit der äußerst wichtigen Fernstraßenverbindung A 96 München - Lindau mittels der geplanten Behelfsfahrbahn während der nach dem neuesten Stand der Technik erforderlichen bau- und betriebstechnischen Nachrüstung des Tunnels Eching a. Ammersee nach der RABT 2006 für das Bauvorhaben. Fehlende Fahrstreifen während der Bauzeit würden die Leistungsfähigkeit der A 96 auf nicht hinnehmbare Weise, insbesondere auch wegen der Folgen für die Verkehrssicherheit für entstehende erhebliche Ausweichverkehre im untergeordneten Straßennetz aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens, beschneiden. Die Gründe, die für die Verwirklichung des Bauvorhabens sprechen, erfüllen das Gemeinwohlerfordernis des Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG. Wenn Gründe diesen strengen Anforderungen des Enteignungsrechts genügen, erfüllen sie nach der Rechtsprechung des BVerwG damit auch die Merkmale der "zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses" im Sinne von Art. 16 Abs. 1 Buchst. c der FFH-Richtlinie (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1073/04, juris, Rd. Nr. 573). Wenn sie den Anforderungen der FFH-Richtlinie genügen, gilt dies entsprechend für den diesbezüglich wortgleich formulierten § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG.

In Abwägung mit dem gegenläufigen Belang des Artenschutzes überwiegen in diesem Fall die Gründe für das zeitlich befristete Bauvorhaben. Im Vergleich zu den artenschutzrechtlichen Belangen, insbesondere im Hinblick darauf, dass die konkrete Planung unter Berücksichtigung weitreichender Schadensvermeidungs- und Schadensminderungsmaßnahmen lediglich für eine Tierart zu unvermeidbaren Verstößen gegen das Tötungsverbot führt, setzen sich die mit der Planung verfolgten öffentlichen Interessen durch.

Keine zumutbaren Alternative

Ferner gibt es keine zumutbaren Alternativen im Sinne der Ausnahmeregelung. Eine andere zumutbare Alternative liegt nicht vor, wenn

- sich die artenschutzrechtlichen Schutzvorschriften am Alternativstandort als ebenso wirksame Zulassungssperre erweisen wie an dem planfestgestellten Standort,
- eine Alternativlösung, die technisch an sich machbar und rechtlich zulässig ist, anderweitige Nachteile aufweist, die außer Verhältnis zu dem mit ihr erreichbaren Gewinn für Natur und Umwelt stehen, oder

- sich eine Alternativlösung ggf. auch aus naturschutzexternen Gründen als unverhältnismäßiges Mittel darstellt (vgl. BVerwG vom 09.07.2008, 9 A 14.07, juris, Rd. Nr. 119 m.w.N.).

Eine Alternativlösung setzt zudem voraus, dass sich die zulässigerweise verfolgten Planungsziele trotz ggf. hinnehmbarer Abstriche auch mit ihr erreichen lassen (BVerwG vom 12.03.2008, 9 A 3.06, juris, Rd. Nr. 170 zum Gebietsschutz). Ist dies nicht der Fall, handelt es sich nicht mehr um eine Alternative im Rechtssinn (vgl. BVerwG vom 01.04.2009, 4 B 62.08, juris, Rd. Nr. 45 m.w.N.).

Gemessen an diesen Prüfkriterien gibt es für das Planvorhaben keine andere zumutbare Alternative im Sinne von § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG. Es steht keine für die betroffenen Arten günstigere bedarfsgerechte bzw. die Funktion erfüllende Trasse oder Ausführungsalternative für die Verlegung der Richtungsfahrbahn für die Zeit der Tunnelnachrüstung zur Verfügung. Hinsichtlich der Planungsvarianten wird auf die Ausführungen unter C.3.3.2 dieses Beschlusses verwiesen. Zudem wären die dort geprüften Varianten im Hinblick auf das Tötungsrisiko auch unter artenschutzrechtlichen Gesichtspunkten nicht vorzugs-würdig. Die Gegebenheiten lassen eine anderweitige Verkehrsführung der Richtungsfahrbahn während der Tunnelnachrüstung nicht zu. Da das vorübergehend erhöhte Kollisionsrisiko durch die Richtungsfahrbahn auf der Tunneldecke verursacht wird, kann dies auch mit den Varianten „West“ und „Ost“ nicht vermieden werden. Variante „Ost“ verläuft zudem über ca. 100 m entlang des Ufers der Windach und würde somit durch die Verlegung der Gemeindeverbindungsstraße ein zusätzliches Kollisionsrisiko verursachen. Es bestehen keine anderweitigen Lösungen mit denen die Zielsetzungen des Projektes in zumutbarer Weise gleichwertig erfüllt werden könnten. Im Sinne der besonderen Alternativenprüfungspflicht nach Artenschutzrecht wird daher festgestellt, dass die planfestgestellte Trasse auch insoweit die günstigste Lösung darstellt. Ein Verzicht auf den Ausbau („Nullvariante“) ist keine Alternative in diesem Sinne bzw. kann keine „zumutbare Alternative“ bzw. „anderweitige zufriedenstellende Lösung“ darstellen.

Keine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Populationen einer Art

Darüber hinaus ist für die Erteilung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG erforderlich, dass sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert. Bei der Beurteilung des künftigen Erhaltungszustands ist nicht allein auf die jeweilige örtliche Population abzustellen. Maßgeblich ist vielmehr, ob die Population einer Art als solche in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet, das über das Plangebiet hinausreicht, als lebensfähiges Element erhalten bleibt (vgl. BVerwG vom 12.03.2008, 9 A 3.06, juris, Rd. Nr. 249 m.w.N.). Das schließt nicht aus, dass in die Beurteilung auch die Auswirkungen auf die örtliche Population mit einfließen. Verschlechtert sich der Erhaltungszustand der betroffenen lokalen Population nicht,

so steht damit zugleich fest, dass keine negativen Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der Art in ihrem überörtlichen Verbreitungsgebiet zu besorgen sind. Ergeben sich hingegen negative Auswirkungen auf die lokale Population, so ist ergänzend eine weiträumigere Betrachtung geboten. Dann ist zu fragen, ob eine Beeinträchtigung des lokalen Vorkommens sich auf die Stabilität der Art im überörtlichen Rahmen negativ auswirkt (vgl. BVerwG aaO). Auch diese Voraussetzung ist vorliegend erfüllt. Das Straßenbauvorhaben hat zwar Auswirkungen auf einzelne Individuen, jedoch bedeutet nicht jeder Verlust eines Individuums eine Verschlechterung des Erhaltungszustands. Die Populationen der (möglicherweise) betroffenen Arten bleiben unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen in ihrem günstigen Erhaltungszustand bzw. in ihrer derzeitigen Lage. Dies reicht nach dem Urteil des EuGH vom 14.06.2007 Az. C-342/05 aus. Der Erhaltungszustand einer Art ist gemäß Art. 1 Buchstabe i der FFH-Richtlinie die Gesamtheit der Einflüsse, die sich langfristig auf die Verbreitung und die Größe der Populationen der betreffenden Arten in dem in Art. 2 der FFH-Richtlinie bezeichneten Gebiet auswirken können. Unter Population kann man eine biologisch oder geographisch abgegrenzte Zahl von Individuen einer Art verstehen (§ 7 Abs. 2 Nr. 6 BNatSchG). Der verlangte „günstige“ Erhaltungszustand liegt vor, wenn aufgrund der Daten über die Populationsdynamik der Art anzunehmen ist, dass diese Art ein lebensfähiges Element des natürlichen Lebensraumes, dem sie angehört, bildet und langfristig weiterhin bilden wird und das natürliche Verbreitungsgebiet dieser Art weder abnimmt noch in absehbarer Zeit vermutlich abnehmen wird und ein genügend großer Lebensraum vorhanden ist und wahrscheinlich weiterhin vorhanden sein wird, um langfristig ein Überleben dieser Art zu sichern.

