

Aktenzeichen: 32-4354.1-8-2



Regierung von Oberbayern



Planänderungsbeschluss

**A 99 Ost
Autobahnring München
8-streifiger Ausbau AK München-Nord - AS Haar
Bauabschnitt I AK München-Nord bis AS Aschheim - Ismaning
Planänderung vom 10.03.2016
Fahrbahnverbreiterung und Neubau von Brückenbauwerken
bis Isarquerung (Bau-km 1+630)**

München, 16.11.2016

Aktenzeichen: 32-4354.1-8-2

**Vollzug des FStrG;
Bundesautobahn A 99 Ost Autobahnring München
8-streifiger Ausbau AK München-Nord - AS Haar
Bauabschnitt I AK München-Nord bis AS Aschheim - Ismaning
Planänderung vom 10.03.2016
Fahrbahnverbreiterung und Neubau von Brückenbauwerken bis Isarquerung
(Bau-km 1+630)**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planänderungsbeschluss

A Entscheidung

1. Änderung des Plans

Der Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern vom 14.01.2013, Az. 32-4354.1 A99-018, für den Bauabschnitt I des 8-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 99 Ost Autobahnring München vom Autobahnkreuz München-Nord bis zur Anschlussstelle Aschheim - Ismaning von Strecken-km 24,500 bis Strecken-km 31,815 in der Fassung der 1. Tektur vom 10.10.2012 wird für eine Fahrbahnverbreiterung und den Neubau von Brückenbauwerken bis Isarquerung (Bau-km 1+630) insoweit geändert als er mit den unter A.2 und A.3 dieses Beschlusses festgestellten Planunterlagen und Nebenbestimmungen nicht übereinstimmt.

2. Festgestellte Planunterlagen

Folgende geänderten Planunterlagen sind Bestandteil dieses Planänderungsbeschlusses:

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1 P	Erläuterungsbericht (Bl. 1 - 24)	-
6	Kennzeichnender Querschnitt Bau-km 1+300 (Bl. 4 P)	1:100
7.1	Lageplan zum Bauwerksverzeichnis von Bau-km 0+000 bis 1+800 (Bl. 1 T P)	1:1.000
7.2 T P	Auszug aus dem Bauwerksverzeichnis (Bl. 1 - 14)	-

12.1 P	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Textteil - mit Anlagen 2 P (Bl. 1 - 15)	-
12.2	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan - Legende (Bl. 0 P)	1:2.000
12.2	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan - Bau-km 0+000 bis 1+800 - Legende (Bl. 1 T P)	1:2.000
12.3	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan mit Legende (Bl. 0 P)	-
12.3	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen - Bau-km 0+000 bis 1+800 (Bl. 1 T P)	1:2.000
12.7	FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet DE 7537-301 - Lageplan FFH-Lebensraumtypen (Bl. 1 P)	1:2.000
14.1	Grunderwerbsplan - Bau-km 0+000 bis 1+630 (Bl. 1 P)	1:1.000
14.2 P	Grunderwerbsverzeichnis (Bl. 1 - 4)	-

Die Unterlagen zur Planänderung wurden von der Autobahndirektion Südbayern aufgestellt und tragen das Datum vom 10.03.2016. Die Planänderungen sind mit dem Zusatz „P“ versehen und mit einer Eintragung in blauer Farbe dargestellt. Erläuterungen, die entfallen sind, wurden durchgestrichen. Zudem wurden ersetzte Unterlagen ausgestrichen und mit dem Vermerk „überholt durch...“ bzw. „entfällt“ versehen. Der Übersichtslageplan (Unterlage 2.2, Bl. 1) und der Lageplan zum Bauwerksverzeichnis von Bau-km 0+000 bis 1+630 in der Fassung der 1. Tektur vom 10.10.2012 (Unterlage 7.1, Bl. 1 T) sind den Planunterlagen nachrichtlich beigelegt.

Aufgrund der Stellungnahme der Landeshauptstadt München, Untere Naturschutzbehörde, wurden die Unterlagen naturschutzfachlich ergänzt. Die naturschutzfachlichen Ergänzungen sind dem Zusatz „mit Ergänzungen zum Naturschutz vom 13.10.2016“ versehen und mit einer Eintragung in grüner Farbe dargestellt.

Die mit Planfeststellungsbeschluss vom 14.01.2013, Az. 32-4354.1 A99-018, für den Bauabschnitt I des 8-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 99 Ost Autobahnring München vom Autobahnkreuz München-Nord bis zur Anschlussstelle Aschheim - Ismaning von Strecken-km 24,500 bis Strecken-km 31,815 in der Fassung der 1. Tektur vom 10.10.2012 festgestellten Planunterlagen werden insoweit ersetzt, als sie mit den unter A.2 dieses Beschlusses festgestellten Planunterlagen der

Planänderung vom 10.03.2016 nicht übereinstimmen. Im Übrigen bleiben die festgestellten Planunterlagen unverändert gültig.

3. Nebenbestimmungen

3.1 Die festgesetzten Nebenbestimmungen unter A.3 und A.4 des Planfeststellungsbeschlusses vom 14.01.2013, Az. 32-4354.1 A99-018, gelten auch hinsichtlich der Planänderung in der Fassung der Planunterlagen vom 10.03.2016.

3.2 Die o. g. Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses vom 14.01.2013, Az. 32-4354.1 A99-018, werden um folgende Nebenbestimmungen ergänzt:

3.2.1 Natur und Landschaft

3.2.1.1 Es hat eine qualifizierte Umweltbaubegleitung zu erfolgen, um die ordnungsgemäße Umsetzung der vorgesehenen Schutz-, Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen zu gewährleisten.

3.2.1.2 Zum Beginn der Bauarbeiten ist eine fachkundige Funktionskontrolle der Maßnahme S 4 durchzuführen. Diese ist möglich durch Detektorbegehungen oder durch die Installation von Horchboxen (unter und über den Brücken). Sollten dabei Mängel der Maßnahme festgestellt werden, sind diese in Absprache mit der Landeshauptstadt München, Untere Naturschutzbehörde, und der Koordinationsstelle für den Fledermausschutz in Südbayern nachzubessern. Werden im Rahmen dieser Funktionskontrolle, die sich auch auf andere für Fledermäuse geeignete Leitstrukturen entlang des Bauabschnittes konzentrieren muss, weitere Konfliktbereiche erkannt, müssen in diesen Bereichen zusätzliche Überflughilfen als Querungshilfen eingerichtet werden.

3.2.1.3 Maßnahmenbeginn und Durchführung der vorgesehenen Schutz- und Kompensationsmaßnahmen sind mit der Landeshauptstadt München, Untere Naturschutzbehörde, abzustimmen.

3.2.1.4 Der Vorhabensträger hat das in den Unterlagen 12.1 vorgesehene Monitoringkonzept in Abstimmung mit der Höheren Naturschutzbehörde und der Landeshauptstadt München, Untere Naturschutzbehörde, durchzuführen.

3.2.1.5 Die nachträgliche Anordnung weiterer Nebenbestimmungen zum Fledermausschutz, die sich nach dem Ergebnis des vorgesehenen Monitoringkonzeptes zur Erfolgskontrolle als notwendig erweisen, bleibt vorbehalten.

3.2.2 Wald

- 3.2.2.1 Zur Rekultivierung der rückgebauten Baustraßen sind § 12 BBodSchV sowie die praktischen Hinweise der DIN 19731 zu beachten.
- 3.2.2.2 Die Wiederbepflanzung der Rodungsflächen hat in Abstimmung mit dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg zu erfolgen.

3.2.3 Wasserwirtschaft

- 3.2.3.1 Der Gerinnequerschnitt und die Uferbereiche des Garchinger Mühlbaches, des Schwabinger Altbaches und des Schleißheimer Kanals dürfen nicht beeinträchtigt werden.
- 3.2.3.2 Der Bemessungsabfluss dieser Gewässer muss in jeder Bauphase gewährleistet werden.
- 3.2.3.3 Eingriffe an den Gewässern sind nicht zulässig und im Baustellenbereich ist ein Freibord von mindestens 0,5 m einzuhalten.
- 3.2.3.4 Einbauten in die Gewässer (z. B. für Bauhilfsmaßnahmen) sind nicht zulässig.
- 3.2.3.5 Die Gewässer sind, gegebenenfalls durch Überdeckung, von Bau- bzw. Abbruchmaterialien zu schützen. Alles Material, das in die Gewässer gelangt, ist umgehend wieder zu entfernen.
- 3.2.3.6 Eine Einleitung von Abwasser in die betroffenen Gewässer ist nicht zulässig.
- 3.2.3.7 Es ist sicherzustellen, dass während der Baumaßnahme die Gewässer nicht verunreinigt werden. Lagerung und Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (z. B. Treibstoffe, Öle, Schmiermittel) während des Baus haben so zu erfolgen, dass eine Gewässerverunreinigung ausgeschlossen ist.
- 3.2.3.8 Die genaue Planung der temporären Baustraße im Bereich der Gewässer sowie der Hilfsbrücken über den Garchinger Mühlbach und den Schwabinger Altbach sind eng mit der Landeshauptstadt München, Baureferat, Hauptabteilung Ingenieurbau, Abteilung Wasserbau und Bauwerksunterhalt, abzustimmen. Die Bauausführungsplanung ist der Hauptabteilung Ingenieurbau vorzulegen.
- 3.2.3.9 Bei der Planung der Autobahnbrücken über den Garchinger Mühlbach und den Schwabinger Altbach ist die EU Wasserrahmenrichtlinie zu berücksichtigen. Die genaue Planung der Autobahnbrücken ist eng mit der Landeshauptstadt München, Baureferat, Hauptabteilung Ingenieurbau (Ansprechperson s. o.) abzustimmen. Die Ausführungsplanung ist selbiger vorzulegen.

3.2.4 Abfallwirtschaft/Altlasten

3.2.4.1 Allgemeines

3.2.4.1.1 Die Dichtwand der Mülldeponie Großlappen darf im Zuge der Arbeiten nicht freigelegt werden, da es sonst zu Oxidationsprozessen kommen kann.

3.2.4.1.2 Ebenso darf sie durch die Arbeiten nicht beschädigt werden. Um Umläufigkeiten auszuschließen, sollte das bindige Tertiär innerhalb der Dichtwand als Sperrschicht nicht berührt bzw. beschädigt werden. Rüttelnde Arbeiten sind im Bereich der bestehenden Dichtwand zu vermeiden bzw. mit ausreichendem Abstand zur bestehenden Dichtwand durchzuführen.

3.2.4.1.3 Es ist ein unabhängiges begleitendes wasserwirtschaftliches Beweissicherungsverfahren vor, während und nach der Bauausführung durchzuführen. Das Beweissicherungsverfahren (Messstellenauswahl, Beprobungshäufigkeit, Parameterauswahl) ist rechtzeitig vor Beginn der Arbeiten mit dem Wasserwirtschaftsamt München abzustimmen.

