

Aktenzeichen: 32-4354.1-8-5

## **Regierung von Oberbayern**



## **Planfeststellungsbeschluss**

**Bundesautobahn A 99 Autobahnring München  
8-streifiger Ausbau AK München-Nord - AS Haar**

**Bauabschnitt II**

**AS Aschheim/Ismaning bis AS Kirchheim**

**A99\_450\_1,703 bis A 99\_460\_1,099**

**München, 08.03.2019**

## Inhaltsverzeichnis

<b>A Entscheidung</b>	<b>6</b>
1. Feststellung des Plans	6
2. Festgestellte Planunterlagen	6
3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen	9
3.1 Unterrichtungspflichten	9
3.2 Natur- und Landschaftsschutz	11
3.3 Bauausführung	12
3.4 Verkehrslärmschutz	13
3.5 Landwirtschaft	14
3.6 Denkmalpflege	15
3.7 Bodenschutz	17
3.8 Militärische Belange	18
3.9 Verkehrliche Belange	18
3.10 Belange der Deutschen Telekom Technik GmbH	18
3.11 Belange der Bayernwerk Netz GmbH	18
3.12 Belange der Telia Carrier Germany GmbH	20
3.13 Belange der COLT Technology Service GmbH	20
3.14 Belange der gKU Ver- und Entsorgung München Ost	21
3.15 Belange der GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation	21
4. Wasserrechtliche Erlaubnisse	21
4.1 Gegenstand/Zweck	21
4.2 Plan	22
4.3 Erlaubnisbedingungen und –auflagen	22
5. Straßenrechtliche Verfügungen	23
6. Zurückweisung der Einwendungen	24
7. Sofortige Vollziehbarkeit	24
8. Kostenentscheidung	24

<b>B Sachverhalt</b>	<b>25</b>
1. Beschreibung des Vorhabens	25
2. Planungsstufen	25
3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	25
<b>C Entscheidungsgründe</b>	<b>30</b>
1. Verfahrensrechtliche Bewertung	30
1.1 Allgemeines zur Planfeststellung	30
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen	31
1.3 FFH-Vorprüfung	31
2. Umweltverträglichkeitsprüfung	32
3. Materiell-rechtliche Würdigung	45
3.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)	45
3.2 Abschnittsbildung	45
3.3 Planrechtfertigung	47
3.4 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	53
3.4.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung	53
3.4.2 Planungsvarianten und wesentliche Auswahlgründe	55
3.4.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt, Anschlussstellen, Nachgeordnetes Wegenetz)	56
3.4.4 Immissionsschutz/Bodenschutz	60
3.4.5 Naturschutz und Landschaftspflege	70
3.4.6 Gewässerschutz	104
3.4.7 Landwirtschaft	106
3.4.8 Denkmalschutz	108
3.4.9 Militärische Belange	110
3.4.10 Kommunale Belange	110
3.4.11 Belange der Träger von öffentlichen Versorgungseinrichtungen	111
3.4.12 Belange des öffentlichen Personennahverkehrs	112
3.5 Private Einwendungen	112
3.5.1 Allgemeine Bemerkungen	112
3.5.2 Einzelne Einwander	118
3.6 Gesamtergebnis	120
3.7 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	120
4. Sofortige Vollziehbarkeit	121
5. Kostenentscheidung	121

<b>Rechtsbehelfsbelehrung</b>	<b>121</b>
<b>Hinweis zur Auslegung des Plans</b>	<b>123</b>

### 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
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
LRT	Lebensraumtyp
MABl	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
RLuS	Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an 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
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: 32-4354.1-8-5

**Vollzug des FStrG;  
Bundesautobahn A 99 Autobahnring München  
8-streifiger Ausbau AK München-Nord - AS Haar  
Bauabschnitt II  
AS Aschheim/Ismaning bis AS Kirchheim  
A99\_450\_1,703 bis A 99\_460\_1,099**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

## **Planfeststellungsbeschluss**

### **A Entscheidung**

#### **1. Feststellung des Plans**

Der Plan für den Bauabschnitt II des 8-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 99 Autobahnring München von der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning bis zur Anschlussstelle Kirchheim (Abschnitt A99\_450\_1,703 bis A 99\_460\_1,099) wird mit den sich aus A.3 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern und Roteintragungen in den Planunterlagen ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

#### **2. Festgestellte Planunterlagen**

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

<b>Unterlage Nr.</b>	<b>Bezeichnung (Inhalt)</b>	<b>Maßstab</b>
1 T	Erläuterungsbericht (Bl. 1 - 53 ) mit Anlage 1: Angaben über die Umweltauswirkungen des Vorhabens nach § 16 UVPG zur Umweltverträglichkeitsprüfung - UVP-Bericht (Bl. 1 - 20) und Anlage 2: Auszug Verkehrsgutachten	-

2	Übersichtskarte (Bl. 1)	1:100.000
3	Übersichtslageplan (Bl. 1)	1:25.000
4	Übersichtshöhenplan (Bl. 1)	1:25.000 / 2.5000
5	Lageplan von Bau-km 0+000 bis 2+200 (Bl. 1)	1:2.000
5	Lageplan von Bau-km 2+200 bis 3+800 (Bl. 2 T)	1:2.000
6	Höhenplan RFB Salzburg von Bau-km 0+000 bis 2+200 (Bl. 1)	1:2.000 / 200
6	Höhenplan RFB Salzburg von Bau-km 2+200 bis 3+800 (Bl. 2 T)	1:2.000 / 200
6	Höhenplan RFB Nürnberg von Bau-km 0+000 bis 2+200 (Bl. 3)	1:2.000 / 200
6	Höhenplan RFB Nürnberg von Bau-km 2+200 bis 3+800 (Bl. 4 T)	1:2.000 / 200
7	Lagepläne der Immissionsschutzmaßnahmen (Bl. 1 - 2 T)	1:2.000 / 200
8 T	Lageplan Entwässerungsbereich 1 von Bau-km 0-800 bis 0+760 (Bl. 1 T)	1:2.000
8 T	Lageplan Entwässerungsbereich 2 von Bau-km 0+760 bis 2+490 (Bl. 2 T)	1:2.000
8 T	Lageplan Entwässerungsbereich 3 von Bau-km 2+490 bis 3+580 (Bl. 3 T)	1:2.000
8 T	Lageplan Entwässerungsbereich 4 von Bau-km 3+580 bis 3+930 (Bl. 4 T)	1:2.000

9.1	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen (Bl. 1 - 2 T)	1:2.000
9.2 T	Maßnahmenkatalog	-
9.3	Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation	-
10.1	Grunderwerbsplan von Bau-km 0+000 bis 2+200 (Bl. 1)	1:2.000
10.1	Grunderwerbsplan von Bau-km 2+200 bis 3+800 (Bl. 2 T)	1:2.000
10.2 T	Grunderwerbsverzeichnis	-
11 T	Regelungsverzeichnis (Bl. 1 - 87)	-
14	Regelquerschnitte Strecke (Bl. 1)	1:100
14	Regelquerschnitte Lärmschutzwand (Bl. 2)	1:100
14	Regelquerschnitte Anschlussstellenrampen (Bl. 3)	1:100
17	Immissionstechnische Untersuchungen (Bl. 1 - 9) mit Anlage 1 und Anlage 2	-
18 T	Wassertechnische Untersuchungen (Bl. 1 - 25)	-
19.1 T	Landschaftspflegerischer Begleitplan (Bl. 1 - 43)	1:2.000
19.2	Landschaftspflegerischer Begleitplan Bestand und Konflikt (Bl. 1 - 2 T)	1:2.000
19.3 T	Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (Bl. 1 - 93)	-

Die Planunterlagen wurden von der Autobahndirektion Südbayern aufgestellt und tragen das Datum vom 24.01.2018.

Die Unterlagen der 1. Tektur vom 22.11.2018 sind mit Roteintrag gekennzeichnet, Streichungen finden sich in schwarz. Änderungen in den Plänen sind in roter Farbe mit durchgezogener Strichlierung dargestellt. Die geänderten Unterlagen sind mit einem roten T gekennzeichnet

### **3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen**

#### **3.1 Unterrichtungspflichten**

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

3.1.1 Der Deutschen Telekom Technik GmbH, TI PTI 25, Bauherrenberatungsbüro, Blütenburgstraße 1, 8636 München, mindestens sechs Monate vor Baubeginn unter Mitteilung der Ausschreibungs- und Ausführungstermine, damit die zeitliche Abwicklung von gegebenenfalls erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.

Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass die notwendigen Erkundungen über die exakte Lage der Telekommunikationseinrichtungen in der Örtlichkeit bei den zuständigen Stellen der Telekom einzuholen sind und deren Kabelschutzanweisung bei Durchführung der Bauarbeiten im Bereich der Telekommunikationseinrichtungen zu beachten ist, um Kabelschäden zu vermeiden.

3.1.2 Dem Landratsamt München, Frankenthalerstr. 5-9, 81539 München, und dem Wasserwirtschaftsamt München, Heßstraße 128, 80797 München. Diesen ist auch das Bauende anzuzeigen.

3.1.3 Dem Staatlichen Bauamt Freising, Servicestelle München, Winzererstraße 43, 80797 München, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an der betroffenen St 2082 mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

3.1.4 Dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, Hofgraben 4, 80539 München.

3.1.5 Der Gemeinde Aschheim, Ismaninger Straße 8, 85609 Aschheim, damit gegebenenfalls erforderliche Anpassungsarbeiten an den betroffenen gemeindlichen Straßen und Wegen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

- 3.1.6 Der Gemeinde Kirchheim b. München, Rathausstraße 2, 85551 Kirchheim b. München, damit gegebenenfalls erforderliche Anpassungsarbeiten an den betroffenen gemeindlichen Straßen und Wegen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.7 Der Bayernwerk Netz GmbH, Netzcenter Taufkirchen, Karwendelstr. 7, 82024 Taufkirchen, damit gegebenenfalls erforderliche Anpassungsarbeiten an den betroffenen Versorgungseinrichtungen (110-kV-Kabel, Fernmeldekabel EC002212-01, Mittel- und Niederspannungsanlagen) der Bayernwerk Netz GmbH mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.8 Der COLT Technology Services GmbH, Von-der-Tann-Straße 11, 80539 München, mindestens drei Monate vorher, damit gegebenenfalls erforderliche Anpassungsarbeiten an den betroffenen Leitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können
- 3.1.9 Der NGN Fibernetwork KG, Hauptstraße 15, 97633 Aubstadt, mindestens drei Monate vorher, damit gegebenenfalls erforderliche Anpassungsarbeiten an den betroffenen Versorgungsleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.10 Der gKu Ver- und Entsorgung München Ost, Blumenstr. 1, 85586 Poing, damit gegebenenfalls erforderliche Anpassungsarbeiten an den betroffenen Versorgungsleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.11 Der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV), Thierschstraße 2, 80538 München.
- 3.1.12 Der Telia Carrier Germany GmbH, Herriotstraße 1, 60528 Frankfurt am Main, damit gegebenenfalls erforderliche Anpassungsarbeiten an der betroffenen Leitung (Nr. MCN-WIEN\_S01\_RD025 bis MCN-WIEN\_S01\_RD028) mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.13 Der GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH, Betastraße 1, 85774 Unterföhring, mindestens zehn Wochen vorher, damit gegebenenfalls erforderliche Anpassungsarbeiten an der betroffenen LWL-Kabelanlage mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können
- 3.1.14 Alle in diesem Abschnitt geregelten Pflichten sind auch gegenüber Rechtsnachfolgern der genannten Unternehmen einzuhalten.

## **3.2 Natur- und Landschaftsschutz**

- 3.2.1 In Offenlandbereichen mit Vorkommen von Bodenbrütern, dürfen die zur Baufeldfreimachung und Errichtung von Erschließungswegen, Baustellenlager und Entwässerungseinrichtungen erforderlichen Oberbodenarbeiten in der Zeit vom 15. August bis zum 28./29. Februar durchgeführt werden. Abweichend davon dürfen solche Maßnahmen nur durchgeführt werden, wenn aufgrund einer vorhergehenden naturschutzfachlichen Überprüfung durch die Umweltbaubegleitung und nach Abstimmung mit dem Landratsamt München, Untere Naturschutzbehörde, gewährleistet ist, dass keine Brutreviere von Bodenbrütern beschädigt oder zerstört werden.
- 3.2.2 Der Vorhabensträger hat zur Minimierung baubedingter Konflikte für Fledermäuse (Verlust von Jagdachsen, Einschränkung von Querungsmöglichkeiten, etc.) eine durchgängige Durchflughöhe von 2,5 m am Brückenbauwerk am Abfanggraben (BW 32/1, Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.1.1) während der gesamten Sommerbauzeit (15. 03. - 15. 11.) zu gewährleisten.
- 3.2.3 Die in den Unterlagen 19.1 T, 9.1 und 9.2 T dargestellten landschaftspflegerischen Vermeidungsmaßnahmen sind so frühzeitig wie möglich umzusetzen.
- 3.2.4 Über den Beginn und die Durchführung der in den Unterlagen 19.1 T, 9.1 und 9.2 T dargestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen ist das Landratsamt München, Untere Naturschutzbehörde, zu unterrichten. Abweichende Vorgehensweisen können nur mit dessen Einvernehmen erfolgen.
- 3.2.5 Die in den Unterlagen 19.1 T, 9.1 und 9.2 T dargestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen sollen spätestens bis zur an die Beendigung der Straßenbaumaßnahme anschließenden Vegetationsperiode fertig gestellt sein. Die in Planunterlage 19.1 T enthaltenen Angaben zu Unterhaltungs- und Kompensationsmaßnahmen sind verbindlich. Wesentliche Abweichungen bzw. Änderungen sind nur in Abstimmung mit dem Landratsamt München, Untere Naturschutzbehörde, zulässig. Nach Abschluss der Bauarbeiten sind dem Bayerischen Landesamt für Umwelt gemäß § 17 Abs. 6 BNatSchG i. V. m. Art. 9 BayNatSchG die für die Erfassung und Kontrolle der Flächen erforderlichen Angaben in aufbereiteter Form für das Ökoflächenkataster zu übermitteln.

- 3.2.6 Die in den Unterlagen 19.1 T, 9.1 und 9.2 T zur Sicherung der ökologischen Funktion der betroffenen Lebensstätten dargestellten Maßnahmen 2 ACEF und 3 AFCS (Unterlage 11 T, Reg.-Verz. lfd. Nrn. 5.3.2 und 5.3.3) sind vor Beginn des baubedingten Eingriffs durchzuführen und fertig zu stellen.
- 3.2.7 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.
- 3.2.8 Außerhalb des Baufeldbereichs liegende wertvolle Landschaftsbestandteile (Feuchtflächen, Quellhorizonte, Magerstandorte ect.) sind mittels geeigneter Maßnahmen (z. B. Bauzäune, Hinweisschilder) vor Beeinträchtigungen zu sichern.
- 3.2.9 Der Vorhabensträger hat rechtzeitig vor Baubeginn zum bauzeitlichen Schutz hochwertiger Biotop, zur Sicherung der optimalen Umsetzung aller landschaftspflegerischen Maßnahmen unter Berücksichtigung festgesetzter zeitlicher Einschränkungen sowie insbesondere zur Erfolgskontrolle der Kompensations- und sonstigen Maßnahmen eine qualifizierte ökologische Umweltbaubegleitung zu bestellen und dem Landratsamt München, Untere Naturschutzbehörde, zu benennen.
- 3.2.10 Beginn und Ende der Bauarbeiten sind dem Landratsamt München, Untere Naturschutzbehörde, mitzuteilen. Nach Abschluss der Baumaßnahme hat der Vorhabensträger darüber hinaus gemeinsam mit dem Landratsamt München, Untere Naturschutzbehörde, zu prüfen, ob die im landschaftspflegerischen Begleitplan festgesetzten Kompensationsmaßnahmen ordnungsgemäß durchgeführt worden sind und ob der angestrebte Ausgleich erreicht werden wird. Der Kompensationserfolg ist durch eine ökologische Umsetzungs- und Erfolgskontrolle zu überprüfen und zu dokumentieren und nicht zuletzt zur Steuerung einer optimalen Pflege dem Landratsamt München, Untere Naturschutzbehörde, vorzulegen. Gegebenenfalls festgestellte Defizite sind unverzüglich zu beheben.

### **3.3 Bauausführung**

- 3.3.1 Der Vorhabensträger hat sicherzustellen, dass jede Baustelle so geplant, eingerichtet und betrieben wird, dass Geräusche verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Die Bauaktivitäten auf sämtlichen Bauflächen

sind so zu konzipieren, dass sie in größtmöglichem Abstand zu der umliegenden schutzwürdigen Wohnbebauung stattfinden.

3.3.2 In ihrem Anwendungsbereich sind die Regelungen der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung - 32. BImSchV, BGBl. S. 3478, sowie die "Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm" vom 19.08.1970, MABl 1/1970 S. 2 zu beachten. In den Ausschreibungsunterlagen ist auf die Beachtung dieser Regelungen hinzuweisen.

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

3.3.4 Die baubedingte Staubbelastung ist durch geeignete Minderungsmaßnahmen (z. B. ausreichende Befeuchtung bei staubenden Arbeiten, Befeuchtung/Abdeckung von Kies- und Sandlagerungen, etc.) soweit möglich zu reduzieren. Hierbei ist das Merkblatt zur Staubminderung bei Baustellen zu beachten.

#### **3.4 Verkehrslärmschutz**

3.4.1 Der Vorhabensträger hat für die Straßenoberfläche im gesamten Ausbauabschnitt im Bereich der Hauptfahrbahnen einen lärmindernden Belag zu verwenden, der den Anforderungen eines Korrekturwertes  $D_{\text{StrO}}$  von - 5 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 entspricht.

3.4.2 Der Vorhabensträger hat bei der Ausschreibung des lärmindernden Belages auf eine hohe Qualität und Dauerhaftigkeit der akustischen Eigenschaften zu achten.

3.4.3 Der Vorhabensträger hat das „Merkblatt für Asphaltdeckschichten aus Offenporigem Asphalt (M OPA)“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Ausgabe 2013, zu beachten.

3.4.4 Der Vorhabensträger hat zu gewährleisten und zu dokumentieren, dass der Einbau des unter A.5.2 dieses Beschlusses aufgeführten lärmindernden Fahrbahnbelages besonders sorgfältig erfolgt und überwacht wird, um die lärmreduzierenden Eigenschaften von - 5 dB(A) dauerhaft sicherzustellen. Die Regierung von Oberbayern ist unverzüglich zu informieren, wenn festgestellt wird, dass der aktive Lärmschutz nach den genannten Kriterien nicht mehr ausreicht.

3.4.5 Sollte die vorgenannte pegelmindernde Wirkung des eingebauten lärmindernden Fahrbahnbelages nicht mehr gewährleistet sein und sollten dadurch die Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV bei den in der

Unterlage 1 T, Ziff. 6.1.3, Unterlage 17, Ziff 1.5, Anlage 1, genannten Immissionsorten überschritten werden, ist grundsätzlich ein neuer Fahrbahnbelag einzubauen. Er muss dieselben Eigenschaften wie in der Nebenbestimmung unter A.3.4.1 dieses Beschlusses aufweisen.

- 3.4.6 Für den Fall, dass der Neueinbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages mit einer Minderungswirkung  $D_{\text{stro}} = -5 \text{ dB(A)}$  nicht in Frage kommen sollte, behalten wir uns die Entscheidung über ein alternatives Lärmschutzkonzept vor. Damit soll der Gesamtumfang des aktiven Lärmschutzes (Fahrbahnbelag und Lärmschutzanlagen) sichergestellt werden. In diesem Fall hat der Vorhabensträger unverzüglich nach Feststellung der in der Nebenbestimmung unter A.3.4.5 dieses Beschlusses genannten Voraussetzungen entsprechende Planunterlagen vorzulegen.

### **3.5 Landwirtschaft**

- 3.5.1 Der Vorhabensträger hat jeden vom Bauvorhaben betroffenen landwirtschaftlichen Betrieb vor Baubeginn auf Anfrage über alle den Bau betreffenden Themen (z. B. Bauablauf, Zeitraum der Baumaßnahme, Feldwege, Entschädigungen) zu informieren. Den betroffenen Landwirten ist ein verantwortlicher Ansprechpartner zu nennen, mit dem sie kurzfristig im Zusammenhang mit der Baumaßnahme auftretende Probleme und Fragen klären können.
- 3.5.2 Bei den Bepflanzungen der Straßenebenenflächen sind standortgerechte heimische Baum- und Straucharten aus autochthonem Pflanzmaterial zu verwenden. Auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist Rücksicht zu nehmen, insbesondere sollen bei Bepflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.
- 3.5.3 Es ist ein bodenschonender Auftrag von Oberboden und Humus bei geeigneten Witterungs- und Bodenverhältnissen und in möglichst wenigen Arbeitsgängen zur Vermeidung von Sperrschichten zu gewährleisten. Landwirtschaftliche Rekultivierungsmaßnahmen müssen unmittelbar nach dem Auftrag des humosen Oberbodens beginnen. Der Auftrag des humosen Oberbodens hat mittels Hydraulikbagger zu erfolgen.
- 3.5.4 Bei den Erdbau- und Transportmaßnahmen sind Maschinen bzw. Geräte mit möglichst niedriger Gesamtmasse und niedrigem spezifischem Bodendruck einzusetzen.

- 3.5.5 Die Anlage der erforderlichen Baustraßen hat vor der Aufnahme von jeglichem Fahrverkehr zu erfolgen. Sie sind in einer ausreichend dimensionierten Stärke, mindestens jedoch von 0,50 m auf einer Geotextilunterlage mit einer der Belastung entsprechender Reißfestigkeit, welche die Auflage nach beiden Seiten mindestens 1,0 m überragen muss, anzulegen
- 3.5.6 Vorübergehend beanspruchte Wege und landwirtschaftliche Nutzflächen sind nach Baubeendigung wieder in einen vor der Baumaßnahme vergleichbaren Zustand zu bringen. Erforderlichenfalls sind Fahrspuren und Bodenverdichtungen wieder zu beseitigen und der Boden aufzulockern.
- 3.5.7 Beeinträchtigungen von landwirtschaftlichen Feldarbeiten durch den Baustellenverkehr sind soweit wie möglich zu vermeiden. Es ist sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittene Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Während der Bauzeit sind notfalls vorübergehend provisorische Zufahrten in Abstimmung mit den Betroffenen einzurichten.
- 3.5.8 Die Oberflächenentwässerung hat so zu erfolgen, dass die anliegenden Grundstücke nicht erheblich beeinträchtigt werden. Schäden, die durch unregelmäßigen Wasserabfluss, der nicht dem derzeitigen Stand der Technik entspricht, von der planfestgestellten Anlage verursacht werden, sind vom Straßenbaulastträger zu beseitigen.
- 3.5.9 Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. fachgerecht wiederherzustellen. Eine Überprüfung der Funktion ist bei der Bauabnahme zu gewährleisten.

### **3.6 Denkmalpflege**

- 3.6.1 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.
- 3.6.2 Der Beginn von Erdbauarbeiten ist vom Vorhabensträger unverzüglich, spätestens vier Monate vor Baubeginn, dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, Hofgraben 4, 80539 München, anzuzeigen, um mit dem Landesamt einvernehmlich die erforderlichen Schritte zur Vermeidung einer Beeinträchtigung von Bodendenk-

mälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen festzulegen.

- 3.6.3 Der Vorhabensträger bezieht gegebenenfalls 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 in rechtzeitiger gegenseitiger Abstimmung erforderlichen Zeitbedarf in seinen Bauablauf ein.
- 3.6.4 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.
- 3.6.5 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. Für den Fall, dass eine solche Vereinbarung nicht zu Stande kommt, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine ergänzende Entscheidung vor. Der Vorhabensträger hat die dafür erforderlichen Unterlagen unverzüglich nach dem Scheitern der Verhandlungen mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege bei der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.
- 3.6.6 Den bauausführenden Firmen ist aufzugeben, etwaige Bodendenkmäler oder archäologische Funde, die bei der Verwirklichung des Vorhabens zutage kommen, unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege entsprechend Art. 8 Abs. 1 Denkmalschutzgesetz (DSchG) zu melden. 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).

### **3.7 Bodenschutz**

- 3.7.1 Die Baustellen und Baustelleneinrichtungsflächen sind so einzurichten, dass ein Befahren von Böden außerhalb der festgesetzten Bereiche unterbunden wird. Innerhalb der festgesetzten Bereiche ist durch eine entsprechende Planung und Organisation des Bauablaufs ein Befahren von Oberböden auf das unumgängliche Maß zu beschränken, um Verdichtungen zu vermeiden. Im Idealfall sind bereits befestigte bzw. vorbelastete Flächen sowie Flächen, die nach dem Bauabschluss als Weg oder sonstige bauliche Anlage vorgesehen sind, einzuplanen.
- 3.7.2 Je nach Bodenform ist zu prüfen, ob die Baustraßen sowie Montage- und Lagerflächen auf dem gewachsenen Oberboden eingerichtet werden können. Um zusätzlich möglichen Verdichtungen vorzubeugen, sollte das Gelände nur bei trockenen Boden- und Witterungsverhältnissen befahren werden. Es wird auf den Leitfaden zur Bodenkundlichen Baubegleitung des Bundesverbandes Boden verwiesen.
- 3.7.3 Die Bauleitung muss auf die Einhaltung der Belange des vorsorgenden Bodenschutzes während des Baubetriebes achten.
- 3.7.4 Auf der geplanten Kompensationsfläche 2 A<sub>CEF</sub> (Fl. Nr. 1481/1 Gemarkung Aschheim, Bau-km 0+090 bis Bau-km 0+260, nördlich der A 99) ist bei der Ausführung darauf zu achten, dass der dort befindliche Oberboden nicht vollständig abgetragen wird.
- 3.7.5 Die Vorgaben des Bundesbodenschutzgesetzes sowie des Kreislaufwirtschaftsgesetzes einschließlich der begleitenden Regelwerke sind zu beachten.
- 3.7.6 Der Vorhabensträger hat in Abstimmung mit dem Landratsamt München zu klären, ob sich weitere Altlasten, schädliche Bodenveränderungen oder Verdachtsflächen im Planungsgebiet befinden.
- 3.7.7 Der Umgang mit belastetem Material aus Rückbau und Aushub ist vorab mit dem Landratsamt München abzustimmen. Die ordnungsgemäße Entsorgung ist sicherzustellen.

### **3.8 Militärische Belange**

Die Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge RABS (Allgemeines Rundschreiben Straßenbau 22/1996) sind einzuhalten.

### **3.9 Verkehrliche Belange**

3.9.1 Die Bauarbeiten zum Ersatzneubau des Kreuzungsbauwerks BW 34/1 (Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.1.3) müssen so durchgeführt werden, dass der Verkehr auf der St 2082 während der Bauzeit so weit wie möglich aufrechterhalten bleiben kann. Dazu ist die bauzeitliche Verkehrsführung rechtzeitig mit dem Staatlichen Bauamt Freising, Servicestelle München, abzustimmen.

3.9.2 Der Vorhabensträger hat wesentliche Änderungen während der Bauausführung bei landschaftspflegerischen Maßnahmen (Unterlage 9.1, Bl. 2 T) auf in der Verwaltung des Staatlichen Bauamts Freising, Servicestelle München, stehenden Grundstücken rechtzeitig vorher mit dem Staatlichen Bauamt Freising (Sachgebiet S15) abzustimmen.

### **3.10 Belange der Deutschen Telekom Technik GmbH**

Der Vorhabensträger hat grundsätzlich dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der betroffenen Anlagen der Deutschen Telekom Technik GmbH nicht beeinträchtigt werden. Der Vorhabensträger hat bei allen Grabungen am oder im Erdreich die Kabelschutzanweisung (Stand: 28.06.2017) der Deutschen Telekom Technik GmbH unbedingt zu beachten.

### **3.11 Belange der Bayernwerk Netz GmbH**

3.11.1 Der Vorhabensträger hat grundsätzlich dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der Versorgungsanlagen der Bayernwerk Netz GmbH während der Baumaßnahme nicht beeinträchtigt werden.

3.11.2 110-kV-Kabel

3.11.2.1 Die Schutzzone der Kabel (3,00 m beiderseits der Trasse) ist bei Aufgrabungen zu beachten. Über der Kabeltrasse dürfen keine Bäume und tiefwurzelnde Sträucher angepflanzt werden. Bezüglich einer derartigen Bepflanzung beträgt die Schutzzone je 2,50 m („Merkmale Bäume, unterirdische Leitungen und Kanäle, Ausgabe 2013“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen in Köln). Dies ist

insbesondere bei den landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen zu berücksichtigen.