Nach den oben genannten Kriterien ist davon auszugehen, dass kollisionsbedingte Verluste von Einzelindividuen der Zwergfledermaus ohne weitere Kompensationsmaßnahmen aufgefangen werden können. Die Behelfsumfahrung besteht nicht dauerhaft und auch die Erhöhung des Kollisionsrisikos ist zeitlich begrenzt. Zusätzlich wird das Risiko durch die Begrenzung der Fahrgeschwindigkeit auf 60 km/h reduziert, so dass ein aktives Ausweichen von Fledermausarten und wendigen Kleinvogelarten vor Kraftfahrzeugen möglich ist. Die verbleibende Gefahr einer Tötung von Einzelindividuen ist insgesamt nicht geeignet, eine Verschlechterung des guten Erhaltungszustandes der Art auf Ebene der lokalen Population und der kontinentalen biogeographischen Region in Bayern, nicht zu verursachen. Auf die Unterlage 12.4 wird verwiesen.

3.3.5.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

3.3.5.3.1 Eingriffsregelung

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

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

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).

3.3.5.3.2 Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen (also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können) zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen

Eingrenzung anhand der Zielsetzung der Eingriffsregelung bedarf. Als vermeidbar ist nach BNatSchG im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen. Es gehört zur sog. Folgenbewältigung.

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Zur Minimierung der durch den Baubetrieb bedingten Beeinträchtigungen werden folgende Maßnahmen (S1 bis S3) durchgeführt. Diese sind in der Unterlage 12.3 T dargestellt.

- S1: Minimierung des Arbeitsraumes und Schutz angrenzender ökologisch bedeutsamer Flächen und Strukturen

Der Arbeitsstreifen wird auf das notwendige Maß begrenzt, um angrenzende Vegetationsbestände möglichst zu erhalten, insbesondere im Bereich von Biotop- und Gehölzflächen und von Lebensräumen wertgebender Arten. Für an das Baufeld angrenzende Gehölzflächen und zu erhaltende Einzelbäume und Baumbestände sowie sonstige sensible Lebensräume werden Schutzmaßnahmen durch das Errichten von Bauzäunen gem. der Richtlinien für die Anlagen von Straßen, Teil Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen (RAS-LP 4 i. V. m. DIN 18920) oder ähnlich geeignete Maßnahmen ergriffen. Vorhandene und zu erhaltende Bestände mit ökologischer Funktion werden somit während der Baumaßnahme vor mechanischen Schäden, Überfüllungen und Abgrabungen geschützt.

- S2: Vermeidung von Gelege- und Individuenverlusten durch Rodung und Baufeldräumung außerhalb sensibler Zeiten
- S3: Schutz des Grundwassers vor Stoffeinträgen

Zur Vermeidung von betriebsbedingten Stoffeinträgen in das Grundwasser und damit der Verfrachtung von Nähr- und Schadstoffen bzw. Auftausalzen über den Grundwasserweg in das FFH-Gebiet „Windach“ werden Straßenabwässer einer geregelten Entwässerung zugeführt (Versickerung über bewachsene Böschungen oder Sickermulde). Baubedingte Stoffeinträge und Beeinträchtigungen werden in Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung und der bauausführenden Firma durch schonende Bauweisen und den Einsatz umweltschonender Betriebs-, Schmiermittel, etc. bei Baumaßnahmen auf Flächen mit hoch anstehendem Grundwasser auf ein Minimum reduziert.

Sonstige Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen

Im Bereich der gesamten Baumaßnahme gilt ein schonender Umgang mit Boden. Zur Vermeidung von unnötigen Verdichtungen werden empfindliche Flächen nicht befahren. Die Lagerung des Aushubmaterials findet außerhalb der Biotop- und Gehölzflächen statt. Die Baudurchführung erfolgt ausschließlich über das bestehende Wegenetz. Das Aushubmaterial wird unter Berücksichtigung der natürlichen Horizontabfolge fachgerecht (getrennt nach Ober- und Unterboden) gelagert. Beim Wiederverfüllen von Gräben und Baugruben wird auf die natürliche Bodenschichtung geachtet. Zur Vermeidung der Einbringung standortfremder Pflanzenarten und insbesondere zur Vermeidung einer zusätzlichen Verbreitung von eventuell im Boden vorhandenen Neophytensamen erfolgt vorrangig die Verwendung direkt vor Ort abgetragenen Oberbodens. Bei eventueller Lieferung von Oberboden wird darauf, dass dieser frei von Samen- und Pflanzengut standortfremder Pflanzenarten ist.

3.3.5.3.3 Verbleibende Beeinträchtigungen

Bei der Baumaßnahme erfolgen Eingriffe in den Naturhaushalt. Wie in den Unterlagen 12.1 und 12.2 T dargestellt ist, verbleiben insbesondere folgende Beeinträchtigungen, die sich auf den naturschutzfachlichen Kompensationsbedarf auswirken:

- KV (gesamter Baubereich): Zeitlich beschränkte Versiegelung durch die Trasse und Nebenanlagen (ca. 0,94 ha) für die Dauer der Tunnelsanierung.
- K1 (gesamter Baubereich): Beeinträchtigung von kurzfristig wiederherstellbaren Gras- und Krautfluren durch Überbauung und Versiegelung (ca. 0,61 ha).
- K2 (Bau-km 0+054 bis Bau-km 0+285, Bau-km 0+520 bis Bau-km 0+970 (Bau-km der GVS)): Beeinträchtigung von landwirtschaftlichen Nutzflächen durch Überbauung (ca. 0,10 ha) und Versiegelung (ca. 0,34 ha).
- K3 (Bau-km 0+210 bis Bau-km 0+380, Bau-km 0+450 bis Bau-km 0+580, Bau-km 0+650 bis Bau-km 0+850, Bau-km 1+020 bis Bauende (Bau-km der BAB)): Beeinträchtigung von mittel- bis langfristig wiederherstellbaren Gehölzflächen, die nicht den Kriterien der Biotopkartierung entsprechen, durch Überbauung und Versiegelung (ca. 0,32 ha), durch vorübergehende Inanspruchnahme (0,20 ha) und Verlust von Einzelbäumen (43 Stück).
- K4 (Bau-km 0+260 bis Bau-km 0+290): Beeinträchtigung von Biotopflächen (aber nicht amtlich kartiert) mit längerer Entwicklungszeit (naturnahe Hecke) durch Überbauung und Versiegelung (ca. 0,01 ha), Verlust des Biotopwertes infolge Verkleinerung (0,01 ha).