3.2.4.1.4 Die Pegel der Dichtwand müssen jederzeit frei zugänglich und beprobbar sein.

3.2.4.1.5 Schutzmaßnahmen für Arbeiten im kontaminierten Bereich sind in die Ausschreibung aufzunehmen.

3.2.4.1.6 Die Aushub- und Rückbauarbeiten sind von einem qualifizierten Ingenieurbüro (Sachverständiger nach § 18 BBodSchG) zu begleiten.

3.2.4.1.7 Bei der Bereitstellung zur Abholung von kontaminiertem Material (kontaminierter Bodenaushub, Aushub von innerhalb der Dichtwand, Bauschutt) ist darauf zu achten, dass keine Schadstoffe in das Grundwasser bzw. den Boden verfrachtet werden, insbesondere darf kontaminierter Aushub von innerhalb nur nach Vorabstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt München und der Landeshauptstadt München (Immissionsschutz/Abfallrecht) außerhalb der Dichtwand gelagert werden.

3.2.4.1.8 Für Arbeiten im Bereich der Dichtwand (Spritzbetonarbeiten, Abbrucharbeiten) ist eine mit dem unter 3.2.4.2.1 dieses Planänderungsbeschlusses genannten geotechnischen Fremdprüfer abgestimmte Betriebs- bzw. Handlungsanweisung zu erstellen. Die Einhaltung ist zu überwachen und zu dokumentieren.

3.2.4.2 Geotechnische Prüfung

3.2.4.2.1 Die Auswirkungen an der Dichtwand während der Bautätigkeiten sind durch einen geotechnischen Gutachter zu prüfen (geotechnische Fremdprüfung).

3.2.4.2.2 Nachdem die vorgelegten Entwurfs- bzw. Ausschreibungsunterlagen noch keine prüffähige Ausführungsplanung darstellen, ist die Ausführungsplanung nachzureichen. Alle gem. Prüfgutachten Prof. Dr.-Ing. Boley vom 14.07.2016 mitgeteilten

Prüfbemerkungen und Hinweise sowie die Nebenbestimmungen dieses Planänderungsbeschlusses sind im Zuge der Erstellung der Ausführungsplanung umzusetzen bzw. einzuarbeiten. Die Ausführungsplanung ist dem unter 3.2.4.2.1 dieses Planänderungsbeschlusses genannten Fremdprüfer zur Prüfung vorzulegen. Dieser hat die Ausführungsplanung hinsichtlich Umsetzung der unter 3.2.4.2.1 dieses Planänderungsbeschlusses genannten gutachterlichen Vorgaben und der Nebenbestimmungen dieses Planänderungsbeschlusses zu überprüfen. Der Ergebnisbericht dieser Prüfung ist dem Bayerischen Landesamt für Umwelt vorzulegen.

3.2.4.3 Bereiche um die Achsen 0' (Widerlager) und 10' der Behelfsbrücke

- 3.2.4.3.1 Die Dichtwand darf im Zuge der Arbeiten nicht freigelegt oder beschädigt werden. Im Falle einer Beschädigung ist der geotechnische Fremdgutachter unverzüglich zu informieren.
- 3.2.4.3.2 Die Ausführung der geplanten Spritzbetonarbeiten, zur zusätzlichen Sicherung der Baugrubenböschungen vor Rutschungen, ist zu überwachen und zu dokumentieren. Die Dokumentation ist dem geotechnischen Fremdgutachter zu Kenntnisnahme zuzusenden.
- 3.2.4.3.3 Es ist ein Mindestabstand von 1 m zwischen Vorderkante Dichtwand und der Hinterkante des Spritzbetons einzuhalten. Ausnahme ist die nord-westliche Ecke der Baugrube Achse 0' (Widerlager). Der hier aufgrund der geometrischen Randbedingungen maximal mögliche Abstand von 0,5 m darf nicht unterschritten werden. Der Prüfer ist vor Beginn der Arbeiten in diesem Bereich mit mindestens drei Werktagen Vorlauf zu informieren. Die Arbeiten in diesem Bereich sind prüfseitig zu begleiten.
- 3.2.4.3.4 In Bereichen, in denen keine zusätzliche Sicherung der Baugrubenböschungen durch Spritzbeton vorgesehen ist, ist zwischen der Böschungsoberkante und Vorderkante der Dichtwand der o. g. Abstand von mindestens 1 m einzuhalten.
- 3.2.4.3.5 Ab Vorderkante der Böschung und im Bereich der Dichtwandtrasse ist ein Streifen von mindestens 3 m lastfrei zu halten. Die Trasse der Dichtwand ist mittels auf den Boden gesprühter Markierung kenntlich zu machen.
- 3.2.4.3.6 Sowohl für die Baugrube des Widerlagers Achse 0' als auch der Pfeilerachse 10' ist jeweils ein Pegelpaar zur Beweissicherung herzustellen, wobei je ein Pegel außerhalb der Dichtwand und ein Pegel innerhalb der Dichtwand anzuordnen ist. Die Unterkante der Pegel sollte entsprechend dem nächstgelegenen Bestandsaufschluss B9 BW24/8 bei 482,5 m ü NN angeordnet werden. Die im Bereich des Widerlagers Achse 0' bereits vorhandenen Pegel können zur Beweissicherung

verwendet werden, sofern die Zugänglichkeit durch die Baumaßnahmen nicht beeinträchtigt wird.

- 3.2.4.3.7 Zum Nachweis, dass die Dichtwand die aus der Gründung resultierenden Belastungen und Verformungen, unter Einhaltung der erforderlichen Sicherheiten schadlos aufnehmen kann, ist für die maßgebenden Schnitte ein entsprechender rechnerischer Nachweis zur Prüfung dem Bayerischen Landesamt für Umwelt vorzulegen. Die Materialkennwerte für die Dichtwand sind unter Berücksichtigung möglicher zeitlicher Veränderungen auf der sicheren Seite abzuschätzen.
- 3.2.4.4 Bereich um die Achse 10' (Widerlager West) des Bauwerks 24/8
- 3.2.4.4.1 Die unter A.3.2.4.3 dieses Planänderungsbeschlusses genannten Nebenbestimmungen für die Behelfsbrücke gelten für das Bauwerk 24/8 sinngemäß.
- 3.2.4.4.2 Bei der Herstellung der Beweissicherungspegel ist die Pegelunterkante an den nächstgelegenen Bestandsaufschluss B10 BW 24/8 anzupassen.
- 3.2.4.4.3 Hinsichtlich des Abbruchs des bestehenden Brückenwiderlagers wird prüfseitig empfohlen, von Westen nach Osten (insbesondere beim Abbruch des Widerlagerfundaments Achse 10) und so schonend wie möglich zu arbeiten. Ein Teil des Bestandfundamentes soll belassen werden.
- 3.2.4.5 Die Anordnung weiterer Bedingungen und Auflagen, ggf. nach Vorlage einer prüffähigen Bauausführungsplanung und einem abschließenden Prüfbericht, die sich im öffentlichen Interesse zur Wahrung des Wohls der Allgemeinheit als notwendig erweisen, bleiben vorbehalten.

3.2.5 Denkmalpflege

Falls durch die Baufirmen oder andere am Bau beteiligte Personen archäologische Befunde und/oder Funde beim Bau entdeckt werden sollten, ist dies dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege bzw. der Unteren Denkmalschutzbehörde unverzüglich zu melden (Art. 8 Abs. 1 BayDSchG).

3.2.6 Belange der Münchner Stadtentwässerung (MSE)

Während der gesamten Baumaßnahme müssen die vom Bauvorhaben betroffenen Leitungen und Bauwerke (Klärwerk I Gut Großlappen und Klärwerk II Gut Marienhof) für die Unterhaltspflichtigen (MSE) und deren Fahrzeuge zugänglich sein und vor Beschädigungen und Eintrag von Baumaterial geschützt werden. Insbesondere dürfen durch die Brückenbauwerke (inkl. Nebenanlagen wie Baustraßen) weder im Rahmen des Bauverfahrens noch im Endzustand zusätzliche Lasten auf die o. g. Leitungen bzw. Bauwerke abgetragen werden. Die Brückenbauwerke sind so zu gründen, dass eine Lastabtragung auf die o. g. Leitungen bzw. Bauwerke

ausgeschlossen ist. Ggf. sind entsprechend den Vorgaben der MSE Beweissicherungsmaßnahmen bzw. statische Nachweise zu führen. Dazu sind zeitnahe Abstimmungen (u. a. hinsichtlich der genauen Lage bestehender Leitungen und Bauwerke) mit der MSE (Abteilung MSE-21) zu führen.

3.2.7 Belange der Landeshauptstadt München

3.2.7.1 Der Vorhabensträger hat seine Bauausführungsplanung mit der Landeshauptstadt München (Abteilung Straßenplanung und -bau) mit der zeitgleich geplanten Bauausführung der Buswendeanlage am Lottlisa-Behling-Weg in einem gemeinsamen Termin abzustimmen, um zu klären, inwieweit gegenseitige Abhängigkeiten beider Projekte bestehen, um diese gegebenenfalls frühzeitig zu lösen und einen beidseitigen reibungslosen Bauablauf zu gewährleisten.

3.2.7.2 Der Vorhabensträger hat sich bezüglich des Umbaus der Heidemannstraße beim geplanten Abbruch der Behelfsbrücke rechtzeitig mit der Landeshauptstadt München (Abteilung Straßenplanung und -bau) abzustimmen, um mögliche Umleitungsstrecken (wie die Heidemannstraße) während der Vollsperrung der B 11 nicht durch zusätzliche Baustellen der Landeshauptstadt München zu belasten.

3.2.7.3 Der Vorhabensträger hat vor Baubeginn eine flächendeckende Beweissicherung von allen unmittelbar angrenzenden, öffentlichen Verkehrsflächen durchzuführen und davon eine Kopie an die Landeshauptstadt München (Baureferat, Hauptabteilung Tiefbau, Abteilung Straßenunterhalt und -betrieb, Straßenunterhaltsbezirk Nord) auszuhändigen. Werden im Rahmen der Baudurchführung (z. B. für die temporäre Nutzung als Baustelleneinrichtungsflächen) zusätzliche öffentliche Verkehrsflächen benötigt, so sind diese rechtzeitig mit dem zuständigen Straßenmeister abzustimmen.

3.2.7.4 Bei Baumaßnahmen auf und im öffentlichen Straßengrund sind die Regelungen der Aufgabungsordnung der Landeshauptstadt München anzuwenden.

3.2.8 Belange des Abfallwirtschaftsbetriebes München (AWM)

3.2.8.1 Der Vorhabensträger hat in jeder Bauphase mit allen geeigneten technischen Mitteln sicherzustellen, dass die geplanten Bauarbeiten im Bereich der Dichtwand der Deponie Großlappen keinesfalls dazu führen, dass die Dichtwand beschädigt wird und hierdurch Sickerwässer außerhalb der Dichtwand gelangen und zu einer Verschmutzung des Grundwasser führen.