- 3.11.2.2 Vor der Befestigung des Mittelstreifens ist als Sicherungsmaßnahme im Straßenbereich das 110-kV-Kabel durch die Bayernwerk Netz GmbH mit Stahlhalbschalen zu sichern, sofern noch keine entsprechende Sicherung vorhanden ist.
- 3.11.2.3 Vor Ausführung von Tiefbauarbeiten im Bereich der Kabeltrasse ist es bei einer Aushubtiefe von mehr als 0,40 m unerlässlich, dass die genaue Lage und Überdeckung der Kabel vorher, mittels Suchschlitze, festgestellt werden. Diese Arbeiten dürfen jedoch nur unter Anwesenheit eines Beauftragten der Bayernwerk Netz GmbH und nur in Handschachtung vorgenommen werden.
- 3.11.2.4 Um einen reibungslosen Ablauf der Baumaßnahme garantieren zu können oder falls eine Ortung des Hochspannungskabels erforderlich sein sollte, bitten wir Sie, sich rechtzeitig mit einem Kabelspezialisten der Bayernwerk Netz GmbH abzustimmen und ggf. nähere Details abzusprechen.
- 3.11.2.5 Das Einschlagen von Pfählen, Bohrern und anderen Gegenständen, innerhalb der Kabelschutzzone ist nicht zulässig.
- 3.11.2.6 Bei der Auskoffierung darf das 110-kV-Kabel, bei einer Überdeckung von weniger als ca. 0,80 m, nicht mit schweren Baumaschinen befahren werden.
- 3.11.2.7 Durch den Vorhabensträger sind nach Fertigstellung der Maßnahme die eingemessenen Lagepläne der Straßenkreuzung vorzulegen.
- 3.11.2.8 Auf die erhöhten Gefahren bei Arbeiten in der Nähe von Hochspannungsanlagen wird gem. den beigefügten Sicherheitshinweisen der Bayernwerk Netz GmbH hingewiesen.
- 3.11.3 Fernmeldekabel EC002212-01
- 3.11.3.1 Der Schutzzonenbereich für Fernmeldekabel (je 1,00 m rechts und links zur Trassenachse) ist bei Aufgrabungen zu beachten. Über der Kabeltrasse dürfen keine Bäume und tiefwurzelnde Sträucher angepflanzt werden. Bezüglich einer Bepflanzung mit Bäumen beträgt die Schutzzone nach DIN 18 920 (Baumschutz) je 2,50 m.

3.11.3.2 Das Fernmeldekabel ist rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten zu sichern. Eine frühzeitige Abstimmung (möglichst acht Wochen vor Baubeginn) ist notwendig. Sollte eine Ortung der Kabel erforderlich sein, ist diese rechtzeitig mit unserem Service Kommunikationstechnik Oberbayern Nord, Draht 7, 85276 Pfaffenhofen an der Ilm, abzustimmen.

3.11.4 Mittel- und Niederspannungskabel

3.11.4.1 Der Schutzzonenbereich für Mittel- und Niederspannungskabel (je 0,5 m rechts und links zur Trassenachse) ist bei Aufgrabungen zu beachten. Über der Kabeltrasse dürfen keine Bäume und tiefwurzelnde Sträucher angepflanzt werden. Bezüglich einer Bepflanzung mit Bäumen beträgt die Schutzzone nach DFN 18 920 (Baumschutz) je 2,5 m.

3.11.4.2 Um eine vollständige Verrohrung im Fahrbahnbereich bei den Bau-km 3+272 zu erhalten, ist vor der Befestigung des Mittelstreifens als Sicherungsmaßnahme im Straßenbereich das 20-kV Kabel der Bayernwerk Netz GmbH mit teilbaren Rohren zu sichern.

### **3.12 Belange der Telia Carrier Germany GmbH**

3.12.1 Der Vorhabensträger hat grundsätzlich dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der Anlagen der Telia Carrier Germany GmbH während der Baumaßnahme nicht beeinträchtigt und rechtzeitig Leitungseinweisungen vor Ort abgestimmt werden.

3.12.2 Die Anweisung zum Schutze unterirdischer Glasfaser-Versorgungsleitungen der Telia Carrier Germany GmbH vom 28.02.2018 ist zu beachten.

### **3.13 Belange der COLT Technology Services GmbH**

3.13.1 Der Vorhabensträger hat grundsätzlich dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der Anlagen der COLT Technology Services GmbH während der Baumaßnahme nicht beeinträchtigt werden.

3.13.2 Die Überbauung oder eigenmächtige Umverlegung der Kabelanlagen ist nur nach vorheriger Einweisung durch einen Bauleiter der COLT Technology Services GmbH zulässig. Es wird darauf hingewiesen, dass durch unterschiedliche Verlegungstiefen oder Änderungen im Verlauf der Leitungen kein Mitverschulden der COLT Technology Services GmbH begründen und Muffen- und Abzweigschächte mit Colt-Messingschilder gekennzeichnet sind.

3.13.3 Es ist sicherzustellen, dass der Inhalt des aktuellen Merkblattes „Hinweise zum Schutze unterirdischer Glasfaser-Versorgungsanlagen“ der COLT Technology Services GmbH allen am Bau Beteiligten bekannt gemacht und die Einhaltung der genannten Bedingungen überwacht wird.

3.13.4 Die Schächte der COLT Technology Services GmbH müssen jederzeit freizugänglich sein.

### **3.14 Belange der gKu Ver- und Entsorgung München Ost**

3.14.1 Der bestehende Hauptkanal und die Wasserversorgungsleitungen der gKu Ver- und Entsorgung München Ost und die Hausanschlüsse im Baufeld müssen bauzeitlich gesichert und dürfen nicht überbaut werden.

3.14.2 Es ist ein Trassenabstand von 50 cm zu den Schmutzwasser- sowie Wasserleitungen der gKu Ver- und Entsorgung München Ost einzuhalten.

### **3.15 Belange der GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH**

3.15.1 Der Vorhabensträger hat die GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH frühzeitig über die Bauarbeiten zu informieren und in den weiteren Bauablauf einzubinden, um weitere Maßnahmen wie eventuelle Umlegungen planen und koordinieren zu können.

3.15.2 Sollten andere Telekommunikations- oder LWL-Betreiber neben der GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH von Umlegungsarbeiten betroffen sein, hat der Vorhabensträger die entsprechenden Ansprechpartner zu nennen, um diese Arbeiten zur Beschleunigung des Bauablaufs und der Kostenreduzierung möglichst gemeinsam in einer Trasse durchzuführen.

3.15.3 Die neue Trasse der GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH muss frei zugänglich sein und ist von Bäumen und Sträuchern frei zu halten, um Beschädigungen durch Wurzelwerk zu vermeiden. Die zur Trasse gehörenden Schächte dürfen nicht mit Baumaterial etc. überdeckt werden und der Zugang muss jederzeit möglich sein.

## **4. Wasserrechtliche Erlaubnisse**

### **4.1 Gegenstand/Zweck**

Dem Freistaat Bayern, Bundesstraßenverwaltung, wird die gehobene Erlaubnis zum Einleiten des zum Mittelstreifen hin abfließenden sowie des in Einschnittsbereichen,

vor Lärmschutzeinrichtungen, in Trennstreifen zu anderen Fahrbahnen und an Bauwerken gesammelten Niederschlagswasser der A 99 Ost zwischen der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning und Anschlussstelle Kirchheim über eine Mulde oder über Rohrleitungen zu Versickerungsanlagen in den Untergrund erteilt.

## **4.2 Plan**

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen zugrunde.

## **4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen**

4.3.1 Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des WHG und BayWG mit den dazu ergangenen Verordnungen sowie einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Regelwerke maßgebend. Die hiernach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den folgenden Erlaubnisbedingungen und -auflagen grundsätzlich nicht enthalten.

4.3.2 Die Versickerungsanlagen sind entsprechend den vorgelegten Antragsunterlagen sowie nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik herzustellen.

4.3.3 Die Versickerungsanlagen dürfen nur auf verunreinigungsfreiem Boden errichtet werden. Sollte verunreinigter Boden angetroffen werden, dann ist umgehend das Wasserwirtschaftsamt München und das Landratsamt München, Untere Wasserrechtsbehörde, zu verständigen und die weitere Vorgehensweise abzustimmen.

4.3.4 Das auf der östlichen Seite des Bauwerks BW 34/1 anfallende Niederschlagswasser darf nicht im südöstlichen Kleeblatt der AS Kirchheim versickert werden, sondern ist mit einer Transportleitung an die Versickerungsanlage 3 anzuschließen.

4.3.5 Wenn der Vorhabensträger die Bauabnahme nicht einem Beamten des höheren bautechnischen Verwaltungsdienstes übertragen hat, sind die Versickerungsanlagen gemäß Art. 61 Abs. 1 BayWG von einem nach Art. 65 BayWG zugelassenen privaten Sachverständigen in der Wasserwirtschaft wie folgt abzunehmen:

Auf Grundlage der Antragsunterlagen muss bestätigt werden, dass die Baumaßnahme entsprechend dem Bescheid ausgeführt wurde oder welche Abweichungen von der zugelassenen Bauausführung vorgenommen wurden. Zur ordnungsgemäßen Abnahme ist der private Sachverständige in der Wasserwirtschaft so rechtzeitig zu beteiligen, dass eine Durchführung von Teilabnahmen von Anlagenteilen, die nach der Fertigstellung nicht mehr einsehbar und von

wesentlicher Bedeutung sind, erfolgen kann. Eine Liste der privaten Sachverständigen in der Wasserwirtschaft ist im Internet unter [www.lfu.bayern.de](http://www.lfu.bayern.de) erhältlich.

4.3.6 Im Falle der Abnahme durch einen privaten Sachverständigen ist die Abnahmebestätigung dem Landratsamt München, Untere Wasserrechtsbehörde, spätestens vier Wochen nach Baufertigstellung vorzulegen.

Hinweis: Wenn der Vorhabensträger die Bauabnahme einem Beamten des höheren bau-technischen Verwaltungsdienstes übertragen hat, dann ist keine Abnahmebestätigung erforderlich (Art. 61 Abs. 2 BayWG).

4.3.7 Werden die Versickerungsanlagen durch Öle, Treibstoffe oder sonstige wassergefährdende Stoffe verunreinigt, so ist unverzüglich das Landratsamt München, Untere Wasserrechtsbehörde, und das Wasserwirtschaftsamt München zu verständigen. Eventuelle Sanierungsmaßnahmen dürfen nur in Abstimmung mit den o. g. Behörden durchgeführt werden.

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

## 5. **Straßenrechtliche Verfügungen**

Soweit nicht § 2 Abs. 6a FStrG bzw. Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG gelten, werden von öffentlichen Straßen

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

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Regelungsverzeichnis (Unterlage 11 T). Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

**6. Zurückweisung der Einwendungen**

Die übrigen im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Auflagen in diesem Beschluss oder durch Zusagen des Vorhabensträgers berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Anhörungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben.

**7. Sofortige Vollziehbarkeit**

Dieser Beschluss ist gemäß § 17e Abs. 2 FStrG sofort vollziehbar.

**8. Kostenentscheidung**

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

## **B Sachverhalt**

### **1. Beschreibung des Vorhabens**

Die vorliegende Planung umfasst den 8-streifigen Ausbau der Bundesautobahn (BAB) A 99 Autobahnring München zwischen der Anschlussstelle (AS) Aschheim/Ismaning (Bau-km 31+800) und der Anschlussstelle Kirchheim (Bau-km 35+600) auf einer Länge von 3,8 km. Die Planung stellt den zweiten Bauabschnitt (BA II) des achtstreifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 99 Autobahnring München zwischen dem AK München-Nord und der AS Haar dar.

Die Ausbaumaßnahme berührt die Gebiete der Gemeinden Aschheim und Kirchheim.

Die Planung umfasst dabei im Wesentlichen den Anbau eines weiteren Fahrstreifens je Fahrtrichtung und den richtlinienkonformen Ausbau der Ein- und Ausfahrten, welcher auch den Umbau der südwestlichen Tangential- bzw. Parallelrampe der Anschlussstelle Kirchheim beinhaltet. Zudem erfolgen im Zuge des Ausbaus die Sanierung der Entwässerung sowie der Neubau bzw. die Instandsetzung von vier Brückenbauwerken. Die bestehende temporäre Seitenstreifenfreigabe (TSF) soll weiterhin das Befahren des Seitenstreifens zu Stoßzeiten ermöglichen.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen zur technischen Gestaltung des Bauvorhabens im Erläuterungsbericht und das Regelungsverzeichnis verwiesen (Unterlagen 1 T und 11 T).

### **2. Planungsstufen**

Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist der achtstreifige Ausbau der Bundesautobahn A 99 Autobahnring München zwischen dem AK München-Nord und der AS Haar im „Vordringlichen Bedarf“ (Engpassbeseitigung) enthalten (Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG i. d. F. vom 23.12.2016, BGBl. I 2016, S. 3354).

### **3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens**

Mit Schreiben vom 24.01.2018 beantragte die Autobahndirektion Südbayern für den achtstreifigen Ausbau der A 99 Autobahnring München zwischen der Anschlussstelle

Aschheim/Ismaning und der Anschlussstelle Kirchheim das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen jeweils nach ortsüblicher Bekanntmachung bei der Gemeinde Aschheim in der Zeit vom 05.03.2018 bis 06.04.2018 und bei der Gemeinde Kirchheim b. München in der Zeit vom 05.03.2018 bis 04.04.2018 zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus.

Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Gemeinde Aschheim bis spätestens zum 07.05.2018 und bei der Gemeinde Kirchheim b. München bis spätestens zum 03.05.2018 oder jeweils bei der Regierung von Oberbayern 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 Vorhaben:

- Gemeinde Aschheim
- Gemeinde Kirchheim b. München
- Landratsamt München
- Wasserwirtschaftsamt München
- Staatliches Bauamt Freising, Servicestelle München
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Amt für ländliche Entwicklung Oberbayern
- Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung München
- Polizeipräsidium München
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- Bayerischer Bauernverband
- Bayernwerk Netz GmbH
- Deutsche Telekom Technik GmbH

- COLT Technology Services GmbH
- Gemeinsames Kommunalunternehmen VE München-Ost
- Level 3 Communications GmbH, Niederlassung München
- MTI Teleport München GmbH
- NGN Fiber Network KG
- Nokia Siemens Networks Österreich GmbH
- OMV Deutschland GmbH
- Stadtwerke München Infrastruktur Region GmbH & Co. KG
- Telia Company AB SAG GmbH CeGit
- Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH

sowie den Sachgebieten 24.2 (Raumordnung, Landes- und Regionalplanung 10, 14), 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 in den betroffenen Gemeinden ebenfalls Gelegenheit gegeben, zu dem Bauvorhaben Stellung zu nehmen.

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich der Vorhabensträger mit Schreiben vom 01.08.2018.

Aufgrund vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen hat der Vorhabensträger den Plan teilweise geändert und die Planänderungen in die Planunterlagen als 1. Tektur vom 22.11.2018 eingearbeitet. Die 1. Tektur vom 22.11.2018 besteht im Wesentlichen aus folgenden Maßnahmen:

- Entfall der Versickerungsanlage VA 4 und des Absetzbeckens ASB 4

Um den durch die Maßnahme bedingten Eingriff auf privaten Grund zu verringern, wird auf die Errichtung der Entwässerungseinrichtungen VA 4 und ASB 4 (Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd. Nr. 3.3.3) verzichtet. Das Niederschlagswasser des angeschlossenen Einzugsgebiets wird mittels der Streckenentwässerung in die Versickerungsanlage 3 mit dazugehörigem Absetzbecken 3 (Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd. Nr. 3.3.2) geleitet. Auch das auf dem Bauwerk 35/1 (Unterlage 11, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.1.4) anfallende Regenwasser wird der Versickerungsanlage 3

zugeführt. An der fahrbahnabgewandten Seite der bestehenden Wall-Wandkombination wird weiterhin ein Betriebsweg (Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.2.4) errichtet. Der Grunderwerb und die Baufeldgrenze werden entsprechend angepasst.

- Entfall der Versickerungsanlage VA 3a

Gemäß des Einwands des Wasserwirtschaftsamts München werden auf der Südostseite des Bauwerks 34/1 keine Versickerungsanlagen zu liegen kommen, da ein in diesem Bereich erfolgter Kerosinschaden zwar behoben ist, allerdings nachteilige Auswirkungen auf das Grundwasser durch gezielte Versickerung von Niederschlagswasser weiterhin nicht ausgeschlossen werden können. Die Versickerungsmulde wird zusammen mit der Raubettmulde entfernt. Das auf dem Bauwerk 34/1 nach Osten abfließende Niederschlagswasser wird an die Streckenentwässerung angeschlossen und der Versickerungsanlage 3 mit dazugehörigem Absetzbecken 3 zugeführt. Es ergeben sich keine Änderungen bezüglich des Grunderwerbs.

- Ergänzung/Änderungen Sparten

Eine Telekommunikationsleitung (Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd. Nr. 4.1.13) am Ende des Planungsgebiets wurde fälschlicherweise in den Unterlagen berücksichtigt. Sie ist nicht existent und wurde in den Unterlagen entfernt.

- Durchführung der Baumaßnahme

Es wurde zudem seitens des Vorhabensträgers zugesichert, während der Instandsetzung des Bauwerks 35/1 mindestens einen Fahrstreifen auf dem Bauwerk für den Verkehr aufrecht zu erhalten (Unterlage 1 T, Ziff. 9).

Die 1. Tektur vom 22.11.2018 hat keine immissionstechnischen Auswirkungen. Hier wurden lediglich die technischen Änderungen in den Lageplan mit aufgenommen (Unterlage 7, Blatt 2 T).

Durch den Entfall der Versickerungsanlage 4 und des Absetzbeckens 4 reduziert sich zudem der naturschutzfachliche Eingriff geringfügig (Versiegelung von Ackerfläche) und es entfallen die dort geplanten Gestaltungsmaßnahmen. Auf eine Reduzierung des Umfangs der Kompensationsverpflichtung wird trotzdem verzichtet. Die entfallende Versickerungsanlage 3a wirkt sich nicht auf die naturschutzfachliche Umweltplanung aus. Am Brückenbauwerk BW 32/1 (Bau-km 0+760 Abfanggraben) ist die sichere Querungsmöglichkeit für Fledermäuse auch während der Baumaßnahme dauerhaft zu sichern. Die Durchflughöhe von mindestens 2,5 m

unter dem Bauwerk wird deshalb in der gesamten Zeit von 15.03. bis 15.11. offen gehalten. Die restlichen Schutzmaßnahmen für Fledermäuse bleiben unverändert bestehen.

Der Vorhabensträger legte die geänderten Planunterlagen mit Schreiben vom 22.11.2018 bei der Regierung von Oberbayern vor und beantragte, das Planfeststellungsverfahren mit den geänderten Unterlagen in der Fassung der 1. Tektur vom 22.11.2018 fortzusetzen.

Wir haben mit Schreiben vom 27.11.2018 folgenden von den Planänderungen betroffenen Trägern öffentlicher Belange unter Zusendung der Planunterlagen noch einmal Gelegenheit gegeben, zu den Planänderungen bis zum 10.01.2019 Stellung zu nehmen (Art. 73 Abs. 8 BayVwVfG):

- Gemeinde Kirchheim b. München
- Landratsamt München
- Wasserwirtschaftsamt München
- Bayernwerk Netz GmbH
- gKu Ver- und Entsorgung München Ost
- NGN Fiber Network KG

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

Zudem wurde einem von den Planänderungen betroffenen Privaten unter Zusendung der Planunterlagen Gelegenheit gegeben, zu den Planänderungen bis zum 10.01.2019 Stellung zu nehmen (Art. 73 Abs. 8 BayVwVfG).

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich der Vorhabensträger anschließend mit Schreiben vom 24.01.2019.

Nach Auswertung der Rückäußerungen des Vorhabensträgers zu den eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen haben wir uns entschieden, auf die Durchführung eines Erörterungstermins zu verzichten. Diese Entscheidung haben wir den Trägern öffentlicher Belange und den privaten Einwendern mit Schreiben vom 28.01.2019 bekannt gegeben. Diesem Schreiben haben wir die jeweiligen Rückäußerung des Vorhabensträgers beigelegt und Gelegenheit gegeben, hierzu bis zum 11.02.2019 ergänzend Stellung zu nehmen.

## **C Entscheidungsgründe**

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

### **1. Verfahrensrechtliche Bewertung**

#### **1.1 Allgemeines zur Planfeststellung**

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

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 (§ 17 Satz 3 und 4 FStrG i. V. m. Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG).

Die straßenrechtliche Planfeststellung macht also nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen sind gemäß § 8 Abs. 1 WHG die wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen. Gemäß § 19 Abs. 1 WHG kann die Regierung jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden. Gleiches gilt für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Fernstraßengesetz und dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz.

Wir haben in diesem Verfahren gemäß § 17a Nr. 1 Satz 1 FStrG auf die Durchführung eines Erörterungstermins in Ausübung pflichtgemäßen Ermessens verzichtet, da weder in rechtlicher noch in tatsächlicher Hinsicht Unklarheiten über den Inhalt der Einwendung bestanden, die in einem Erörterungstermin aufgeklärt hätten werden können (vgl. BVerwG NVwZ 2011, 177 Rdnr. 35). Der Vorhabensträger hat sich zu den Einwendungen der privaten Betroffenen und zu den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, der Leitungsträger und anerkannten Umweltvereinigungen detailliert geäußert. Aus den vorliegenden Unterlagen und eingegangenen Stellungnahmen lassen sich alle Bedenken und Vorschläge abschließend beurteilen, so dass ein Erörterungstermin weder zur Vertiefung der abgegebenen Stellungnahmen und Einwendungen noch zur

Vervollständigung des Abwägungsmaterials für die Planfeststellungsbehörde erforderlich war. Einwände gegen diese Vorgehensweise wurden nicht erhoben.

## **1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen**

Bei der Planfeststellung sind die vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltauswirkungen zu berücksichtigen. Beim achtstreifigen Ausbau der A 99 Ost Autobahnring München zwischen der AS Aschheim/Ismaning und der AS Kirchheim handelt es sich um die Änderung und Erweiterung einer bestehenden Bundesautobahn, für die als solche eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nach § 17 Satz 1 FStrG i. V. m. § 9 Abs. 3 Nr. 1 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes - UVPG - i. V. m. Nr. 14.3 der Anlage 1 zum UVPG obligatorisch ist. Da erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen nicht ausgeschlossen werden können, wurde eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt.

Die UVP ist nach § 2 Abs. 1 UVPG unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 18 Abs. 1 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 17 Abs. 3b FStrG, Art. 73 Abs. 3 bis 7 BayVwVfG.

Die Bekanntgabe der Entscheidung nach § 27 UVPG erfolgte hier im Rahmen der Auslegung der Planunterlagen nach §§ 17 ff. FStrG i. v. m. Art. 72 ff. BayVwVfG durch ortsübliche Bekanntmachung der beteiligten Gemeinden.

## **1.3 FFH-Vorprüfung**

Gemäß § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG ist das Vorhaben vor seiner Zulassung auf seine Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura-2000 Gebietes zu überprüfen (FFH-Verträglichkeitsprüfung), wenn es geeignet ist, ein Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung im Sinne von § 7 Abs. 1 Nr. 8 BNatSchG (FFH-Gebiete und Europäische Vogelschutzgebiete) erheblich zu beeinträchtigen.

Im Untersuchungsgebiet befinden sich keine FFH- oder Vogelschutzgebiete. Erst außerhalb des Untersuchungsgebiets befinden sich im Abstand von ca. 1,5 km in nördlicher Richtung das FFH-Schutzgebiet Nr. DE 7736-372 „NSG südlich der Ismaninger Fischteiche“ und das SPA-Gebiet Nr. DE 7739-471t „Ismaninger Speichersee und Fischteiche“. Die Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung nach § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG ist hier daher entbehrlich.

## **2. Umweltverträglichkeitsprüfung**

### **2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)**

#### **2.1.1 Beschreibung des Vorhabens**

Das Bauvorhaben ist unter B.1 dieses Beschlusses und in den Unterlagen 1 T (Anlage 1) und 19.1 T näher beschrieben. Hierauf wird Bezug genommen.

#### **2.1.2 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens**

Das Untersuchungsgebiet (UG) liegt zwischen Aschheim und Kirchheim bei München östlich der Landeshauptstadt München. Verwaltungstechnisch gehört es zu den Gemeinden Aschheim und Kirchheim bei München. Das UG erstreckt sich in einem Korridor 200 m beidseits der A 99.

Naturräumlich ist das UG der Naturräumlichen Haupteinheit „Unterbayerischen Hügelland und Isar-Inn Schotterplatten“ zugeordnet und liegt in der Untereinheit „Münchener Ebene“ (051-A).

Die vorherrschenden Böden sind Pararendzina aus Carbonatsandkies bis -schluffkies (Schotter). Von Süden her ragen Bereiche aus Braunerde und Parabraunerde aus kiesführendem Lehm in das Untersuchungsgebiet hinein.

Laut den Geotopdaten des Bayerischen Landesamtes für Umwelt (LfU) sind keine Geotope im Untersuchungsgebiet vorhanden. Im UG liegen zwei Flächen die im Altlastenkataster nach Art. 3 BayBodSchG des LfU gemeldet sind. Eine Teilfläche der Fl.Nr. 1033/1, 1034/4, 1035, Gemarkung Kirchheim ist als Altlastenfläche (Katasternummer 18400978), aufgrund eines Kerosinschadens einer Pipeline, erfasst. Bei der zweiten Altlastenfläche handelt es sich um eine ehemalige Kiesgrube welche als Altablagerung im Kataster geführt wird. Eine Katasternummer liegt nicht vor. Bezüglich der Lebensraumfunktion sind Waldböden, Böden unter sonstigen Gehölzflächen aufgrund der tiefen Durchwurzelung, der längeren Zeit ohne Bodenbearbeitung und dem aktiveren biologischen Bodenleben sowohl als Lebensgrundlage für Tiere und Pflanzen als auch für den gesamten Naturhaushalt von naturschutzfachlicher Bedeutung. Zu den vorbelasteten Flächen zählen die anthropogen veränderten vor allem die versiegelten und verdichteten Flächen in den Siedlungsgebieten und entlang der Verkehrswege.

Als potentielle natürliche Vegetation würde sich gemäß Bayerischem Landesamt für Umwelt im UG Waldgersten-Buchenwald im Komplex mit Waldmeister-Buchenwald,

Waldziest-Eschen-Hainbuchenwald sowie Hainsimsen-Buchenwald im Komplex mit Waldmeister-Buchenwald entwickeln.

Das UG liegt teilweise (Bau-km 0+800 bis Bau-km 1+300) innerhalb des Landschaftsschutzgebietes „Grünzug nördlich Aschheim im Gebiet der Gemeinden Aschheim und Kirchheim bei München“ (LSG-00343.01). Außerhalb des UG im Abstand von 1,5 km in nördliche Richtung befinden sich zwei Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Schutzgebiet Nr. DE 7736-372 „NSG südlich der Ismaninger Fischteiche“ und das SPA-Gebiet Nr. DE 7739-471t „Ismaninger Speichersee und Fischteiche“). Zudem kommen im UG verschiedene nach § 30 BNatSchG geschützte Biotoptypen, insbesondere die Unterwasser- und Schwimmblattvegetation des Abfanggrabens sowie die Fluss- und Weichholzauenwaldbestände im Bereich des Laubmischwaldes südlich des Grabens, vor (vgl. Unterlage 19.1 T, Tab. 2, S. 2 f.). Weiterhin steht die Schilf-Landröhrichtfläche östlich des Freilichtmuseums „Bajuwarenhof Kirchheim“ unter Schutz. § 39 BNatSchG schützt insbesondere Gewässerbegleitgehölze, naturnahe Strauch- und Baumhecken sowie Initialvegetation trockener Standorte und Gehölzinitialen.

Die strukturarmen Offenlandflächen werden größtenteils intensiv und überwiegend ackerbaulich und zu einem geringen Anteil als Grünland mit hoher Nutzungsintensität genutzt.

Es sind nachweislich oder potenziell mehrere europarechtlich geschützte Fledermausarten, je eine weitere Säuger-, Reptilien- und Amphibienart gem. Anhang IV a) der FFH-RL und zahlreiche Europäische Vogelarten i.S.v. Art. 1 VRL im UG betroffen.

Der Laubmischwald südlich des Abfanggrabens ist als Wald mit besonderer Funktion für den Klimaschutz (regional) und mit Bedeutung für die Gesamtökologie ausgewiesen. Der Laubmischwald ist zudem als Bannwaldfläche nach Art. 11 BayWaldG geschützt.

Im UG liegen keine festgesetzten Trinkwasserschutzgebiete. Als Fließgewässer verläuft nördlich des Laubmischwaldes „Unterweidach“ ein künstlich angelegter Abfanggraben, welcher zum Ismaninger Speichersee führt. Weiter befinden sich im Bereich einer Straßenrampe über den Kanal mehrere kleine Tümpel. Es handelt sich dabei um bedingt naturnahe, eutrophe Wasserstellen. Außerhalb des UG in westliche Richtung sind wassersensible Bereiche im Bereich des Heimstettener

Sees, der Kiesgrube am nördlichen Siedlungsrand von Feldkirchen und der Wasserskianlage Aschheim eingetragen. Der Grundwasserflurabstand am westlichen Rand von Feldkirchen liegt gemäß den Grundwasserflurabstandsdaten des Wasserwirtschaftsamtes München von 1989 zwischen 4 und 10 m.

Das UG wird durch die bestehende A 99 geprägt. Des Weiteren sind über die St 2082, die „Östliche Umgehungsstraße“ von Aschheim sowie die Münchener Straße und Bajuwarenstraße Verbindungsstraßen zu den umliegenden Ortschaften geschaffen.