- K5 (gesamter Baubereich): Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch die provisorischen Straßenflächen und Brückenbauwerke.
- K6 (gesamter Baubereich): Baubedingte Störungen von Nahrungshabitaten und Austauschbeziehungen wertgebender Tierarten (Fledermäuse, Reptilien sowie Vogelarten) der Roten Liste, des Anhangs IV der FFH-RL, streng geschützter Tierarten sowie schützenswerter Arten der Vorwarnliste durch Erschütterungen sowie akustische und optische Reize.

3.3.5.3.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung

Nach § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG sind unvermeidbare Beeinträchtigungen auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Die Pflicht zu möglichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist nach der Rechtsprechung des BVerwG (Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565 und Urteil vom 01.09.1997, NuR 1998, 41) striktes Recht, also einer Abwägung nicht zugänglich. Eine Abwägung findet naturschutzrechtlich erst im Rahmen des § 15 Abs. 5 BNatSchG (spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung) statt. Davon zu unterscheiden ist die planerische Abwägung, bei der es darum geht, die Bedeutung der Belange gegenüberzustellen und die Auswahl unter mehreren verhältnismäßigen und geeigneten Maßnahmen so vorzunehmen, dass die öffentlichen Belange und die Belange Privater möglichst gering betroffen werden.

Für die Ermittlung des Kompensationsbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen, auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und -schwerpunkte wurden zutreffend in den Unterlagen 12.1 und 12.2 T dargestellt. Der Ausgleichsbedarf ist gemäß den sog. gemeinsamen Grundsätzen vom 21.06.1993 in Flächenbedarf umgerechnet, was hier keinen Bedenken begegnet.

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

Beim Ausgleich handelt es sich um keinen exakten naturwissenschaftlichen Begriff. Er zielt auf Folgenbeseitigung, aber eher im Sinne von Kompensation als im Sinne von Restitution. Er hat möglichst gleichartig zu erfolgen, soweit es um die ökologischen Funktionen geht. Bei der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes genügt die landschaftsgerechte Neugestaltung. Ersatz hingegen ist die möglichst ähnliche, in jedem Fall aber gleichwertige Kompensation. Diese erfolgt grundsätzlich im durch den Eingriff betroffenen Raum.

Das Ausgleichskonzept orientiert sich an den zu erwartenden, nicht vermeidbaren Eingriffen, den fachlichen Zielsetzungen des Arten- und Biotopschutzprogramms und den Abstimmungen mit dem Landratsamt Landsberg a. Lech, Untere Naturschutzbehörde. Im Sinne der fachlichen Zielsetzungen und der Eingriffe in Naturhaushaltsfunktionen werden im Konzept Flächen vorgesehen, auf denen ein Ausgleich der Flächenverluste möglich ist. Insgesamt ergibt sich ein Kompensationsflächenbedarf von rund 0,18 ha.

Folgende Maßnahmen in einem Umfang von 1,05 ha (davon 0,96 ha anrechenbar) sind vorgesehen:

Ausgleichsmaßnahme A1 :

Zum Ausgleich ist die Umsetzung von landschaftspflegerischen Maßnahmen auf einer Ackerfläche mit naturschutzfachlich geringer Bedeutung im Umfeld des Tunnels Etterschlag vorgesehen. Auf einer Gesamtfläche von 1,05 ha soll eine naturschutzfachliche Kompensation für drei Bauvorhaben der Autobahndirektion Südbayern erfolgen. Für die Verkehrsführungen für die Tunnelnchrüstungen Etterschlag und Eching sowie für das Bauvorhaben „Erweiterung der PWC-Anlage Martinsberg“ wurde auf dieser Ausgleichsfläche ein naturschutzfachliches Gesamtkonzept entwickelt. Sie liegt zu einem Teil innerhalb der Beeinträchtigungszone der A 96 und kann daher nicht voll angerechnet werden.

Vorgesehen sind hier folgende Maßnahmen:

- Fortführung der alleeartigen Baumbepflanzung entlang des Wirtschaftsweges im Norden der Fläche mittels Pflanzung standortgerechter Einzelbäume.
- Entwicklung eines strukturreichen, naturnah aus Baum-/Strauch- und Krautschicht aufgebauten Gehölzriegels entlang der Nordseite der Fläche (parallel zu Wirtschaftsweg) mit einer Breite von stellenweise mindestens 15,0 m sowie Entwicklung einer kompakten Baumgruppe im Süden mittels Pflanzung von standortheimischen Einzelbäumen und Sträuchern unter Bevorzugung der Eiche als Hauptbaumart und dorniger und beerentragender Straucharten wie Berberitze, Rose und Schlehe.

- Anlage von Lesesteinhaufen, Wurzelstubben und/oder Findlingen als Versteckmöglichkeiten für Reptilien südlich der linearen Heckenstruktur.
- Entwicklung einer artenreichen Extensivwiese/-weide auf der verbleibenden Restfläche mittels Ansaat mit Drusch- und/ oder Saatgut. Das Drusch-/Saatgut ist aus autochthonen Primärbiotopen des Naturraumes des Projektgebietes, die den Kriterien der amtlichen Bayerischen Biotopkartierung entsprechen, zu gewinnen.

Eine landschaftsästhetische Wiederherstellung des Landschaftsbildes wird durch die geplanten Gestaltungsmaßnahmen G1 bis G4 (vgl. Unterlagen 12.1 und 12.3 T) gewährleistet. Der Verlust von strukturellen Elementen wird durch Neupflanzungen von standortheimischen Hochstämmen, von naturnahen Gehölzgruppen, Hecken und Feldgehölzen kompensiert.

Auf agrarstrukturelle Belange wurde dabei Rücksicht genommen, insbesondere werden für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch genommen. Vorrangig werden Entsiegelung, Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen oder Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes dienen, erbracht.

Die für die landschaftspflegerischen Maßnahmen erforderlichen Fl. Nrn. 155/2, 155/3 und 155/14, jeweils Gemarkung Etterschlag, befinden sich bereits im Eigentum der Bundesstraßenverwaltung. Die einzelnen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen (Unterlagen 14.1 T und 14.2 T) aufgeführt.

Die Forderung der Verwaltungsgemeinschaft Schondorf a. Ammersee, die jüngeren Bäume an die Windach zu verpflanzen, wird abgelehnt. Eine Verpflanzung der Bäume wäre für den Vorhabensträger mit einem hohen Aufwand verbunden. Demgegenüber steht aus fachlicher Sicht zu befürchten, dass die Bäume das Umpflanzen nicht überleben werden und schlussendlich doch Ersatzpflanzungen vorgenommen werden müssten.

Der Vorhabensträger hat aber im Verfahren angeboten, dass dies in eigener Durchführung und auf eigene Kosten der Gemeinde Eching unter gegenseitiger rechtzeitiger Abstimmung geschehen könne.

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

3.3.6 Gewässerschutz

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

Das Bauvorhaben liegt außerhalb von Wasserschutzgebieten, Überschwemmungsgebieten oder wasserwirtschaftlichen Vorranggebieten.