3.2.8.2 Der Vorhabensträger hat die in der Prüfnotiz Nr. 16044-PN 01 und dem Prüfbericht Nr. 16044-PB 01 von Prof. Dr.-Ing. Boley getroffenen Empfehlungen uneingeschränkt einzuhalten und umzusetzen, damit jede Beschädigung an der Dichtwand des AWM verhindert wird.

- 3.2.8.3 Der Vorhabensträger hat bei der Bauausführung sicherzustellen, dass die notwendigen Ver- und Entsorgungsleitungen des AWM (Datenleitung Deponie Nord, Faulschlammdruckleitung DM 250, Betriebswasserleitung DN 250, Sickerwasserdruckleitung DN 100, Druckrohrleitung DN 150 (Abwasserleitung der Deponie), Schlammdruckleitung DN 250, Sickerwasserleitung DN 300, Druckrohrleitung DN 150, Druckrohrleitung DN 200, Schacht Nr. 14790004, Schacht Nr. 14780004, Dichtwand „Fröttmaninger Berg“ Müllberg, Messleitungen zu den Messpegeln 30a/30i und 31a/31i, Stromversorgung Pumpwerk 1) vollständig funktionstüchtig bleiben und nicht beschädigt werden. Dies gilt auch für alle Entsorgungsanlagen des AWM.
- 3.2.8.4 Die Lage der betroffenen Leitungen ist vor Bauausführung durch den Vorhabens-träger zu verifizieren. Zudem ist durch ein entsprechendes bauseitiges Vorgehen sicherzustellen, dass eine Verletzung oder Beschädigung der Ver- und Entsorgungsleitungen ausgeschlossen wird.
- 3.2.8.5 Während der gesamten Baumaßnahme müssen die Leitungen und Bauwerke für den Unterhaltspflichtigen (AWM) und dessen Fahrzeuge frei zugänglich bleiben und vor Beschädigungen und Eintrag von Baumaterial geschützt werden. Außerdem dürfen keine zusätzlichen Lasten auf die oben genannten Leitungen bzw. Bauwerke abgetragen werden.
- 3.2.8.6 Der Vorhabensträger hat vor Baubeginn dem AWM die notwendigen statischen Nachweise vorzulegen, damit Beschädigungen seiner Entsorgungseinrichtungen unterbunden werden.
- 3.2.8.7 Vor Baubeginn hat der Vorhabensträger der AWM rechtzeitig einen umfassenden Bauzeitplan zu der geplanten Baumaßnahme vorzulegen.

3.2.9 Belange der SWM Infrastruktur GmbH

Geplante Baumaßnahmen dürfen nur nach vorheriger örtlicher Einweisung in den Leitungsbestand durch die Aufgrabungskontrolle begonnen werden.

3.2.10 Belange des Brandschutzes

Der Vorhabensträger hat die Landeshauptstadt München, Branddirektion, zeitnah zu informieren, sofern Anschlussstellen (Zu- und/oder Abfahrten) im Zuge der Bauarbeiten gesperrt werden. Gleiches gilt für Vollsperrungen der Bundesautobahn oder der zu überquerenden Brückenbauwerke.

3.2.11 Belange der Colt Technology Services GmbH

- 3.2.11.1 Der Vorhabensträger hat dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der betroffenen Anlagen der Colt Technology Services GmbH nicht beeinträchtigt werden.
- 3.2.11.2 Der Vorhabensträger hat im Bereich von Kreuzungen und Parallelverlauf mit LWL-Netz der Colt Technology Services GmbH Suchschachtungen bzw. Ortungen zur genauen Lagebestimmung der LWL-Trasse vorzunehmen. Bei Parallelverlauf ist ein Mindestabstand von 1,0 m zur COLT LWL- Trasse einzuhalten.
- 3.2.11.3 Der Vorhabensträger hat sicherzustellen, dass allen Baubeteiligten der Inhalt des Merkblattes „Hinweise zum Schutze unterirdischer Glasfaser - Versorgungsanlagen“ bekannt gemacht und die Einhaltung der genannten Bedingungen überwacht wird.
- 3.2.11.4 Der Vorhabensträger hat vor Baubeginn rechtzeitig mit der Colt Technology Services GmbH, Bauleitung, Kontakt aufzunehmen. Sollte eine Umverlegung der Colt Leitungen erforderlich sein, so ist diese drei Monate vor Baubeginn zu informieren.

3.2.12 Belange der Deutschen Telekom Technik GmbH

- 3.2.12.1 Der Vorhabensträger hat dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der betroffenen Anlagen der Deutschen Telekom Technik GmbH nicht beeinträchtigt werden.
- 3.2.12.2 Der Vorhabensträger hat der Deutschen Telekom Technik GmbH, PTI 25 Bauherrenberatungsbüro, Beginn und Ablauf der Baumaßnahmen zur rechtzeitigen Sicherung der Telekommunikationslinien so früh wie möglich mindestens sechs Monate vorher schriftlich anzuzeigen.
- 3.2.12.3 Hinsichtlich geplanter Baumpflanzungen ist das "Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 1989; siehe hier u. a. Abschnitt 3 zu beachten.

4. Sofortige Vollziehbarkeit

Dieser Planänderungsbeschluss ist gemäß § 17e Abs. 2 Satz 1 FStrG sofort vollziehbar.

5. Kostenentscheidung

Der Freistaat Bayern trägt die Kosten des Verfahrens. Für diesen Planänderungsbeschluss wird keine Gebühr erhoben. Auslagen werden nicht erhoben.

B Sachverhalt

1. Beschreibung der Planänderung

Die Planänderung in der Fassung der Planunterlagen vom 10.03.2016 beinhaltet folgende Regelungen:

- Änderung der Fahrbahnbreite auf der Südseite der A 99 von der Direktrampe der A 9 zur A 99 vom Bauanfang der Rampe (Bau-km 0+300) bis zur Isarquerung BW 26/1 (Bau-km 1+625), Unterlage 6, Bl. Nr. 4 P, und Entfall der Nothaltebucht, Unterlage 7.2 T P BWV-lfd. Nr. 1.3
- Änderung der Fahrbahnbreite auf der Nordseite der A 99 vom Bauwerk 25/1 (Unterführung des Garchinger Mühlbaches, Bau-km 0+900) bis zur Isarquerung BW 26/1 (Bau-km 1+625), Unterlage 6, Bl. Nr. 4 P, und Entfall der Nothaltebucht, Unterlage 7.2 T P BWV-lfd. Nr. 1.2
- Rückbau und Neuerrichtung der Bauwerke BW 24/7, BW 24/8, BW 25/1 und BW 25/2, Unterlage 7.2 T P BWV-lfd. Nrn. 2.1 - 2.5
- Entfall der separaten Lärmschutzwandbrücken bei BW 25/1 und BW 25/2, und ersatzweise Anlage von Lärmschutzwänden auf den neuen Brückenkappen, Unterlage 7.2 T P BWV-lfd. Nr. 2.4 und 2.6 (Entfall) bzw. 2.3 und 2.5 (Neubau der Bauwerke inkl. LS-Wand)
- Bau einer Behelfsbrücke zur provisorischen Verkehrsführung während des Neubaus des BW 24/8, Unterlage 7.2 T P BWV-lfd. Nr. 1.30
- Temporäre Erstellung von Baustraßen inkl. Hilfsbrücken über den Isar-Schleißheimer Kanal, den Garchinger Mühlbach und den Schwabinger Bach für den Neubau der Brückenbauwerke BW 24/7, BW 25/1 und BW 25/2, Unterlage 7.2 T P BWV-lfd. Nr. 1.31

2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Wir haben mit Planfeststellungsbeschluss vom 14.01.2013, Az. 32-4354.1 A99-018, für den Bauabschnitt I des 8-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 99 Ost Autobahnring München vom Autobahnkreuz München-Nord bis zur Anschlussstelle Aschheim - Ismaning in der Fassung der 1. Tektur vom 10.10.2012 festgestellt.

Mit Schreiben vom 13.05.2016 beantragte die Autobahndirektion Südbayern eine Planänderung für eine Fahrbahnverbreiterung und den Neubau von Brückenbauwerken bis Isarquerung (Bau-km 1+630).

Hintergrund der beantragten Planänderung ist im Wesentlichen die Verbreiterung der Richtungsfahrbahnen der A 99 um Seitenstreifen aus Verkehrssicherheits- und Entwässerungsgründen (OPA-Verbreiterung) sowie die Erweiterung des Baufelds

durch Behelfsstraßen und Behelfsbrücken zur provisorischen Verkehrsführung für den Neubau von vier Brücken. Zur Beschreibung des Bauvorhabens verweisen wir auf die Ausführungen im Antrag vom 13.05.2016 mit weiterer Erläuterung in den geänderten Planunterlagen vom 10.03.2016 (Unterlage 1).

Die geänderten Planunterlagen lagen nach ortsüblicher Bekanntmachung vom 14.06.2016 bis 13.07.2016 bei der Landeshauptstadt München zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen die Planänderung bei der Landeshauptstadt München oder jeweils bei der Regierung von Oberbayern bis spätestens 27.07.2016 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind. Es wurde darauf hingewiesen, dass mit Ablauf der Einwendungsfrist alle Einwendungen ausgeschlossen sind.

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

- Landeshauptstadt München
- Wasserwirtschaftsamt München
- Staatliches Bauamt Freising, Servicestelle München
- Bayerisches Landesamt für Umwelt
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Erding
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Fürstfeldbruck
- Amt für ländliche Entwicklung Oberbayern
- Landeshauptstadt München, Abfallwirtschaftsbetrieb München
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Colt Telecom GmbH
- GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH
- MTI Teleport München GmbH
- Stadtwerke München

sowie den Sachgebieten 31.1 (Straßen- und Brückenbau), 50 (Technischer Umweltschutz), 51 (Naturschutz) und 55.1 (Rechtsfragen Umwelt) der Regierung von Oberbayern.

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

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich der Vorhabensträger im Rahmen der Besprechungen am 29.06.2016 (Deponie Großlappen), 18.08.2016 (Naturschutz) und 10.10.2016 (Naturschutz) sowie mit Schreiben vom 03.11.2016.

Ein Erörterungstermin hat nicht stattgefunden.