Die Bereiche um den Abfanggraben und den angrenzenden Laubmischwald im Norden des UG zeigen sich gegenüber den von Bebauung und Verkehrsflächen geprägten Bereichen deutlich naturnäher. Ebenso sind die gewässerbegleitenden Gehölze entlang des Grabens nördlich des Abfanggrabens sowie einzelne straßenbegleitende Bäume als ein für das Landschaftsbild bedeutendes Element zu betrachten.

Wohnbebauung ist im UG nur am westlichen Siedlungsrand von Heimstetten vorhanden. Die Wohnsiedlung ist insgesamt gut durchgrünt. Spezielle Flächen zur Erholung- und Freizeitnutzung sind im Bereich des Pferdehofs Aschheim, des Sportgeländes Heimstetten und im Bereich des Freilichtmuseums „Bajuwarenhof Kirchheim“ ausgewiesen. Ansonsten eignen sich die Wege entlang des Abfanggrabens und insgesamt die Feldwege im ländlich geprägten Umland zur Feierabenderholung für Spaziergänger und Radfahrer.

Der Ausbauabschnitt weist im Bestand schon eine Vielzahl an Lärmschutzanlagen auf. Die Bebauung im vorliegenden Streckenabschnitt ist mehrere 100 m von der Autobahn entfernt. Im Verlauf der letzten Jahrzehnte wurden durch die Gemeinden Aschheim und Kirchheim bei München viele freiwillige Lärmschutzanlagen an der A 99 realisiert. Die aktuell häufigen Staus auf diesem Streckenabschnitt erhöhen den Ausstoß von Luftschadstoffen.

Laut dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege liegen im UG mehrere geschützte Bodendenkmäler aus unterschiedlicher Zeit vor (vgl. Unterlage 19.1 T, Tab. 4, S. 4). Im Heimstettener Teil der Gemeinde Kirchheim bei München, auf dem Gelände einer ehemaligen Abraumdeponie befindet sich seit 2003 der Bajuwarenhof Kirchheim, ein archäologisches Freilichtmuseum.

Das Klima im UG ist deutlich kontinental geprägt und im Sommer durch den Einfluss des Hochs über den Azoren bestimmt und im Winter durch die Festlandhochs beherrscht. Die Jahresdurchschnittstemperatur liegt bei 8 bis 9°C und die Jahresniederschlagssumme zwischen 950 bis 1.100 mm. Der Großteil der Niederschläge fällt im hydrologischen Sommerhalbjahr, was auf häufige Gewitter zurückzuführen ist. Der Laubmischwald südlich des Abfanggrabens ist als Wald mit besonderer Funktion für den Klimaschutz (regional) ausgewiesen. Gehölzflächen wirken aufgrund verminderter Abstrahlung ausgleichend und vermeiden Temperaturextreme zwischen Tag und Nacht bzw. Sommer und Winter. Des Weiteren dienen sie der Luftreinheit und Luftbefeuchtung sowie der Windreduzierung. Die weitläufigen landwirtschaftlichen Nutzflächen fungieren als Kaltluftentstehungsflächen. Oberflächengewässer dienen schließlich der Luftbefeuchtung und wirken ebenso wie die Gehölzflächen temperatenausgleichend. Die Siedlungsflächen wirken klimatisch entgegengesetzt zu der freien Landschaft: höhere Temperaturextreme, trockenere Luft durch schnellen Wasserabfluss und schlechtere Luftqualität durch Hausbrand und Verkehr. Vorbelastungen gehen auch von der A 99, der St 2082 und der östlichen Umgehungsstraße aus.

### **2.1.3 Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen**

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

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

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

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

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

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

Auf die diesbezüglichen Ausführungen in der Anlage 1 zur Unterlage 1 T und Unterlage 19.1 T zu den Umweltauswirkungen wird verwiesen.

#### 2.1.3.1 Schutzgut Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit

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

Vorhabensbedingt ist nicht mit ausschlaggebenden Belastungsänderungen bezüglich der Verkehrsmenge zu rechnen. Die Erhöhung der Verkehrszahlen resultiert aus der allgemeinen regionalen Verkehrszunahme. Während der Bauzeit ist zeitweilig mit höheren Lärmbelastungen zu rechnen. Unter Berücksichtigung, dass die Baumaßnahmen während eines begrenzten Zeitraumes stattfinden und Vorbelastungen vorhanden sind, belasten die zusätzlichen baubedingten Lärmemissionen die Erholungsnutzung nicht nachhaltig. Mit der Errichtung aktiver Lärmschutzeinrichtungen und dem Einbau eines lärmindernden offenporigen Asphaltbelags wird eine Verbesserung der Lärmsituation für die angrenzenden Siedlungsbereiche von Kirchheim bei München erreicht. Dies führt zu einer deutlichen Reduzierung der Lärmemissionen und damit zu einer Entlastung siedlungsnaher Erholungs- und Freizeiträume. Auch die weiter entfernt liegende Bebauung profitiert von der flächendeckenden Wirkung des lärmindernden Fahrbahnbelags. Zudem werden die geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden im Bereich der Gemeinde Kirchheim bei München mit den umliegenden trassennahen Ortsteilen zur Verbesserung der Luftqualität hinter den Lärmschutzmaßnahmen beitragen. Durch den Ausbau der A 99 Ost auf je vier Fahrstreifen zuzüglich befahrbaren Seitenstreifens pro Fahrtrichtung wird der Bildung von Staus entgegengewirkt. Die Anzahl und die Länge der derzeit im betrachteten Autobahnabschnitt auftretenden Verkehrsstauungen werden nach

Durchführung der Baumaßnahme abnehmen. Der mit einem Stau verbundene erhöhte Ausstoß von Luftschadstoffen wird somit sinken. Damit wird die Wohnqualität dieser Siedlungen verbessert.

#### 2.1.3.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt

Für die Bewertung des Schutzgutes ist als Schutzziel der Schutz der wildlebenden Tiere und Pflanzen in ihren Lebensgemeinschaften, in ihrer natürlichen und historisch gewachsenen Artenvielfalt, sowie der Schutz ihrer Lebensstätten und Lebensräume und ihrer sonstigen Lebensbedingungen ausschlaggebend. Die Bewertung der Bedeutung der Lebensräume richtet sich dabei nach ihrer Strukturdiversität, Flächengröße, Repräsentativität im Naturraum, Artenvielfalt, dem Vorkommen gegenüber schwankenden Naturbedingungen empfindlicher Arten, der Regenerationsfähigkeit und Ersetzbarkeit. Darüber hinaus werden räumlich-funktionale tierökologische Zusammenhänge berücksichtigt und Vorbelastungen und Störungen erfasst.

Beeinträchtigungen der Arten- und Biotopausstattung durch den Ausbau der A 99 erfolgen durch Versiegelung und Überbauung von Vegetationsbeständen sowie temporärer Inanspruchnahme von Flächen (Gras- und Krautfluren der bestehenden Straßennebenflächen sowie der landwirtschaftlichen Nutzflächen, Gehölzflächen). Ein direkter Eingriff in nicht wiederherstellbare Biotope oder in Lebensräume mit landesweiter Bedeutung ist durch das Vorhaben nicht zu verzeichnen. Grundsätzlich ist anzumerken, dass aus dem Vorhaben resultierende Beeinträchtigungen in Bereichen wirken, die durch die bestehende Autobahntrasse stark vorbelastet ist.

Innerhalb des Untersuchungsgebietes wurden zahlreiche Vorkommen besonders und streng geschützter Arten sowie weiterer wertgebender Arten der Roten Liste bzw. Vorwarnlisten festgestellt. Bei zwei Vogelarten der Agrarlandschaft (Goldammer und Stieglitz), die auch mangels anderer geeigneter Bruthabitate in der ausgeräumten Landschaft, in hoher Zahl und Dichte im Bereich der Autobahnnebenflächen siedeln, gibt es nicht genügend Ausweichräume, um allen betroffenen Paaren andere Nistmöglichkeiten zu bieten, und es wird das Schädigungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt.

#### 2.1.3.3 Schutzgut Fläche

Für die Bewertung des Schutzgutes Fläche wird der Flächenbedarf des Vorhabens sowie das Volumen der Baumaßnahme betrachtet. Die Flächeninanspruchnahme

stellt die Grundlage für die Beschreibung der zu erwartenden Umweltauswirkungen dar.

Im UG sind jetzt schon 40,04 ha Straßenflächen bzw. Straßennebenflächen (einschließlich Grün- und Gehölzflächen). Davon sind 14,25 ha bereits versiegelte Flächen. Bei dem gegenständlichen Vorhaben handelt es sich um einen bestandsorientierten Ausbau nach innen - d. h. unter Verwendung des vorhandenen, überbreiten Mittelstreifens - ohne Änderung der Autobahn in Grund- und Aufriss. Insgesamt werden für das Bauvorhaben einschließlich der landschaftspflegerischen Maßnahmen rund 50,45 ha an Grund und Boden benötigt, davon sind 14,90 ha neu in Anspruch genommene Flächen. 8,45 ha werden neu versiegelt. Es kommt zu Erdbewegungen von 145.000 m<sup>3</sup>, wovon 82.000 m<sup>3</sup> wieder eingebaut und der Rest abtransportiert wird. Es wird insofern auf die Flächenübersicht in Unterlage 1 T, Anlage 1, Tab. 1 und 2, S. 14 f., verwiesen.

Eine Neuzerschneidung der freien Landschaft und von Waldflächen findet durch das Ausbauvorhaben nicht statt. Insgesamt werden wenige Flächen außerhalb des bisherigen Autobahnquerschnitts zur Anpassung an die künftigen Gegebenheiten erforderlich. Zudem wurde neben einer Minimierung bezüglich der Flächenausdehnung besonderer Wert auf möglichst geringen Flächenverbrauch von naturschutzfachlich hochwertigen Beständen gelegt. Entsprechende Maßnahmen (u. a. Begrenzung von Arbeitsbereichen auf das mindest notwendige Maß) wurden bereits in die technische Planung integriert.

#### 2.1.3.4 Schutzgut Boden

Der Boden hat Bedeutung als lebendes Substrat, als Träger landschaftsökologischer Leistungen und als wesentlicher landwirtschaftlicher Produktionsfaktor. Daneben erfüllt er eine Filterfunktion. Schutzziel ist die Abwehr schädlicher Bodenveränderungen und die Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf den Boden. Nach den bisherigen Erkenntnissen über Belastungen des Straßenumfeldes durch verkehrsbedingte Schadstoffe sind Belastungen des Straßenumfeldes vor allem beim Auftreten von persistenten und wenig wasserlöslichen Stoffen zu erwarten. Eine Neuversiegelung führt zu Beeinträchtigungen des Naturgutes Boden, da diese zu einem vollständigen Verlust der Funktionsfähigkeit führt. Durch Überbauung bleiben die Funktionen des Schutzgut Bodens überwiegend erhalten oder können wiederhergestellt werden.

Durch das Vorhaben werden 8,45 ha hauptsächlich im stark vorbelasteten Mittelstreifen der A 99 neu versiegelt. Nicht mehr benötigte Straßen- und Wegabschnitte werden entsiegelt und rückgebaut (ca. 0,10 ha).

#### 2.1.3.5 Schutzgut Wasser

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

Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser resultieren hier durch die neue Versiegelung von 8,45 ha.

Zur Vermeidung von betriebsbedingten Stoffeinträgen ins Gewässersystem erfolgt die Entwässerung grundsätzlich über die Böschung und über eine daran anschließende Mulde mit einer belebten Oberbodenzone. Teilweise wird das Niederschlagswasser gesammelt und Versickerungsanlagen mit vorgeschalteten Absetzbecken zugeführt, gereinigt und über die belebte Oberbodenzone versickert. Gefährdungen für das Grundwassersystem werden damit deutlich reduziert.

#### 2.1.3.6 Schutzgut Luft und Klima

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

Es werden keine Bestände mit besonderer Bedeutung für das Regionalklima betroffen und auch der Verlust an Gehölzflächen wirkt sich nicht erheblich auf die klimatische und lufthygienische Ausgleichsfunktion aus. Durch den Ausbau werden auch keine Flächen mit Bedeutung für den Klimawandel (z. B. Flächen mit

bedeutender Funktion als Kohlenstoffspeicher wie Moore; Böden mit besonderem Retentionsvermögen) betroffen.

#### 2.1.3.7 Schutzgut Landschaft

Die Bewahrung der Landschaft, also der Vielfalt, Eigenart und Schönheit der Landschaft ist Ziel des Landschaftsschutzes. Dabei spielen dauerhafte Veränderungen des Landschaftsbildes durch großvolumige oder großflächige Bauwerke, erhebliche Veränderungen der Oberflächengestalt, Unterbrechung, Durchschneidung, Beseitigung von optisch wirksamen Grenzlinien, Zerschneidung von optisch zusammengehörenden Landschaftsteilen und die Unterbrechung von Sichtbeziehungen zu optisch wirksamen Leitpunkten die wesentliche Rolle.

Das Vorhaben stellt durch den Ausbau der bestehenden A 99 aufgrund der vorhandenen Vorbelastung eine geringfügige Beeinträchtigung des Landschaftsbildes dar. Die bestehende Autobahn prägt bereits den Landschaftsraum. Im Allgemeinen erhöht sich die technische Überformung der Landschaft aufgrund des Ausbaus und den damit verbundenen Verlust struktureller Elemente (Straßenbegleitgehölze).

#### 2.1.3.8 Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

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

Kulturdenkmäler sowie die Flächen des Freilichtmuseums sind von dem Bauvorhaben nicht betroffen. Bodendenkmäler liegen im Bereich des Bauvorhabens. Diese sind möglicherweise durch Erdarbeiten betroffen. Erforderliche Maßnahmen werden mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege abgestimmt.

Durch den Ausbau kommt es zu einer dauerhaften Inanspruchnahme von 0,94 ha landwirtschaftlicher Nutzfläche.

#### 2.1.3.9 Wechselwirkungen

Als Wechselwirkungen werden die ökosystemaren Zusammenhänge zwischen einzelnen Komponenten mehrerer Schutzgüter oder innerhalb eines Schutzgutes aufgefasst, welche im Wesentlichen zwischen den Schutzgütern Tiere und Pflanzen und Landschaft sowie zwischen Tiere und Pflanzen und den abiotischen Standortfaktoren Boden, Klima und Wasser auftreten. Die Wirkungsketten sind sehr

komplex und können im Einzelnen nicht analysiert werden. In der Zusammenschau der bisherigen schutzgutbezogenen Betrachtungen lassen sich aufgrund des räumlichen und funktionalen Zusammenwirkens bzw. der Überlagerung von Schutzgutfunktionen „ökosystemare“ Wechselwirkungen feststellen. Dies bedeutet, dass die einzelnen Schutzgüter in einer komplexen Weise miteinander vernetzt sind und letztlich Teilglieder des gesamten Ökosystems sind. Diese Teilglieder beeinflussen einander und sind daher in ihrer Ausprägung oder Existenz voneinander abhängig. Zur Vereinfachung und zur Beschränkung auf wesentliche Auswirkungen werden Wechselwirkungen aus landschaftsräumlichen Zusammenhängen heraus bestimmt. Demnach gibt es bestimmte Ökosystemtypen bzw. Ökosystemkomplexe, bei denen aufgrund ihrer Komplexität eine schutzgutübergreifende Betrachtung des Wirkungsgefüges erforderlich ist. Derartige Räume beinhalten in der Regel eine besondere Empfindlichkeit gegen Straßenbauvorhaben, da zwischen den einzelnen Umweltbestandteilen eine gegenseitige Abhängigkeit besteht. Als abgrenzbare Ökosysteme mit herausragenden Wechselwirkungen sind hier flächige, zusammenhängende Gehölzflächen, lineare Gehölzbereiche im Nahbereich zu den Siedlungen und Verkehrsflächen und feuchtegeprägte Standorte im Bereich der Fließgewässer zu nennen.

#### **2.1.4 Vermeidungs- und Minimierungs-, Schutz-, Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahmen**

Für die betroffenen Schutzgüter werden verschiedene umfangreiche Maßnahmen in der Planung ergriffen. Diese sind in diesem Planfeststellungsbeschluss unter C.3.4.5.2.3.2 bzw. in den Unterlagen 1, 9.2 und 19.1 dargestellt, auf die wir hiermit verweisen.

#### **2.2 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)**

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen. Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt (Ziffer 0.6.1.1 UVPVwV). Da die Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des UVPG für Straßenbauvorhaben (UVPVwV) bislang keine Bewertungskriterien (Konkretisierung der gesetzlichen

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

Die bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkungen des geplanten Vorhabens besteht im Wesentlichen aus Verlust von Straßennebenflächen (Grünflächen und Gehölzflächen) und landwirtschaftlichen Nutzflächen (Sachgut Landwirtschaft) infolge Versiegelung und Überbauung, bau- und anlagebedingten Verlust von Lebensraumflächen (Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt), temporären Störungen von Arten durch den Baubetrieb u.a. Flächeninanspruchnahmen, Lärm oder Erschütterungen (Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt) und anlagebedingte Veränderungen des Landschaftsbildes durch Verlust von Gehölzflächen, Fahrbahnverbreiterungen und Errichten zusätzlicher Lärmschutzwände (Schutzgut Landschaftsbild).

In Bezug auf das Schutzgut Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit sind erhebliche nachteilige Auswirkungen nicht gegeben. Mit dem geplanten Ausbau wird auftretenden Verkehrsstauungen entgegengewirkt und durch die Errichtung aktiver Lärmschutzeinrichtungen und dem Einbau eines lärmindernden offenporigen Asphalttes wird die Immissionssituation für die angrenzenden Siedlungsbereiche von Kirchheim bei München erreicht und die Wohnqualität dieser Siedlungen und der Freizeiträume verbessert.

In Bezug auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt sind erhebliche nachteilige Auswirkungen nicht gegeben. Eingriffe in Biotopflächen werden aufgrund von Vermeidungsmaßnahmen (vgl. 1 V, 2 V) durch Begrenzung des Arbeitsraumes vermieden. Durch die Steuerung der Rodungszeiten werden die Auswirkungen auf die Fauna stark reduziert. Die vom Vorhaben betroffenen Gras- und Krautfluren der bestehenden Straßennebenflächen sowie der landwirtschaftlichen Nutzflächen sind kurzfristig und die betroffenen Gehölzflächen kurz- bzw. mittelfristig wiederherstellbar. Die Kompensation wird auf drei Ausgleichsflächen ausgeglichen. Die zeitliche „Lücke“, die bis zur Wiederherstellung von Gehölzbeständen entsteht, wird auf das Kompensationserfordernis angerechnet. Im Rahmen von Gestaltungsmaßnahmen werden Gehölzflächen auf den Straßennebenflächen wieder neu angelegt. Vom Vorhaben temporär beanspruchte Vegetationsbestände werden durch Gestaltungsmaßnahmen weitgehend

wiederhergestellt. Durch zusätzliche artbezogene Hilfsmaßnahmen (compensatory measures) kann eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der betroffenen Vogelarten (Goldammer und Stieglitz) auf Ebene der lokalen Population und der Populationen in der kontinentalen biogeographischen Region in Bayern ausgeschlossen werden.

In Bezug auf das Schutzgut Fläche sind erhebliche nachteilige Auswirkungen nicht gegeben. Eine Neuzerschneidung der freien Landschaft und von Waldflächen findet durch das Ausbauvorhaben nicht statt. Zudem ist die Fläche des Mittelstreifens auch für keine sonstige Nutzung, außer als Verkehrsfläche denkbar. Die Eingriffe wurden bestmöglich minimiert.

Durch die geplanten naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen lassen sich die Eingriffe in das Schutzgut Boden auf andere Weise wieder kompensieren. In geringem Umfang werden verloren gegangene Bodenfunktionen durch Entsiegelung nicht mehr benötigter Straßenabschnitte wiederhergestellt. Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden im Baufeld sind unter Berücksichtigung einer fachgerechten Entnahme bzw. eines fachgerechten Wiedereinbaus als gering einzuschätzen bzw. werden auf ein Minimum reduziert. Die ursprüngliche Horizontabfolge der Böden wird gewahrt bzw. wiederhergestellt. Die vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen (Arbeitsbereich, Baustelleneinrichtungsfläche) werden wieder in ihren ursprünglichen Zustand versetzt. Damit werden die Böden auch langfristig nicht belastet und ihre Funktionen nach Abschluss der Baumaßnahme wiederhergestellt. In Bezug auf das Schutzgut Boden sind somit erhebliche nachteilige Auswirkungen nicht gegeben.

In Bezug auf das Schutzgut Wasser sind erhebliche nachteilige Auswirkungen nicht gegeben. Die Entwässerung wird dadurch auf den aktuellen Stand der Technik gebracht. Anfallendes Niederschlagswasser wird vorwiegend durch gereinigte Versickerung vor Ort wieder dem Grundwasser zugeführt. Negative Auswirkungen sind aufgrund der für Starkregenereignisse konzipierten Absetz- und Regenrückhaltebecken auf das Schutzgut Wasser daher nicht zu erwarten.

In Bezug auf das Schutzgut Luft und Klima wirkt sich das Bauvorhaben nicht erheblich auf die klimatische und lufthygienische Ausgleichsfunktion aus. Erhebliche nachteilige Auswirkungen sind nicht gegeben.

In Bezug auf das Schutzgut Landschaft sind erhebliche nachteilige Auswirkungen nicht gegeben. Die Landschaft ist durch entsprechende Gestaltungsmaßnahmen und die somit einhergehende Neugestaltung des Landschaftsbildes wiederherstellbar. Die geplanten naturschutzfachlichen Kompensationsflächen 2 ACEF und 3 AFCS liegen im direkten Anschluss an die Trasse und tragen zur Wiedereingliederung der Trasse in die Landschaft bei.

Kulturdenkmäler sowie die Flächen des Freilichtmuseums sind von dem Bauvorhaben nicht betroffen. Bodendenkmäler werden ggf. durch entsprechende Maßnahmen geschützt. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sind nicht feststellbar.

Insgesamt ist daher festzustellen, dass durch die Ausbaumaßnahme nur vertretbare Umweltauswirkungen zu erwarten sind, die dem planfestgestellten Vorhaben nicht entgegenstehen. Das geplante Bauvorhaben hat unvermeidbare Beeinträchtigungen einiger Schutzgüter zur Folge. Unter Berücksichtigung von Vermeidungs-, Minderungs-, Schutz-, Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahmen werden die Eingriffe in die Schutzgüter kompensiert. Mit schwerwiegenden nachteiligen Auswirkungen für die Umweltgüter ist in dem bereits stark vorbelasteten Landschaftsraum durch den achtstreifigen Ausbau der A 99 zwischen der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning und der Anschlussstelle Kirchheim nicht zu rechnen.

### **2.3 Übersicht über die wichtigsten geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen (§ 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG)**

Grundsätzlich waren wir nicht verpflichtet, jede mögliche Planungsvariante gleichermaßen detailliert und umfassend zu prüfen. Vielmehr konnten Varianten, die nach einer Grobanalyse in einem früheren Planungsstadium nicht in Betracht kamen, für die weitere Detailprüfung ausgeschieden werden. Den Anforderungen des § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG ist damit Rechnung getragen. Auch § 17 Satz 2 FStrG verlangt insoweit nicht mehr.

Hinsichtlich der überprüften Ausbauvarianten wird insofern auf die Ausführungen unter C.3.4.2 dieses Beschlusses und die Unterlage 1 T 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 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 Abschnittsbildung**

Die Rechtsfigur der planungsrechtlichen Abschnittsbildung stellt eine richterliche Ausprägung des allgemeinen rechtsstaatlichen Abwägungsgebotes dar. Ihr liegt die Erwägung zu Grunde, dass angesichts vielfältiger Schwierigkeiten, die mit einer detaillierten Streckenplanung verbunden sind, ein planerisches Gesamtkonzept häufig nur in Teilabschnitten verwirklicht werden kann (BVerwG, Beschluss vom 05.06.1992, Az. 4 NB 21.92, NVwZ 1992, 1093).

Der achtstreifige Ausbau der A 99 zwischen AK München-Nord und AS Haar untergliedert sich aufgrund des umfangreichen Projektumfangs in drei Planfeststellungsabschnitte. Der Bauabschnitt I erstreckt sich vom AK München-Nord bis zur AS Aschheim/Ismaning und befindet sich derzeit im Bau. Der im vorliegenden Verfahren behandelte Bauabschnitt II beinhaltet den Bereich zwischen der AS Aschheim/Ismaning und der AS Kirchheim. Der anschließende Bauabschnitt III bis zur AS Haar ist derzeit in Planung.

Die Aufteilung in o.g. Planfeststellungsabschnitte ist vor dem Hintergrund der angestrebten Gesamtplanung ausgewogen, lässt keine Sachfragen offen und hat eine eigene Planrechtfertigung (vgl. BVerwG, Beschluss vom 26.06.1992, Az. 4 B 1-11/92, NVwZ 1993, 572).

Bei einer Länge von fast 18 km für den gesamten achtstreifigen Ausbau der A 99 Autobahnring München zwischen AK München-Nord und AS Haar ist eine abschnittsweise Planung nicht nur sachgerecht, sondern unerlässlich, um die Planung angesichts der Problemvielfalt technischer und organisatorischer Art effektiv durchführen zu können. Die Bildung von Planungsabschnitten dient der Überschaubarkeit der Verfahren. Die Nachteile einer Abschnittsbildung, die darin

liegen, dass sich die Baumaßnahme im Hinblick auf spätere Teilabschnitte als überflüssig erweisen kann, sind demgegenüber eher als gering zu bewerten. Es ist nicht zu erwarten, dass eine Realisierung des Vorhabens in Folgeabschnitten an unüberwindbaren Schwierigkeiten scheitern wird. Das Vorhaben ist infolge der Abschnittsbildung auch nicht derart "parzelliert", dass eine Abwägung der von der Planung betroffenen öffentlichen und privaten Belange nicht möglich ist (BVerwG, Urteil vom 26.06.1981, Az. 4 C 5.78, DVBl. 1981, 936). Sachfragen, die einer sachgerechten einheitlichen Lösung bedürfen, bleiben nicht offen.

Der vorliegende bestandsorientierte Bauabschnitt weist auch eine eigene Planrechtfertigung auf, die allerdings vor dem Hintergrund der beabsichtigten und zum Teil bereits in Realisierung begriffenen Gesamtplanung gesehen werden muss (BVerwG, Urteil vom 23.02.2005, Az. 4 A 5.04, DVBl. 2005, 908 m.w.N.). Auch für den Fall, dass sich die Verwirklichung der Gesamtplanung verzögert oder diese Planung teilweise aufgegeben werden sollte, ist der planfestgestellte Bauabschnitt planerisch sinnvoll. Er verfügt über eine selbständige Verkehrsfunktion, indem er auf einer Länge von rund 3,8 km zu einer Verflüssigung des Verkehrs im unmittelbaren Ausbaubereich und damit einer Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes beiträgt. Der vorliegende Bauabschnitt ist ferner für sich verkehrswirksam. Die Entstehung eines Planungstorsos ist ausgeschlossen, weil lediglich eine Verbreiterung der bestehenden A 99 um jeweils einen Fahrstreifen je Richtung erfolgt. Selbst wenn am Ende des Planfeststellungsabschnittes die vier Fahrstreifen je Richtung wieder auf drei zusammengeführt werden müssten, ändert dies an der Verkehrswirksamkeit nichts.

Eine Verkürzung des Rechtsschutzes für Betroffene für weitere Abschnitte tritt hierdurch nicht ein, da der achtstreifige Ausbau der A 99 Autobahnring München in diesem Abschnitt nach einem vorhandenen einheitlichen Konzept erfolgt und übergreifende unabdingbare Bindungen nicht eintreten. Selbst wenn sich eine Planung aufgrund neuerer Erkenntnisse im Nachhinein als verfehlt darstellen sollte, dürfte sie nicht alleine deswegen fortgesetzt werden, weil sie an einen vorangehenden Teilabschnitt anschließt. Denn auch die Betroffenen der noch fehlenden Nachbarabschnitte haben Anspruch auf eine möglichst optimale Straßenplanung, der in den dortigen Planfeststellungsverfahren entsprechend zu prüfen und abzuwägen ist. Die Gesamtkonzeption des achtstreifigen Ausbaus der A 99 wird jedenfalls, soweit er hier von Belang ist, in die Abwägung eingestellt.

### **3.3 Planrechtfertigung**

#### **3.3.1 Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplanung)**

Durch die Aufnahme des achtstreifigen Ausbaus der A 99 Autobahnring München nach dem geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG i. d. F. vom 23.12.2016, BGBl. I 2016, S. 3354) in den „Vordringlichen Bedarf - Engpassbeseitigung“ steht die Planrechtfertigung im Sinne eines Verkehrsbedürfnisses fest. Mit der Aufnahme eines Bau- oder Ausbauvorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen entscheidet der Gesetzgeber verbindlich nicht nur über die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG, sondern auch über das Bestehen eines Bedarfs (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 1996, 914). Die Grundentscheidung über die Aufnahme eines Vorhabens in den Bedarfsplan trifft der Gesetzgeber aufgrund von umfangreichen Untersuchungen und Analysen nach sorgfältiger Abwägung zwischen der mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzung und den vom Vorhaben berührten Belangen. Das Fernstraßenausbaugesetz ist im Hinblick auf Netzverknüpfung und Ausbautyp sowie die Straßenklasse für die Planfeststellung verbindlich.