Wasserrechtliche Erlaubnisse sind zur Ausführung des Bauvorhabens nicht erforderlich. Das Planfeststellungsverfahren bezieht sich ausschließlich auf die provisorische Verkehrsführung. Das anfallende Niederschlagswasser der Behelfsfahrbahn vom Bauanfang bis Bau-km 0+440 sowie von Bau-km 0+980 bis Bauende wird über die Bankette und Böschungen sowie Mulden dem bereits vorhandenen Entwässerungssystem der St 2070 und damit der A 96 zugeleitet. Durch den Bau der Behelfsfahrbahn A 96 nimmt die Menge des abfließenden Oberflächenwassers von den Fahrbahnen vorübergehend zu, kann jedoch von den bestehenden Entwässerungseinrichtungen mitaufgenommen werden. Die Einleitungssituation in die Vorflut bleibt unverändert. Das Oberflächenwasser der provisorischen St 2070 sowie der neu zu bauenden Wege wird über die Bankette breitflächig ins Gelände abgeleitet und versickert. Die Lage der Entwässerungseinrichtungen ist im Lageplan (Unterlage 7.1 T) dargestellt. Es sind keine zusätzlichen Entwässerungsanlagen geplant. Die Tunnelnachrüstung selbst ist nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Die wasserrechtlichen Genehmigungen für die Tunnelnachrüstung werden in einem eigenen Verfahren eingeholt. Grundsätzlich gehen jedoch die Treppenhäuser und Notrufnischen nicht unter die Tunnelsohle und haben somit, und auch auf Grund der geringen Abmessungen, keinen Einfluss auf die Grundwasserverhältnisse. Sämtliche Spundwandarbeiten sind temporärer Art.

3.3.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Das Vorhaben beansprucht in einem geringen Umfang von 0,24 ha vorübergehend Flächen, die bisher landwirtschaftlich genutzt sind. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt jedoch, dass der Straßenbau dennoch mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Über die Inanspruchnahme von Flächen hinaus sind die Belange der Landwirtschaft zwar noch durch weitere mittelbare Auswirkungen des Vorhabens (vorübergehende An- bzw. Durchschneidungen und Umwege) betroffen. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch soweit als möglich auf das Mindestmaß reduziert und nicht so erheblich, dass sie zusammen mit den Flächenverlusten der Zulässigkeit des Vorhabens letztlich entgegenstehen.

Die Forderung des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg auf die Aufnahme von Nebenbestimmungen zur Entschädigung negativer Beeinträchtigungen aufgrund der geplanten Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen (z. B. wegen vorübergehender Überbauung, dem Anlegen von Fahrwegen, Ertragsausfällen, verringerter Auszahlungen von Flächenförderprogrammen usw.) in diesem Beschluss wird zurückgewiesen. Solche Fragen sind einem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Dort ist die Art und Höhe einer Entschädigung für eintretende Rechtsverluste und für sonstige, durch die Grundinanspruchnahme bzw. eine möglicherweise erforderliche Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu regeln. Auf die Ausführungen unter C.3.4.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Die Erreichbarkeit landwirtschaftlicher Flächen wird während der Bauzeit durch das Ersatzwegenetz des Vorhabensträgers (z. B. über das Provisorium der St 2070) sichergestellt.

Der Hinweis des Bayerischen Bauernverbandes auf die eventuelle Durchführung von Bewirtschaftungs - oder Pflegemaßnahmen in der Bayerischen Kompensationsverordnung (BayKompV) vom 07.08.2013, um landwirtschaftliche Flächen nicht gänzlich aus der Nutzung zu nehmen, geht fehl. Die Bayerische Kompensationsverordnung ist für Verfahren, die vor dem 01.09.2014 eingeleitet wurden, noch nicht anzuwenden. Bei der geplanten naturschutzfachlichen Kompensationsfläche handelt es sich zudem um eine Fläche, die sich bereits im Eigentum der Bundesstraßenverwaltung befindet. Sie wurde zu Teilen bereits als Kompensationsfläche für eine vorangegangene Baumaßnahme herangezogen und kann wegen der nur beschränkten Dauer der anlage-, bau- und betriebsbedingten Projektwirkungen zur Verkehrsführung für die Tunnelnachrüstung für zukünftige Maßnahmen als voll funktionsfähige Kompensationsflächen berücksichtigt werden. Für produktionsintegrierte Maßnahmen ist in diesem Fall keine Erfordernis.

3.3.8 Wald

Von dem Bauvorhaben ist Wald nicht betroffen. Aus forstfachlicher Sicht wurden deshalb keine Einwände erhoben.

3.3.9 Denkmalschutz

Belange des Denkmalschutzes stehen dem Bauvorhaben nicht entgegen. Das Bauvorhaben konnte auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes, insbesondere des Schutzes von Bodendenkmälern zugelassen werden.

Laut dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege berührt das Bauvorhaben ein bekanntes Bodendenkmal (D-1-7933-0136, Untertägige mittelalterliche und frühneuzeitliche Teile des Altortes von Eching a. Ammersee) und eine Verdachtsfläche.

Die in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege dargestellten Gegebenheiten haben insgesamt unter Berücksichtigung allgemeiner, auch völkerrechtlicher Verpflichtungen des Staates zum Schutz des archäologischen Erbes nicht den Stellenwert, dass im Ergebnis die Zulassung des Bauvorhabens unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzauflagen trotz der damit verbundenen möglichen Zerstörung von Bodendenkmälern abgelehnt werden müsste. Die für das Bauvorhaben sprechenden Belange gehen den Belangen des Denkmalschutzes hier vor. Auf die Ausführungen unter C.3.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

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

In allen anderen Fällen umfasst dagegen die vorliegende Entscheidung die denkmalschutzrechtliche Erlaubnis nach Art. 7 Abs. 1 DSchG sowohl hinsichtlich der bekannten Bodendenkmäler, der bezeichneten Verdachtsflächen als auch eventueller Zufallsfunde unter Beachtung der durch die Schutzauflagen unter A.3.7 dieses Beschlusses vorgesehenen Maßgaben.

Die unter A.3.7 angeordneten Schutzauflagen dienen dem vorrangigen, vom Vorhabensträger im Rahmen der weiteren Detailplanung möglicherweise noch zu gewährleistenden Schutz der Bodendenkmäler vor Beeinträchtigungen bzw. im Fall unvermeidbarer Beeinträchtigungen dem angemessenen Ausgleich für die mit deren Zulassung verbundene Zurückstellung der Belange der Denkmalpflege gegenüber den für das Vorhaben sprechenden verkehrlichen Belangen. Obgleich die damit angeordnete Verpflichtung zur Durchführung von Sicherungsmaßnahmen gegenüber dem unveränderten Verbleib im Boden nur sekundäre Interessen der Denkmalpflege zu berücksichtigen vermag, bleibt auch diese Verpflichtung durch die für jedes staatliche Handeln geltenden Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit begrenzt. Da diese Festlegungen beim jetzigen Planungsstand noch nicht abschließend möglich sind, bleiben sie zunächst einer einvernehmlichen Regelung zwischen Vorhabensträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege vorbehalten, an deren Stelle soweit erforderlich auch eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde möglich bleibt.