C Entscheidungsgründe

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1. Verfahrensrechtliche Bewertung

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 § 17d FStrG i. V. m. Art. 76 Abs. 1 BayVwVfG bedarf die Änderung eines festgestellten Planes vor Fertigstellung eines Bauvorhabens im Regelfall der Durchführung eines neuen Planfeststellungsverfahrens nach Maßgabe der §§ 17a FStrG ff. i. V. m. Art. 73 ff. BayVwVfG. Gemäß Art. 76 Abs. 2 BayVwVfG kann die Planfeststellungsbehörde jedoch ausnahmsweise bei Planänderungen von unwesentlicher Bedeutung vor Fertigstellung des Vorhabens von einem neuen Planfeststellungsverfahren absehen, wenn die Belange Anderer nicht berührt werden oder wenn die Betroffenen der Änderung zugestimmt haben.

Eine Planänderung von unwesentlicher Bedeutung im Sinne von Art. 76 Abs. 2 und Abs. 3 BayVwVfG liegt dann vor, wenn die Änderung der Pläne im Verhältnis zur vorangegangenen, mit einem Planfeststellungsbeschluss abgeschlossenen Gesamtplanung nicht erheblich ist, also Umfang, Zweck und Gesamtauswirkungen des Vorhabens im Wesentlichen gleich bleiben.

Bei der vorliegenden beantragten Planänderung handelt es sich um eine solche von unwesentlicher Bedeutung, da die Identität des planfestgestellten Vorhabens durch die Planergänzung nicht angetastet wird. Die mit der ursprünglichen Planung verfolgte Zielsetzung des für den Bauabschnitt I des 8-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 99 Ost Autobahnring München vom Autobahnkreuz München-Nord bis zur Anschlussstelle Aschheim - Ismaning bleibt unberührt und wird mit der hier gegenständlichen Planänderung weiter verfolgt.

Der Abwägungsvorgang und das Abwägungsergebnis des Planfeststellungsbeschlusses vom 14.01.2013, Az. 32-4354.1 A99-018, nach Struktur und Inhalt werden durch die Planänderungen in keiner Weise berührt, so dass hier eine Planänderung von unwesentlicher Bedeutung vorliegt. Das Gefüge der ursprünglichen Planung bleibt auch nach der Änderung in seinen Grundzügen unberührt und wahrt seine Identität und Zielsetzung. Zusätzliche Belastungen von einigem Gewicht für die Umgebung oder hinsichtlich einzelner öffentlicher oder

privater Belange sind durch die nur vorübergehenden Maßnahmen im Bauzustand, die sich nicht auf den Endzustand des Bauvorhabens auswirken, ebenfalls nicht zu erwarten, so dass die bereits getroffene Abwägung aller einzustellenden Belange in ihrer Struktur unangetastet bleibt. Es werden damit nur bestimmte räumlich und sachlich abgrenzbare Teile gegenüber der bisherigen festgestellten Planung geändert. Die Änderungen beziehen sich nur auf eine geringe Verbreiterung der Richtungsfahrbahnen der A 99 um Seitenstreifen aus Verkehrssicherheits- und Entwässerungsgründen und eine provisorische Verkehrsführung während der Bauzeit von vier neuen Brückenbauwerken zum Ersatz sanierungsbedürftiger Brücken.

Obwohl es sich demnach bei der vorliegenden Planänderung um eine solche von unwesentlicher Bedeutung im Sinne von Art. 76 Abs. 2 BayVwVfG handelt, haben wir ein förmliches Anhörungsverfahren nach Art. 76 Abs. 1 i. V. m. 72 ff. BayVwVfG durchgeführt.

Auf die Durchführung eines Erörterungstermins wurde indessen gem. § 17d FStrG, Art. 76 Abs. 3 BayVwVfG verzichtet, da von privater Seite keine Einwendungen gegen die Planänderungen erhoben wurden und nach unserer Einschätzung ein Erörterungstermin zu den abgegebenen Stellungnahmen der beteiligten Träger öffentlicher Belange keine weiteren Erkenntnisse und Tatsachen zutage gefördert hätte, die für die Entscheidung hätten bedeutsam sein können und die uns nicht bereits bekannt waren.

Eine erneute Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung infolge der gegenständlichen Planänderung war nicht erforderlich. Angesichts der Geringfügigkeit der vorliegend geplanten Modifikationen ist keine Änderung der im Planfeststellungsbeschluss vom 14.01.2013, Az. 32-4354.1 A99-018, enthaltenen Angaben zur Umweltverträglichkeitsprüfung notwendig. Vorliegend geht es hier um die Änderung des planfestgestellten Vorhabens für den Bauabschnitt I des 8-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 99 Ost Autobahnring München vom Autobahnkreuz München-Nord bis zur Anschlussstelle Aschheim - Ismaning, das selbst UVP-pflichtig gem. § 3e Abs. 1 Nr. 2 UVPG ist (Planfeststellungsbeschluss vom 14.01.2013, Az. 32-4354.1 A99-018, unter C.2). Eine in § 3e Abs. 1 Nr. 2 UVPG vorgesehene Vorprüfung des Einzelfalls im Sinne des § 3c Sätze 1 und 3 UVPG hat jedoch ergeben, dass bei der verfahrensgegenständlichen Änderung eine UVP-Pflicht nicht besteht. Nach unserer Einschätzung sind unter Würdigung der abgegebenen Stellungnahmen bei überschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 2 des UVPG genannten Kriterien und der vorgesehenen Vermeidungs-, Minderungs-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten, die nach § 12 UVPG zu berücksichtigen

wären. So ergeben sich keine relevanten Abweichungen für die relevanten Schutzgüter zur planfestgestellten Ausführung des 8-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 99 Ost Autobahnring München vom Autobahnkreuz München-Nord bis zur Anschlussstelle Aschheim - Ismaning. Eine zusätzliche Umweltverträglichkeitsprüfung würde zu keinem weiteren Erkenntnisgewinn führen. Als Grundlage dieser Beurteilung dienen die vom Antragsteller vorgelegten Unterlagen (insbesondere Unterlage 1), auf die wir hiermit verweisen. Die entscheidungserheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt sind dort umfassend dargestellt und in der Abwägungsentscheidung berücksichtigt.

Die Feststellung, dass keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht und damit eine Umweltverträglichkeitsprüfung unterbleibt, wird mit der öffentlichen Auslegung dieses Planänderungsbeschlusses der Öffentlichkeit gemäß § 3a Satz 2 UVPG zugänglich gemacht.

2. Materiell-rechtliche Würdigung der Planänderung

2.1 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 Planänderung vom 10.03.2016 ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung gerechtfertigt und entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

2.2 Erforderlichkeit der Planänderung vom 10.03.2016

Die Planänderung vom 10.03.2016 ist aus folgenden Erwägungen heraus erforderlich:

2.1 Änderung der Fahrbahnbreiten der A 99

Die nördliche Richtungsfahrbahn der A 99 wird ab dem Bauwerk 25/1 (Unterführung des Garchinger Mühlbaches) bis zur Isarquerung BW 26/1 insgesamt auf 4,60 m verbreitert.

Auf der Südseite der A 99 wird die Fahrbahn im Bereich der Direktrampe der A 9 zur A 99 vom Bauanfang der Rampe bis zur Einbindung in die südliche Richtungsfahrbahn um 0,5 m verbreitert.

Zusätzlich wird die südliche Richtungsfahrbahn ab der Einbindung der Rampe in die Hauptfahrbahn bis Betr.-km 25,950 ebenfalls um 0,5 m verbreitert. Ab Betr.-km 25,950 wird die südliche Richtungsfahrbahn dann bis zur Isarquerung BW 26/1 um 3,75 m verbreitert.

Zum einen ist diese Änderung der Fahrbahnbreiten um jeweils 0,5 m bei beiden Richtungsfahrbahnen der A 99 und auf der Direktrampe der A 9 zur A 99 aus Entwässerungsgründen erforderlich. Das im Planfeststellungsbeschluss vom 14.01.2013, Az. 32-4354.1-A99-018, festgesetzte Lärmschutzkonzept sieht den Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages mit einem Korrekturwert von DStrO = - 5 dB(A) vor. Dies bedeutet, dass für den planfestgestellten ersten Abschnitt zwingend ein Offenporiger Asphalt zu verwenden ist. Entsprechend dem Merkblatt für Asphaltdeckschichten aus Offenporigem Asphalt (M OPA), Ausgabe 2013, ist das anfallende Oberflächenwasser auf der dichten Unterlage des OPA ungehindert abzuführen. Dies wird dadurch erreicht, dass die Binderschicht verbreitert wird und so der freie Abfluss des Wassers durch Bewuchs nicht behindert wird. Beispielhaft schlägt das Merkblatt eine Verbreiterung der Binderschicht um 10 cm vor. Hier wird die Binderschicht um 0,5 m wegen der großen Fahrbahnbreite von über 19 m der A 99 mit dem darauf anfallenden Oberflächenwasser und der speziellen Eigenschaft des OPA, welcher an und unter der Oberfläche wesentlich mehr Wasser in Form von Schnee, Eis, Wasser oder Salzlösung als dichte Fahrbahndecken (schwammartiges Verhalten) bindet, verbreitert. Durch diese Verbreiterung der Binderschicht kann dauerhaft der freie Abfluss von anfallendem Oberflächenwasser gewährleistet werden.

Zum anderen sind aber noch weitere Verbreiterungen an der nördlichen und südlichen Richtungsfahrbahn der A 99 und der südlichen Direktrampe der A 9/A 99 erforderlich:

Nördliche Richtungsfahrbahn

Aufgrund der Eigenschaften des Offenporigen Asphaltbelages (Entwässerung innerhalb des Belages) muss der Einbau fugenlos über die gesamte Breite einer Richtungsfahrbahn erfolgen. Aus diesem Grund muss der Verkehr beider Richtungsfahrbahnen bauzeitlich auf einer Richtungsfahrbahn geführt werden. In Konsequenz können ausschließlich Verkehrsführungen eingerichtet werden, bei denen eine Richtungsfahrbahn komplett gesperrt ist. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der hohen Anzahl an Verflechtungsvorgängen im Bereich des AK München-Nord ist die Anzahl der vorhandenen Fahrstreifen auch während der baulichen Umsetzung der Maßnahme aufrecht zu erhalten. Dazu müssen auf einer Richtungsfahrbahn sieben Fahrstreifen angeordnet werden. Dabei werden vier Fahrstreifen in Richtung Salzburg (2 x Direktrampe A 9/A 99, 2 x durchgehende A 99) und drei Fahrstreifen in Richtung Nürnberg/Stuttgart (2 x durchgehende A 99, Verflechter zur Rampe A 99/A 9) benötigt. Um eine verkehrssichere Aufteilung der Fahrstreifenbreiten zu erreichen ist daher eine Mindestbreite von 23,25 m auf der

nördlichen Richtungsfahrbahn erforderlich (bisher war nur eine Breite von 19,50 m vorgesehen).

Durch eine weitere Verbreiterung von 23,5 m auf die Regelbreite von 24,10 m wird ferner sichergestellt, dass nach dem Ausbau neben den fünf Fahrstreifen (3 x durchgehende A 99, 2 x Verflechter zur Rampe der A 99/ A 9) ein durchgehender Seitenstreifen zur Verfügung steht, der die Verkehrssicherheit auf dieser stark befahrenen Strecke erheblich verbessert.