Auch die Unterteilung des im Bedarfsplan dargestellten Bauvorhabens in selbständige Abschnitte lässt die Rechtfertigungswirkung des Bedarfsplans nicht entfallen (BVerwG vom 24.02.2004, Az. 4 B 101.03; BayVGH vom 22.07.2003, Az. 8 A 01.40083, BayVGH vom 24.11.2010, Az. 8 A 11.40013).

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

#### **3.3.2 Planungsziele**

Die Planrechtfertigung für das Bauvorhaben ist dem Fachplanungsgesetz - dem FStrG - zu entnehmen. Bundesfernstraßen bilden ein zusammenhängendes Verkehrsnetz und dienen einem weiträumigen Verkehr. Nach § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG sind sie in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Bei der Planrechtfertigung des Bauvorhabens muss allerdings nicht darauf abgestellt werden, dass das Bauvorhaben zum Erreichen der Ziele des Fachplanungsgesetzes

unausweichlich ist. Es reicht vielmehr aus, dass das Bauvorhaben gemessen an den Zielen des § 3 Abs. 1 FStrG erforderlich, d. h. vernünftigerweise geboten ist.

Mit dem Bauvorhaben werden folgende Planungsziele verfolgt:

Ziel der vorliegenden Planung ist es, die A 99 Autobahnring München zwischen der AS Aschheim/Ismaning und der AS Kirchheim (BA II) durch eine neue Querschnittsgestaltung für einen achtstreifigen Ausbau mit befahrbarem Seitenstreifen leistungsfähiger und verkehrssicherer zu machen.

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

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

Das Bauvorhaben ist erforderlich, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr auf der A 99 Autobahnring München sicher und reibungslos bewältigen zu können (vgl. Unterlage 1 T).

#### 3.3.2.1 Derzeitige Verkehrsverhältnisse

Die A 99 Autobahnring München ist Teil der in Ost-West-Richtung verlaufenden Europastraße 52. Die A 99 beginnt am Autobahndreieck München-Süd-West und endet am Autobahnkreuz München-Süd. Sie ist aufgrund ihrer Lage und ihrer Funktion als Verbindung aller auf die Landeshauptstadt München orientierten Autobahnen das zentrale Element im Netz der Bundesautobahnen in Bayern. Sie nimmt die Verkehrsströme aus den Richtungen Lindau (A 96), Stuttgart (A 8), Deggendorf/Flughafen (A 92), Nürnberg (A 9), Passau (A 94) und Salzburg (A 8) auf und leitet sie am Stadtgebiet München vorbei. Sie ist deshalb von hoher Bedeutung für den in- und ausländischen Wirtschafts- und Fernreiseverkehr. Als Hauptverbindung zwischen dem Großraum München und dem nordöstlichen Alpengebiet ist sie für Wochenendurlauber zudem von regionaler Bedeutung. Gleichzeitig stellt die A 99 Ost, insbesondere im Berufsverkehr, eine großräumige Umfahrung Münchens dar, die das nachgeordnete Straßennetz erheblich entlastet.

Der Ostabschnitt der A 99 Autobahnring München wurde in den Jahren 1971 bis 1975 erbaut. Bereits damals wurde ein überbreiter Mittelstreifen für einen späteren

achtstreifigen Ausbau vorgesehen. Um dem gestiegenen Verkehrsaufkommen Rechnung zu tragen, erfolgten im Jahr 2001 Umbaumaßnahmen für eine temporäre Seitenstreifenfreigabe (TSF) zwischen dem AK München-Nord und dem AK München-Ost in den Spitzenstunden. Die A 99 Autobahnring München ist im gegenständlichen Planungsabschnitt sechsstreifig mit überbreitem, befahrbarem Seitenstreifen angelegt. Die Breite der Richtungsfahrbahnen beträgt 15,25 m und die Mittelstreifenbreite 14,50 m.

Aufgrund der großen Trassierungselemente weist der vorliegende Streckenabschnitt schon im Bestand eine gute Verkehrssicherheit auf. Die unzureichende Länge der Beschleunigungs- und Verzögerungsstreifen des Parkplatzes Aschheim sowie der AS Kirchheim führt jedoch zu einer Behinderung im Verkehrsfluss und erhöht das Unfallrisiko. Die Schutzplanken vor bzw. nach den aufgrund der TSF erforderlichen Nothaltebuchten werden größtenteils mit einer Verschwenkung kleiner als 1:20 verzogen. Beim Abkommen von der Fahrbahn können Aufprälle in diesen Bereichen schwerwiegende Auswirkungen haben. Die vorhandenen Nothaltebuchten besitzen teilweise eine zu geringe Breite bzw. eine nicht ausreichende Länge.

Seit der Verkehrsfreigabe der A 99 ist eine stetige Verkehrszunahme zu verzeichnen. Nach der im Verkehrsgutachten von Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 10.12.2014 erfolgten Verkehrszählung ergab sich im Abschnitt zwischen der AS Aschheim/Ismaning und der AS Kirchheim ein durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen (DTV) von 122.000 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 14,3 % (Unterlage 1 T, Anlage 2). Die Spitzenbelastung im Jahr 2013 wurde zum Sommerferienbeginn Ende Juli erreicht und betrug 165.467 Kfz/24h. Die Auswertung der Dauerzählstelle südlich der AS Aschheim/Ismaning belegt, dass in den Sommermonaten, vor allem im Juli und August, die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung bei über 140.000 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 14,5 % liegt. Die Leistungsfähigkeit des vorhandenen sechsstreifigen Querschnitts ist bei diesem Verkehrsaufkommen bereits erreicht und im Wochenend- und Fernreiseverkehr mit höheren Verkehrsbelastungen deutlich überschritten.

Im Verkehrsgutachten von Prof. Dr.-Ing. Kurzak wurden im vorliegenden Streckenabschnitt für das Prognosejahr 2030 durchschnittliche Verkehrsbelastungen von 141.000 Kfz/24h prognostiziert. Im Bereich der Strecke ergeben sich damit Zunahmen von 16 %. Die durchschnittliche werktägliche Belastung der A 99 im vorliegenden Streckenabschnitt steigt auf bis zu 150.000 Kfz/24h.

Der vorhandene Fahrbahnquerschnitt und fehlende Alternativen zur Umfahrung werden dem ständig anwachsenden Verkehrsaufkommen nicht mehr gerecht. Bei Unfällen oder Baumaßnahmen im gegenständlichen Abschnitt der A 99 stehen Umleitungen nur sehr eingeschränkt und mit zu geringer Leistungsfähigkeit zur Verfügung und es kommt zu Umleitungs-, Verdrängungs- und Verlagerungsverkehr in das nachgeordnete Netz. Zudem ist das Hauptverkehrsnetz im Umfeld der A 99 gerade in den Hauptverkehrszeiten ebenfalls häufig überlastet. Daher kommt der A 99 eine zentrale Funktion im Netzzusammenhang zu, da auf dieser wesentliche Anteile der Verkehrsleistung erbracht werden.

Die häufigen Stauereignisse ziehen einen erhöhten Energieverbrauch der Fahrzeuge sowie einen zusätzlichen Zeitverlust für die Fahrzeugnutzer nach sich.

Durch die Maßnahme werden ein Unterführungs- und drei Überführungsbauwerke berührt. Nur das Bauwerk 35/1 kann dem Grunde nach unverändert bestehen bleiben. Für alle anderen Bauwerke hat eine Tragfähigkeitsüberprüfung ergeben, dass diese die statischen Anforderungen im Grenzzustand der Gebrauchstauglichkeit nicht einhalten werden. Insofern ist eine mittelfristige Erneuerung dieser Brückenbauwerke erforderlich. Aus wirtschaftlichen Gründen und im Interesse einer möglichst geringen Beeinträchtigung des Verkehrs erfolgt diese im Rahmen des achtstreifigen Ausbaus der A 99.

Ferner versickert das auf der Autobahn anfallende Niederschlagswasser gegenwärtig entweder breitflächig über die Dammböschungen oder mittels Sickerschächte ohne Vorreinigung im Boden. Insbesondere bei Unfällen mit Gefahrguttransporten besteht deshalb eine besondere Gefahr, dass tiefliegende Bodenschichten sowie das Grundwasser verunreinigt werden.

Die beschriebenen Verkehrsmengen rufen eine erhebliche Immissionsbelastung der trassennahen Bebauung im Bereich der umliegenden Gemeinden hervor. Die Bebauung im vorliegenden Streckenabschnitt ist mehrere 100 m von der Autobahn entfernt. Im Verlauf der letzten Jahrzehnte wurden durch die Gemeinden Aschheim und Kirchheim bei München viele freiwillige Lärmschutzanlagen an der A 99 realisiert.

Ohne den Ausbau der A 99 würde sich die heute schon unbefriedigende Verkehrssituation künftig weiter verschärfen. Die weitere Wachstumsentwicklung im

Großraum München und damit im Umfeld der A 99 ist hochdynamisch und absehbar nicht abgeschlossen.

### 3.3.2.2 Künftige Verkehrsverhältnisse

Durch den achtstreifigen Ausbau mit temporärer Seitenstreifenfreigabe wird eine deutliche Verbesserung der Leistungsfähigkeit, Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität auf der A 99 Autobahnring München erreicht und dem hohen Verkehrsaufkommen, das regelmäßig zur Überlastung der Autobahn führt, Rechnung getragen. Künftig stehen auf der A 99 Autobahnring München je Richtungsfahrbahn vier Fahrstreifen mit Seitenstreifen zur Verfügung. Der Anbau der zusätzlichen Fahrstreifen erfolgt am inneren Fahrbahnrand in dem überbreiten Mittelstreifen. Die künftig verbleibende Mittelstreifenbreite beträgt 6,0 m. Der Seitenstreifen soll auch nach dem achtstreifigen Ausbau zur Abdeckung von Verkehrsspitzen temporär freigegeben werden. Die bestehende Streckencharakteristik wird durch den Ausbau nicht verändert. Die Häufigkeit der Stauereignisse wird entsprechend zurückgehen. Ebenso ist durch die Querschnittsgestaltung in Verbindung mit einer Trassierung, die den aktuellen Vorschriften und Richtlinien entspricht, ein besserer Verkehrsfluss und somit eine wesentliche Reduzierung des Unfallgeschehens zu erwarten.

Im Zuge des Ausbaus wird auch das Entwässerungssystem dem Stand der Technik angepasst. Das über die Längs- und Querneigung in Leitungen oder Mulden gesammelte Oberflächenwasser wird künftig in Absetzanlagen mit Leichtflüssigkeitsabscheider vorgereinigt und anschließend in Sickerflächen oder -becken über die belebte Oberbodenzone versickert. Leichtstoffabscheider in den Absetzbecken verhindern eine Verunreinigung des Grundwassers durch Öl oder andere wassergefährdende Leichtstoffe. Eine Einleitung von Straßenabwasser in den Untergrund über Sickerschächte findet künftig nicht mehr statt. Fahrbahnbereiche auf Dammböschungen werden breitflächig über die Böschung entwässert und das Wasser über die belebte Bodenzone versickert. Durch die geplante Erneuerung der Straßenentwässerungseinrichtungen werden die Umweltbeeinträchtigungen wesentlich verringert und die bestehende Situation insgesamt damit deutlich verbessert.

Durch die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen wird auch die Immissionssituation an den betroffenen Anwesen in Aschheim und Kirchheim b. München erheblich verbessert. Durch die Ausbaumaßnahme werden Ansprüche auf Lärmvorsorge im

Sinne der 16. BImSchV ausgelöst. Zum Schutz gegen Verkehrslärm wird auf der Fahrbahn des vorliegenden Streckenabschnitts lückenlos - d. h. auch auf dem Unterföhrungsbauwerk 32/1 - ein lärmindernder Fahrbahnbelag mit einem  $D_{StrO}$  von -5 dB(A) vorgesehen. Dies führt zu einer deutlichen Reduzierung der Lärmemissionen und damit zu einer Entlastung siedlungsnaher Erholungs- und Freizeiträume. Auch die weiter entfernt liegende Bebauung profitiert von der flächendeckenden Wirkung des lärmindernden Fahrbahnbelags. Durch die Errichtung bis zu 7,0 m hoher Lärmschutzwände und die Anpassung bestehender Lärmschutzanlagen an die neuen Verhältnisse können zudem auch für das Prognosejahr 2030 die gesetzlich zulässigen Lärmvorsorgegrenzwerte gemäß der 16. BImSchV im gesamten Ausbauabschnitt eingehalten werden.

Durch den Ausbau der A 99 auf je vier Fahrstreifen zuzüglich befahrbaren Seitenstreifens pro Fahrtrichtung wird auch der Bildung von Staus entgegengewirkt. Die Anzahl und die Länge der derzeit im betrachteten Autobahnabschnitt auftretenden Verkehrsstauungen werden nach Durchführung der Baumaßnahme abnehmen. Der mit einem Stau verbundene erhöhte Ausstoß von Luftschadstoffen wird somit sinken. Die geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden werden im Bereich der Gemeinde Kirchheim b. München mit den umliegenden trassennahen Ortsteilen zur Verbesserung der Luftqualität hinter den Lärmschutzmaßnahmen beitragen.

### 3.3.3 Einwände gegen die Planrechtfertigung

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. wies auf den aus seiner Sicht grundsätzlichen Denkfehler hin, dass ein Straßenausbau die gegenwärtige Verkehrsproblematik verbessern würde. Stattdessen werde der hier geplante Straßenausbau den motorisierten Individualverkehr noch attraktiver machen und nicht den Anteil an umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln steigern.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Soweit die Notwendigkeit des achtstreifigen Ausbaues der A 99 Autobahnring München mit grundsätzlichen Argumenten in Zweifel gezogen wurde, geht es vorrangig um Verkehrspolitik, den Einsatz von Finanzmitteln und das Argument, dass neue Straßen zusätzlichen Verkehr anziehen. Alternative Verkehrskonzepte, einschließlich der Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs, sollten stattdessen gefördert werden. Diese Einwendungen verkennen den Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme (hier:

Straßenbaumaßnahme). Innerhalb dieses Verfahrens kann keine Grundsatzdiskussion über die Verkehrspolitik geführt werden. Es sind vielmehr die gesetzlichen Bindungen und die Aufteilung der Gewalten (Art. 20 GG) zu beachten.

Eine verkehrsträgerübergreifende Alternativenbetrachtung ist daher nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Jedoch baut der der Planung zugrunde liegende Bundesverkehrswegeplan 2030 auf einer verkehrsträgerübergreifenden Untersuchung und Planung auf. Der Bundesverkehrswegeplan hat die turnusmäßig vorgeschriebene Überprüfung der aktuellen Bedarfspläne zum Inhalt (auch für die Bundesfernstraßen). Der Ausbau der A 99 Autobahnring München im plangegegenständlichen Abschnitt ist im derzeit gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als "Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung" enthalten. Die Planrechtfertigung ist damit - auch im Hinblick auf Projektalternativen - gesetzlich normiert.

### **3.4 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung**

Das Vorhaben ist mit öffentlichen Belangen vereinbar.

#### **3.4.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung**

Das Bauvorhaben steht den Erfordernissen der Raumordnung, Landes- und Regionalplanung nicht entgegen.

Laut Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) ist die Verkehrsinfrastruktur leistungsfähig zu erhalten und durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen (LEP 4. 1. 1 (Z)). Das Netz der Bundesfernstraße sowie der Staats- und Kommunalstraßen soll leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden. Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen zur Ergänzung des Verkehrswegenetzes haben so umweltverträglich und ressourcenschonend wie möglich zu erfolgen (LEP Zu 4.1.1 (B)). Das Netz der Bundesfernstraßen sowie der Staats- und Kommunalstraßen soll leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden. Bei der Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur soll der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes bevorzugt vor dem Neubau erfolgen (LEP 4.2 (G)).

Gemäß Regionalplan München (RP 14) soll unter hoher Berücksichtigung der Aspekte des Lärmschutzes für die angrenzenden Siedlungen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des bestehenden Autobahnnetzes der achtstreifige Ausbau der A 99 zwischen dem AK München-Nord und dem AK München-Süd realisiert werden (RP 14 B V Z 3.2.2).

Das Vorhaben entspricht somit den landes- und regionalplanerischen Festlegungen zum Verkehr und zur Straßeninfrastruktur.

Gemäß Regionalplan München liegt der nördliche Abschnitt des Planungsgebietes im landschaftlichen Vorbehaltsgebiet Nr.: 07.1 Erdinger Moos zwischen Ismaninger Speichersee und Flughafen München sowie im regionalen Grünzug Nr.: 12 Grüngürtel München - Nordost: Flughafen München / Erdinger Moos / Aschheimer Speichersee. Aufgrund des geplanten Ausbaus im Bereich des vorhandenen überbreiten Mittelstreifens sowie der Ausdehnung des regionalen Grünzugs im Planungsgebiet, sind die geplanten straßenbaulichen Maßnahmen auch mit dem regionalen Grünzug vereinbar. In den landschaftlichen Vorbehaltsgebieten soll die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts gesichert oder wiederhergestellt werden, die Eigenart des Landschaftsbildes bewahrt und die Erholungseignung der Landschaft erhalten oder verbessert werden (RP 14 B I G 1.2.1). Als Sicherungs- und Pflegemaßnahmen für das landschaftliche Vorbehaltsgebiet sind u. a. die Erhaltung der Feuchtstandorte und Einleitung der Wiederherstellung der Niedermoore, Erhaltung der Gehölzstrukturen und Waldreste und die Wiederbelebung ausgeräumter Fluren durch Pflanzung naturnaher Gehölze und Hecken vorgesehen (RP 14 B I 1.2.2.07.1). Der geplante Infrastrukturausbau im Bereich des Mittelstreifens der Autobahn ermöglicht grundsätzlich weiterhin ein Hinwirken auf die genannten Sicherungs- und Pflegemaßnahmen. Die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Ausgleichsflächen liegen z. T. innerhalb des landschaftlichen Vorbehaltsgebietes. Zusammen mit den geplanten Vermeidungs- und Gestaltungsmaßnahmen (u.a. Gehölzpflanzung) kann davon ausgegangen werden, dass das Vorhaben mit dem landschaftlichen Vorbehaltsgebiet vereinbar ist. Der Abschnitt „Unterföhring/Aschheim-Ismaninger Speichersee“ des regionalen Grünzugs „Grüngürtel München-Nordost“ dient der Erholungsvorsorge mit der Notwendigkeit einer weiteren ökologischen Aufwertung des Naturraumes und Erschließung weiterer extensiver Erholungsmöglichkeiten (Rad- und Wanderwege) und hat großräumige Siedlungsgliederungsfunktion zwischen den Siedlungsschwerpunkten Unterföhring und Ismaning zur Vermeidung eines bandartigen Zusammenwachsens (siehe RP 14 Anhang zu Kapitel II Zu Z 4.2.2).

### 3.4.2 Planungsvarianten

Aus § 17 Satz 2 FStrG ergibt sich die Pflicht, planerische Varianten in Betracht zu ziehen (BVerwG, Urteil vom 31.1.2002, Az. 4 A 15/01, BVerwG 24.4.2009, Az. 9 B 10/09). Es sind dabei alle ernsthaft in Betracht kommenden Varianten zu berücksichtigen und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Varianten berührten öffentlichen und privaten Belange einzustellen (BVerwG, Urteil vom 21.1.2016, Az. 4 A 5.). Die Planfeststellungsbehörde war aber 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).

Wie aus den oben dargelegten Gründen bereits ersichtlich, wäre mit einem Verzicht („Nullvariante“) auf den achtstreifigen Ausbau der A 99 zwischen der AS Aschheim/Ismaning und der AS Kirchheim den Aufgaben aus der Straßenbaulast nicht genügt, da die Nullvariante die Planungsziele, insbesondere die Bewältigung des zukünftigen prognostizierten Verkehrs, nicht erreichen kann. Die betroffenen öffentlichen und privaten Belange wiegen nicht so schwer, dass diese „Nullvariante“ gewählt werden müsste.

Das Ausbauvorhaben beinhaltet den bestandsorientierten Anbau eines vierten Fahrstreifens mit Seitenstreifen für beide Fahrrichtungen der A 99 Autobahnring München nach innen - d. h. unter Verwendung des vorhandenen, überbreiten Mittelstreifens - ohne Änderung der Autobahn in Grund- und Aufriss. Die Trasse ist in Lage und Höhe durch den Bestand der vorhandenen Fahrbahnen der A 99 Autobahnring München und die Lage der Anschlussstellen vorgegeben. Neben der planfestgestellten bestands-orientierten Variante kamen daher offensichtlich keine Vorhabensvarianten in Betracht, die andere Belange weniger beeinträchtigen

und daher eine nähere Untersuchung hinsichtlich der Auswirkungen erforderlich gemacht hätten.

### 3.4.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradiente, Querschnitt, Kreuzungen und Einmündungen, nachgeordnetes Straßen- und Wegenetz)

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 verschiedenen einschlägigen straßenplanerischen Richtlinien. Die dort dargestellten, verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind 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.

Dies ergibt sich im Einzelnen aus folgenden Erwägungen:

#### 3.4.3.1 Linienführung, Gradiente (Höhenlage)

Die Gestaltung der neu- und auszubauenden Straßenabschnitte erfolgte unter Berücksichtigung der aktuellen Regelwerke. Die technischen Regeln der Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) stellen insoweit den Stand der Technik da und gewährleisten einen hohen Standard für die Verkehrssicherheit. Die technische Gestaltung der Baumaßnahme ergibt sich im Einzelnen aus den Darstellungen im Erläuterungsbericht und dem Regelungsverzeichnis (Unterlagen 1 T und 11 T) sowie aus den übrigen festgestellten Planunterlagen. Hierauf nehmen wir Bezug.

Die Trassierung des achtstreifigen Ausbaus der A 99 Autobahnring München zwischen der AS Aschheim-Ismaning und der AS Kirchheim orientiert sich in Lage und Höhe am Bestand. Zu berücksichtigende Zwangspunkte zur Erstellung der Planunterlagen waren Planungsbeginn und Planungsende mit Anschluss im Norden an die Planung des vorhergehenden achtstreifigen Ausbaus der A 99 zwischen dem AK München-Nord und der AS Aschheim/Ismaning (BA I) sowie im Süden an den bestehenden sechsstreifigen Ausbau der A 99, das wiederherzustellende kreuzende Straßen- und Wegenetz, das unverändert zu erhaltende Bauwerk BW 35/1 und die Bestandslinienführung der A 99.

Für den gesamten Streckenabschnitt der A 99 wird die Entwurfsklasse EKA 1 A (Fernautobahn) gewählt, die sowohl den raumordnerischen Zielsetzungen als auch

den verkehrstechnischen Anforderungen entspricht. Die Trassierung erfolgt nach der RAA für eine Richtgeschwindigkeit von 130 km/h.

#### 3.4.3.2 Querschnitt

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

Für das Jahr 2030 sind auf der A 99 Autobahnring München zwischen der AS Aschheim/Ismaning und der AS Kirchheim durchschnittlich 144.000 Kfz/24h prognostiziert. Unter Berücksichtigung der zukünftigen Verkehrsbelastung und der Verkehrsbedeutung wurde folglich als Querschnitt für die durchgehende Fahrbahn der A 99 Autobahnring München nach den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) der SQ 48 als achtstreifige Autobahn mit TSF gewählt. Diese ermöglicht die Freigabe des Seitenstreifens in den Spitzenstunden. Die befestigte Fahrbahnbreite beträgt somit je Richtungsfahrbahn 19,50 m. Der Mittelstreifen ist in der Regel 6,0 m breit (vgl. Unterlage 1 T, Ziff. 4.4.1).

Im Bereich der AS Kirchheim sowie des Parkplatzes Aschheim werden die Ein- und Ausfahrtstreifen 3,75 m breit hergestellt. Um auf der südwestlichen Seite der AS Kirchheim eine Verlängerung der zwei bestehenden Einfädelungstreifen gemäß RAA bis südlich des Bauwerks 35/1 zu vermeiden, wird der Einfädelungstreifen der Tangentialrampe zukünftig innerhalb der Parallelrampe eingezogen, sodass nur noch ein Einfädelungstreifen auf der Hauptfahrbahn der A 99 eingezogen werden muss. Zum einen wird damit ein Ersatzneubau des Bauwerks 35/1 verhindert, für welches nur eine Instandsetzung vorgesehen ist. Zum anderen kann somit das bestehende Kanalsystem neben der Fahrbahn erhalten und weiterverwendet werden. Die 1-streifigen Rampen erhalten den Querschnitt Q 1 mit einer Fahrbahnbreite von 6,0 m, die 2-streifigen Rampen ohne Gegenverkehr den Rampenquerschnitt Q 2\* mit einer Fahrbahnbreite von 8,0 m. Der Randstreifen des Querschnitts Q 2\* wird abweichend von der RAA jeweils mit 0,50 m angesetzt, um

einen Breitstrich innerhalb des Randstreifens von 0,30 m Breite und einen besseren Nothalt auf dem Bankett zu ermöglichen.

### 3.4.3.3 Kreuzungen und Einmündungen

#### 3.4.3.3.1 Brückenbauwerk BW 32/1 Unterführung eines Feldweges (Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.1.1, Bau-km 0+760)

Ein Feldweg kreuzt die A 99 und wird mit einem Bauwerk unter der A 99 unterführt. Das bestehende BW 32/1 wird aufgrund der Baumaßnahme abgebrochen und neu gebaut.

Die Gemeinde Aschheim bat im Anhörungsverfahren um eine zügige Bauabwicklung in diesem Bereich, da es sich um die Hauptverbindung des landwirtschaftlichen Verkehrs vom Ort ins „Aschheimer Moos“ handle. Da gleichzeitig auch das Brückenbauwerk BW 33/1 (Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.1.2) erneuert werde, entfalle auch eine Ausweichstrecke. Bei möglichen Bauzeitunterbrechungen solle nach Möglichkeit eine Durchfahrt gewährleistet werden.

Der Vorhabensträger hat im Anhörungsverfahren zugesichert, dass die Baumaßnahmen am Brückenbauwerk 32/1 möglichst zügig durchgeführt werden und bei Baupausen die Durchfahrt soweit wie möglich gewährleistet wird.

#### 3.4.3.3.2 Brückenbauwerk BW 33/1 Überführung der St 2082 (alt) mit begleitenden Geh- und Radweg (Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.1.2, Bau-km 2+114)

Die St 2082 (alt) und ein begleitender Geh- und Radweg kreuzen die A 99 und werden mit einem Bauwerk BW 33/1 über die Autobahn überführt. Es ist geplant, das bestehende BW 33/1 abzurechen und neu zu bauen.

Die Gemeinde Kirchheim b. München forderte, dass die (Rad-)Wegeverbindung über das Brückenbauwerk BW 33/1 in der Münchner Straße während der gesamten Bauzeit als wichtige und verkehrssichere Schulwegeverbindung zwischen Kirchheim und Aschheim aufrechterhalten bleibe bzw. für einen gleichwertigen Ersatz gesorgt werde. Bei der Planung des neuen Brückenbauwerks müssten unter Einhaltung der einschlägigen Regelwerke ein Radfahrstreifen je Richtung und ein Fußgängerweg vorgesehen werden.

Die Forderung wird abgelehnt. Das alte Bauwerk 33/1 muss abgebrochen und an gleicher Stelle durch ein neues Bauwerk ersetzt werden. Die Erhaltung des

bestehenden Bauwerks während der Bauzeit ist nicht möglich. Die St 2082 (alt) muss vorübergehend gesperrt werden. Der Vorhabensträger wird mit seinem Verkehrskonzept während der Bauzeit aber den Verkehr so weit wie möglich aufrechterhalten. Für die Bauzeit wird eine Behelfsbrücke für den Geh- und Radverkehr mit einer Wegbreite von 2,5 m errichtet. Der Straßenverkehr wird über die AS Kirchheim umgeleitet.

Das Bauwerk 33/1 befindet sich in der Gemeinde Aschheim. Auf dem neuen Bauwerk wird wie im Bestand nördlich ein Geh- und Radweg vorgesehen. Derzeit ist südlich der St 2082 (alt) kein Radweg vorhanden. Der Vorhabensträger hat im Anhörungsverfahren aber angeboten, auf dem Bauwerk auch südlich ein Geh- und Radweg vorzusehen, sofern die Gemeinden Aschheim und Kirchheim b. München dies wünschen und eine Einigung über die Kostentragung außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens erzielt werden könne.

#### 3.4.3.3.3 Brückenbauwerk BW 34/1 Überführung der St 2082 (neu) (Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.1.3, Bau-km 2+699)

Die St 2082 (neu) kreuzt die A 99 und wird mit einem Bauwerk BW 34/1 über die Autobahn überführt. Es ist geplant, das bestehende BW 34/1 abzubauen und neu zu bauen. Die Parallelrampen der AS Kirchheim werden jeweils mitüberführt.