Die Forderung, den Beginn der Erdbauarbeiten spätestens sieben Monate vor Beginn anzuzeigen, wird zurückgewiesen. Wir halten die in diesem Beschluss unter A.3.7.2 festgesetzte Frist von drei Monaten für ausreichend bemessen, um die Durchführung bodendenkmalpflegerischer Maßnahmen abzustimmen, welche in der Vereinbarung zwischen Vorhabensträger und Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege festgelegt wurden. Zum anderen erhält das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hierdurch Gelegenheit, nach erfolgtem Oberbodenabtrag Flächen fachlich zu beurteilen, für die der Vorhabensträger keine Voruntersuchungen durchführen muss (Verdachtsflächen ohne sichere Erkenntnisse).

3.3.10 Träger von Versorgungsleitungen

Im Planfeststellungsbeschluss ist nur über das "Ob und Wie" der Leitungsänderungen zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Da sich die Leitungsträger, soweit im Folgenden nichts anderes ausgeführt wird, mit den im Bauwerksverzeichnis enthaltenen Maßnahmen einverstanden erklärt haben, müssen keine näheren Regelungen getroffen werden. Im Übrigen wird auf die Regelungen in A.3.1, A.3.10 bis A.3.13 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Forderung nach einer unbeschränkten Zugänglichkeit der entwässerungstechnischen Einrichtungen der Ammerseewerke gKU kann aus technischen Gründen seitens des Vorhabensträgers nicht nachgekommen werden. Dieses Auswirkungen sind aber nur temporärer Art. Eine vorübergehende Außerbetriebnahme der Hauptsammler ist laut Auskunft des Vorhabensträgers nicht vorgesehen. Ebenso wird an der bestehenden Entwässerungssituation durch die geplante Verkehrsführung und somit an den durch das Wasserwirtschaftsamt Weilheim festgesetzten Bemessungswerte nichts geändert. Auf die Nebenbestimmung unter A.3.12.2 wird verwiesen.

3.4 **Private Einwendungen**

3.4.1 Allgemeine Bemerkungen

3.4.1.1 Flächenverlust

Für das Bauvorhaben werden rund 0,24 ha Fläche vorübergehend aus Privateigentum benötigt. Der überwiegende Anteil der Flächen, insbesondere die Flächen auf dem Tunnel und die Flächen für naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahmen sind bereits im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung. Im Bereich der provisorischen Verkehrsführung ist jedoch die vorübergehende Nutzung von Flächen Dritter notwendig. Die durch den Straßenbau entstehenden Auswirkungen auf das Grundeigentum können durch schonendere Gestaltung o. ä. nicht verringert werden. Hierauf wurde bereits oben bei der Darstellung der räumlichen Ausgestaltung des

Planungsvorhabens näher eingegangen. Eine weitergehende Reduzierung des Flächenbedarfs ist nicht möglich (C.2.3.2), ohne die mit der Ausbaumaßnahme verfolgten Ziele zu verfehlen.

Im Zusammenhang mit dem Grunderwerb stehende Fragen sind dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Hiernach ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige, durch die Grundinanspruchnahme eintretende Vermögensnachteile zu leisten (Art. 8 BayEG). Art und Höhe der Entschädigung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Straßenbaulastträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder ggf. im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln. Die Planfeststellungsbehörde darf insoweit keine Regelungen treffen (BVerwG, Urteil vom 14.05.1992, UPR 1992, 346). Für die Betroffenen bietet diese Handhabung keine Nachteile, denn sie können bei Meinungsverschiedenheiten in der Frage der Übernahmepflicht im Entschädigungsverfahren ebenfalls den Rechtsweg beschreiten.

3.4.1.2 Beantragte Entscheidungen/Schutzauflagen

Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG sieht Auflagen zum Wohle der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer vor. Eine Entschädigung nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG setzt einen Anspruch nach Satz 2 voraus (Surrogatprinzip), bildet also keine eigenständige Anspruchsgrundlage und normiert keine allgemeine Billigkeitsentschädigung (BVerwG, NJW 1997, 142). Die Festsetzung von Schutzauflagen ist eine gebundene Entscheidung, d. h. eine Auflage ist anzuordnen, wenn die rechtlichen Voraussetzungen gegeben sind und sie darf nicht angeordnet werden, wenn diese fehlen.

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

Lärmschutzauflagen sind unter A.3.5 dieses Beschlusses behandelt.

3.4.1.2.3 Umwege

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

Bei Umwegen, die wegen der Durchtrennung von privaten Grundstücken entstehen, ist an sich ein Recht im Sinne des Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG betroffen

(Eigentum oder Dienstbarkeit). Für derartige, unmittelbar durch die Grundabtretung entstehende Nachteile, gilt jedoch ausschließlich Entschädigungsrecht (Art. 11 BayEG), so dass Regelungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht erfolgen können. Durch entsprechende Querungsmöglichkeiten und Parallel- oder Ersatzwege werden Nachteile durch Umwege gering gehalten, die Erschließung der Grundstücke jedenfalls sichergestellt.

3.4.1.2.4 Nachteile durch Bepflanzung

Der Vorhabensträger hat nach A.3.5.5 dieses Beschlusses bei Bepflanzungsmaßnahmen auf angrenzende Grundstücke Rücksicht auf die nachbarlichen Interessen zu nehmen. Durch die Regelung ist sichergestellt, dass es zu keinen Nachteilen bei der Bepflanzung kommen wird, die gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG billigerweise nicht mehr zumutbar sein könnten.

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

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

3.4.1.2.5 Baubedingte Immissionen

Von der Kanzlei Labbé und Partner wurden Befürchtungen hinsichtlich gravierender Beeinträchtigungen während der Bauausführung (Lärm) vorgebracht. Diese Auswirkungen seien in den Planunterlagen kaum angesprochen.

Baustellenbedingte Immissionen können je nach Art, Ausmaß und Dauer schädliche Umweltauswirkungen nach § 3 Abs. 1 BImSchG darstellen und Gefahren, erhebliche Nachteile oder Belästigungen für die Allgemeinheit und die Nachbarn verursachen. Die durch die Straßenbauarbeiten verursachten Immissionen müssen wegen ihres unregelmäßigen Entstehens nicht ermittelt werden. Angesichts der Unregelmäßigkeit von Baustellenarbeiten liegen solche Daten im Planfeststellungsverfahren naturgemäß nicht vor. Das planfestgestellte Bauvorhaben ist mit den Belangen des Immissionsschutzes auch während der Bauphase vereinbar. Dabei ist zu

berücksichtigen, dass baubedingte Immissionen bei der Erstellung von Straßenbauvorhaben ganz allgemein vorkommen und in der Regel als vorübergehender Nachteil hinzunehmen sind. Die Regelungen zur Einhaltung der Vorgaben der AVV-Baulärm vom 19.08.1970 sowie der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) unter A.3.4 dieses Beschlusses stellen sicher, dass schädliche Umwelteinwirkungen nach § 3 Abs. 1 BImSchG entsprechend den anerkannten Regeln der Technik soweit wie möglich vermieden und rechtliche Vorgaben eingehalten werden. Der Vorhabensträger hat zudem im Anhörungsverfahren zugesagt, Bauarbeiten, die während der Nachtzeit oder an Sonn- und Feiertagen durchgeführt werden müssen, auf ein betrieblich unabdingbares Mindestmaß zu beschränken.