Südliche Richtungsfahrbahn

Unmittelbar westlich des Kreuzungsbauwerks mit der Isar (BW 26/1, Betriebskilometer 26,125) ist gemäß Planfeststellungsbeschluss vom 14.01.2013, Az. 32-4354.1 A99-018, eine Nothaltebucht im Zuge der temporären Seitenstreifenfreigabe festgesetzt (Unterlage 7.2, BWV-lfd. Nr. 1.3). Zur Eingriffsminimierung in die bestehende Straßenböschung wäre diese Nothaltebucht auf der der Fahrbahn abgewandten Seite mit einer Stützmauer abgefangen worden. Auf Grund der zwischenzeitlich überarbeiteten Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeurückhaltesysteme (RPS 2009) ist die aus der Stützmauer resultierende Höhendifferenz zwischen Oberkante Nothaltebucht und Straßenböschung mit einem Schutzsystem zu sichern. Gemäß den Vorgaben der RPS 2009 zur Verziehung der Schutzsysteme vom Fahrbahnrand an den außenliegenden Rand der Nothaltebucht wäre die Stützmauer über eine größere Länge zu errichten und müssten Schutzsysteme höheren Anforderungen als auf der freien Strecke genügen. Unter Berücksichtigung dieser Randbedingungen stellt daher ein durchgehender Anbau eines Seitenstreifens bis zur Isarquerung BW 26/1 die wirtschaftlichere und auch verkehrssicherere Lösung (in Bezug auf Sanierungsarbeiten mit der nötigen Verkehrsführung von sieben Fahrstreifen auf einer Richtungsfahrbahn) dar. Dies bedingt eine Mindestbreite von insgesamt 24,10 m auf der südlichen Richtungsfahrbahn

Südliche Direktrampe A 9/A 99

Durch eine Verbreiterung des Bauwerks „Unterführung der St 2350, Rampe A“ um weitere 1,30 m wird sichergestellt, dass auch die Direktrampe den Anforderungen an die Verkehrssicherheit zukünftig gerecht wird.

2.3 Neubau von vier Brückenbauwerken

Traglastuntersuchungen der Autobahndirektion Südbayern ergaben, dass die bestehenden Unterführungsbauwerke BW 24/7, BW 24/8, BW 25/1 und BW 25/2 beim damaligen Neubau der A 99 nach der DIN 1072 für die Brückenklasse 60 dimensioniert wurden. Dieses Lastmodell entspricht aber bei derart hoch belasteten

Strecken wie der A 99 nicht mehr den derzeitigen und zukünftigen technischen Anforderungen. Bei entsprechend hohen Verkehrsbelastungen entspricht nur das Lastmodell LMM (bzw. LM 1 nach DIN EN 1991-2 i.V. mit NA sowie ARS 22/2012) dem jetzigen Stand der Technik. Es ist daher erforderlich, die vier betroffenen Bauwerke, welche bisher nur instand gesetzt werden sollten, komplett zurückzubauen und neu zu errichten, damit die dem aktuellen Regelwerk geschuldeten statischen Anforderungen eingehalten werden.

Ferner ist bei allen vier Bauwerken die Breite zwischen den Geländern wegen der geänderten Fahrbahnbreiten der nördlichen und südlichen Richtungsfahrbahn der A 99 zu vergrößern. Ferner wird die Konstruktion der Bauwerke BW 25/1 und BW 25/2 auch dahingehend verändert, dass die Lärmschutzwände nicht mehr auf separaten Lärmschutzwandbrücken, sondern auf den Brückenkappen errichtet werden. Die Brückenkappen sind auf Grund der Verankerung der Wand breiter auszuführen.

2.4 Provisorische Verkehrsführung und Baustraßen inkl. Hilfsbrücken

Für den ersatzweisen Neubau der vier Brückenbauwerke BW 24/7, BW 24/8, BW 25/1 und BW 25/2 werden Baustraßen (einschl. Behelfsbrücken) über den Isar-Schleißheimer Kanal, den Schwabinger Bach und den Garching Mühlenbach benötigt. Diese werden jeweils am nördlichen und südlichen Böschungsfuß der Autobahnböschung angelegt. Des Weiteren werden schon bestehende Wege am Böschungsfuß als Baustraße genutzt. Die Baustraßen werden nach Abschluss der Bauarbeiten komplett zurückgebaut. Für den Neubau des BW 24/8 muss zudem eine Behelfsbrücke zur provisorischen Verkehrsführung errichtet werden, da diese Verkehrsbeziehung immer aufrechterhalten werden muss. Nach Beendigung der Bauarbeiten wird diese Behelfsmaßnahme wieder rückgebaut.

Im Übrigen ergibt sich durch die Änderung der Sachlage hinsichtlich der durch das Bauvorhaben betroffenen öffentlichen und privaten Belange keine andere für das Abwägungsergebnis relevante fachplanerische Bewertung als im Planfeststellungsbeschluss vom 14.01.2013, Az. 32-4354.1 A99-018, bereits dargestellt. Die im Planfeststellungsbeschluss getroffene Entscheidung zugunsten des Vorhabens in Abwägung hinsichtlich aller zu berücksichtigenden öffentlichen und privaten Belange hat unverändert Bestand.

2.3 Öffentliche Belange

Rechtsvorschriften oder vorgehende Belange stehen der Änderung nicht entgegen. Die vorliegenden Planänderungen sind mit den berührten Belangen des Naturschutzes, der Wasserwirtschaft und sonstigen öffentlichen Belangen abgestimmt.

3.3.1 Natur- und Landschaftspflege

3.3.1.1 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 ist in den Unterlagen 1, 12.1 P und 12.2 Bl. 1 T P 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 in der Unterlage 1, 12.1 P und 12.3 Bl. 1 T P 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.

3.3.1.2 Verbote

Striktes Recht steht der Planänderung vom 10.03.2016 aus folgenden Erwägungen nicht entgegen.

3.3.1.2.1 Geschützte Gebiete

Die Planänderung vom 10.03.2016 hat aus folgenden Erwägungen keine nachteiligen Änderungen der projektspezifischen Wirkungen und damit der FFH-Verträglichkeitsbeurteilung im Rahmen der Planfeststellungsunterlagen für das FFH-Gebiet DE 7537-301 „Isarauen von Unterföhring bis Landshut“ zur Folge:

Gemäß der aktuellen Feinabgrenzung der Natura-2000-Gebiete nach der Bayerischen Natura-2000-Verordnung (BayNat2000V) liegen die geplanten Maßnahmen der Planänderung außerhalb der FFH-Gebietsgrenze mit Ausnahme sehr kleiner Teilflächen im Bereich der querenden Bäche (vgl. Unterlage 12.7 Blatt 1 P).

Es ist festzustellen, dass unabhängig von der Lage der FFH-Gebietsgrenze durch die geplanten Maßnahmen im Rahmen der Planänderung keine FFH-Lebensraumtypen betroffen sind, welche als Erhaltungsziel aufgeführt werden. Beeinträchtigungen des Fließgewässers Schwabinger Bach als FFH-LRT 3260 (kein gebietsbezogen konkretisiertes Erhaltungsziel mit Stand 02/2016) werden durch die Vermeidungsmaßnahme S3 mit Errichtung einer Brückenüberfahrt ohne Baumaßnahmen im Bachbett vermieden. Beeinträchtigungen angrenzender Biotopstrukturen (LRT 91E0* am Bachufer) können durch die Vermeidungsmaßnahme S1 mit Errichtung entsprechender Schutzmaßnahmen wie Absperrung mit Bauzaun verhindert werden. FFH-relevante Arten bzw. solche, die hier Erhaltungsziel sind, werden von den geplanten Maßnahmen ebenfalls nicht betroffen. Die Durchgängigkeit, Qualität und Ausbreitungsmöglichkeiten in den Bächen und am Bachufer für die Arten Huchen und Mühlkoppe sowie für die Grüne Keiljungfer und den Biber werden unter Berücksichtigung der Schutzmaßnahme S3 (Schutz der Fließgewässer in der Bauphase) nicht verändert. Indirekte Wirkungen durch die Planänderung sind damit weder auf Lebensräume noch auf die relevanten Arten des FFH-Gebiets gegeben. Es wird auf die Unterlagen 1, Ziff. 3.2.7, und 12.7 Bl. 1 P verwiesen.

Zusammenfassend ergeben sich daher infolge der Planänderung vom 10.03.2016 mit Verbreiterung der Seitenstreifen und Neuerrichtung von vier Brückenbauwerken keine wesentlichen Änderungen im Hinblick auf die Beurteilung der FFH-Verträglichkeit im Planfeststellungsbeschluss vom 14.01.2013, Az. 32-4354.1 A99-018, unter C.3.1 für das FFH-Gebiet DE 7537-301 "Isarauen von Unterföhring bis Landshut".

Die geplanten Baumaßnahmen finden zum Teil im Landschaftsschutzgebiet "Hirschau und Obere Isarau" (§ 2 Abs. 1 und 2 LandschaftsschutzV) statt. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Minimierungs-, Schutz-, und Kompensationsmaßnahmen kann gemäß § 5 Abs. 2 Buchst. a der LandschaftsschutzV „Hirschau und Obere Isarau" in Verbindung mit einer Befreiung gem. § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG im Rahmen der Konzentrationswirkung dieses Planänderungsbeschlusses eine Befreiung von den Verboten nach § 4 der LandschaftsschutzV aufgrund der Erforderlichkeit des Vorhabens unter Berücksichtigung der festgesetzten Kompensationsmaßnahmen vor. Die Gründe

ergeben sich aus den unter C.2.2 und unter C.3.3.1.3 dieses Planänderungsbeschlusses dargestellten Ausführungen, die dem Bauvorhaben ein ganz erhebliches Gewicht zuweisen.

3.3.1.2.2 Artenschutz

Das europäische und nationale Artenschutzrecht steht der Planänderung ebenfalls nicht entgegen. Es wurde bei der speziellen artenschutzrechtlichen Untersuchung festgestellt, dass Für die prüfrelevanten Tierarten nach Anhang IV a) der FFH-RL und Vogelarten nach Art. 1 der V-RL die Erfüllung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen nach Art. 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG unter Berücksichtigung der festgesetzten Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen ausgeschlossen werden können.

Die geplanten Maßnahmen der Planänderung vom 03.10.2016 betreffen die Böschungen der bestehenden Autobahntrasse und die am Böschungsfuß verlaufenden Wege und Grünwege sowie die Brückendurchlässe unter der Autobahn. Auf den meist gehölzbestandenen Böschungen und den Wegen und Grünwegen am Böschungsfuß sind Beeinträchtigungen für die zu untersuchenden europarechtlich streng geschützten Tierarten nicht zu erwarten, da diese Bereiche durch die stark befahrene Autobahn A 99 stark vorbelastet sind. Darüber hinaus stocken auf den Böschungen meist jüngere Laubgehölzbestände, da die Gehölze aus Verkehrssicherungsgründen immer wieder verjüngt werden.