Die Gemeinde Aschheim bat im Anhörungsverfahren um die Aufrechterhaltung von zwei Fahrspuren (eine Spur je Fahrtrichtung) während der Baumaßnahmen. Der Vorhabensträger hat im Anhörungsverfahren eine Spur je Fahrtrichtung zugesichert.

#### 3.4.3.3.4 Brückenbauwerk BW 35/1 Überführung der GVS Heimstetten-Feldkirchen mit begleitenden Geh- und Radweg (Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.1.4, Bau-km 3+793)

Die GVS Heimstetten-Feldkirchen und ein begleitender Geh- und Radweg kreuzen die A 99 und werden mit einem Bauwerk BW 35/1 über die Autobahn überführt. Das bestehende BW 35/1 wird instandgesetzt.

Die Gemeinde Aschheim und die Gemeinde Kirchheim b. München forderten im Anhörungsverfahren, dass das Brückenbauwerk BW 35/1 in der Bajuwarenstraße über die A 99 als zentraler Bestandteil der Schulwegverbindung Aschheim - Gymnasium Kirchheim, Feldkirchen - Gymnasium Kirchheim und Kirchheim - Realschule Aschheim, als Hauptverbindung zwischen Kirchheim und dem

Naherholungsgebiet Heimstettener See und als Fahrtwege für Feuerwehr, Rettungsdienste (Rettungswege zum Heimstettener See) und landwirtschaftlichen Verkehr während der gesamte Bauzeit als Rad- und Fußwegverbindung aufrechterhalten bleibe. Bei der Planung des neuen Brückenbauwerks seien unter Einhaltung der einschlägigen Regelwerke ein Radfahrstreifen je Richtung und ein Fußgängerweg vorzusehen.

Der Forderung wird entsprochen. Der Vorhabensträger hat im Anhörungsverfahren zugesagt, dass im Bereich des Bauwerks 35/1 (Bajuwarenstraße) bei der Brückeninstandsetzung ein Fahrstreifen einschließlich des benachbarten Gehweges bzw. des Geh- und Radweges während der Bauzeit aufrechterhalten bleibt. Auf dem Bauwerk 35/1 (Bajuwarenstraße) befindet sich einseitig ein 2,5 m breiter Geh- und Radweg und auf der anderen Seite ein 1,25 m breiter Gehweg. Der jeweilige Richtungsverkehr wird mit Hilfe einer Ampelschaltung geregelt.

Auf dem Bauwerk wird wie im Bestand südlich ein Geh- und Radweg vorgesehen. Derzeit ist nördlich der Bajuwarenstraße kein Radweg vorhanden. Der Vorhabensträger hat im Anhörungsverfahren aber angeboten, auf dem Bauwerk auf dem Bauwerk auch nördlich einen Geh- und Radweg vorzusehen, sofern die Gemeinden Aschheim und Kirchheim b. München dies wünschten und eine Einigung über die Kostentragung außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens erzielt werden könne.

#### 3.4.3.4 Auswirkungen auf das nachgeordnete Straßen- und Wegenetz

Das bestehende nachgeordnete Straßen- und Wegenetz wird der jeweiligen Situation entsprechend angepasst. Die Detailangaben über die Änderungen im nachgeordneten Wegenetz sind im Regelungsverzeichnis (Unterlage 11 T) und den Lageplänen (Unterlage 5) aufgeführt.

#### 3.4.4 Immissionsschutz/Bodenschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes sowie den Belangen der Luftreinhaltung und des Bodenschutzes vereinbar. Die Planung stellt sicher, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche oder nachteilige Wirkungen infolge von Luftschadstoffbelastungen ohne Ausgleich verbleiben (§§ 41, 42 BImSchG; Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG).

Bei der Planung wurde darauf geachtet, dass durch das Bauvorhaben keine vermeidbaren Immissionsbelastungen entstehen (§ 50 BImSchG).

Durch eine Änderung der Trassierung, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann der Immissionsschutz nicht weiter verbessert werden, wie im Einzelnen unter C.3.4.2 dieses Beschlusses dargelegt wurde.

#### 3.4.4.1 Verkehrslärmschutz

##### 3.4.4.1.1 Rechtsgrundlagen

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 – sozusagen in einer zweiten Stufe - 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).

Von einem Neubau ist auszugehen, wenn eine bestehende Trasse auf einer längeren Strecke verlassen wird. Maßgeblich ist das äußere Erscheinungsbild im Gelände. Vorliegend handelt es sich um keine Neubaumaßnahme, sondern lediglich um einen bestandsorientierten Ausbau der A 99 Autobahnring München.

Nur eine wesentliche Änderung führt zur Lärmvorsorge. Eine wesentliche Änderung liegt nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV nur vor, wenn

- eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird; oder

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

#### 3.4.4.1.2 § 50 BImSchG - Trassierung, Gradienten usw.

Bei der Planung wurde bereits darauf geachtet, dass durch das Bauvorhaben keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht. Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie, Höhenlage und sonstige Gestaltung der Straße hinsichtlich der Anforderungen des § 50 Satz 1 BImSchG die richtige Lösung.

Nach § 50 Satz 1 BImSchG 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. Die Abwägungsdirektive des § 50 Satz 1 BImSchG führt jedoch nicht dazu, dass eine unter Immissionsschutzgesichtspunkten nachteilige Straßentrasse in keinem Fall verwirklicht werden darf. Die Optimierungsgebote des § 50 Satz 1 BImSchG sind im Rahmen der Abwägung nicht konkurrenzlos, sie können also - zugunsten anderer gewichtiger Belange - in der Abwägung überwunden werden (vgl. BVerwG vom 16.03.2006, NVwZ-Beilage I 8/2006, 1/13).

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte bestandsorientierte Linie hinsichtlich der Anforderung des § 50 BImSchG die richtige Lösung. Wie im Rahmen der Variantenprüfung ausgeführt, scheiden andere Trassenführungen wegen der damit verbundenen erheblich größeren Beeinträchtigungen öffentlicher und privater (z. B. Natur und Landschaft, Eigentum, Landwirtschaft usw.) Belange aus. Andere Trassen sind deshalb in der

Gesamtschau auch unter Berücksichtigung des Optimierungsgebotes des § 50 Satz 1 BImSchG nicht vorzugswürdig (vgl. auch C.3.4.2 dieses Beschlusses).

Der Vorhabensträger hat mit seiner Trassierung die angrenzende Bebauung angemessen berücksichtigt. Durch eine Änderung der Maßnahme, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann der Immissionsschutz unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit nicht weiter verbessert werden. Dem Optimierungsgebot des § 50 Satz 1 BImSchG ist damit unserer Ansicht nach Genüge getan.

#### 3.4.4.1.3 Verkehrslärberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Die Prognose von Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 10.12.2014 weist im vorliegenden Abschnitt AS Aschheim/Ismaning bis zur AS Kirchheim eine durchschnittliche Verkehrsbelastung von 141.000 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 14,5 % für das Prognosejahr 2030 aus (Unterlage 1 T, Ziff. 24.2, Anlage 2).

Der Lärmschutz ist dabei nicht auf Spitzenbelastungen, sondern auf die durchschnittliche Verkehrsbelastung auszulegen (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 1996, 916). Dies ist auch sinnvoll, denn es wäre unwirtschaftlich, Lärmschutzanlagen auf Spitzenbelastungen auszulegen, die nur gelegentlich auftreten.

Messungen sind vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS-90 gewährleistet wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen (Ullrich, DVBl 1985, 1159).

#### 3.4.4.1.4 Ergebnis

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung. Der Bau von Straßen im Sinne des § 41 BImSchG ist der Neubau. Von einem Neubau ist auch dann auszugehen, wenn eine bestehende Trasse auf einer

längeren Strecke verlassen wird. Maßgeblich ist das äußere Erscheinungsbild im Gelände. Die Einziehung oder Funktionsänderung von Teilen der vorhandenen Straße ist Indiz für eine Änderung. Nur eine wesentliche Änderung führt zur Lärmvorsorge.

Eine Überprüfung des Bauvorhabens am Anwendungsbereich der 16. BImSchV bringt folgendes Ergebnis:

Das Bauvorhaben stellt keinen Straßenneubau im Sinne des § 41 BImSchG dar. Es war daher zu überprüfen, ob eine wesentliche Änderung eines Verkehrsweges nach § 1 Abs. 1 und Abs. 2 der 16. BImSchV vorliegt. Bei vorliegender Ausbaumaßnahme handelt es sich nach der 16. BImSchV um eine wesentliche Änderung einer Bundesautobahn, da die A 99 Ost Autobahnring München um den durchgehenden Anbau eines vierten Fahrstreifens in beiden Fahrtrichtungen zwischen der AS Aschheim/Ismaning und der AS Kirchheim für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird (§ 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 der 16. BImSchV).

Die gesetzlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Lärmvorsorgemaßnahmen sind nach § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 der 16. BImSchV durch den Vorhabensträger wegen einer wesentlichen Änderung erfüllt.

Die einzelnen maßgeblichen und überprüften Immissionsorte in den Bereichen der Gemeinden Aschheim und Kirchheim b. München sind in den schalltechnischen Berechnungen (Unterlage 1 T, Ziff. 6.1.3, Unterlagen 17, Anlage 1) dargestellt.

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist durch den Vorhabensträger daher sicherzustellen, dass durch den Straßenbau keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgläusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Damit ist grundsätzlich dem aktiven vor den passiven Lärmschutzmaßnahmen ein hohes Gewicht beizumessen, weil dieser zu einer wesentlich deutlicheren Verbesserung der Wohnqualität und der Freiräume führt.

Die festgestellte Planung des Vorhabensträgers sieht für die vom Ausbau betroffenen Bereiche an der A 99 Autobahnring München folgende Kombination aus aktiven Lärmvorsorgemaßnahmen vor:

#### Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags

Der Vorhabensträger hat in seiner Planung den Einbau eines stark lärmindernden Fahrbahnbelages mit einer Pegelminderung von  $D_{StrO} = -5 \text{ dB(A)}$  auf den durchgehenden Fahrbahnen im gesamten vorliegenden Ausbauabschnitt der A 99

Ost Autobahnring München vorgesehen. Dies ist in der Lärmberechnung berücksichtigt worden.

Der Vorhabensträger wurde von uns in diesem Planfeststellungsbeschluss unter A.3.4 verpflichtet, die Dauerhaftigkeit des stark lärmindernden Fahrbahnbelages zur Lärminderung von - 5 dB(A) sicherzustellen und gegebenenfalls geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um dieser Verpflichtung auch weiterhin nachzukommen.

#### Aktive Lärmschutzanlagen

Zudem ist als aktive Lärmschutzmaßnahme die Errichtung von Lärmschutzwänden mit einer Regelhöhe von 7,0 m zum Schutz der Wohnbebauung im nordwestlichen Teil der Gemeinde Kirchheim b. München geplant. Die maßgeblichen aktiven Lärmschutzanlagen sind in der Unterlage 1 T, Ziff. 4.8, den Lageplänen (Unterlage 7) und dem Regelungsverzeichnis (Unterlage 11 T) dargestellt. Zur Einhaltung der Grenzwerte war vom Vorhabensträger ursprünglich eine Regelwandhöhe von 5,0 m vorgesehen. Auf Wunsch der Gemeinde Kirchheim b. München wird die Wandhöhe auf 7,0 m erhöht. Dies erfolgt unter Vorbehalt dessen, dass die Gemeinde Kirchheim b. München mit der Erhöhung einverstanden ist und die dadurch entstehenden Mehrkosten übernimmt.

Die bestehenden Lärmschutzanlagen, welche vorab in Abstimmung mit dem Vorhabensträger durch die Gemeinden Aschheim und Kirchheim b. München gebaut wurden, werden von dem Bauvorhaben grundsätzlich nicht berührt bzw. müssen ggf. im Rahmen der Bauausführung nur vorübergehend entfernt und/oder an die neuen Verhältnisse angepasst werden (vgl. Unterlage 1 T, Ziff. 4.8).

Der Vorhabensträger hat zudem auch nachgewiesen, dass selbst unter Zugrundelegung einer temporären Seitenstreifenfreigabe (TSF) auf der A 99 Autobahnring München keine weitergehenden Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden. Auch bei aktivierter TSF werden die Vorsorgegrenzwerte der 16. BImSchV durch das vorgesehene Lärmschutzkonzept eingehalten (Unterlage 1 T, Ziff. 6.1.3, Unterlage 17, Ziff 1.5, Anlage 1).

Mit den vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden an allen betroffenen Immissionsorten die Tag- und Nachtgrenzwerte der Lärmvorsorge der 16. BImSchV eingehalten. Es werden zukünftig Lärminderungen von bis zu 14,8 dB(A) am Tag (IO-Nr. A07) und um bis zu 10,8 dB(A) in der Nacht (IO-Nr. A07) erreicht (Fall: TSF

inaktiv). Es sind daher auch keine zusätzlichen passiven Lärmschutzmaßnahmen notwendig.

Die Ergebnisse der Lärmberechnung sind in der Unterlage 17 dargestellt, auf die wir hiermit verweisen.

#### 3.4.4.1.5 Einwände zu Verkehrsimmissionen

##### Weitere Lärmschutzmaßnahmen

Die Gemeinde Kirchheim b. München beantragte, den geplanten Lärmschutz deutlich zu erweitern, weil die Lärmbelastung der Anwohnergemeinden bereits vor dem Umbau überdurchschnittlich hoch sei und durch den Ausbau der A 99 noch erheblich verstärkt werde.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Die gesetzlich vorgegebenen Lärmvorsorgewerte der 16. BImSchV werden an den maßgeblichen Immissionsorten im Prognosejahr 2030 eingehalten (Unterlagen 7 und 17). Durch den zukünftig vorgesehenen lärmindernden Belag des A 99 werden die Lärmimmissionen im Vergleich zum heutigen Bestand sogar vermindert. Ein Anspruch auf zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Bau einer Galerie wie bei Germering an der A 96) seitens des Vorhabensträgers besteht daher mangels Rechtsgrundlage nicht.

##### Lärmschutzwände

Die Gemeinde Aschheim beantragte, die durch die Gemeinde Aschheim errichteten bestehenden Lärmschutzwände in die Straßenbaulast der Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung, zu übernehmen (Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.4.3, Bau-km 2+056 bis Bau-km 2+297 westlich).

Die Forderung wird abgelehnt. Für eine ablösefreie Übernahme des Unterhalts der bestehenden Lärmschutzwände seitens des Vorhabensträgers besteht keine Rechtsgrundlage. Die angesprochenen Lärmschutzwände wurden als freiwillige Lärmschutzmaßnahme von der Gemeinde Aschheim errichtet und befinden sich auf gemeindeeigenem Grund mit einem Abstand von bis zu 20 m vom Fahrbahnrand. Eine Lärmberechnung ohne Berücksichtigung dieser Lärmschutzwände hat ergeben, dass auch nach dem 8-streifigen Ausbau der A 99 im BA II die gesetzlich vorgegebenen Lärmvorsorgewerte der 16. BImSchV im Prognosejahr 2030 eingehalten werden. Alleine der geplante Einsatz eines lärmindernden

Fahrbahnbelags ( $D_{\text{StrO}} = -5 \text{ dB(A)}$ ) wird die Immissionswerte an den nächstgelegenen Wohngebäuden im Vergleich zum Prognosenullfall im Jahr 2030 um 2,1 bis 2,9 dB(A) senken.

#### Geschwindigkeitsbeschränkung

Die Gemeinde Aschheim und die Gemeinde Kirchheim b. München beantragten ferner, neben den geplanten Lärmschutzmaßnahmen eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h in diesem Ausbauabschnitt der A 99, zumindest in der Nachtzeit, nach Abschluss der Bauarbeiten anzuordnen. Die Anliegergemeinden seien bereits überdurchschnittlich hoch durch die am stärksten befahrene Autobahn in Europa belastet. Durch den Ausbau der A 99 werde sich dies erheblich verstärken. Auch im Abschnitt der A 96 bei Germering sei eine Geschwindigkeitsbeschränkung in den Nachtstunden angeordnet worden. Dort werde sogar bei einem „nur“ 3-streifigen Ausbau eine Galerie über der Autobahn errichtet, obwohl sich die Wohnbebauung an der A 99 teilweise näher an der Autobahn als in Germering befinde.

Die Forderung, verkehrliche Geschwindigkeitsbeschränkungen als Lärmschutzmaßnahmen im vorliegenden Ausbauabschnitt der A 99 in diesem Planfeststellungsbeschluss anzuordnen, wird mangels Notwendigkeit abgelehnt. Die Voraussetzungen zur Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung aus Lärmschutzgründen sind gemäß der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) i. V. m. den „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV)“ geregelt. Eine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeiten aus Gründen des Lärmschutzes kann auf Bundesautobahnen auf Grund des § 45 Abs. 1a, Abs. 1b Nr. 5 und Abs. 1 Nr. 3 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) i. V. m. den „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV)“ angeordnet werden, wenn im Bereich eines reinen oder allgemeinen Wohngebietes der vom Straßenverkehr herrührende Lärm einen Richtwert von 70 dB(A) tags/60 dB(A) nachts bzw. bei Mischgebieten 72 dB(A)/62 dB(A) in erheblichem Umfang überschreitet und eine Pegelminderung von mindestens 3 dB(A) bei einer Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu verzeichnen ist. Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen im Planfeststellungsverfahren war hier nicht notwendig. Das vorgesehene Lärmschutzkonzept des Vorhabensträgers garantiert hier die Einhaltung der

Lärmvorsorgegrenzwerte der 16. BImSchV auch ohne verkehrsbeschränkende Maßnahmen. Denn eine verkehrsrechtliche Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen ist nicht erforderlich und damit unverhältnismäßig, wenn dem Lärm schon durch Maßnahmen des aktiven und passiven Lärmschutzes begegnet werden kann (vgl. VGH Kassel, Beschluss vom 16.01.2006, Az. 2 TG 2606/05, UPR 2006, 241 sowie die Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007). Letzteres ist hier mit den in der Planung vorgesehenen Maßnahmen gerade der Fall. Wie in den Unterlagen 7 und 17 dargestellt, werden unter Berücksichtigung des 8-streifigen Ausbaus der A 99 im BA II im Prognosejahr 2030 an allen maßgeblichen Gebäuden die Lärmvorsorgegrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten. Die oben genannten Richtwerte von 70 dB(A) tags / 60 dB(A) der Lärmschutz-Richtlinien-StV werden damit deutlich unterschritten, ebenso werden die Werte der 16. BImSchV nicht überschritten. Auch erfolgen Geschwindigkeitsbegrenzungen üblicherweise nicht in Planfeststellungsbeschlüssen, die den Bau einer Straße zum Gegenstand haben, es sei denn, dies wäre zur Konfliktbewältigung schon im Planfeststellungsbeschluss geboten (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 03.07.1998, Az. 5 S 1/98, NVwZ-RR 1999, 165). Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Lärmschutz sind keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen i. S. v. § 41 Abs. 1 BImSchG, auf die die Lärmbetroffenen Anspruch haben. Verkehrsrechtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen sollen nur als Übergangslösungen dienen, bis ein baulicher dauerhafter Lärmschutz realisiert ist. Lösungen mittels einer Geschwindigkeitsbeschränkung sind daher nachrangig und subsidiär.

#### 3.4.4.2 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).

Belastungen oder Einwirkungen durch den Schadstoffausstoß des Verkehrs in dem untersuchten Bereich auf der A 99, die die Grenzwerte in der 39. BImSchV oder EG-Richtlinien bzw. Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 im Bereich der nächstgelegenen Anwesen überschreiten sind nicht zu erwarten. Im Jahresmittel kommt es zu keinem Überschreiten der Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit für die Schadstoffkonzentrationen von Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) und Partikel (PM<sub>10</sub>). Die ermittelte NO<sub>2</sub>-Konzentration im Bereich des geplanten Abschnittes beträgt im Jahresmittel 23,6 µg/m<sup>3</sup> und unterschreitet den gesetzlichen Grenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> um 16,4 µg/m<sup>3</sup>. Die Partikelimmission (PM<sub>10</sub>) wurde mit maximal 17,59 µg/m<sup>3</sup> prognostiziert und liegt damit 22,41 µg/m<sup>3</sup> unter dem zulässigen Grenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup>. Auf die Erläuterungen zu den Luftschadstoffen in Unterlage 17 wird verwiesen. Daher ist eine weitere Optimierung der Trasse hinsichtlich ihrer Lage oder Höhe aus Gründen der Lufthygiene nicht erforderlich. Zudem müssen die geplanten aktiven Lärmschutzanlagen zur Verbesserung der lufthygienischen Situation in den Bereichen der Wohnbebauung nicht erweitert werden. Bei der Betrachtung des Prognosefalls ergibt sich durch die geringeren Verkehrszahlen sowie die Arten- und Lärmschutzanlagen eine geringfügig bessere lufthygienische Situation gegenüber dem Prognosenußfall.

Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat eine Abschätzung der zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen nach den „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung RLuS 2012, Ausgabe 2012)“ unter der Grundlage des aktuell gültigen Handbuchs für Emissionsfaktoren (HBEFA 3.3), vorgenommen. Unter Ansatz der vorgegebenen Verkehrsmengen ist nicht davon auszugehen, dass im Planfeststellungsbereich aufgrund von Kfz-Abgasen lufthygienische Grenzwerte der 39. BImSchV an den nächstgelegenen Anwesen erreicht oder überschritten werden.

Aus Sicht der Luftreinhaltung steht dem Bauvorhaben damit nichts entgegen. Die Ergebnisse der Schadstoffberechnung sind in der Unterlage 1 T, Ziff. 6.2 und der Unterlage 17, Anlage 2, dargestellt, auf die wir hiermit verweisen.

#### 3.4.4.3 Bodenschutz

Es werden keine nach dem Bundes-Bodenschutzgesetz unzulässigen Belastungen des Bodens durch den Eintrag von Stoffen aus dem Verkehr, die Belastung durch

die Bauarbeiten oder die Herstellung und Unterhaltung der Anlage eintreten. Auf Grund der Maßnahme werden keine schädlichen Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 i. V. m. § 7 BBodSchG eintreten. Die Überschreitung von in der BBodSchV (Anhang 2) gemäß § 8 Abs. 2 BBodSchG festgelegten Werten ist nicht zu besorgen.

Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat gefordert, dass das Abschieben des Oberbodens im Bereich der Ausgleichsmaßnahme 2A CEF zu vermeiden und in Abstimmung mit dem Bayerischen Landesamt für Umwelt eine alternative Methode zu wählen sei.

Der Forderung wird aus naturschutzfachlichen Gründen nicht nachgekommen. Auf der Fläche 2 A<sub>CEF</sub> soll auf ca. 1/5 der Fläche 10 cm des Oberbodens abgeschoben und an der Westseite des Grundstücks zu einem kleinen Wall geschüttet werden. Die Maßnahme führt zu einer Standortvielfalt auf der Fläche, welche ohne Verlagerung des Oberbodens so nicht entstehen könnte. Je nach Dicke der Oberbodenschicht bleibt ein Teil des Oberbodens auf der abgeschobenen Fläche. Der Vorhabensträger hat aber zugesagt, bei der Ausführung der Maßnahme darauf zu achten, dass der Oberboden nicht vollständig abgetragen wird. Der Erhalt des Oberbodens ist sicher gestellt, da er auf dem gleichen Grundstück wieder aufgebracht wird.

#### 3.4.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

##### 3.4.5.1 Öffentlicher Belang

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger den Naturhaushalt und das Landschaftsbild zu schonen (Art. 9 Abs. 1 Satz 4 BayStrWG). Diese Belange werden konkretisiert durch in den §§ 1 und 2 des BNatSchG enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Mit Grund und Boden ist sparsam umzugehen. Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen (siehe z. B. § 1a BauGB und § 1 BBodSchG).

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in den Unterlagen 19.1 T und 19.2 beschrieben. Das Bauvorhaben 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 19.1 T 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.

#### 3.4.5.2 Verbote

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

##### 3.4.5.2.1 Schutzgebiete/geschützte Flächen

Im Planungsgebiet befindet sich kein FFH- oder Vogelschutzgebiet. Die am nächsten gelegenen europarechtlich geschützten Gebiete befinden sich in einer Entfernung von ca. 1,5 km nördlich des Untersuchungsgebietes (vgl. Ausführungen zu C.1.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses).

Der gesamte Laubmischwald südlich des Abfanggrabens ist als Landschaftsschutzgebiet LSG 00343.01 „Grünzug nördlich Aschheim im Gebiet der Gemeinden Aschheim und Kirchheim bei München“ ausgewiesen. Die offizielle Abgrenzung des Landschaftsschutzgebietes geht zwar über die Autobahntrasse hinweg, jedoch wird nicht in wertgebende Bestände innerhalb des Landschaftsschutzgebietes eingegriffen.

Da es sich zudem bei den beanspruchten Flächen größtenteils um bereits vorbelastete Flächen im Mittelstreifen bzw. Nahbereich der Autobahntrasse handelt sind keine Biotopflächen, die gem. § 30 BNatSchG bzw. i.V.m. Art. 23 BayNatSchG geschützt sind, vom Ausbau betroffen (Unterlage 19.1 T).

### 3.4.5.2.2 Artenschutz

Das europäische und nationale Artenschutzrecht steht dem Vorhaben im Ergebnis ebenfalls nicht entgegen.

#### 3.4.5.2.2.1 Rechtsgrundlagen

##### Verbotstatbestände und geschützte Arten

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

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Besonders geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG neben allen europäischen Vogelarten (§ 7 Abs. 2 Nr. 12 BNatSchG i. V. m. Art. 1 V-RL) 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 (Bundesartenschutzverordnung) aufgeführt sind.

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

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

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

### Legalausnahme/Ausnahme

Für nach § 15 Absatz 1 BNatSchG unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft, die nach § 17 Absatz 1 oder Absatz 3 BNatSchG zugelassen oder von einer Behörde durchgeführt werden, sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Absatz 2 Satz 1 BNatSchG gelten die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote, sofern in Anhang IV a) der FFH-RL aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten betroffen sind, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, nach Maßgabe von § 45 Abs. 5 Sätze 2 bis 5 BNatSchG:

Ein Verstoß gegen das Tötungs- und Verletzungsverbot liegt nicht vor, wenn die Beeinträchtigung durch den Eingriff oder das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG).

Wenn Tiere oder ihre Entwicklungsformen im Rahmen einer erforderlichen Maßnahme, die auf den Schutz der Tiere vor Tötung oder Verletzung oder ihrer Entwicklungsformen vor Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung und die Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gerichtet ist, beeinträchtigt werden und diese Beeinträchtigungen unvermeidbar sind, werden ebenfalls keine Verbotstatbestände verwirklicht (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 2 BNatSchG).

Ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG liegt nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt wird (§ 45 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG).

Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden (§ 45 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG).

Für Standorte wild lebender Pflanzen der in Anhang IV b) der FFH-RL aufgeführten Arten gelten die § 45 Abs. 5 Sätze 2 bis 3 BNatSchG entsprechend (§ 45 Abs. 5 Satz 4 BNatSchG).

Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-,

Besitz- und Vermarktungsverbote vor (§ 45 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG). 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.

#### 3.4.5.2.2.2 Prüfmethodik

Die „spezielle artenschutzrechtliche Prüfung“ (Unterlage 19.3 T) enthält Aussagen über die Projektwirkungen auf die im Planungsraum nachgewiesenen besonders bzw. streng geschützten Arten. Im Rahmen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung werden die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG bezüglich der gemeinschaftsrechtlich geschützten Arten (alle europäischen Vogelarten sowie Arten des Anhangs IV der FFH-RL), die durch das Vorhaben erfüllt sein könnten, ermittelt und dargestellt. Das methodische Vorgehen und die Begriffsabgrenzungen der nachfolgenden Untersuchung folgen den mit dem Ministerialen Schreiben der Obersten Baubehörde vom 19.01.2015, Az. IIZ7-4022.2-001/05, eingeführten „Hinweisen zur Aufstellung naturschutzfachlicher Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Straßenplanung (saP)“ (Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, 2015).

Der spezielle Artenschutz ist zwar grundsätzlich auf Einzelartenniveau zu prüfen. Auch sind die Verbotstatbestände vielfach auf Individuen bezogen. Der Aufwand für die Ermittlung der relevanten Arten kann jedoch - angepasst an die naturschutzfachliche Bedeutung der jeweiligen Art und an die nationale Verantwortung für diese Art - beschränkt werden. Je seltener und gefährdeter eine Art ist, je spezieller die Habitatbindung und je geringer die Anpassungsfähigkeit ist, desto stärker ist das Untersuchungs- und Prüfprogramm zu verdichten. Danach genügt bei weit verbreiteten, häufigen Arten, die keine spezifischen Lebensraumansprüche und ein gutes Ausweichvermögen besitzen, eine zusammenfassende, pauschalere Prüfung. Das methodische Vorgehen und die Begriffsabgrenzungen der vom Vorhabensträger vorgelegten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung, die wir zur Grundlage unserer Beurteilung machen, entsprechen den mit Schreiben der Obersten

Baubehörde vom 24.03.2011 (Gz. IIZ7-4022.2-001/05) eingeführten „Hinweisen zur Aufstellung der Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)“.