3.4.1.2.6 Erschütterungen

Die Kanzlei Labbé und Partner befürchtete, dass beim Baubetrieb bei der Herstellung der Brücke durch Rammen und Rütteln nicht unerheblichen Erschütterungsimmissionen auch in größerem Abstand von der Baustelle auftreten könnten. Ausführungen zu möglichen Erschütterungen während der Bautätigkeit würden in den Planunterlagen fehlen.

Der Vorhabensträger hat grundsätzlich alle zumutbaren Maßnahmen zu ergreifen, um die Sicherheit von Gebäuden nicht zu gefährden und Schäden möglichst von vornherein auszuschließen bzw. minimal zu halten. Der Anspruch auf Erschütterungsschutz beurteilt sich in Ermangelung spezialgesetzlicher Vorschriften nach Art. 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 BayVwVfG. Danach sind Schutzvorkehrungen unter anderem dann anzuordnen, wenn dies zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich ist. Bei der Beurteilung der Frage, ab wann welche Schutzmaßnahmen zu ergreifen sind, ist auf die vorhandenen technischen Regelwerke zurückzugreifen. Die Zumutbarkeit von Erschütterungsimmissionen kann mangels rechtlich verbindlicher Grenzwerte im BImSchG oder anderen Rechtsvorschriften nach der DIN 4150 Teil 2, Stand Juli 1999 – Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden, Tabellen 1 und 2, und nach der DIN 4150 Teil 3, Stand Februar 1999 - Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf bauliche Anlagen, Tabellen 1 und 3, beurteilt werden. Die dort genannten Werte stellen zwar keine gesetzlichen Grenzwerte dar, doch können sie als konkrete Anhaltspunkte für die Einwirkung auf Personen und bauliche Anlagen dienen. Bei deren Einhaltung kann regelmäßig von der Zumutbarkeit von Erschütterungsimmissionen im Sinne des Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG ausgegangen werden.

Im Zuge der Arbeiten für die provisorische Verkehrsführung werden weitere Spundwandarbeiten in größerer Nähe zu den betroffenen Anwesen erforderlich werden. Der Vorhabensträger hat aber zugesagt, die Spundwandarbeiten auf das notwendige Maß zu beschränken. Die Spundwandarbeiten lassen sich aber im Rahmen der Arbeiten für die provisorische Verkehrsführung nicht völlig vermeiden und sind zur Herstellung der Baugrube und zur Gründung der Bauwerke bzw. der Böschungssicherung erforderlich. Fertigteile können z. B. für die Behelfsbrücke verwendet werden, um den Umfang der Bauarbeiten vor Ort zur Herstellung des Brückenbauwerkes weiter zu reduzieren. Sollte bei den Spundwandarbeiten ein Hindernis (z.B. Anker) angetroffen werden, hat der Vorhabensträger zudem im Einzelfall eine Vorbohrung zur Minderung der Erschütterungswirkungen zugesagt. Eine Vorbohrung kann nach näherer Prüfung jedoch nicht generell erfolgen, da ansonsten die Mantelreibung in dem anstehenden Boden zur Lastabtragung der Behelfsbrücke nicht ausreicht. Um die Einbringtiefe der Spundwände zu reduzieren (und damit auch die Wahrscheinlichkeit auf eine Ankerlage zu treffen), werden die Spundwände, wo möglich, gegenseitig rückverankert.

Der Vorhabensträger rechnet nach eigenen Aussagen nicht mit drohenden Gebäudeschäden an den betroffenen Anwesen infolge der Bauarbeiten. Begleitende Erschütterungsmessungen hätten nämlich bei den bisherigen Spundwandarbeiten im Zuge der Vorarbeiten zur Tunnelnachrüstung auch an den nächstgelegenen Anwesen keine kritischen Ergebnisse gezeigt. Der Vorhabensträger hat aber baubegleitende Erschütterungsmessungen an den betroffenen Anwesen an deren Fundament zugesagt. Eine Aufstellung von Messgeräten auf Deckenfeldern wird erst erfolgen, sofern die am Fundament erfassten Erschütterungsimmissionen kritische Werte erreicht haben. Abhängig von den Messwerten hat der Vorhabensträger gegebenenfalls Maßnahmen zur Einhaltung der Anhaltwerte für Lärm- und Erschütterungsimmissionen zu ergreifen.

Wir haben zudem unter A.3.4 dieses Beschlusses verschiedene Nebenbestimmungen zum Schutze vor Erschütterungen festgelegt.

Soweit trotz sämtlicher Schutzmaßnahmen Überschreitungen der Anhaltswerte wegen der bestehenden Prognoseunsicherheit beim jetzigen Planungsstand nicht vermieden werden können, haben wir uns nach Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG eine abschließende Entscheidung gegenüber dem Vorhabensträger über eventuell weitere zu treffende erforderliche Schutzmaßnahmen für die Betroffenen bzw. über dem Grunde nach zu treffende angemessene Entschädigungszahlungen für verbleibende Beeinträchtigungen unter A.3.4.8 vorbehalten.

3.4.1.2.7 Beweissicherung

Die Kanzlei Labbé und Partner forderte die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens für die Anwesen ihrer Mandanten vor Beginn der Bauarbeiten, da sie Gebäudeschäden durch Erschütterungen im Zuge der Bauarbeiten befürchte.

Ein Rechtsanspruch auf derartige Beweissicherungsmaßnahmen im Vorfeld eines Straßenbauvorhabens besteht nicht, daher ist in diesem Planfeststellungsverfahren über die Anträge auf die Aufnahme einzelner Anwesen nicht zu entscheiden. Da eine vorherige Durchführung von Beweissicherungsmaßnahmen zur Vermeidung von Rechtsstreitigkeiten aber auch im Interesse des Vorhabensträgers ist, hat der Vorhabensträger zugesagt, im Einzelfall je nach Bedarf eine Beweissicherung bei den betroffenen Anwesen durchführen zu lassen.

3.4.1.2.8 Vertretungskosten

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

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

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

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

3.4.2 Einzelne Einwender

Wir weisen darauf hin, dass aus Datenschutzgründen die Einwender in diesem Planfeststellungsbeschluss mit Nummern angegeben werden.

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

3.4.2.1 Rechtsanwälte Meidert & Kollegen

Einwender Nr. 2001

Der Einwender wendete sich vorläufig und vorbehaltlich noch zu führender Verhandlungen gegen die geplante Inanspruchnahme seiner privaten Grundstücksflächen im Zuge der geänderten Verkehrsführung während der Tunnelsanierung. Aus der Fl. Nr. 354 würden vorübergehend 184 m², aus der Fl. Nr. 354/1 vorübergehend 454 m² und aus der Fl. Nr. 354/2, jeweils Gemarkung Eching, vorübergehend 277 m² in Anspruch genommen. Die Planunterlagen seien teilweise widersprüchlich. Die vorgesehenen Flächeninanspruchnahmen seien zuerst im Rahmen noch zu führender Verhandlungen zu entschädigen. Es dürfte auch grundsätzlich keine Zwischenlagerung von wertvollem Oberboden erfolgen. Solche Flächeninanspruchnahmen seien in den Planunterlagen nicht dargestellt. Zudem müsse der entlang der Nord- und Westgrenze der Fl. Nr. 354 befindliche dichte Baum- und Gehölzbewuchs geschützt bzw. nach Inanspruchnahme der Fläche wieder hergestellt werden.