Gemäß der fachlichen Einschätzung aufgrund der Ortskenntnis und der vorhandenen Strukturen der Bachläufe sind die Isar sowie die Auebäche Schwabinger Bach und Garchinger Mühlbach bedeutsame Flugrouten und Jagdstrukturen für strukturgebundene Fledermausarten. Aus fachlicher Sicht besteht daher kein Zweifel daran, dass die von der Planänderung betroffenen Brückendurchlässe, insbesondere die Brücken über den Schwabinger Bach (BW 25/2) und den Garchinger Mühlbach (BW 25/1), eine hohe Bedeutung für Fledermäuse haben. Durch den Neubau der Brücken könnten daher bestehende wichtige Flugrouten für streng geschützte Fledermausarten (z. B. Bartfledermäuse, Bechsteinfledermaus, Mückenfledermaus, Wasserfledermaus) in ihrer Verbindungsfunktion erheblich beeinträchtigt werden. In der Bauphase kann es zu plötzlichen Veränderungen und gewissen Einengungen der bedeutsamen und für die Tiere vertrauten Flugrouten im Bereich der Brückenbauwerke kommen, die ein plötzliches, vorübergehendes Ausweichen notwendig machen und zu Irritationen der Tiere führen können. Darüber hinaus ist vorgesehen, an höchstens zwei Abenden oder Nächten alle 14 Tage die Baustelle zu beleuchten, um im Zweischichtbetrieb zu arbeiten. Für hoch lichtempfindliche Fledermausarten wie Wasserfledermaus und

Barffledermaus könnten dadurch weitere Irritationen entstehen. Daher kann in der Bauphase eine erhöhte Gefahr für Kollisionen entstehen, wenn die Fledermäuse nach oben über die A 99 ausweichen und zusätzlich baubedingt die auf der Südseite über größere Strecken vorhandene Lärmschutzwand vorübergehend abgebrochen wird.

Um dieses erhöhte Tötungsrisiko zu vermeiden, sind zum weiteren Fledermausschutz in der Bauphase mehrere Schutzmaßnahmen (S 4) an den Brückenbauwerken vorgesehen. Die Gehölzfällungen auf den Böschungen werden dabei zu versetzten Zeiten vorgenommen, Leitstrukturen zur Auffindung des Durchlasses eingebaut und ein ausreichender Durchlass unter der Brücke freigehalten. Ferner wird die Beleuchtung im Bereich des offenen Durchlasses eingeschränkt und Vorkehrungen ergriffen, falls längere Nachtarbeiten mit Beleuchtung nicht vermeidbar sind. Einer der zwei Brückendurchlässe von Garchinger Mühlbach und Schwabinger Bach bleibt jedenfalls immer unbeleuchtet. Daher können unter Berücksichtigung dieser Schutzmaßnahmen letztlich auch artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 und Abs. 2 BNatSchG bei Fledermäusen wegen möglicherweise verursachter potenzieller Tötungsdelikte und erheblicher Einschränkungen der Flugbewegungen und der Jagdaktivitäten durch baubedingte Behinderungen, Störungen und Vermeidungsreaktionen ausgeschlossen werden. Die Maßnahme S 4 ist in der Unterlage 12.1 P, Anlage 2 P, Bl. 1 TP, näher dargestellt.

Im Brückenbauwerk 24/7 zur Unterführung der St 2350 wurde zudem in Ritzen der Betondecke über dem Radweg ein Sommerquartier von Wasserfledermaus-Männchen entdeckt. An unterschiedlichen Tag- und Nachtzeitpunkten wurden dabei 30 bis 50 Fledermäuse geschätzt. Zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände nach § 44 Abs.1 BNatSchG bei der Wasserfledermaus muss im Frühjahr vor Abbruch der Brücke verhindert werden, dass diese Ritzen wieder als Sommerquartier besiedelt werden. Gleichzeitig müssen Ersatzquartiere im nahen Umfeld bereitgestellt werden. Eine Neuerrichtung von Ersatzquartieren unter der Brücke ist nach dem Brückenneubau möglich. Die Fledermaus-Ersatzquartiere können an die Decken der Brücken angeschraubt werden. Vorgesehen sind sechs Quartiere unter der Decke an zwei unterschiedlichen Stellen unter der Brücke über dem Isar-Schleißheimer-Kanal. Die Quartiere werden im zweiten Bauabschnitt nach Norden unter den Neubau der Brücke der Nordfahrbahn verbracht, da dann der Brückenteil der Südfahrbahn abgerissen wird, und verbleiben dort. Die sechs Quartiere können dreimal so viele Fledermäuse beherbergen wie bei der Kartierung 2016 erfasst wurden. Die Vorgehensweise zu den Ersatzquartieren ist dasjenige Verfahren, welches der gleichwertigste Ersatz des verlorengehenden Quartiers ist

und eine hohe Wahrscheinlichkeit besitzt, angenommen zu werden. Deshalb erfolgen nach der Quartier-Bereitstellung keine weiteren Anpassungen. Die Maßnahme S5_{CEF} ist in der Unterlage 12.1 P, Anlage 2 P, Bl. 1 TP, näher dargestellt und umfasst den Verschluss der quartierauglichen Ritzen in der Betondecke nach Verlassen des Sommerquartiers der Fledermäuse im Winter vor Baubeginn, die vorübergehende Aufhängung von sechs Quartieren an der Decke seitlich versetzt der verfüllten Fuge auf der südseitigen Brückenhälfte, die in der ersten Bauphase noch bestehen bleibt und erst im Folgejahr abgerissen wird, das Verbringen der Quartiere im zweiten Bauabschnitt nach Norden unter den Neubau der Brücke der Nordfahrbahn und die Errichtung einer Leit- und Sperreinrichtung als Überflughilfe für Fledermäuse am nördlichen und südlichen Fahrbahnrand nach Bauende.

Wenn das weiter unter beschriebene Monitoring Überflüge über die A 99 in kritischer Höhe nachweist, sind außerdem neben der Fahrbahn Schutzzäune zu errichten. Als Ersatz für die Gehölzverluste auf den beidseitigen Autobahnböschungen, die Leitstrukturen für Fledermäuse bilden, werden unmittelbar nach Abschluss der Bauarbeiten wieder vier Meter hohe Leit- und Sperreinrichtungen für Fledermäuse, insbesondere für bedingt strukturgebundene Arten nahe am Fahrbahnrand errichtet. Die Errichtung eines Maschendrahtzauns dient als Sofortmaßnahme, der für die ersten Jahre erhalten wird, bis wieder größere Gehölze auf den Böschungen nachgewachsen sind. Am nördlichen Fahrbahnrand wird der Zaun nach Abschluss der Bauarbeiten im Bereich der Nordfahrbahn errichtet. Am südlichen Fahrbahnrand ist ein Schutzzäun nur im östlichen Teilbereich zwischen Lärmschutzwandende und Isarbrücke erforderlich. Dieser wird nach Abschluss der Bauarbeiten für die Südfahrbahn eingebaut. Der vier Meter hohe Maschendrahtzaun wird linienhaft an der oberen Böschungskante möglichst nah am Fahrbahnrand eingebaut (abhängig vom erforderlichen Sicherheits- und Pflegeabstand von der Leitplanke). Stellenweise sind kurze Unterbrechungen des Zauns als Notausgänge und Rettungszugänge von und zur A 99 vorgesehen. Auf den Brücken wird kein Zaun errichtet, da hier unter den Brücken jeweils eine breite Öffnung als Unterquerung zur Verfügung steht und auch im Istzustand keine Leitstrukturen bestehen. In der Bauphase werden die oberen Böschungsbereiche der Autobahntrasse sowie der Mittelstreifen intensiven Baumaßnahmen unterzogen. Daher ist in dieser Zeit keine vorübergehende Errichtung von Schutzzäunen als Leiteinrichtung möglich.

Für die Baumaßnahme müssen die Gehölzbestände auf den Böschungen beseitigt werden. Für bedingt strukturgebunden orientierte Fledermausarten wirken diese Gehölzbestände auf der Autobahnböschung als orientierende Leiteinrichtungen, die zahllose Überflüge über die Errichtung von Zäunen auf den Böschungen und im Mittelstreifen möglich. Eine Verstärkung niedriger Überflüge über die A 99 in der

Bauphase würde das Tötungsrisiko für Fledermäuse erhöhen und damit einen Verbotstatbestand auslösen. Derzeit wird davon ausgegangen, dass bei dem hohen Verkehrsaufkommen der A 99 (DTV 2010, 117.000 Kfz in 24h), der herabgesetzten Geschwindigkeit im Baubereich und dem auf eine Fahrbahnseite verengten Verkehrsfluss der Verkehr mit seinen Lichtkegeln als durchgehendes Hindernis von den Fledermäusen wahrgenommen wird. Dadurch stellen sich Gewöhnungs- und Vermeidungseffekte ein, die zu einer Meidung der Fahrbahnbereiche führen (vgl. Arbeitshilfe „Fledermäuse und Straßenbau“ des Landesbetriebs Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, 2012). Um diese These zu belegen, wird ein Monitoring während der Bauzeit durchgeführt, in dem das Risiko möglicher Überflüge über die A 99 in der Bauphase durch Fledermäuse und die Wirksamkeit der getroffenen Schutzmaßnahmen für Fledermäuse erfasst werden. Das vom Vorhabensträger vorgesehene und mit der Höheren und der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmte Monitoring (S 6) in der ersten Bauphase umfasst folgende Ziele bzw Bestandteile:

- Untersuchung zu Fledermausquerungen über die A 99

Die Erfassung möglicher Querungen von Fledermäusen über die A 99 im Tiefflug (Risikobereich 0 - 4 m über der Fahrbahn) ist relativ schwierig. Dazu liegen keine standardisierten Vorgehensweisen vor. Mögliche Querungen sollen hier über zwei Wege geprüft werden. Zum einen werden an drei geeigneten Stellen im Mittelstreifen der A 99 Horchboxen aufgestellt, die dauerhaft von April bis Oktober ganz nächtlich Fledermausrufe erfassen. Durch die Aufstellung von Horchboxen über eine Strecke von 900 m können zumindest wesentliche Bereiche entlang des Isar-Auwalds zwischen Autobahnkreuz München-Nord und der Isarbrücke abgedeckt werden, sodass sie als Referenz für die verbleibenden Freiräume anzusehen sind. Eine gut hörbare Erfassung von Fledermausrufen bedeutet zumindest eine Flugtätigkeit in der Nähe der Horchbox, also eine mögliche Querung der A 99. Werden an den fest installierten Horchboxen Aktivitäten gemessen, erfolgen zur genaueren Untersuchung der Fledermaus-Aktivität Begehungen. Dazu sind in der Bauphase abends bis zu sieben Detektorbegehungen (1 x Frühjahr, 3 x Wochenstubezeit, 3 x Herbstzug) als synchrone Transektbegehungen beidseitig entlang der A 99 vorgesehen. Dabei sollen mögliche Überflüge über die A 99 erfasst werden. Diese Detektor-Begehungen haben den Vorteil, dass hierbei gezielt auf lokale Aktivitätsmaxima im Rahmen der Jagd reagiert werden kann. Zudem kann zeitnah Anhäufungen von Lautaufnahmen der vorgenannten stationären Horchboxen nachgegangen werden. Durch die Detektorbegehungen können die Aufnahmen der Horchbox näher untersucht werden, inwieweit es sich tatsächlich um Überflüge und

etwa in welcher Höhe oder um Jagdgeschehen auf nur einer Böschungsseite der Autobahn handelt.