Wir erachten die faunistischen Untersuchungen des Vorhabensträgers für ausreichend, um darauf unsere artenschutzrechtliche Beurteilung zu stützen. Die Prüfung, ob artenschutzrechtliche Verbote gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 - 4 BNatSchG eingreifen, setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Trassenbereich vorhandenen Tier- und Pflanzenarten und ihrer Lebensräume voraus. Das verpflichtet die Behörde jedoch nicht, ein lückenloses Arteninventar zu erstellen. Der Prüfung brauchen diejenigen Arten nicht unterzogen zu werden, für die eine verbotstatbestandmäßige Betroffenheit durch das jeweilige Projekt mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann (Relevanzschwelle). Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Lassen bestimmte Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf die faunistische Ausstattung zu, so kann es mit der gezielten Erhebung der insoweit maßgeblichen repräsentativen Daten sein Bewenden haben. Das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzliche Erkenntnis verspricht (vgl. BVerwG, Beschluss v. 18.06.2007, Az. 9 VR 13/06; BVerwG, Beschluss v. 13.03.2008, Az. 9 VR 9/07).

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

Berücksichtigung finden ferner sämtliche Maßnahmen zum Schutz und zur Vermeidung und Minimierung beeinträchtigender Wirkungen, die in den festgestellten Planunterlagen, insbesondere im Landschaftspflegerischen Begleitplan und der speziellen artenschutzrechtlichen Untersuchung (Unterlagen 19.1 T und 19.3 T) enthalten sind. Für diejenigen geschützten Arten, bei denen von der Verletzung von Verboten tatsächlich oder mit einer ausreichenden Wahrscheinlichkeit im Sinne einer „worst-case-Annahme“ ausgegangen werden

müsste, wäre zu untersuchen, ob die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG vorliegen.

#### 3.4.5.2.2.3 Schutz-, Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen

Schutz-, Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen sind Bestandteil der Projektplanung und bestimmen das Ausmaß der von dem Projekt ausgehenden Wirkungen mit. Soweit sie die Verwirklichung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen effektiv verhindern, geht von dem Projekt keine beeinträchtigende Wirkung auf geschützte Arten aus.

Insbesondere werden folgende Vorkehrungen durchgeführt, um Gefährdungen von Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und von Vogelarten, insbesondere zur Senkung der Zerschneidungs- und Trenneffekte und zur Senkung des Kollisionsrisikos sowie zur Vermeidung baubedingter Tötungen, zu vermeiden und zu vermindern:

- 1 V: Begrenzung der Zeiten für Baumfällarbeiten/ Gehölzschnittmaßnahmen und Baufeldräumung

Alle Baumfällungs-, und Gehölzschnittmaßnahmen werden ausschließlich in den Wintermonaten vor Beginn der Brutsaison, in der Zeit von 01. Oktober bis 28./ 29. Februar außerhalb der amtlich festgesetzten Brut-, Nist- und Fortpflanzungszeiten durchgeführt. Die Räumung des gesamten Baufeldes und somit die Entfernung aller möglicherweise Nistplatz, Quartier oder Unterschlupf bietender Strukturen (Schnittgut, Wurzelstöcke, etc.) erfolgt grundsätzlich im selben Zeitraum, außerhalb der (gesetzlich festgesetzten) Brut-, Nist- und Fortpflanzungszeiten in der Zeit von 1. Oktober bis 28./29. Februar.

- 2 V: Schutz angrenzender ökologisch bedeutsamer Flächen und Strukturen

Der Arbeitsstreifen wird auf das mindest notwendige Maß (falls möglich Vorkopf-Bauweise) begrenzt, um angrenzende Vegetationsbestände möglichst zu erhalten, insbesondere im Bereich von Biotop- und Gehölzflächen sowie von Lebensräumen wertgebender Arten. Für an das Baufeld angrenzende Gehölzflächen und zu erhaltende Einzelbäume und Baumbestände sowie 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. Zusätzliche Baustraßen, Lagerflächen

und Zufahrten werden grundlegend außerhalb von Biotop-, Gehölzflächen und Lebensräumen relevanter Arten in Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung (UBB) angelegt.

- 3 V: Schutz der Oberflächengewässer

Während der Bauphase wird im Umfeld der Oberflächengewässer, hier der Abfanggraben, eine größtmögliche Sorgfalt bei der Baudurchführung gewährleistet. Einträge gewässergefährdender Stoffe werden bestmöglich vermieden. Eingesetzte Baugeräte müssen soweit möglich umweltverträgliche Bedingungen in Bezug auf Betriebsstoffe, etc., erfüllen, da aufgrund fehlender wirkungsvoller Schutzmaßnahmen (etwa eine geregelte Entwässerung) ein erhöhtes Risiko des Stoffeintrags, z. B. im Falle eines Unfalles, in ökologisch sensible Landschaftsausschnitte (Fließgewässer) besteht. (Schad-)Stoffeinträge werden durch weitest möglichen Verzicht auf gewässergefährdende Betriebsstoffe, Schmiermittel etc. und durch eine Betankung der Fahrzeuge und Baumaschinen außerhalb Wasser gefährdender Bereiche auf ein Minimum reduziert. Ferner wird im Umfeld des Abfanggrabens eine mögliche Abschwemmung von Oberboden und Feinmaterial durch entsprechende Schutzmaßnahmen und Gestaltung der Baustellen und Baustelleneinrichtungsf lächen auch bei Starkregenereignissen ausgeschlossen. Frei liegende Böschungen werden so gestaltet und gesichert, dass eine Abschwemmung weitestgehend ausgeschlossen ist.

- 4 V: Vermeidung von Lockeffekten für Reptilien ins Baufeld

Um keine Versteck- oder Eiablagemöglichkeiten für Reptilien im Baufeld zu schaffen und dadurch die Gefahr von Individuenverlusten auszuschließen, ist die längerfristige Zwischenlagerung von (lockerem) Gesteins- und Holzmaterial im Umfeld der Zauneidechsenlebensräume (Abfanggraben) zu vermeiden. Die Lagerung erfolgt ggf. in Abstimmung mit der UBB in deutlichem Abstand von diesen Reptilienlebensräumen. Zwingend erforderliche Lagerflächen und Flächen der Baustelleneinrichtung im Nahbereich zu Zauneidechsenlebensräumen werden regelmäßig (mehrfach wöchentlich) auf mögliche Strukturen mit Lockwirkung für die Zauneidechse durch fachkundige Personen im Zuge der Umweltbaubegleitung kontrolliert. Nach Maßgabe der UBB werden diese ggf. kurzfristig entfernt. Sofern erforderlich können auch Sperreinrichtungen (z. B. Amphibien- und/oder Reptiliensperreinrichtungen mit Überkletterungsschutz), die eine Einwanderung verhindern, notwendig werden.

- 5 V: Fledermausschutz am Bauwerk 32/1 am Abfanggraben

Bedeutsame Austauschbeziehungen von Fledermäusen über bzw. unter der A 99 entlang von bestehenden Brücken- und Durchlassbauwerken werden dauerhaft, sowohl über die gesamte Bauzeit, als auch nach Fertigstellung der Baumaßnahmen, erhalten. Aufgrund der besonderen Bedeutung der Querungsmöglichkeit unter der A 99 am Brückenbauwerk am Abfanggraben (BW32/1; Bau-km 0+760) für Fledermäuse ist seine Funktionsfähigkeit als sichere Querungsmöglichkeit dauerhaft zu sichern. Während der Baumaßnahmen am Brückenbauwerk und in seinem engeren Umfeld im Zeitraum 15.3. bis 15.11. muss die Querungsmöglichkeit permanent durchlässig für Fledermäuse bleiben und darf nicht vollständig abgehängt oder anderweitig verschlossen werden. Der Durchflug ist jeweils von der Abend- bis Morgendämmerung (von Sonnenuntergang bis 30 min vor Sonnenaufgang) sicherzustellen.

Die Mindesthöhe der dauerhaft zu sichernden Durchflugsöffnung beträgt im Zeitraum 15.03. bis 15.11. 2,5 m. Sie umfasst bestenfalls die gesamte Breite der Unterführung (Mindestquerschnitt der Durchflugsöffnung beträgt 10 m<sup>2</sup>). - Im Zeitraum 15.11. bis 15.3. wird keine Durchflugsöffnung benötigt. Zusätzlich wird die Durchflugsmöglichkeit in den Dämmerungs- und Nachtstunden gewährleistet (kein Abstellen von Fahrzeugen, Geräten oder Maschinen im Durchlass), sofern keine weiteren Baumaßnahmen am Bauwerk erfolgen. Weiterhin wird die Funktionsfähigkeit der Querungsmöglichkeiten (durch Hinführung/Lenkung zum Bauwerk während der Bauzeit mittels Sicherung angrenzender Gehölzbestände mit Leit-/Sperrfunktion gewährleistet. Sofern erforderlich erfolgt in Abstimmung mit der UBB eine kurzzeitige Wiederherstellung und Optimierung zuleitender Strukturen mittels Errichtung schallharter bzw. folienbespannter Zäune o. ä. mit einer Höhe von mind. 4,0 m. Fehlende bzw. aus bautechnischen Erfordernissen entfernte, zuleitende Strukturelemente, etwa Gehölzstrukturen, werden an allen nachweislich oder potenziell zur Querung der A 99 durch Fledermäuse genutzten Bauwerken kurzfristig durch Neupflanzung oder andere geeignete Maßnahmen ergänzt. Dies umfasst ggf. auch temporäre Maßnahmen bis Pflanzungen ihre vollständige Wirksamkeit erreichen. Im Bereich der Querungsmöglichkeit unter der A 99 am Brückenbauwerk am Abfanggraben (BW32/1; Bau-km 0+760) wird ein dauerhafter, für Fledermäuse geeigneter Kollisionsschutzzaun (Höhe 4,0 m), als zur Unterführung leitendes bzw. als Überflughilfe über die A 99 dienendes Strukturelement errichtet. Dimensionierung

und Lage der Wände folgen den Vorgaben der Arbeitshilfe „Fledermäuse und Straßenverkehr“ (2011). Beschränkung von Nachtbaustellen auf den unmittelbaren Baustellenbereich und Verzicht auf eine vollständige Ausleuchtung der Nachtbaustellen sowie Schutz angrenzender Gehölzbestände durch entsprechende Vorkehrungen vor direkter Beleuchtung in der Wochenstubezeit der Fledermäuse (zwischen 20.04. und 20.08.). Verwendung von Natriumdampfhochdrucklampen oder vergleichbarer LED-Leuchtmittel für die Beleuchtung, um eine Anlockwirkung von Insekten und damit auch von Fledermäusen zu verhindern.

Die konkreten Maßnahmen sind in den Unterlagen 19.1 T, 19.3 T und 9.2 T näher beschrieben, auf die wir hiermit verweisen.

#### 3.4.5.2.2.4 CEF-Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität

Zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (continuous ecological functionality measures - CEF) sind zur Vermeidung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG für betroffene Gehölzbrüter darüber hinaus folgende Maßnahmen erforderlich, die vor Umsetzung der Planung realisiert werden müssen:

- 2 ACEF „Frühzeitige Schaffung von Ausweichhabitaten für Goldammer, Stieglitz und andere Gehölzbrüter“ (Fl. Nrn. 1481/1, Gemarkung Aschheim, 0,59 ha mit 33.744 Wertpunkten)“

Die konkreten Maßnahmen zur Anlage von Gehölzstrukturen mit vorgelagerten Brachestreifen bzw. vegetationsarmen Offenland für die Lokalpopulationen im UG im Bereich der A 99 sind in den Unterlagen 19.3 T und 9.2 T näher beschrieben, auf die wir hiermit verweisen. Trotz dieser Maßnahme ist aber davon auszugehen, dass nicht alle Vogelpaare geeignete, noch nicht besetzte Brutreviere im Umfeld des Vorhabens vorfinden werden.

#### 3.4.5.2.2.5 FCS-Maßnahmen zur Sicherung des günstigen Erhaltungszustandes

Im Rahmen der Ausnahmezulassung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG wird zur Sicherstellung (keine Verschlechterung) des Erhaltungszustandes der Populationen von Goldammer und Stieglitz auf biogeografischer Ebene folgende FCS-Maßnahme (favourable conservation status-measures = Sicherungsmaßnahmen eines günstigen Erhaltungszustandes von Populationen) vorgesehen:

- 3 AFCS „Anlage von Strauch-Baumhecken und artenreichen Saumflächen für Landschaftsbild sowie Goldammer, Stieglitz und andere Gehölzbrüter (Teilfläche der Fl. Nr. 210, Gemarkung Aschheim, 0,10 ha mit 6.596 Wertpunkten)“

Die konkreten Maßnahmen zur Anlage von Strauch-Baumhecken und artenreichen Saumflächen für Landschaftsbild sowie für Goldammer, Stieglitz und andere Gehölzbrüter im Untersuchungsgebiet im Bereich der Bundesautobahn A 99 sind in den Unterlagen 19.3 T und 9.2 T näher beschrieben, auf die wir hiermit verweisen.

#### 3.4.5.2.2.5 Ergebnis

Ein Verstoß gegen das Tötungs- und Verletzungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG liegt nicht vor, wenn die Beeinträchtigung durch den Eingriff oder das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG). Wenn Tiere oder ihre Entwicklungsformen im Rahmen einer erforderlichen Maßnahme, die auf den Schutz der Tiere vor Tötung oder Verletzung oder ihrer Entwicklungsformen vor Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung und die Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gerichtet ist, beeinträchtigt werden und diese Beeinträchtigungen unvermeidbar sind, werden ebenfalls keine Verbotstatbestände verwirklicht (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 2 BNatSchG).

Unvermeidbare Tötungen von Tieren bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen beim Betrieb der Straße fallen nach der Rechtsprechung des BVerwG also nur dann unter das Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG, wenn sich das Kollisionsrisiko für die betroffenen Tierarten durch das Straßenbauvorhaben signifikant erhöht (BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, Az. 9 A 14.07). Vorliegend hat die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (Unterlage 19.3 T) ergeben, dass es durch das Bauvorhaben zu keiner Steigerung des Kollisionsrisikos kommt, da es zu keiner ausschlaggebenden Belastungsänderung kommen wird. Zudem kommt es nach den naturschutzfachlichen Untersuchungen auch zu keiner Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten.

Das in § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG enthaltene Störungsverbot untersagt erhebliche Störungen streng geschützter Arten und der europäischen Vogelarten. Eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der

lokalen Population einer Art verschlechtert, d.h. das Verbot beinhaltet eine „Erheblichkeitsschwelle“. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population ist insbesondere dann anzunehmen, wenn die Überlebenschancen, der Bruterfolg oder die Reproduktionsfähigkeit vermindert werden, wobei dies artspezifisch für den jeweiligen Einzelfall untersucht und beurteilt werden muss.

Ein Verstoß gegen das Schädigungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG liegt gem. § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG nicht vor, wenn die ökologische Funktion der vom Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird, d.h. die Bezugsebene für den Verbotstatbestand sind die jeweiligen Fortpflanzungs- und Ruhestätten. Von einer Beschädigung oder Zerstörung einer Lebensstätte wird nicht nur dann ausgegangen, wenn der gesamte Lebensraum (physisch) vernichtet wird, sondern auch, wenn durch andere vorhabensbedingte Einflüsse wie z. B. Lärm oder Schadstoffimmissionen die Funktion in der Weise beeinträchtigt wird, dass sie von den Individuen der betroffenen Art nicht mehr dauerhaft besiedelbar ist.

Unter Berücksichtigung der Bestandserfassungen und nach Auswertung der vorliegenden Unterlagen sind nachweislich oder potenziell Vorkommen von Fledermausarten (Braunes Langohr, Großer Abendsegler, Kleine Bartfledermaus, Mopsfledermaus, Rauhaufledermaus, Wasserfledermaus, Weißrandfledermaus, Zweifarbfledermaus, Zwergfledermaus) und je eine weitere Säuger- (Haselmaus), Reptilien- (Zauneidechse) und Amphibienart (Wechselkröte) gem. Anhang IV a) der FFH-RL und zahlreiche Europäische Vogelarten i.S.v. Art. 1 VRL (Eisvogel, Feldlerche, Feldsperling, Gelbspötter, Goldammer, Graureiher, Grauschnäpper, Haussperling, Kormoran, Mäusebussard, Mauersegler, Rauchschwalbe, Saatkrähe, Star, Stieglitz, Teichhuhn, Turmfalke, Waldlaubsänger, Waldwasserläufer, Wiesenschafstelze/Schafstelze, Zwergtaucher) vom Vorhaben betroffen, für die die Erfüllung eines Verbotstatbestandes nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis Nr. 3 BNatSchG noch näher zu untersuchen waren. Die Prüfung hat insofern ergeben, dass es hinsichtlich der meisten betroffenen prüfrelevanten Tier- und Vogelarten zu keiner Verletzung eines artenschutzrechtlichen Verbotstatbestandes nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis Nr. 3 BNatSchG kommt.

Ein Verstoß gegen das Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG kann für alle betroffenen Arten ausgeschlossen werden. Ein relativ hohes betriebsbedingtes

Kollisionsrisiko ist für alle im UG lebenden Arten infolge der Nähe zur bestehenden Bundesautobahn A 99 bereits vorhanden. Zusätzliche Lockwirkungen in den Bereich der zukünftigen Nebenflächen sind nicht zu vermuten. In erster Linie wird es daher zur kleinräumigen Verschiebung bestehender Flächennutzungen in den Randbereichen der A 99 und in der Folge zu Verschiebungen bestehender Kollisionsgefahren kommen. Bedeutsame Verbundelemente über die A 99 hinweg stellen gut an benachbarte Strukturen angebundene Durchlässe (v.a. Feldwegunterführungen) dar. Für zahlreiche strukturgebunden fliegende Fledermausarten kommt dabei die Unterführung (Bauwerk 32/1) eines landwirtschaftlichen Erschließungsweges unmittelbar nördlich des Abfanggrabens (BW 32/1) entscheidende Bedeutung zu. Um eine Zunahme von Querungsversuchen über die A 99 zu vermeiden, wird seine Funktionsfähigkeit für Fledermäuse bestmöglich auch während der Bauzeit gesichert. Dies wird durch den weitgehenden Verzicht auf ein Baufeld im Bereich geeigneter Querungsbauwerke (2 V) und den Schutz angrenzender als Leitstrukturen dienender Gehölz- und Baumbestände vor baubedingten Schädigungen (2 V), die günstige Bauzeitensteuerung am Brückenbauwerk und/ oder besondere Maßnahmen zum Fledermausschutz bzw. zur Erhalt der Funktionsbeziehung in der Bauphase (5 V) sowie die möglichst kurzfristige Wiederherstellung und Optimierung zuleitender Linearstrukturen nach Bauende (5 V) sicher gestellt. Darüber hinaus wird ein dauerhafter Kollisionsschutz errichtet (5 V). Eine Zunahme von Querungsversuchen und damit eine signifikante Erhöhung der Kollisionsgefahr kann damit vermieden werden. Unter Begrenzung des Baufelds (2 V) sowie durch günstige Steuerung der Rodungszeiten, die im Winterhalbjahr zu erfolgen haben (1 V), können entsprechende Gefährdungen für direkt im Baufeld lebende Tierarten bzw. Tierarten, die hier Fortpflanzungs- und Ruhestätten besitzen (könnten) großflächig und für die meisten nachweislich oder potenziell betroffenen Arten ausgeschlossen werden. Weiterhin werden im Umfeld von Zauneidechsenlebensräumen geeignete Maßnahmen vorgesehen (4 V), die Lockeffekte bzw. eine Einwanderung von Individuen in das Baufeld ausschließen.

Trotz Störungen von weiterhin im Umfeld lebenden bzw. brütenden Arten kommt es auch zu keinem Verstoß gegen das Störungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 2 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG. Die zusätzlichen Beeinträchtigungen und Verluste von Nahrungs- und Jagdhabitaten wirken sich i.d.R. nicht negativ auf die Erhaltungszustände betroffener Arten aus, da die Flächeneingriffe in sensiblen Bereichen auf ein

Minimum beschränkt, angrenzende Bestände vor Schädigungen wirkungsvoll geschützt (2 V) und geeignete Maßnahmen zum Schutz der Fließ- und Oberflächengewässer (3 V) ergriffen werden. Die danach verbleibenden Belastungen können von den meisten vorhabensbetroffenen Arten problemlos durch kleinräumige Verschiebungen der Aktionsräume ausgeglichen werden. Unter Berücksichtigung der konzipierten Vermeidungsmaßnahmen wirken sich die Störungen und kleinflächigen Habitatverluste nicht nachteilig auf den Erhaltungszustand der lokalen Population aus. Trotz Störungen von weiterhin im Umfeld lebenden bzw. brütenden Arten wird das Störungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 2 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG damit ebenfalls nicht erfüllt.

Für die meisten betroffenen prüfrelevanten Arten kann auch eine direkte Beanspruchung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten nach Art. 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG aufgrund der Ausprägung der direkt beanspruchten Flächen unter Berücksichtigung der konzipierten Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung, insbesondere des Schutzes angrenzender Lebensräume (2 V) bereits vorab ausgeschlossen werden. Infolge der erheblichen Vorbelastungen besitzt das unmittelbare Umfeld der viel befahrenen A 99 und damit die direkt beanspruchten Flächen für viele Arten lediglich Bedeutung als Nahrungs- und Jagdhabitat, wohingegen die Fortpflanzungs- und Ruhestätten meist in größerer Entfernung vom Straßenrand liegen. Es finden sich jedoch auch einige wertgebende und gleichzeitig relativ störungsunempfindliche Arten, die auf den Nebenflächen der A 99 mit ihren Gehölzbeständen und nutzungsarmen Gras- und Staudenfluren günstige Lebensbedingungen vorfinden. Diese Strukturen sind in der umliegenden, ausgeräumten Agrarlandschaft nur noch vereinzelt zu finden, weshalb sie hier regelmäßig, teils auch verbreitet dauerhafte Vorkommen mit Lebensstätten aufweisen. Trotz direkter Verluste von Lebensstätten bleibt jedoch deren ökologische Funktionalität für die meisten Arten gewahrt, da von ihnen nur Einzelpaare betroffen sind, die kleinräumig umsiedeln können. Bei zwei Vogelarten der Agrarlandschaft (Goldammer, Stieglitz), die auch mangels anderer geeigneter Bruthabitate in der ausgeräumten Landschaft, in hoher Zahl und Dichte im Bereich der Autobahnnebenflächen siedeln gibt es jedoch nicht genügend Ausweichräume. Bei der Goldammer und mit hoher Wahrscheinlichkeit auch beim Stieglitz, wird die Revierfläche zahlreicher Brutpaare unmittelbar vom Vorhaben beansprucht. Da geeignete Bruthabitate in Gehölzen und Hecken im Umfeld einen Mangel darstellen und zumeist schon von anderen Paaren besiedelt werden, ist ein eigenständiges

Abwandern wohl nur für wenige Paare möglich. Auch wenn zusätzliche Ausweichhabitate (2 A<sub>CEF</sub>) frühzeitig bereitgestellt werden können und für einige weitere Paare die Möglichkeit zur Umsiedlung in die bis zum Baubeginn etwas aufgewachsenen Gehölzpflanzungen im Bereich der AS Aschheim/Ismaning besteht, so ist die Gesamtfläche aller funktionsfähigen Ausweichhabitate nicht ausreichend, allen betroffenen Paaren andere Nistmöglichkeiten zu bieten. Um allen betroffenen Brutpaaren Ausweichhabitate zur Verfügung zu stellen, wären in größeren Umfang zusätzliche Maßnahmen erforderlich. Hierbei wären v. a. lineare Strukturelemente zielführend, da flächige Maßnahmenflächen jeweils nur einer geringen Anzahl von Tieren/ Paaren zugutekämen (Randeffekte wie aktuell an der A 99 zu beobachten). Dies scheitert insbesondere an der Grundstücksverfügbarkeit und den erheblichen weiteren Nutzungsdrücken. Zudem wären derartige Saumstrukturen ohne umfassende Akzeptanz der Landwirtschaft kaum zu pflegen und zu sichern und würden erhebliche Zusatz- und Folgekosten nach sich ziehen. Da damit keine ausreichenden Ausweichhabitate zur Verfügung stehen, wird der Brutbestand beider Arten zumindest temporär während der Bauphase um einige Brutpaare abnehmen. Entsprechend wird für Goldammer und Stieglitz das Schädigungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt (vgl. Unterlage 19.3 T, Ziff. 4.2.3, Nr. 2.1, S. 48 f.).

Bei der speziellen artenschutzrechtlichen Untersuchung wurde auch festgestellt, dass die Erfüllung des Verbotstatbestandes gem. § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG für Pflanzenarten gem. Anhang IV b) der FFH-RL nach der durchgeführten Bestandsaufnahme ausgeschlossen werden konnte.

Die Regierung von Oberbayern, Höhere Naturschutzbehörde, hat die naturschutzfachlichen Unterlagen und Gutachten überprüft und die Ergebnisse bestätigt. Auf die fachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in Unterlage 19.3 T wird verwiesen.

#### 3.4.5.2.2.6 Artenschutzrechtliche Ausnahme

Von dem artenschutzrechtlichen Tötungs- und Schädigungsverboten nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird für folgende Vogelarten nach der V-RL eine Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 Nrn. 4 und 5 BNatSchG erteilt:

- Goldammer (*Emberiza citrinella*)
- Stieglitz (*Carduelis carduelis*)

Trotz der umfangreichen Schutz-, Minimierungs und Vermeidungsmaßnahmen kann der Eintritt des artenschutzrechtlichen Schädigungsverbotes für beide Vogelarten nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht gesichert ausgeschlossen werden. Die Voraussetzungen für die Erteilung der artenschutzrechtlichen Ausnahme nach § 45 Abs. 7 Nrn. 4 und 5 BNatSchG liegen hier aus folgenden Erwägungen vor:

#### Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 Nrn. 4 und 5 BNatSchG können Ausnahmen von den Verboten nach § 44 Abs. 1 BNatSchG im Interesse der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit 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, Az. 9 B 28/08). 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, Az. 9 A 3.06). Im Rahmen der artenschutzrechtlichen Ausnahmeprüfung gelten jedenfalls keine strengeren Anforderungen (vgl. BVerwG vom 05.12.2008 aaO; vgl. im Hinblick auf die Zulassung einer Abweichung im Interesse der öffentlichen Sicherheit im Sinne des Art. 9 Abs. 1 Buchst. a) V-RL: BVerwG vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075/04; HeVGH vom 21.08.2009, Az. 11 C 318/08.T).

Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses liegen zu Gunsten des geänderten planfestgestellten Vorhabens vor. Der achtstreifige Ausbau der A 99 ist vom Gesetzgeber in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als vordringlicher Bedarf aufgenommen worden.

Wie schon im Übrigen unter C.3.2 dieses Beschlusses beschrieben sieht der Ausbau der A 99 im Hinblick auf die zunehmende Verkehrsbelastung, aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs die Ergänzung eines vierten Fahrstreifens in jeder Fahrtrichtung vor. Gleichzeitig werden im Sinne der Lärmvorsorge entsprechen der 16. BImSchV Lärmschutzmaßnahmen geplant. Damit wird neben

der Verbesserung der Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität auch eine Verbesserung der Wohnqualität der trassennahen Ortsteile der Gemeinden Aschheim und Kirchheim erreicht. Das Bauvorhaben dient damit neben der Verbesserung der Verkehrssicherheit auch der Gesundheit des Menschen aufgrund der zu erwartenden deutlichen Reduzierung von Verkehrsimmissionen. Auf Grund der prognostizierten Verkehrsentwicklung und des vorhandenen Unfallgeschehens ist das geplante Bauvorhaben sowohl aus Leistungsfähigkeitsgründen wie auch aus Gründen der Verkehrssicherheit zwingend für diese wichtige Fernstraßenverbindung erforderlich.

In Abwägung mit dem gegenläufigen Belang des Artenschutzes überwiegen in diesem Fall unserer Ansicht nach die Gründe für den achtstreifigen Ausbau der A 99 Autobahnring München. Im Vergleich zu den artenschutzrechtlichen Belangen, insbesondere im Hinblick darauf, dass die konkrete Planung unter Berücksichtigung weitreichender Schadensvermeidungs- und -minderungsmaßnahmen lediglich für zwei Vogelarten zu unvermeidbaren Verstößen gegen das Schädigungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG führt, setzen sich die mit der Planung verfolgten öffentlichen Interessen aus folgenden Erwägungen durch:

Die tatbestandlichen Handlungen sind in Bezug auf die lokalen Populationen von Goldammer (*Emberiza citrinella*) und Stieglitz (*Carduelis carduelis*) insgesamt nur von begrenztem Gewicht. Die Eingriffe sind vergleichsweise kleinflächig und in Teilen auch nur von vorübergehender Art.