Aufgrund der 1. Tektur vom 25.04.2014 hat der Vorhabensträger auf die auf den Fl. Nrn. 354 und 354/1 der Gemarkung Eching geplanten Parkplätze (Unterlage. 7.2 T, BW-Verz. lfd. Nr. 1.1.4) verzichtet. Die ursprünglich auf Fl. Nr. 354/2 vorgesehene Zufahrt von der provisorischen Staatsstraße wurde auf die Fl. Nr. 320 verlegt. Aus der Fl. Nr. 354 werden damit nur noch 92 m², aus der Fl. Nr. 354/1 320 m² und aus der Fl. Nr. 354/2 35 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Auf diese Inanspruchnahme der Grundstücke kann nicht verzichtet werden, da sie für die provisorische Staatsstraße während der Tunnelsanierung benötigt werden und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung des Bauvorhabes unter C.3.2 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte in diesem Bereich nicht möglich.

Grunderwerbsverhandlungen und Entschädigungen sind grundsätzlich nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, sondern in einem gesonderten Verfahren zu behandeln. Auf die Ausführungen unter C.3.4.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

3.4.2.2 Rechtsanwälte Labbé und Partner

3.4.2.2.1 Einwender Nr. 3001

Der Einwender ist Eigentümer der landwirtschaftlichen Hofstelle mit Wohngebäude auf Fl. Nr. 355 der Gemarkung Eching. Der Einwender ist zudem Pächter der Fl. Nr. 354 der Gemarkung Eching. Er wandte sich gegen die vorgesehene vorübergehende Inanspruchnahme des gepachteten Grundstücks. Der Einwender befürchtete ferner, dass seine vermieteten Ferienwohnungen aufgrund der negativen Auswirkungen des Bauvorhabens nicht mehr vermietbar seien.

Aufgrund der 1. Tektur vom 25.04.2014 hat der Vorhabensträger auf die auf den Fl. Nrn. 354 und 354/1 der Gemarkung Eching geplanten Parkplätze (Unterlage 7.2 T, BW-Verz. lfd. Nr. 1.1.4) verzichtet. Aus der Fl. Nr. 354 werden damit nur noch 92 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Auf die Inanspruchnahme der Grundstücke kann nicht verzichtet werden, da sie für die provisorische Staatsstraße während der Tunnelanierung benötigt werden und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung des Bauvorhabes unter C.3.2 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte in diesem Bereich nicht möglich.

Der Einwand hinsichtlich einer unzumutbaren Lärmbeeinträchtigung wird zurückgewiesen. Aufgrund der provisorischen Baumaßnahmen ist lediglich sicherzustellen, dass ein dadurch verursachter vorübergehender Lärmzuwachs nicht dazu führt, dass die Schwelle gesundheitsgefährdender Lärmbelastung, welche die Rechtsprechung für ein Wohngebiet bei Grenzwerten von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts ansetzt, überschritten oder eine solche Belastung verstärkt wird. Auf die Ausführungen unter C.3.3.4.1.4 dieses Beschlusses wird verwiesen. Das Anwesen auf Fl. Nr. 355, Gemarkung Eching, ist in der schalltechnischen Untersuchung als IO Nr. 031 erfasst. Es kommt bei dem betroffenen Anwesen im Zuge der Baumaßnahme unter Berücksichtigung der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen zu Lärmpegeln von maximal 55 dB(A) am Tag und maximal 49 dB(A) in der Nacht (1. OG). Die Grenzwerte von 70 Dezibel (A) am Tage und 60 Dezibel (A) nachts zum Schutz des Eigentums und der Gesundheit werden nicht überschritten. Auf die Unterlagen 11.1 und 11.2 T wird verwiesen.

3.4.2.2.2 Einwender Nr. 3002

Der Einwender befürchtete, dass seine Lagerhalle auf Fl. Nr. 355/1, Gemarkung Eching, aufgrund der negativen Auswirkungen des Bauvorhabens nicht mehr vermietbar sei.

Der Einwand hinsichtlich einer unzumutbaren Lärmbeeinträchtigung wird zurückgewiesen. Die Lagerhalle auf Fl. Nr. 355/1, Gemarkung Eching, ist in der schalltechnischen Untersuchung nicht als Einzelpunkt erfasst, da es sich nicht um ein Wohngebäude mit Wohn- und Schlafräumen handelt. Zudem ist aufgrund der provisorischen Baumaßnahmen lediglich sicherzustellen, dass ein dadurch verursachter vorübergehender Lärmzuwachs nicht dazu führt, dass die Schwelle gesundheitsgefährdender Lärmbelastung, welche die Rechtsprechung für ein Wohngebiet bei Grenzwerten von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts ansetzt, überschritten oder eine solche Belastung verstärkt wird. Dies wird durch die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen erreicht. Auf die Ausführungen unter C.3.3.4.1.4 dieses Beschlusses und die Unterlagen 11.1 und 11.2 T wird verwiesen.

3.4.2.2.3 Einwender Nr. 3003

Der Einwender ist Eigentümer eines Anwesens in der Nähe des Bauvorhabens. Er befürchtete unzumutbare Lärmbeeinträchtigungen während des Bauvorhabens.

Der Einwand hinsichtlich einer unzumutbaren Lärmbeeinträchtigung wird zurückgewiesen. Aufgrund der provisorischen Baumaßnahmen ist lediglich sicherzustellen, dass ein dadurch verursachter vorübergehender Lärmzuwachs nicht dazu führt, dass die Schwelle gesundheitsgefährdender Lärmbelastung, welche die Rechtsprechung für ein Wohngebiet bei Grenzwerten von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts ansetzt, überschritten oder eine solche Belastung verstärkt wird. Auf die Ausführungen unter C.3.3.4.1.4 dieses Beschlusses wird verwiesen. Das Anwesen auf Fl. Nr. 255, Gemarkung Eching, ist in der schalltechnischen Untersuchung als IO Nr. 024 und IO Nr. 025 erfasst. Es kommt bei dem betroffenen Anwesen im Zuge der Baumaßnahme unter Berücksichtigung der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen zu Lärmpegeln von maximal 63 dB(A) am Tag und maximal 56 dB(A) in der Nacht. Die Grenzwerte von 70 Dezibel (A) am Tage und 60 Dezibel (A) nachts zum Schutz des Eigentums und der Gesundheit werden nicht überschritten. Auf die Unterlagen 11.1 und 11.2 T wird verwiesen.

3.4.2.2.4 Einwender Nr. 3004

Der Einwender ist Mieter eines Anwesens in der Nähe des Bauvorhabens und befürchtete unzumutbare Lärmbeeinträchtigungen während des Bauvorhabens.