- Untersuchung zu Fledermausquerungen in den abgedunkelten Tunneln der Brückenbauwerke

Um die Nutzung der Tunnelkonstruktionen (Schutzmaßnahme S 4, BW 25/1 und 25/2) an den Brückendurchlässen für Fledermäuse zu kontrollieren und zu belegen, werden diese in zwei Durchgängen (1 x Wochenstubenzeit, 1 x Herbstzug) jeweils über drei Nächte ganznächtlich stationär mit je einer Horchbox im zentralen Tunnelbereich überwacht. Dies entspricht der Fledermaus-Untersuchung in 2016, so dass die Ergebnisse mit dem bisher erfassten Zustand (Referenzzustand) vergleichbar sind.

- Abstimmung mit der höheren und unteren Naturschutzbehörde zu den Monitoring-Ergebnissen

Nach einer ersten Untersuchungsphase im April/Mai ist ein Abstimmungstermin mit der Höheren und der Unteren Naturschutzbehörde vorgesehen, bei dem über die ersten Ergebnisse informiert wird und mögliche weitere Schutzmaßnahmen bei Bedarf diskutiert werden. Ein weiterer Abstimmungstermin ist nach Beendigung des Monitorings im Winter mit der Höheren und der Unteren Naturschutzbehörde geplant, in dem die gesamten Ergebnisse der Untersuchung in der Bauphase vorgestellt werden und das weitere Vorgehen abgestimmt wird. Stellt sich heraus, dass häufigere Überflüge über die A 99 nicht vermeidbar sind, wird der Vorhabensträger die oben beschriebenen Zäune neben der Fahrbahn errichten.

Die Regierung von Oberbayern, Höhere Naturschutzbehörde, hat die naturschutzfachlichen Unterlagen überprüft und die Ergebnisse bestätigt. Auf die fachlichen Angaben in der Unterlage 1 wird verwiesen.

3.3.1.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

3.3.1.3.1 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.

3.3.1.3.2 Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit

Nach der Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeitsrechtsprechung 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 Optimierung der Baumaßnahme und zur Vermeidung von Beeinträchtigungen werden für den Brückenneubau die Baufelder und Baustraßen im FFH-Gebiet soweit möglich minimiert. Die Baustraßen und Baufelder beschränken sich auf die Böschungen der A 99, die bestehenden Unterhaltungswege bzw. Graswege am Böschungsfuß und Baufelder im Nahbereich der Brücken. Zudem werden in den neuen Lärmschutzwänden im Bereich der Bachquerungen keine Glasfassaden verwendet, um Lichtmissionen auf die Bachbereiche zu vermeiden. Die hier zu erwartenden, strukturgebunden am Gewässer fliegenden Fledermausarten wie

Wasserfledermaus und Bartfledermaus gelten als hochempfindlich gegenüber Lichtimmissionen.

Ferner werden folgende Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen durchgeführt:

- S 1 P Schutz von angrenzenden Biotopen, Gehölzbeständen und Lebensräumen wertbestimmender Tierarten
- S 2 P Schutz gehölbewohnender Arten, Räumung des Baufelds
- S 3 P Schutz der Fließgewässer in der Bauphase
- S 4 Maßnahmen zum Fledermausschutz in der Bauphase
- S5_{CEF} Umsiedelung der Wasserfledermaus vor Baubeginn
- S 6 Errichtung einer Leit- und Sperreinrichtung als Überflughilfe für Fledermäuse am nördlichen und südlichen Fahrbahnrand nach Bauende nach dem Ergebnis des begleitenden Monitoringkonzeptes (Nachweis von Überflügen über die A 99 in kritischer Höhe)

Falls längere Nachtarbeiten mit Beleuchtung unvermeidbar sind, bleibt zudem einer der zwei Brückendurchlässe von Garching Mühlenbach und Schwabinger Bach immer unbeleuchtet und zur Abdunkelung des Durchlasses wird ein Tunnel errichtet.

Die einzelnen Maßnahmen sind in der Unterlage 1, Ziff. 3.2.4, S. 11 ff., und den Maßnahmenblättern in Unterlage 12.1 P Anlage 2 P konkret beschrieben. Darauf wird verwiesen.

3.3.1.3.2 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.

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.

Durch die Planänderung vom 10.03.2016 erfolgen Eingriffe in den Naturhaushalt. Es ergeben sich durch die Verbreiterung der Fahrbahn sowie die Erweiterung des Baufelds für den Neubau von vier Brücken auf rd. 1,5 km Baulänge eine weitere Neuversiegelung von rd. 0,5 ha und eine dauerhafte Überbauung straßenbegleitender Grünflächen von rd. 1,54 ha (vgl. Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation in Unterlage 12.1 Anlage 1 P).

Am 1. September 2014 trat die Verordnung über die Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft (Bayerische Kompensationsverordnung - BayKompV) in Kraft, die für die gegenständliche Planänderung anzuwenden ist. Die in der bisherigen Genehmigungsplanung zur A 94 angewandten „Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben“ mit einem rein flächenbezogenen System sind daher nicht mehr maßgebend. Mit der Anwendung des „Biotopwertverfahrens“ entsprechend der BayKompV werden die zusätzlichen Eingriffe durch die gegenständliche Planänderung mithilfe der „Biotopwertliste“ und der „Vollzugshinweise Straßenbau“ bilanziert.

Durch die Planänderung vom 10.03.2016 entsteht danach für Versiegelung (V), Überbauung (U) und zeitlich vorübergehende Überbauung (Z) ein zusätzlicher Ausgleichsbedarf von 21.460 Biotopwertpunkten (Unterlage 1, Tabelle S. 17, Unterlage 12.1 P). Die Eingriffswirkungen betreffen ausschließlich an die bestehende A 99 angrenzende Lebensräume, die alle innerhalb der Beeinträchtigungszone von 50 m liegen und durch die Autobahnnutzung bereits deutlich vorbelastet sind. Die zusätzliche Versiegelung (rd. 0,5 ha) sowie die Beeinträchtigungen von Arten und Lebensräumen durch die ergänzende Überbauung und vorübergehende Beeinträchtigung in der Bauphase wird durch Ausgleichsmaßnahmen mit Entwicklung von artenreichen Feucht- und Fettwiesen, wärmeliebenden Säumen und artenreichen Gehölzhecken auf einer Ausgleichsfläche nördlich des Feringasees kompensiert (vgl. Unterlage 12.1 Anlage 2 P, Maßnahmenblatt A/E 1 P). Diese großflächigen Gehölz- und Feuchtbiotope sind schon auf einer 19,0 ha großen im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung stehenden Fläche (Fl. Nrn. 738 und 684/1, jeweils Gemarkung Unterföhring) im Jahr 2010 vorab für verschiedene Bundesfernstraßenprojekte als Ökokontomaßnahmen angelegt worden (vgl. Planfeststellungsbeschlusses vom 14.01.2013, Az. 32-4354.1 A99-018, C.4.3.5.3.4, Unterlage 12.1 P,

Anlage 2 P). Der Großteil des Kompensationsumfangs für den 8-streifigen Ausbau der A 99 befindet sich hier. Für die Planänderung des gleichen Projektes wird ein weiterer Teil des Ökokontos abgebucht. Die Fläche hat für die hier abzubuchenden Wertpunkte noch ausreichend Kapazitäten frei. Die Umrechnung in Wertpunkte nach Bayerischer Kompensationsverordnung erfolgt derzeit durch den Vorhabensträger. Weiterhin erfolgt eine Kompensation aller vorübergehenden Wald- und Gehölzverluste auf den Bauflächen durch die Neuanlage bzw. Initialpflanzung und Selbstentwicklung von Gehölzen im Bereich der Baufelder im Rahmen der Wiederherstellung der Bauflächen. Ergänzend werden im Rahmen der Gestaltungsmaßnahme G 1 P entlang der Bäche am Bachufer standorttypische bachbegleitende Gehölze gepflanzt. Nördlich der A 99 werden am Böschungsfuß nach Rückbau der Baustraße wieder Grünwege mit extensiver Wiesennutzung angelegt bzw. wieder hergestellt. Die beeinträchtigten Funktionen für Naturhaushalt und Landschaftsbild durch Gehölzverluste werden damit vollständig kompensiert.

Insgesamt ist daher festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen 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.

3.3.2 Gewässerschutz

Das planfestgestellte Vorhaben steht mit den Belangen der Wasserwirtschaft weiterhin in Einklang.

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung des Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG werden auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen erfasst. Die Umweltauswirkungen sind zusammen mit denen der Straße abgehandelt und bewertet. Die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf öffentliche und private Belange sind berücksichtigt.

Im Zuge des Neubaus von Brückenbauwerken werden die oberirdischen Gewässer Isar-Schleißheimer Kanal (BW 24/7 und 24/8), Garchinger Mühlbach (BW 25/1) und Schwabinger Bach (BW 25/2) durch Behelfsbrücken zur provisorischen Verkehrsführung gekreuzt. Nach § 36 WHG i. V. m. Art. 20 BayWG sind Anlagen, die weniger als 60 m von der Uferlinie eines Gewässers I. oder II. Ordnung entfernt liegen, genehmigungspflichtig. Die Regierung von Oberbayern hat zudem durch Rechtsverordnung vom 07.04.1989 über die Genehmigungspflicht für Anlagen in oder an Gewässern dritter Ordnung im Regierungsbezirk Oberbayern nach Art. 2 Abs. 1 BayWG i. V. m. der GewZweiV die Genehmigungspflicht auch für Anlagen im 60 m Bereich am Isar-Schleißheimer Kanal, Garchinger Mühlbach und Schwabinger

Bach eingeführt. Für das Bauvorhaben sind als Anlagen in oder an diesen Gewässern Anlagengenehmigungen nach § 36 WHG i. V. m. Art. 20 BayWG erforderlich, welche im Einvernehmen mit dem Landratsamt München und der Landeshauptstadt München, Untere Wasserrechtsbehörden, und dem Wasserwirtschaftsamt München wasserfachlichen Gesichtspunkten unter Beachtung der wasserwirtschaftlichen Nebenbestimmungen erteilt werden können und durch diesen Planänderungsbeschluss ersetzt werden. Aus wasserwirtschaftlicher Sicht bestehen keine Bedenken, da hiermit in Konflikt stehende Gründe des Wohls der Allgemeinheit nicht ersichtlich sind, insbesondere keine schädlichen Gewässer- veränderungen im Sinne des § 3 Nr. 10 WHG von den Anlagen zu erwarten sind und hierdurch die Gewässerunterhaltung nicht mehr erschwert wird, als es den Umständen nach unvermeidbar ist. Das Wasserwirtschaftsamt München hat aus wasserwirtschaftlicher Sicht sein Einverständnis erklärt (Stellungnahme vom 09.11.2016, Az. 2.1-4354.1-ML-12433/2016).