Die Goldammer besiedelt offene und halboffene Landschaften sowie frühe Sukzessionsstadien der Bewaldung. In der Agrarlandschaft brütet sie in Büschen, Alleen, Feldgehölzen, an Waldrändern, Bahn-, Straßenböschungen, Brachflächen und an Siedlungsrändern. Ferner werden auch größere Kahlschlag- und Windwurfflächen bis zum Schluss des Bestands besiedelt. Bevorzugt werden strukturreiche Saumbiotop sowie Grenzbereiche zwischen Gehölzbeständen und Krautfluren, in geringerer Dichte werden auch weitgehend ausgeräumte Landschaften besiedelt. Wichtige Habitatstrukturen sind Einzelbäume und -sträucher, die als Singwarte dienen. Die Nester werden bevorzugt am Boden oder in Bodennähe in Hecken, Sträuchern und Gebüschern gebaut.

Der Stieglitz besiedelt strukturreiche Halboffenlandschaften. Bevorzugt werden mosaikreiche Strukturen mit Säumen, Brachen, Hochstaudenfluren und Brachstandorte, die wichtige Nahrungsflächen darstellen und lockeren

Baumbeständen, Hecken und Gebüschgruppen im Wechsel. Vorkommen finden sich auch in lichten Wäldern, während dichte Wälder gemieden werden, Obstgärten und strukturreiche Siedlungsränder, Parks und Kleingärten. Das Nest wird frei auf Zweigen von Laubbäumen errichtet.

Goldammer und Stieglitz sind weit verbreitete und häufige Brutvögel in den Gehölzbeständen in der offenen Kulturlandschaft und insbesondere auch in den autobahnbegleitenden Gehölzbeständen sowie in den Gehölzbeständen am Abfanggraben-Ost und an den Rändern der Lohwaldreste. Die Goldammer ist dabei mit 27 im Bauabschnitt II ermittelten Brutrevieren die häufigste, punktgenau erfasste (wertgebende) Vogelart. Genaue Angaben zum Bestand des Stieglitzes, der zum Zeitpunkt der Kartierung als noch verbreitet und ungefährdet galt, liegen nicht vor, jedoch dürfte auch er im Betrachtungsraum noch relativ hohe Bestandszahlen im UG erreichen. Beide Arten sind im Raum durchaus noch verbreitet, wenn auch in manchen Landschaftsausschnitten, v.a. mit intensiver Nutzung, nur noch in geringeren Dichten anzutreffen. Insgesamt sind die Lebensbedingungen für die subsummierten Arten, die auch in kleinen Habitaten geeigneten Lebensraum finden können, hier noch als günstig einzustufen. Beide betroffene Vogelarten der Agrarlandschaft sind wenig störungsempfindlich und benötigen aufgrund der verhältnismäßig geringen Raumansprüche und Reviergrößen oftmals nur kleinere Brachflächen und einzelne Gehölzgruppen, durch die auch umliegende, intensiv genutzte Ackerflächen als Teillebensraum erschlossen werden. Im Ausbauabschnitt brüten sie hier mangels anderer Brutmöglichkeiten zu einem überwiegenden Teil im Bereich der Nebenflächen der A 99.

Bei beiden Vogelarten handelt es sich ferner um Kleinvögel mit einer hohen Reproduktionsrate. Kurzfristige Bestandsschwankungen sind bei ihnen die Regel. Temporäre Bestandseinbrüche, wie sie vorhabensbedingt zu unterstellen sind, können bei Vorhandensein neuer Lebensräume durch die hohe Reproduktionsrate kurzfristig ausgeglichen werden und damit diese Habitate neu besiedelt werden. Da beide Arten im Betrachtungsraum und weiteren Umfeld durchaus noch häufig vorkommen, ist auch nicht anzunehmen, dass es vorhabensbedingt zu dauerhaften Rückgängen kommen wird.

Durch die hier vorgesehenen und unter C.3.4.5.2.2.4 und C.3.4.5.2.2.5 bzw. unten in diesem Beschluss beschriebenen zusätzlichen artbezogenen Hilfsmaßnahmen 2 ACEF und 3 AFCS zur Schaffung von Ausweichhabitaten für die Lokalpopulationen

im Bereich der A 99 wird außerdem gewährleistet, dass es dauerhaft zu keiner Verschlechterung des derzeit auf nationaler Ebene günstigen und auf lokaler Ebene guten Erhaltungszustands der Populationen von Goldammer und Stieglitz kommt.

Ferner ist auch davon auszugehen, dass bereits kurze Zeit nach Fertigstellung der Ausbaumaßnahme und Wieder- bzw. Neubegrünung der um- und neugestalteten Straßennebenflächen auf den Nebenflächen der A 99 im betrachteten Bauabschnitt II gleichwertige Habitate für die beiden betrachteten Vogelarten der Kulturlandschaft zur Verfügung stehen werden. Eine rasche Neubesiedlung ist durch beide Arten zu vermuten und konnte beispielsweise wenig weiter südlich an der A 99 im Bereich der neu gestalteten Rückhaltebecken an der an der Tank- und Rastanlage Vaterstetten aktuell belegt werden. Bereits wenige Jahre nach Fertigstellung und Eingrünung sind diese Flächen jeweils durch mehrere Paare beider Arten besiedelt. Eine vergleichbare Entwicklung ist auch für die zukünftigen Randflächen der A 99 im Bauabschnitt II zu erwarten.

Bei entsprechender Gestaltung der Nebenflächen bei der auch auf die Lebensraumansprüche beider Vogelarten Rücksicht genommen wird und unter Berücksichtigung zusätzlicher Ausgleichsmaßnahmen kann es langfristig sogar zu einer Zunahme kommen, da neben den Straßennebenflächen zusätzliche geeignete Flächen bereitstehen, die durch zusätzliche Paare besiedelt werden können. Es kann davon ausgegangen werden, dass Brutpaarverluste in absehbaren Zeiträumen allein durch die natürliche Reproduktion ausgeglichen werden können.

Insgesamt wird sich somit der Erhaltungszustand der lokalen Population und der Populationen in der kontinentalen biogeographischen Region in Bayern von Goldammer und Stieglitz mit den vorgesehenen Maßnahmen mittel bis langfristig nicht verschlechtern. Auf die Ausführungen dieses Beschlusses weiter unten wird verwiesen.

Die Belange, die sich für das Bauvorhaben anführen lassen, wiegen so schwer, dass sie das Gemeinwohlerfordernis des Art. 14 Abs. 3 GG erfüllen und auch die Belange des Artenschutzes überwiegen. Zeichnen sie sich durch Qualifikationsmerkmale aus, die den strengen Anforderungen des Enteignungsrechts genügen, so rechtfertigen sie es auch als zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses nach Art. 16 Abs. 1 Buchst. c FFH-RL, von den Verboten des § 44 Abs. 1 BNatSchG eine Befreiung zu gewähren (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1073/04). Im Rahmen des Art. 9 Abs. 1 Buchst. a V-RL schlagen sie unter dem Blickwinkel der

öffentlichen Sicherheit als Interessen zu Buche, die geeignet sind, sich gegenüber dem mit Art. 5 V-RL verfolgten Schutzziel durchzusetzen.

#### Keine zumutbare Alternative

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, aber 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, Az. 9 A 14.07).

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, Az. 9 A 3.06). Ist dies nicht der Fall, handelt es sich nicht mehr um eine Alternative im Rechtssinn (vgl. BVerwG vom 01.04.2009, Az. 4 B 62.08). Inwieweit Abstriche von einem Planungsziel hinzunehmen sind, hängt maßgebend von seinem Gewicht und dem Grad seiner Erreichbarkeit im Einzelfall ab. Als relevante Planungsziele kommen nicht nur solche in Betracht, die für die Planrechtfertigung maßgebend sind, sondern auch andere mit einem Vorhaben zulässigerweise verfolgte Ziele. Wenn eine planerische Variante nicht verwirklicht werden kann, ohne dass selbständige Teilziele, die mit dem Vorhaben verfolgt werden, aufgegeben werden müssen, braucht sie nicht berücksichtigt zu werden (vgl. BVerwG vom 17.01.2007, Az.9 A 20.05).

Gemessen an diesen Prüfkriterien sind für das Planvorhaben im Hinblick auf die festgestellten Verstöße gegen den artenschutzrechtlichen Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG keine anderen zumutbaren Alternativen im Sinne von § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG aus folgenden Erwägungen denkbar:

Die Null-Variante scheidet als zumutbare Alternative aus. Mit ihr lassen sich die Planungsziele nicht erreichen. Ein Verzicht auf das Bauvorhaben kommt angesichts der für die Planlösung streitenden gewichtigen öffentlichen Belange nicht in Betracht.

Im Planungsabschnitt kommen zudem andere zumutbare Alternativen nicht in Betracht. Mit allen anderen zur Verfügung stehenden Planungen, kann die Erfüllung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände nicht vermieden werden.

Im Übrigen wird auf die Prüfung der anderweitigen Lösungsmöglichkeiten im Alternativenvergleich unter C.3.3.2 dieses Beschlusses und die Unterlage 1 verwiesen. Planungsalternativen, mit denen eine Erfüllung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände ausgeschlossen werden können, sind daher nicht vorhanden.

#### Erhaltungszustand der Populationen einer Art

Gemäß § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG darf eine Ausnahme nur zugelassen werden, wenn sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert, soweit nicht Art. 16 Abs. 1 der Richtlinie 91/43/EWG (FFH-RL) weitergehende Anforderungen enthält. Der hier verwendete Begriff der Population ist ein anderer als der in § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG verwendete Begriff der lokalen Population. Bei der Beurteilung des künftigen Erhaltungszustands ist nicht allein auf die jeweilige örtliche Population abzustellen. Maßgeblich ist vielmehr, ob die Population als solche in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet, das über das Plangebiet hinausreicht, als lebensfähiges Element erhalten bleibt (vgl. BVerwG vom 12.03.2008, Az. 9 A 3.06). 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.

Nach den gutachtlichen Feststellungen kann unter Berücksichtigung aller vorliegenden Daten durch die Fertigstellung geeigneter Bruthabitate im Bereich der verlegten AS Aschheim/Ismaning (Funktionsfähigkeit mit Aufwachsen der Gehölze zum Baubeginn gegeben), eine weitere Neuschaffung von Brutlebensraum für einige Paare (2 ACEF) und unter Berücksichtigung zusätzlicher Ausgleichsmaßnahmen sichergestellt werden, dass es zu keiner Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Populationen von Goldammer und Stieglitz kommt. Im Rahmen der

Ausnahmezulassung ist daher folgende FCS-Maßnahme (favourable conservation status-measures = Sicherungsmaßnahmen eines günstigen Erhaltungszustandes von Populationen) vorgesehen:

- 3 AFCS „Anlage von Strauch-Baumhecken und artenreichen Saumflächen für Landschaftsbild sowie Goldammer, Stieglitz und andere Gehölzbrüter (Teilfläche der Fl. Nr. 210, Gemarkung Aschheim, 0,10 ha)“

Nach Beendigung der Baumaßnahmen stehen damit vor Ort Standorte mit hoher Eignung für die Goldammer und den Stieglitz durch die Anlage von Strauch-Baumhecken und artenreichen Saumflächen für Landschaftsbild zur Verfügung. Zudem werden bereits kurze Zeit nach Fertigstellung der Ausbaumaßnahme und Wieder- bzw. Neubegrünung der um- und neugestalteten Straßennebenflächen auf den Nebenflächen der A 99 im betrachteten Bauabschnitt II weitere gleichwertige Habitate für die beiden Vogelarten zur Verfügung stehen, so dass es langfristig sogar zu einer Zunahme kommen kann.

Damit ist nach den oben dargelegten Erläuterungen sichergestellt, dass sich der ohnehin gute Erhaltungszustand der lokalen Populationen von Goldammer und Stieglitz im Sinne von § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG nicht verschlechtert. Auf Unterlage 19.3 wird verwiesen. Art. 16 Abs. 1 FFH-RL enthält darüber hinaus keine zusätzlichen Anforderungen.

#### 3.4.5.2.2.7 Artenschutzrechtliche Einwände

##### Ermittlung betroffener Vogelarten

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. wies auf die besondere Bedeutung des Aschheimer Moores u. a. als wichtiger Nahrungsraum für die Vögel, die sich im angrenzenden ornithologisch bedeutenden Rast- und Überwinterungsgebiet= Speicherseegebiet (= Natura-2000-Raum) aufhalten würden, hin. Darunter wären auch der als Brutvogel von März bis Juni vorkommende streng geschützte Kiebitz (Rote Liste Bayern Kategorie 2), obwohl in den Planunterlagen „nur“ von Arten der Kategorie „V = Vorwarnliste“ die Rede sei, für die erheblich weniger strenge Auflagen gelten. Außer den in der artenschutzrechtlichen Prüfung genannten Vogelarten wurden zudem Wachtel, Steinschmätzer, Braunkehlchen, Raubwürger und Kornweihe beobachtet. Der Baubetrieb sei daher entsprechend sensibel zu in ständiger Abstimmung mit den Naturschutzbehörden handhaben und auf die

Südwestseite der A 99 zu verlegen, um Störungen zwischen der A 99 und den Ackerflächen zu vermeiden.

Die Einwände werden zurückgewiesen. Bei der Bestandserfassung von Natur und Landschaft ist ein dem Eingriff und der voraussichtlichen Empfindlichkeit des Gebietes angemessener Ermittlungsaufwand zu wählen. Die Auswahl der zu untersuchenden Tier- und Pflanzengruppen richtet sich hierbei in der Regel nach der Lebensraumausstattung des Untersuchungsgebietes sowie in bestehenden Datengrundlagen vorhandenen Hinweisen auf Vorkommen von bedeutenden Arten der betreffenden Artengruppe. Unserer Ansicht nach sind die durchgeführten und in der Unterlage 19.3 beschriebenen Untersuchungen zur Ermittlung des betroffenen Artenspektrums von Vogelarten aus folgenden Gründen ausreichend:

#### Kiebitz

Die Brutplätze/Revierzentren der gemeldeten Kiebitz-Brutpaare liegen außerhalb des Untersuchungsgebiets. Im Jahr 2014 konnten im Untersuchungsgebiet keine Kiebitze nachgewiesen werden. Dies dürfte auch darauf zurückzuführen sein, dass der Kiebitz aufgrund seiner Störungsanfälligkeit (Kritischer Schallpegel 55 dB(A)<sub>tags</sub>) das engere Umfeld von Straßen meidet und zudem die etwas straßenferneren Ackerstandorte keine für den Kiebitz geeignete Bewirtschaftung (Feldfrüchte) aufwies. Das Vorkommen im Aschheimer Moos und die grundsätzlich im jährlichen Wechsel genutzten Standorte im Moos sind bekannt. Direkte Eingriffe in diese, in Abhängigkeit von den angebauten Feldfrüchten mehr oder minder kleinräumig variierenden Brutareale sind nicht zu vermelden. Eine Schädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ist nicht zu konstatieren. Eine zusätzliche Störung des Kiebitzes könnte sich ausschließlich aus der Nutzung temporärer Bauflächen ergeben. Betriebsbedingt sind für den Lebensraum im Aschheimer Moos keine zusätzlichen Störwirkungen zu unterstellen. Am ehesten ist dies noch bei den temporären Bauflächen nordöstlich der Autobahn und nördlich des Abfanggrabens denkbar. Jedoch werden diese Flächen auch aktuell nicht vom Kiebitz besiedelt, da es innerhalb eines 200 m-Abstandes von der A 99 liegt und zudem von Gehölzflächen gesäumt wird, welche von der anspruchsvollen Offenlandart ebenfalls gemieden werden. Eine unmittelbare Beanspruchung von Brutrevierflächen ist daher durch die geplante Begrenzung der Flächeninanspruchnahmen und dem Schutz angrenzender Revierflächen vor

baubedingten Nutzungen oder Veränderungen (Vermeidungsmaßnahme 2) nicht zu erwarten. Der Baubetrieb wird zudem im Rahmen der Umweltbaubegleitung betreut.

#### Feldlerche, Wiesenschafstelze

Feldlerche und Wiesenschafstelze wurden als Offenland- bzw. Ackerbrüter im Untersuchungsgebiet im Bereich Aschheimer Moos erfasst. Bei diesen beiden Arten handelt es sich um Arten mit vergleichbaren Lebensraumsansprüchen, die in landwirtschaftlich genutzten Gebieten denselben Lebensraum besiedeln (allerdings jeweils mit gewissen anderen Ansprüchen an die exakt genutzten Brutstandorte). Für Feldlerche und Wiesenschafstelze ist die Vermeidungsmaßnahme 2 festgelegt, welche die baubedingte Flächenbeanspruchung in Bereich von wertgebenden Arten (u. a. Offenlandbrüter bzw. Ackerbrüter) vermeiden bzw. minimieren. Der Baubetrieb wird zudem im Rahmen der Umweltbaubegleitung betreut. Durch die Maßnahme wird die Schädigung von Lebensstätten und Individuen/Entwicklungsformen (etwa Gelege, besetzte Nester) der Offenlandbrüter vermieden. Unter Berücksichtigung der Vorbelastung und der Lage der nachgewiesenen Brutvorkommen sind auch keine zusätzlichen betriebsbedingten Störungen zu verzeichnen. Betriebsbedingt ist bereits jetzt eine Vorbelastung von über 100.000 Kfz/24h zu verzeichnen, so dass keine ausschlaggebende Belastungsänderung für den Standort des Aschheimer Moos zu erwarten ist. Negative Auswirkungen durch die kurzzeitigen baubedingten Belastungen im erheblichen vorbelasteten Bereich der Bundesautobahn auf den Erhaltungszustand der lokalen Population von Feldlerche und Wiesenschafstelze können ausgeschlossen werden.

#### Wachtel

Straßennah konnten im Zuge der eigenen Bestandserfassungen keine Brutvorkommen der Wachtel nachgewiesen werden. Sie waren auch vorab kaum zu erwarten, da die Wachtel äußerst lärmempfindlich (kritischer Schallpegel 52 dB(A)<sub>tags</sub>) ist. Brutvorkommen der Wachtel im weiteren Umfeld sind dagegen bekannt. Eingriffe in Bruthabitate sind entsprechend nicht zu unterstellen. Dauerlärm stellt für diese Art den bedeutendsten Störfaktor dar. Lärmtechnisch sind keine Veränderung zu erwarten (keine Verschiebung der 52 dB(A) Isophonlinie), weder während der Bauzeit noch im zukünftigen Betrieb. Mögliche Beeinträchtigungen während der Bauphase werden bestmöglich minimiert mittels der Vermeidungsmaßnahme 2 (vgl. Unterlage 9.2 T Maßnahmenblätter, Unterlage 19.3

T). Hierdurch werden insbesondere auch direkte Eingriffe in mögliche, autobahnfernere Bruthabitate ausgeschlossen

#### Steinschmätzer, Braunkehlchen

Für Steinschmätzer und Braunkehlchen sind Vorkommen als Durchzügler und (kurzzeitige) Rastvögel im Umfeld bekannt. Beide Arten treten im kompletten Naturraum zu den Durchzugszeiten, insbesondere auf dem Frühjahrszug, sehr unspezifisch in einer Vielzahl verschiedenartiger Habitate auf. Die Flächenausstattung dieser sporadisch genutzten Rastgebiete ist äußerst unspezifisch und der Aufenthalt dort zumeist nur sehr kurzfristig. So werden u.a. auch Industriebrachen, intensive und ausgeräumte Ackerlandschaften oder selbst wassergebundene Parkplätze für die zwischenzeitliche Rast genutzt. Entsprechendes Auftreten konnte auch im Zuge der eigenen Kartierungen zum Vorhaben und/ oder in den Nachbarbauabschnitten registriert werden. Die Möglichkeit zur kurzzeitigen Rast in diesem Gebiet ist auch weiterhin gegeben und wird vom Bauvorhaben nicht eingeschränkt.

#### Raubwürger, Kornweihe

Die Kornweihe und auch der Raubwürger haben als Winterrevier beide sehr großen Raumannsprüche. Beide nutzen die Offenlandschaften, darunter auch Äcker als Jagdgebiet. Dabei ist der Raubwürger stärker an gliedernde Elemente in der Landschaft angepasst als die Kornweihe. Eine Meidung zu verkehrsreichen Straßen ist bei Kornweihen auf ihren Jagdflügen im Offenland kaum zu beobachten, während Raubwürger, ähnlich wie in den Brutrevieren Störungsquellen und Straßen meiden. Betroffen sind Teile der ausgedehnten Winterreviere beider Arten, die während der winterlichen Bauphase in ihrer Eignung entwertet werden. Es ist kein dauerhafter Verlust von Nahrungsflächen im Winter zu verzeichnen. Eine temporäre Beanspruchung von Nahrungsflächen kann aufgrund der großen Reviere durch zeitweilige Nutzung anderer Nahrungsflächen ausgeglichen werden, zumal eine höhere Bedeutung der intensiv genutzten Ackerlagen in erheblich vorbelasteter Lage (bestehende Bundesautobahn) nicht zu unterstellen ist. Eine Meidung von straßennahen Flächen ist grundsätzlich artabhängig. Eine dauerhafte Flächeninanspruchnahme in diesem wichtigen Nahrungsraum erfolgt nicht. Die wesentlichen Wirkfaktoren, welche die Naherholungssuchenden von einer intensiven Nutzung abhalten, sind auch nach Ausbau noch vorhanden. Nur kurzzeitig werden minimale Teile dieses Nahrungsraums für den Baubetrieb beansprucht. Eine vergleichbare

Nutzung als Rückzugsraum bei Störungen durch Naherholungssuchende ist nach Fertigstellung in gleichem Umfang wieder möglich. Der weitaus schwerwiegendere Störfaktor Naherholung wird vom Bauvorhaben nicht beeinflusst oder gar gefördert. Es befindet sich nur eine Baustelleneinrichtungsfläche östlich der A 99 und gleichzeitig nördlich des Abfanggrabens. Diese Fläche ist wie oben beschrieben kein Lebensraum der aufgeführten Vögel. Zudem wird durch die Vermeidungsmaßnahme 2, die zudem durch eine Umweltbaubegleitung unterstützend umgesetzt wird, auf mögliche Störungen während des Baubetriebs geachtet.

#### Lärmschutzwand auf der Südwestseite der A 99

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. kritisierte, dass die geplante einseitige Lärmschutzwand auf der Südwestseite der A 99 wie ein riesiger Reflektor für den Naturraum Aschheimer-/Kirchheimer Moos auf der Nordostseite, insbesondere bei Föhnlagen, wirke. Um diese starken Auswirkungen des Lärms, vor allem Reifengeräusche, auf die Vogelwelt zu verringern, wurde die zusätzliche Errichtung eines zwei Meter hohen begrünten Lärmschutzwalles auf der Nordostseite der A 99 zum Schutz der Pflanzen- und Tierwelt gefordert.

Die Forderung wird abgelehnt. Die Lärmschutzwand ist vor einigen Jahren als freiwillige Maßnahme durch die Gemeinde Aschheim errichtet worden und in deren Eigentum. Die Wand ist somit nicht Gegenstand des Verfahrens. Unseres Wissens aber ist die Wand hochabsorbierend und wirkt somit nicht als Reflektor. Die Lärmbelastung im angesprochenen Bereich nordöstlich der Autobahn wird durch die künftige Verwendung eines lärmindernden Belages auf der A 99 zukünftig sogar vermindert. Daher ergeben sich für den Naturschutz keine notwendigen zusätzlichen erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen. Auch würde ein kleiner Wall von 2 m Höhe keinen nennenswerten Schallschutz in größerer Entfernung zum Aschheimer Moos bewirken.

#### Schutzmaßnahmen Rehe

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. forderte ferner, wirksame Schutzmaßnahmen für die sich im betroffenen Bereich des Aschheimer Moores seit Jahren aufhaltende Rehwildgruppe mit ca. 20 Individuen zu ergreifen.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Rehwild zählt nicht zu den naturschutzfachlich schützenswerten Arten und wird daher auch nicht in den naturschutzfachlichen Unterlagen behandelt. Das europäische Artenschutzrecht ist stark formalisiert und

verbietet lediglich genau bestimmte Handlungen zu Lasten genau bestimmter Arten und führt nicht zu einem umfassenden Schutz dahin, dass Eingriffe bei anderen besonders geschützten Arten zu unterlassen sind. Der Ausbau der A 99 ändert die Situation für das Rehwild im Übrigen nicht wesentlich. besondere Schutzmaßnahmen sind daher nicht erforderlich.

### 3.4.5.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

#### 3.4.5.3.1 Eingriffsregelung

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

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

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

Ein Eingriff darf nicht zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vorgehen (§ 15 Abs. 5 BNatSchG). Wird ein Eingriff nach § 15 Abs. 5 BNatSchG zugelassen oder durchgeführt, obwohl die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind, hat der Verursacher Ersatz in Geld zu leisten (§ 15 Abs. 6 BNatSchG). Dieses Entscheidungsprogramm des BNatSchG steht selbständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwGE 85, 348, 357). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten. Für Vorhaben, die den Naturgenuss erheblich und nachhaltig beeinträchtigen oder den Zugang zur

freien Natur ausschließen oder erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen, gelten die Regelungen für Eingriffe entsprechend.

#### 3.4.5.3.2 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 beeinträchtigen können) zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot zu beachten. Beeinträchtigungen sind nach § 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen vorhanden sind, sodass der mit dem Eingriff verfolgte Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft erreicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen. Es gehört zur sogenannten Folgenbewältigung.

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot, da Beeinträchtigungen der naturschutzrechtlichen Schutzgüter weitgehend vermieden werden können.

Das Vorhaben sieht einen Ausbau der bestehenden Trasse im Bereich des Mittelstreifens der Autobahn vor. Durch die weitgehende Inanspruchnahme von Flächen des bestehenden Straßenkörpers (Mittelstreifen) wird der Flächenverbrauch minimiert. Der Arbeitsraum wird im Bereich naturschutzfachlich höherwertiger Flächen (Gehölze, Waldflächen sowie Lebensräume) auf ein Mindestmaß reduziert.

Zudem werden im Wesentlichen folgende Maßnahmen zur Konfliktvermeidung und -minimierung durchgeführt:

- 1 V: Begrenzung der Zeiten für Baumfällungsarbeiten/Gehölzschnittmaßnahmen und Baufeldräumung
- 2 V: Schutz angrenzender ökologisch bedeutsamer Flächen und Strukturen
- 3 V: Schutz der Oberflächengewässer
- 4 V: Vermeidung von Lockeffekten für Reptilien ins Baufeld
- 5 V: Fledermausschutz am Bauwerk 32/1 am Abfanggraben

Es wird im Übrigen auf die Darstellung in den Unterlagen 1 T, 19.1 T, 9.1, 9.2 T und 9.3 verwiesen.

#### 3.4.5.3.3 Verbleibende Beeinträchtigungen

Bei der Baumaßnahme erfolgen Eingriffe in den Naturhaushalt. Wie in den Unterlagen 19.1 T und 19.2 dargestellt ist, werden die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes von dem Bauvorhaben beeinträchtigt. Es verbleiben im Wesentlichen folgende projektbedingten Beeinträchtigungen, die sich auf den naturschutzfachlichen Kompensationsbedarf auswirken:

##### Konfliktbereich 1 „Autobahn und angrenzende Siedlungs- und Offenlandflächen“:

Es kommt zum Verlust bzw. mittelbarer Beeinträchtigung der Biotopfunktion von kurz- bis mittelfristig wiederherstellbaren Biotopen durch

- Verlust bzw. mittelbare Beeinträchtigung der Biotopfunktion von kurz- bis mittelfristig wiederherstellbaren Biotopen durch Überbauung oder Versiegelung von 8,72 ha
- Verlust bzw. mittelbare Beeinträchtigung der Biotopfunktion von kurz- bis mittelfristig wiederherstellbaren Biotopen durch bauzeitlicher Flächeninanspruchnahme 0,20 ha
- Gefahr der baubedingten Störung oder Tötung von Niststandorten, Jungtieren oder wenig mobilen Entwicklungsformen und Arten durch Rodung von Gehölzen und Baufeldräumung
- Verlust von Lebensraum für Goldammer und Stieglitz
- Kleinflächiger Verlust von Strukturen mit Leitfunktion für Fledermäuse
- Verlust von landschaftsprägenden Gehölzstrukturen (vier Einzelbäume)

##### Konfliktbereich 2 „Abfanggraben sowie Laubmischwald südlich und nordöstlich des Abfanggrabens“:

- Verlust bzw. mittelbare Beeinträchtigung der Biotopfunktion von langfristig wiederherstellbaren Biotopen durch Überbauung oder Versiegelung von 0,04 ha
- Verlust bzw. mittelbare Beeinträchtigung der Biotopfunktion von langfristig wiederherstellbaren Biotopen durch bauzeitlicher Flächeninanspruchnahme 0,002 ha

- Gefahr der baubedingten Störung oder Tötung von Niststandorten, Jungtieren oder wenig mobilen Entwicklungsformen und Arten durch Rodung von Gehölzen und Baufeldräumung
- Kleinflächiger Verlust von Strukturen mit Leitfunktion für Fledermäuse

Es wird im Übrigen auf die detaillierten Darstellungen in den Unterlagen 19.1 T, Ziff. 2.2, S. 13 ff., Ziff. 4.1, Tab. 6, S. 22 ff., und 19.2 verwiesen.

#### 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.

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.