Der Einwand hinsichtlich einer unzumutbaren Lärmbeeinträchtigung wird zurückgewiesen. Aufgrund der provisorischen Baumaßnahmen ist lediglich sicherzustellen, dass ein dadurch verursachter vorübergehender Lärmzuwachs nicht dazu führt, dass die Schwelle gesundheitsgefährdender Lärmbelastung, welche die Rechtsprechung für ein Wohngebiet bei Grenzwerten von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts ansetzt, überschritten oder eine solche Belastung verstärkt wird. Auf die Ausführungen unter C.3.3.4.1.4 dieses Beschlusses wird verwiesen. Das Anwesen auf Flur Nr. 255, Gemarkung Eching, ist in der schalltechnischen Untersuchung als IO Nr. 024 und IO Nr. 025 erfasst. Es kommt bei dem betroffenen Anwesen im Zuge der Baumaßnahme unter Berücksichtigung der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen zu Lärmpegeln von maximal 63 dB(A) am Tag und maximal 56 dB(A) in der Nacht. Die Grenzwerte von 70 Dezibel (A) am Tage und 60 Dezibel (A) nachts zum Schutz des Eigentums und der Gesundheit werden nicht überschritten. Auf die Unterlagen 11.1 und 11.2 T wird verwiesen.

3.4.2.2.5 Einwender Nr. 3005

Der Einwender ist Eigentümer von teilweise vermieteten Wohnanwesen auf Fl. Nr. 348, Gemarkung Eching, und zudem Eigentümer der dem Wohnanwesen zugeordneten Grundstücke Fl. Nrn. 348/1, 348/3, 348/5 und 349/3 der Gemarkung Eching nördlich der Autobahn A 96. Er befürchtete unzumutbare Lärmbeeinträchtigungen während des Bauvorhabens.

Der Einwand hinsichtlich einer unzumutbaren Lärmbeeinträchtigung wird zurückgewiesen. Aufgrund der provisorischen Baumaßnahmen ist lediglich sicherzustellen, dass ein dadurch verursachter vorübergehender Lärmzuwachs nicht dazu führt, dass die Schwelle gesundheitsgefährdender Lärmbelastung, welche die Rechtsprechung für ein Wohngebiet bei Grenzwerten von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts ansetzt, überschritten oder eine solche Belastung verstärkt wird. Auf die Ausführungen unter C.3.3.4.1.4 dieses Beschlusses wird verwiesen. Das Anwesen auf Flur Nr. 255, Gemarkung Eching, ist in der schalltechnischen Untersuchung als IO Nr. 043 erfasst. Es kommt bei dem betroffenen Anwesen im Zuge der Baumaßnahme unter Berücksichtigung der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen zu Lärmsteigerungen mit Lärmpegeln von maximal 55 dB(A) am Tag und maximal 49 dB(A) (1. OG) in der Nacht. Die Grenzwerte von 70 Dezibel (A) am Tage und 60 Dezibel (A) nachts zum Schutz des Eigentums und der Gesundheit werden nicht überschritten. Auf die Unterlagen 11.1 und 11.2 T wird verwiesen.

3.4.2.3 Einwender Nr. 1000

Der Einwender forderte, dass im Zuge der Baumaßnahme möglichst wenig Spundwände geschlagen werden sollten, um die umliegende Bebauung zu schonen. Vor Beginn der Arbeiten sollten an den betroffenen Anwesen Beweissicherungen vorgenommen werden.

Der Vorhabensträger kommt diesen Einwänden dadurch nach, dass er zugesagt hat, die Spundwandarbeiten auf das notwendige Maß zu beschränken. Die Spundwandarbeiten lassen sich aber im Rahmen der Arbeiten für die provisorische Verkehrsführung nicht völlig vermeiden und sind zur Herstellung der Baugrube und zur Gründung der Bauwerke bzw. der Böschungssicherung erforderlich. Es wird auf die Ausführungen unter C.3.4.1.2.6, C.3.4.1.7 und die getroffenen Nebenbestimmungen zum Schutz vor Erschütterungen unter A.3.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Forderung des Einwenders bei der geplanten Verlegung der Bushaltestellen auf die Ersatzstraße eine zusätzliche Busbucht anzulegen, kann nicht nachgekommen werden. Eine Bushaltebucht, insbesondere für zwei lange Gelenkbusse, ist durch die beengten Verhältnisse auf der provisorischen Staatsstraße nicht möglich. Zudem wird durch den Halt des Busses auf der Straße der nachfolgende Verkehr am Vorbeifahren gehindert oder verlangsamt. Zusätzlich dient eine Fußgängerampel der Verkehrssicherheit der Fußgänger. Die vorgesehene Lösung ist mit dem Landratsamt Landsberg a. Lech, Fachbereich ÖPNV, abgestimmt, das insofern keine Einwände erhoben hat.

3.4.2.4 Einwender Nr. 1001

Der Einwender erklärte sich mit dem Wegfall von geplanten Parkplätzen für seinen Betrieb aufgrund der 1. Planänderung vom 25.04.2014 nicht einverstanden. Er sei auf die Aufrechterhaltung von seinen gepachteten Parkplätzen für seinen Gewerbebetrieb angewiesen. Es sei für seine Kunden sowie auch für seine Angestellten unzumutbar, dass die Fahrzeuge in der Kaagangerstraße und Seestraße geparkt würden, da die Wege zu den Fahrzeugen sehr lang seien. Zusätzlich müsse die freie Zufahrt zur Benzin- und Gastankstelle gewährleistet sein und könne nicht als Parkfläche genutzt werden. Des Weiteren würden geparkte Kundenfahrzeuge den allgemeinen Verkehrsfluss in der schmalen Kaagangerstraße und der Seestraße behindern. Vom Vorhabensträgers sei deshalb im Vorfeld der Planung eine bestmögliche Zufahrt und ausreichende Parkplatzfläche zugesagt worden.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Pachtflächen betragen 200 m² aus Fl. Nr. 354/1 und 400 m² von Fl. Nr. 320 der Gemarkung Eching. Die tatsächliche Ausdehnung der heute genutzten Fläche geht über die gepachteten Flächen hinaus. Diese

tatsächlich über die Pachtverträge hinaus genutzte Fläche ist in geringem Umfang durch die Verlegung der St 2070 und durch die Aufrechterhaltung der Zufahrt in die Seestraße betroffen. Die durch den Straßenbau entstehenden Auswirkungen sind zur Verwirklichung des gerechtfertigten Bauvorhabens aus den unter C.2.2 dieses Beschlusses angeführten Gründen des Gemeinwohls erforderlich und zumutbar und können nicht weiter verringert werden. Der Vorhabensträger hat zudem im Erörterungstermin zugesagt, freiwillig einen teilweisen Ersatz der Parkplätze während der Baumaßnahme zu gewährleisten. Dauerhafte gravierende Einschränkungen oder Wertminderungen sind aufgrund der nur vorübergehenden Inanspruchnahme auf den Betrieb nicht zu erwarten. Auch die freie Zufahrt zur Benzin- und Gastankstelle wird durch die Planung des Vorhabensträgers weiterhin gewährleistet.

3.5 Gesamtergebnis

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass die vorgesehene Errichtung einer Behelfsfahrbahn während der Bauzeit für die Nachrüstung des Tunnels Eching der Bundesautobahn A 96 im Streckenabschnitt AS Greifenberg - AS Inning 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.

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 Satz 1 Nr. 1 des KG befreit.

Rechtsbehelfsbelehrung

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

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

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

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

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

Hinweis zur Auslegung des Plans

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter Ziffer 2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen bei der Gemeinde Eching a. Ammersee und der Verwaltungsgemeinschaft Schondorf a. Ammersee 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.

München, 24.10.2014

Deindl
Oberregierungsrat