3.3.3 Wald

Die beantragte Planänderung steht den Belangen des Waldes nicht entgegen. Dauerhafte Eingriffe und damit dauerhafte Nutzungsänderungen von Wald im Sinne des Waldgesetzes sind durch die Planänderung nicht gegeben. Mit Errichtung der Baustraßen werden sich vorübergehende Eingriffe in angrenzende Waldbereiche auf rd. 0,18 ha ergeben. Die Baustraßen werden nach dem Neubau der Brücken wieder zurückgebaut. In den Randbereichen der angrenzenden Wälder kann sich wieder ein standorttypischer Laubwald entwickeln. In Teilflächen ist eine Initialpflanzung standorttypischer Laubgehölze zur Wiederherstellung des Laubwaldes vorgesehen.

3.3.4 Landwirtschaft

Die beantragte Planänderung steht den Belangen der Landwirtschaft nicht entgegen. Bedenken wurden nicht geäußert.

3.3.5 Denkmalschutz

Die beantragte Planänderung konnte auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes, insbesondere des Schutzes von Bodendenkmälern zugelassen werden. Mit den hier unter A.3.2.4 des Planänderungsbeschlusses festgesetzten Nebenbestimmungen wird den Belangen des Denkmalschutzes Rechnung getragen.

3.3.6 Abfallwirtschaft, Altlasten

Die beantragte Planänderung steht den Belangen der Abfallwirtschaft nicht entgegen.

Die Behelfsumfahrung besteht aus einem Brückenbauwerk und entsprechenden Rampen im Anschluss an die Brücke. Die Behelfsrampe wird als Vorwegmaßnahme errichtet und dient während der Bauzeit des Rampenbauwerks 24/8 als

Ersatzverkehrsführung. Die Behelfsbrücke überführt die Privatstraße zur Deponie, die B 11, einen Radweg und den Schleißheimer Kanal. Um den im Südwesten des Bauwerks 24/8 anschließenden Fröttmaninger Müllberg (Deponie Großlappen) hydrologisch zu sichern, wurde in den 1980er Jahren eine Einphasen-Dichtwand errichtet. Die bestehende Dichtwand verläuft unmittelbar nördlich der geplanten Behelfsbrücke. Im Bereich der BW-Achsen 0 (Widerlager West) und 10 (Pfeiler) reduziert sich der Abstand der Dichtwand zu den für den Bau der Behelfsbrücke notwendigen Baugruben auf rund 1,0 m. Eine Ausnahme stellt die nord-westliche Ecke der Widerlagerbaugrube in Achse 0 dar. Hier beträgt der Abstand zwischen der OK-Dichtwand und der Böschung lediglich rund 0,5 m. Im Bereich zwischen der BW-Achsen 10' und 20' der Behelfsbrücke verschwenkt die Dichtwand nach Süden und verläuft dann in einem Abstand von wenigen Metern östlich des Widerlagers des neu zu errichtenden Brückenbauwerks 24/8. Zur Umschließung der Deponie Großlappen wurde in den 1980er Jahren eine Dichtwand hergestellt. Die Herstellung erfolgte im Einphasenverfahren, bei dem die frische Dichtwandsuspension unmittelbar den Schlitzaushub ersetzt und als endgültige Dichtwand dient. Die Herstellung erfolgte mit Schlitzwandgreifer im Pilgerschrittverfahren. Die Einbindung der Schlitzwand in die bindigen Schichten des Tertiärs beträgt mindestens 1 m. Die verwendete Dichtwandsuspension bestand aus 37,5 kg/m³ Bentonit Tixoton CV15, 200 kg/m³ Hochofenzement 35L NW und 940 l/m³ Wasser. Diese Dichtwand darf durch das Bauvorhaben im Zuge der Bauausführung nicht freigelegt oder beschädigt werden. Der Vorhabensträger hat die Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Dichtwand durch das Büro Boley Geotechnik untersuchen lassen. Nach dem Prüfbericht Nr. 16044-PB01 des Büros Boley Geotechnik vom 14.07.2016 wird eine Beschädigung der Dichtwand infolge einer mechanischen Beschädigung bei Einhaltung der in diesem Planänderungsbeschluss festgesetzten Nebenbestimmungen unter A.3.2.3 als unwahrscheinlich und ein sich ergebende Restrisiko als gering eingeschätzt. Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat demzufolge keine Bedenken gegen diese Einschätzung geäußert.

Das geänderte Bauvorhaben steht damit mit den zu berücksichtigenden öffentlichen Belangen weiterhin in Einklang.

2.4 Private Belange

Private Belange stehen der Planänderung vom 10.03.2016 ebenfalls nicht entgegen.

Für die geplanten Fahrbahnverbreiterungen werden keine zusätzlichen Flächen Dritter dauerhaft in Anspruch genommen, da diese auf Grundstücken der Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung errichtet werden.

Im Zuge der baulichen Umsetzung müssen jedoch zusätzliche Flächen von Dritten in einer Größe von ca. 8.812 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden. Die durch die vorübergehende baubedingte Inanspruchnahme entstehenden Auswirkungen (Grundverlust, Folgeschäden, Immissionen usw.) auf das Grundeigentum können durch schonendere Trassierung, Querschnittsgestaltung o. ä. aus den unter C.2.2 dieses Planänderungsbeschlusses angeführten Erwägungen nicht weiter verringert werden. Durch diese geringfügigen Planänderungen ergeben sich keine zusätzlichen erheblichen Betroffenheiten bzw. wurden keine Einwände vorgebracht.

Mittelbare Beeinträchtigungen aufgrund verkehrsbedingter Lärmauswirkungen sind nicht zu befürchten. In der vorliegenden Planänderung vom 10.03.2016 bleibt die geplante 7 m hohe Lärmschutzwand auf der Rampe A (BW Nr. 24/8) unverändert und die Brücken-Bauwerke Nr. 25/1 und 25/2 sollen abgebrochen, durch neue Bauwerke ersetzt und darauf die in der Tektur geplanten Lärmschutzwände errichtet werden. Bei Vergleich der Unterlagen zur Planänderung mit der bisherigen Planung zeigt sich, dass die Lärmschutzanlagen in Höhe und Lage unverändert bleiben. Auch ergibt sich keine Änderung bezüglich der Anzahl der Fahrstreifen. Anstelle der ursprünglich geplanten DSH-V ist nun eine lärmindernde Deckschicht aus offenporigem Asphalt mit einem Korrekturwert $D_{\text{Stro}} = - 5 \text{ dB(A)}$ vorgesehen. Es ergibt sich keine Verschlechterung.

Einwendungen gegen die Planänderung vom 10.03.2016 wurden im Übrigen nicht erhoben. Andere betroffene Belange sind nicht ersichtlich.

Rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe sind dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Art und Höhe der Entschädigung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Straßenbaulastträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

Weiterhin wird auf die Ausführungen des Planfeststellungsbeschlusses vom 14.01.2013, Az. 32-4354.1 A99-018, für den Bauabschnitt I des 8-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 99 Ost Autobahnring München vom Autobahnkreuz München-Nord bis zur Anschlussstelle Aschheim - Ismaning verwiesen.

3. Gesamtergebnis

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass sich die Planänderung vom 10.03.2016 des 8-streifigen Ausbaus der A 99 zwischen dem AK München-Nord und der AS Aschheim-Ismaning (BA I) um eine Fahrbahnverbreiterung und den Neubau von

Brückenbauwerken bis Isarquerung (Bau-km 1+630) bei Abwägung aller Belange als geboten erweist. Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich. Bei Abwägung aller Belange, insbesondere gerade im Hinblick auf das öffentliche Interesse am Neubau dieser wichtigen Straßenverbindung erweist sich die Planlösung als vernünftig.

4. Sofortige Vollziehbarkeit

Für den 8-streifigen Ausbau der BAB A 99 zwischen dem AK München-Nord und der AS Haar ist nach dem geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004 (BGBl I. 2004 S. 2574 - Beilage zum FStrAbG in der Fassung vom 4. Oktober als Faltblatt) vordringlicher Bedarf festgestellt. Eine Anfechtungsklage gegen diesen Planänderungsbeschluss hat deshalb gemäß § 17e Abs. 2 Satz 1 FStrG keine aufschiebende Wirkung.

5. 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 Planänderungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Zustellung schriftlich Klage beim Bundesverwaltungsgericht, Simsonplatz 1, 04107 Leipzig (Postanschrift: Bundesverwaltungsgericht, Postfach 10 08 54, 04008 Leipzig), 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 (§ 17e Abs. 5 FStrG, § 87b Abs. 3 VwGO).

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

Vor dem Bundesverwaltungsgericht muss sich jeder Beteiligte, außer im Prozesskostenhilfverfahren, 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. 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.

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss für diese Bundesfernstraße, für die nach dem Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt ist, hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Beschluss nach § 80 Abs. 5 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Bekanntgabe dieses Beschlusses bei dem oben genannten Gericht gestellt und begründet werden. Treten später Tatsachen auf, welche eine Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann ein hierauf gestützter Antrag innerhalb einer Frist von einem Monat gestellt werden. Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerter Kenntnis von den Tatsachen erlangt.

Hinweis:

Die Klage bzw. der Antrag kann auch durch Übermittlung elektronischer Dokumente erhoben werden. Sie soll mit einer qualifizierten elektrischen Signatur nach dem Signaturgesetz versehen werden. Die Zuleitung an das Gericht hat über das Elektronische Gerichts- und Verwaltungspostfach - EGVP - zu erfolgen. Bei der Übermittlung elektronischer Dokumente sind besondere technische Rahmenbedingungen zu beachten. Die besonderen technischen Voraussetzungen sind unter www.egvp.de aufgeführt.

Hinweis zur Auslegung des Plans

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

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

München, 16.11.2016

Regierung von Oberbayern



Deindl

Regierungsdirektor