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 1 T und 19.1 T dargestellt. Die durch das geplante

Bauvorhaben verursachen Überbauungen und mittelbaren Beeinträchtigungen betreffen im Wesentlichen den Verlust von Straßennebenflächen (Grünflächen und Gehölzflächen) und landwirtschaftlichen Nutzflächen infolge Versiegelung und Überbauung, den bau- und anlagebedingten Verlust von Lebensraumflächen. Hinzu kommen temporäre Störungen von Arten durch den Baubetrieb u.a. Flächeninanspruchnahmen, Lärm oder Erschütterungen und anlagebedingte Veränderungen des Landschaftsbildes durch Verlust von Gehölzflächen, Fahrbahnverbreiterungen und Errichten zusätzlicher Lärmschutzwände.

Insgesamt ergibt sich ein Kompensationsbedarf gemäß der BayKompV von insgesamt 266.874 Wertpunkten für die unvermeidbaren Beeinträchtigungen. Es wird insofern auf die detaillierte Darstellung in den Unterlagen 19.1 T und 9.3 verwiesen.

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 naturschutzfachliche Kompensationskonzept orientiert sich zum einen an den räumlichen und fachlichen Zielsetzungen der Landschaftsplanung und andererseits an dem Schutzwürdigkeitsprofil und den derzeitigen Funktionsausprägungen in den jeweiligen Bezugsräumen, der Konfliktsituation und dem zur Kompensation des Eingriffes erforderlichen Ausgleichsbedarfs. Ein Schwerpunkt liegt zudem auf den rechtlichen Anforderungen des Artenschutzes durch die erforderlichen funktionserhaltenden (CEF) und kompensatorischen (FCS) Maßnahmen. Danach ergeben sich als fachliche Einzelziele die Durchgrünung der offenen Fluren durch Gehölzpflanzungen, die Schaffung einer abwechslungsreichen, vielfältig strukturierten Kulturlandschaft und die Wiederherstellung und Erhöhung der Struktur- und Nutzungsvielfalt im direkten Umfeld des Eingriffs.

Folgende Maßnahmen sind dabei zur Kompensation der ermittelten Eingriffe mit einem Kompensationsumfang von insgesamt 266.874 Wertpunkten vorgesehen:

- A 1 „Ökokonto „Strampf“ (Teilfläche der Fl. Nrn. 738 und 684/1, Gemarkung Unterföhring, mit 226.534 Wertpunkten)
- 2 ACEF „Frühzeitige Schaffung von Ausweichhabitaten für Goldammer, Stieglitz und andere Gehölzbrüter“ (Fl. Nrn. 1481/1, Gemarkung Aschheim, 0,59 ha mit 33.744 Wertpunkten)
- 3 AFCS Anlage von Strauch-Baumhecken und artenreichen Saumflächen für Landschaftsbild sowie Goldammer, Stieglitz und andere Gehölzbrüter (Teilfläche der Fl. Nr. 210, Gemarkung Aschheim, 0,10 ha mit 6.596 Wertpunkten)

Das geplante Kompensationskonzept auf den vorgesehenen drei Flächen sieht zum einen vor, durch Anpflanzung mesophiler Gebüsch- und Hecken-Ausweichhabitats für Goldammer, Stieglitz und andere Gehölzbrüter im direkten Umfeld zum Eingriff zu schaffen (2 ACEF und 3 AFCS). Die Fläche 3 AFCS dient dem Landschaftsbild, da im Umfeld der Ausgleichsfläche auf den Autobahnböschungen die Gehölze weitgehend entfernt werden und nicht mehr angepflanzt werden können. Bei der Ausgleichsfläche 1 A handelt es sich um eine Ökokontofläche der Autobahndirektion Südbayern in der Gemeinde Unterföhring. Das Konzept auf der Kompensationsfläche orientiert sich an den Zielsetzungen zum Ökokonto. Hinsichtlich der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen wird im Übrigen auf die detaillierte Darstellung in den Unterlagen 19.1 T und 9.1, 9.2 T und 9.3 verwiesen.

Daneben sind als weitere Gestaltungsmaßnahmen eine Begrünung der Straßennebenflächen durch die Ansaat naturnaher Gras- und Krautflächen (1.1 G), die Pflanzung von Gehölzen (1.2 G) und von Einzelbäumen (1.3 G) vorgesehen.

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung dieser Maßnahmen zugelassen werden darf (BayVGH vom 24.01.1992, BayVBI 1992, 692), besteht für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Maßnahmen erforderlich sind, grundsätzlich die Notwendigkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung (BVerwG vom 23.08.1996, UPR 1997, 36). Die naturschutzfachlichen Kompensationsflächen befinden sich aber bereits im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung. Die agrarstrukturellen Belange wurden bei der Planung der Kompensationsmaßnahmen somit berücksichtigt.

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter A.3.2 dieses Beschlusses getroffenen Nebenbestimmungen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die

dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird. Straßennebenflächen sowie der landwirtschaftlichen Nutzflächen sind kurzfristig wiederherstellbar. Demgegenüber sind die betroffenen Gehölzflächen nur kurz- bzw. mittelfristig wiederherstellbar und aufgrund der nachgewiesenen Artvorkommen von höherer naturschutzfachlicher Bedeutung. Ein direkter Eingriff in nicht wiederherstellbare Biotope oder in Lebensräume mit landesweiter Bedeutung ist durch das Vorhaben nicht zu verzeichnen. Eingriffe in Biotopflächen werden aufgrund von Vermeidungsmaßnahmen (vgl. 1 V, 2 V) durch Begrenzung des Arbeitsraumes vermieden. Durch die Steuerung der Rodungszeiten werden die Auswirkungen auf die Fauna stark reduziert. Im Rahmen von Gestaltungsmaßnahmen werden Gehölzflächen auf den Straßennebenflächen wieder neu angelegt. Die Kompensation wird auf drei Ausgleichsflächen ausgeglichen. Vom Vorhaben temporär beanspruchte Vegetationsbestände werden durch Gestaltungsmaßnahmen weitgehend wiederhergestellt. Die zeitliche „Lücke“, die bis zur Wiederherstellung von Gehölzbeständen entsteht, wird auf das Kompensationserfordernis angerechnet.

#### 3.4.5.3.5 Einwände

##### Zerschneidungseffekt

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. wies daraufhin, dass sich durch das geplante Ausbaivorhaben und den Verlust des Mittelstreifens als Querungshilfe der Zerschneidungseffekt durch die A 99 mit entsprechend negativen Auswirkungen auf Artenvielfalt und einen ausreichenden Genpool der vorhandenen Arten verschlimmern werde.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Es wird nicht verkannt, dass mit dem Bauvorhaben unvermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft verbunden sind. Diese Eingriffe wurden durch den Vorhabensträger erfasst und im Einzelnen in der Landschaftspflegerischen Begleitplanung (Unterlagen 9 und 19) dargestellt. Bei einem Verkehrsaufkommen von über 100.000 Kfz/24h ist davon auszugehen, dass schon heute kein nennenswerter Austausch von bodenläufigen Tieren über die A 99 stattfindet. Der Zerschneidungseffekt durch die bestehende A 99, deren Ausbau

ohnehin im Wesentlichen durch eine Inanspruchnahme des überbreiten Mittelstreifens erfolgt, wird deshalb auch kein vorhandener Austausch unterbunden.

#### Naturschutzfachliches Kompensationskonzept

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. kritisierte die geplante Ausweisung des größten Teiles der naturschutzfachlichen Kompensationsflächen in Unterföhring statt einer Anlage in Aschheim und/oder Kirchheim b. München. Die Verlagerung dieser Flächen aus den betroffenen Gemeinden heraus mindere dort Zug um Zug die Natur- und Lebensqualität und verhindere u. a., dass sich die jeweilige Gemeinde mit ihren eigenen noch verbliebenen Naturflächen identifiziere.

Wir halten die Kritik für nicht gerechtfertigt. An der Geeignetheit und Auswahl des planfestgestellten naturschutzfachlichen Maßnahmenkonzeptes haben wir keine Zweifel. Die Lage von naturschutzfachlichen Kompensationsflächen wird nicht an Verwaltungsgrenzen ausgerichtet, sondern richtet sich zum einen nach naturschutzfachlichen Vorgaben. Zwei Ausgleichsflächen befinden sich direkt neben der Fahrbahntrasse (2 A<sub>CEF</sub> und 3 A<sub>FCS</sub>, Unterlagen 9 und 19), damit sie die Beeinträchtigungen für vorhandene Vögel (vor allem Stieglitz und Goldammer) und für das Landschaftsbild reduzieren und ausgleichen. Die Ausgleichsfläche 1 A ist 2,5 km vom Bauanfang entfernt und somit im unmittelbaren Umfeld der 3,8 km langen Ausbaustrecke. Die Fläche 1 A ist bereits umgesetzt und kann sich gemäß ihrer Bestimmung für die Natur nutzbringend entwickeln. Sie befindet sich in einem Ökokonto, das seine Qualität durch die wiederholte und auch aktuelle Brut des seltenen Flussregenpfeifers belegt. Das Maßnahmenkonzept erfüllt die naturschutzfachlichen Vorgaben sinnvoll und die Lage der Ausgleichsflächen ist trotz weiterer Vorgaben sehr eingriffsnah, auch wenn Gemeindegrenzen nicht berücksichtigt werden. Die Lage von Kompensationsflächen muss zum anderen aber auch private und agrarstrukturelle Belange berücksichtigen. Da alle Kompensationsflächen für das Bauprojekt sich im Eigentum der Bundestraßenverwaltung befinden, können diese Vorgaben ebenfalls eingehalten werden.

#### Flächenauswahl der Kompensationsmaßnahmen

Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege schlug vor, gezielt die Flächen von Bodendenkmälern für die Anlage von Kompensationsmaßnahmen auszuwählen, um hier eine hohe Nachhaltigkeit im Hinblick auf den gemeinsamen Erhalt von Natur, Landschaft und Bodendenkmal zu erreichen. Dabei sollten die naturschutzfachlichen

Kompensationsflächen zum Schutz des Bodendenkmals weitestgehend ohne Bodeneingriffe (z. B. durch extensive Bewirtschaftung) ermöglicht werden.

Dieser Anregung kann nicht nachgekommen werden. Die geplanten naturschutzfachlichen Kompensationsflächen liegen nicht im Umgriff von ausgewiesenen Bodendenkmälern. Aus naturschutzfachlichen Gründen müssen die Flächen 2 A<sub>CEF</sub> und 3 A<sub>FCS</sub> nahe am Eingriffsort liegen. Um die agrarstrukturellen Belange zu berücksichtigen (§ 15 Abs. 3 BNatSchG) und nicht auf das Eigentum Dritter zugreifen zu müssen, werden vorrangig Flächen der Staatsbauverwaltung für naturschutzfachliche Ausgleichsflächen herangezogen. Je nach Zielsetzung werden auf naturschutzfachlichen Kompensationsflächen Bodenbewegungen vorgenommen, was dem Schutz von Bodendenkmälern zuwiderläuft. Deshalb kann die Kombination von naturschutzfachlicher Kompensationsfläche und Bodendenkmal nicht grundsätzlich als günstige Kombination angesehen werden. Auf der vorgesehenen Fläche 1 A fand Bodenabtrag statt, die Fläche ist schon seit einigen Jahren hergestellt. Auf der Fläche 2 A ist nur geringer Bodenabtrag vorgesehen.

#### Neuanpflanzungen, Schutzzäune

Das Staatliche Bauamt Freising hat gefordert, dass Neupflanzungen auf Grundstücken des Staatlichen Bauamts Freising vorher abzustimmen und Schutzzäune auch an angrenzenden Gehölzbeständen des Staatlichen Bauamts aufzustellen seien.

Die Forderung wird abgelehnt. Auf den Grundstücken des Staatlichen Bauamtes Freising neben der St 2082 werden die Gehölze entfernt, da die Flächen überbaut werden. Schutzzäune sind hier nicht notwendig. Nach Ende der Bautätigkeit werden die Flächen entsprechend dem hier festgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmenplan unter Berücksichtigung der Haltesichtweiten neu bepflanzt und angesät. Der Vorhabensträger hat zugesichert, dass umfangreiche Änderungen während der Bauausführung aber noch mit dem Staatlichen Bauamt Freising abgestimmt werden.

### 3.4.6 Gewässerschutz

#### 3.4.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung werden auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, z. B. für den Ausbau von

Gewässern, Straßenbau im Wasserschutzgebiet und an Gewässern, den Oberflächenwasserablauf usw. erfasst. Die Umweltauswirkungen sind zusammen mit denen der Straße abgehandelt und bewertet. Die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf öffentliche und private Belange sind berücksichtigt.

Das planfestgestellte Vorhaben steht bei Beachtung der festgelegten Nebenbestimmungen mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft in Einklang. Das zuständige Wasserwirtschaftsamt München hat die Planunterlagen geprüft und bestätigt, dass aus fachlicher Sicht keine Einwände gegen die Behandlung der wasserwirtschaftlichen Belange bestehen.

#### 3.4.6.2 Wasserrechtlichen Erlaubnisse

##### 3.4.6.2.1 Entwässerung

Es ist vorgesehen, das Niederschlagswasser, das auf den Straßen anfällt und den Straßen aus dem Gelände zuläuft, zu sammeln und soweit wie möglich breitflächig über die Straßenböschungen bzw. in Sickermulden zu versickern. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen. Dennoch sind darüber hinaus Einleitungen in das Grundwasser notwendig, um vor allem bei Starkregen das Niederschlagswasser schadlos abzuführen. In Einschnittsbereichen, vor Lärmschutzeinrichtungen und in Trennstreifen zu anderen Fahrbahnen wird das abfließende Niederschlagswasser in fahrbahnbegleitende Versickerungsmulden versickert bzw. über Überlaufschächte dem Rohrleitungssystem und der angeschlossenen Entwässerungsanlagen zugeführt. Das abfließende Niederschlagswasser der zum Mittelstreifen geneigten Richtungsfahrbahn Nürnberg wird am Mittelstreifen gesammelt und über Querleitungen in eine am Fahrbahnrand verlaufende Transportleitung den Entwässerungsanlagen zugeführt. Eine ausführliche Darstellung des entwässerungstechnischen Maßnahmenkonzepts ist in der Unterlage 18 T dargestellt.

Diese wasserrechtlichen Tatbestände sind gemäß § 8 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern oben unter A.4.1 dieses Beschlusses gesondert ausgesprochen. Die Gestattungen können gemäß §§ 10 und 57 WHG und Art. 15 BayWG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Bei Beachtung der unter A.4.3 dieses Beschlusses

angeordneten Nebenbestimmungen sind schädliche Gewässeränderungen nicht zu erwarten. Zudem entspricht die möglichst flächige Versickerung dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen, das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen und damit auch Abflussspitzen an Oberflächengewässern zu vermeiden. Andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften werden erfüllt (§ 12 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 2 WHG). Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (Art. 14 Abs. 3 und Abs. 4 WHG) sind nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 13 WHG. Das Landratsamt München, Untere Wasserrechtsbehörde, hat das Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG i. V. m. Art. 63 Abs. 1 BayWG erteilt. Die Straßenentwässerung wurde vom Wasserwirtschaftsamt München mit positivem Ergebnis überprüft. Es liegt auch im öffentlichen Interesse, die Gewässerbenutzung infolge des auf Dauer angelegten Betriebs der Bundesfernstraße gegenüber privatrechtlichen Ansprüchen verstärkt abzusichern und zudem auf Dauer zu gestatten. Damit liegen die Voraussetzungen für eine gehobene Erlaubnis vor.

Das Wasserwirtschaftsamt München forderte, dass das auf der östlichen Seite des Bauwerks BW 34/1 anfallende Niederschlagswasser nicht im südöstlichen Kleeblatt der AS Kirchheim versickert werden dürfe, sondern mit einer Transportleitung an die Versickerungsanlage 3 anzuschließen sei. Vor Baubeginn sei zu überprüfen, ob durch die zusätzlich anzuschließende Fläche die geplante Versickerungsanlage 3 noch ausreichend bemessen bzw. entsprechend zu vergrößern sei. Der Vorhabensträger hat dieser Forderung im Rahmen der 1. Tektur vom 22.11.2018 entsprochen. Das Wasser, das bisher in der Versickerungsmulde VA 3 a im südöstlichen Quadranten der Anschlussstelle Kirchheim versickert werden sollte, wird stattdessen gesammelt und über Rohrleitungen der Versickerungsanlage VA 3 (Unterlage 8 T 3 T) zugeführt.

#### 3.4.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Die Durchführung der Baumaßnahme erfordert die Inanspruchnahme von landwirtschaftlich genutzten Flächen in einem Umfang von ca. 0,94 ha. Der größere Teil dieser Flächen wird ackerbaulich genutzt. Es handelt sich bei den betroffenen Flächen um Standorte mit günstigen Erzeugungsbedingungen.

Auf die Inanspruchnahme dieser Flächen kann nicht verzichtet werden, da sie für den achtstreifigen Ausbau der A 99 zwischen der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning und der Anschlussstelle Kirchheim erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen unter C.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Die Fahrbahnverbreiterung für den 8-streifigen Ausbau im gegenständlichen Verfahren erfolgt hauptsächlich durch Überbauung des bestehenden überbreiten Mittelstreifens. Hierdurch kann die zusätzliche Grundinanspruchnahme auf ein Minimum beschränkt werden. Die Beeinträchtigungen für die Landwirtschaft werden bei Beachtung der Nebenbestimmungen dieses Beschlusses unter A.3.5 so gering wie möglich gehalten.

Der Bayerische Bauernverband hat darüber hinaus gefordert, dass detaillierte Bodenuntersuchungen durch den Vorhabensträger vorab vorgenommen werden müssten, um den Boden in seiner Fruchtbarkeit und Ertragsfähigkeit möglichst umfassend erhalten bzw. wiederherstellen zu können. Der Bauablauf, die eingesetzten Maschinen und Geräte sowie eine eventuell notwendige Trennung der Bodenschichten müssten auf die jeweiligen Verhältnisse angepasst werden. Die Maschinenführer der Baufirmen seien zur Umsetzung der jeweiligen Maßnahmen entsprechend zu schulen und regelmäßig auf die sich ändernden Bodenstrukturen hinzuweisen. Dies sollte durch eine unabhängige bodenkundliche Baubegleitung erfolgen. Eine detaillierte Beschreibung hierzu sei auch in den Unterlagen zur Planfeststellung unabdingbar, um es den Trägern öffentlicher Belange, aber auch der Öffentlichkeit möglich zu machen, die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben zum Bodenschutz zu bewerten.

Die Forderungen werden zurückgewiesen. Aufgrund der Verbreiterung der A 99 in den Mittelstreifen sind Eingriffe sehr gering. Bei den landwirtschaftlichen Flächen, die vorübergehend für Material- und Bodenlagerungen in Anspruch genommen werden, wird der Oberboden abgeschoben und nach Vorschrift gelagert. Da nur der Oberboden abgeschoben wird, ist eine Trennung weiterer Bodenschichten nicht notwendig. Die Flächen werden mit einer Geotextilunterlage sowie einer Schotter-/Kiesmatratze abgedeckt bzw. geschützt. Eine nähere Beschreibung zur Vorgehensweise ist nicht erforderlich, da es sich lediglich um das Abschieben von Oberboden handelt. Eine bodenkundliche Baubegleitung wird nicht als notwendig erachtet. Die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben des BBodschG und der Nebenbestimmungen dieses Beschlusses unter A.3.5 durch den Vorhabensträger

reicht aus, um Beeinträchtigungen des Bodens so gering wie möglich zu halten. Nach Abschluss der Baumaßnahmen werden die vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen wieder hergestellt.

Rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe sind dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten.

#### 3.4.8 Denkmalschutz

Belange des Denkmalschutzes stehen dem Bauvorhaben nicht entgegen. Das Bauvorhaben konnte auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes zugelassen werden.

Im Umgriff der Baumaßnahme befinden sich zahlreiche Bodendenkmale (vgl. Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege vom 01.02.2018, Az. P-2011-3324-5 S2). Das Planungsgebiet umfasst Siedlungen, Bestattungsplätze und Körper- und Brandgräber vor- und frühgeschichtlicher Zeitstellung, der mittleren Latènezeit, der Bronzezeit und Frühbronzezeit, der Hallstattzeit, der Urnenfelderzeit sowie der frühen römischen Kaiserzeit.

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.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Die Beeinträchtigung von Bodendenkmälern wird auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang begrenzt. Eine Umplanung zugunsten der Schonung von Bodendenkmälern ist unter den gegebenen Rahmenbedingungen nicht möglich.

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.3.6 dieses Beschlusses vorgesehenen Maßgaben.

Die unter A.3.6 dieses Beschlusses angeordneten Schutzauflagen dienen dem vorrangigen, vom Vorhabensträger im Rahmen der weiteren Detailplanung möglicherweise noch zu gewährleistenden Schutz der Bodendenkmäler vor Beeinträchtigungen bzw. im Fall unvermeidbarer Beeinträchtigungen dem angemessenen Ausgleich für die mit deren Zulassung verbundene Zurückstellung der Belange der Denkmalpflege gegenüber den für das Vorhaben sprechenden verkehrlichen Belangen. Obgleich die damit angeordnete Verpflichtung zur Durchführung von Sicherungsmaßnahmen gegenüber dem unveränderten Verbleib im Boden nur sekundäre Interessen der Denkmalpflege zu berücksichtigen vermag, bleibt auch diese Verpflichtung durch die für jedes staatliche Handeln geltenden Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit begrenzt. Da diese Festlegungen beim jetzigen Planungsstand noch nicht abschließend möglich sind, bleiben sie zunächst einer einvernehmlichen Regelung zwischen Vorhabensträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege vorbehalten, an deren Stelle soweit erforderlich auch eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde möglich bleibt. Der Vorhabensträger hat zugesichert, alle projektbezogenen Einzelheiten über eine nach den "Hinweisen zum Umgang mit Bodendenkmälern bei Planung und Bau von Straßen" gem. dem MS Nr. IIB2/IID3-0752.3-001/07 vom 26.10.2010 noch abzuschließende Vereinbarung zu regeln.

Der Forderung des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege, 1¼ Jahre für eventuell notwendige denkmalpflegerische Maßnahmen vor Baubeginn einzuplanen, wird wegen der Gefahr einer nicht hinnehmbaren Verzögerung dieser wichtigen Baumaßnahme zurückgewiesen. Der Vorhabensträger hat zugesagt, dass der Bauablauf in Absprache nach den geltenden Bestimmungen mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege entsprechend angepasst wird, sollten sich Hinweise auf das Vorhandensein von Bodendenkmälern ergeben.

### 3.4.9 Militärische Belange

Den militärischen Belangen wird durch die unter A.3.8 in diesem Beschluss festgesetzten Nebenbestimmungen Rechnung getragen. Die Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge (RABS) werden grundsätzlich beachtet. Der Dimensionierung der Autobahn liegen die aktuell gültigen Entwurfsrichtlinien (RAA, RStO) zugrunde. Die Ersatzneubauten werden für das Lastmodell LM1 nach Eurocode 1, Teil 2 (gemäß ARS 2102/2012) und die militärische Lastenklasse MLC 50/50-100 gemäß STANAG 2021 bemessen.

### 3.4.10 Kommunale Belange

#### 3.4.10.1 Gemeinde Aschheim

Die Gemeinde Aschheim hat keine grundsätzlichen Bedenken erhoben. Die Gemeinde Aschheim forderte im Anhörungsverfahren die Realisierung des Autobahnsüdringes zur Entlastung des Münchner Ostens.

Dieser Forderung können wir nicht nachkommen. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung des Bauvorhabens unter C.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Der Schluss des Autobahnringes um die Landeshauptstadt München ist nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens, sondern bleibt gegebenenfalls einem späteren Planfeststellungsverfahren vorbehalten. Wir weisen aber darauf hin, dass der Südring darüber hinaus auch nicht im derzeit gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthalten ist.

Zu den Forderungen hinsichtlich der Anbindung des untergeordneten Verkehrswegenetzes, insbesondere während der Bauzeit, wird auf die Ausführungen unter C.3.4.3.3 dieses Beschlusses verwiesen.

#### 3.4.10.2 Gemeinde Kirchheim b. München

Die Gemeinde Kirchheim b. München hat keine grundsätzlichen Bedenken erhoben. Die Gemeinde Kirchheim b. München forderte aber im Anhörungsverfahren ebenfalls die Realisierung des Autobahnsüdringes zur Entlastung des Münchner Ostens. Nur durch den Südring könnten die Verkehrsströme verteilt und das Wachstum in der Region bewerkstelligt werden.

Dieser Forderung können wir nicht nachkommen. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung des Bauvorhabens unter C.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Der Schluss des Autobahnringes um die Landeshauptstadt München ist nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens, sondern bleibt gegebenenfalls einem späteren Planfeststellungsverfahren vorbehalten. Wir weisen aber darauf hin, dass der Südring darüber hinaus auch nicht im derzeit gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthalten ist.

Zu den Forderungen hinsichtlich der Anbindung des untergeordneten Verkehrswebsites, insbesondere während der Bauzeit, wird auf die Ausführungen unter C.3.4.3.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Gemeinde Kirchheim b. München forderte ferner eine Entschädigung für die geplante Inanspruchnahme gemeindlicher Grundstücke. Zum anderen würden die für die Baustelleneinrichtung benötigten Flächen (Unterlagen 10.1 und 10.2 T) nur zur Verfügung gestellt, wenn sie nach Abschluss der Bauarbeiten intensiv bepflanzt, z. B. aufgeforstet, würden und eine solche ökologische Aufwertung (möglichst in Form einer Ausgleichsfläche) auch dauerhaft gesichert werde.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Die naturschutzfachliche Kompensation für die Eingriffe in Naturhaushalt und Landschaftsbild erfolgt auf im Eigentum der Bundesstraßenverwaltung stehenden Flächen. Weitere Umnutzungen von landwirtschaftlichen Flächen sind gemäß der Vorgabe nach § 15 Abs. 3 BNatSchG auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zunehmen, nicht vorgesehen und Mehraufwendungen lassen sich auch aus naturschutzfachlichen Gründen nicht rechtfertigen. Die Flächen werden nach Ende der Bautätigkeiten in den vorherigen Zustand gebracht.

Fragen der Entschädigung können nur außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Entschädigungsverfahren geklärt werden. Auf die Ausführungen unter C.3.5.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

#### 3.4.11 Belange der Träger von öffentlichen Versorgungseinrichtungen

In der Planfeststellung ist nur über das "Ob und Wie" der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Da sich die Leitungsträger mit den im Regelungsverzeichnis enthaltenen Maßnahmen grundsätzlich einverstanden erklärt haben, müssen keine näheren Regelungen getroffen werden. Auf die Regelungen in A 3.1, A.3.10 bis A.3.15 dieses Beschlusses wird verwiesen.

#### 3.4.12 Belange des öffentlichen Personennahverkehrs

Die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV) wies daraufhin, dass sich der gewohnte Betriebsablauf und die Anbindung der Ortslage Kirchheim b. München im Zuge der geplanten Baumaßnahme verschlechtern und sich auch der betriebliche und finanzielle Aufwand erhöhen werde.

Verkehrliche Behinderungen sind infolge der wichtigen Baumaßnahme dieser Größe nicht völlig zu vermeiden und zumutbar. Der Vorhabensträger stellt aber mit seinem verkehrlichen Konzept während der Bauzeit so weit wie möglich sicher, dass die Beeinträchtigungen des öffentlichen Nahverkehrs so gering wie möglich gehalten werden. Der Vorhabensträger hat zugesagt, gegebenenfalls den Ablauf des Linienbetriebs durch kurzzeitiges Aufstellen einer Lichtsignalanlage und/oder zusätzliche Geschwindigkeitsreduzierungen zu verbessern. Die verkehrsregelnden und -steuernden Maßnahmen werden dazu mit den zuständigen Straßenverkehrsbehörden abgestimmt, um die Verkehrsabwicklung möglichst zuverlässig und verkehrssicher abzuwickeln.

### **3.5 Private Einwendungen**

#### 3.5.1 Allgemeine Bemerkungen

##### 3.5.1.1 Flächenverlust

Für das Bauvorhaben werden ca. 1,2 ha Fläche dauerhaft und ca. 4,2 ha vorübergehend aus Privateigentum benötigt. Zusätzlich werden ca. 0,3 ha Fläche dauerhaft belastet. Im Einzelnen wird hierzu auf die Grunderwerbspläne (Unterlagen 10.1) und das Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 10.2 T) Bezug genommen. Die durch den Straßenbau entstehenden Auswirkungen (Grundverlust, Folgeschäden, Immissionen usw.) auf das Grundeigentum können durch schonendere Trassierung, Querschnittsgestaltung o. ä. nicht verringert werden. Hierauf wurde oben bei der Behandlung des Ausbaustandards und wird z. T. bei der Behandlung der einzelnen Einwendungen im Folgenden näher eingegangen.

Der Schutz des Eigentums ist mit diesen direkt auf den Entzug gerichteten Planfestsetzungen unmittelbar tangiert und deshalb als privater Belang in die zu treffende Abwägung im Planfeststellungsverfahren einzustellen. Dies bedeutet jedoch nicht, dass das Privateigentum in diesem Zusammenhang vor Eingriffen überhaupt geschützt wäre. Vielmehr ist auch die Eigentumsgarantie des Art. 14 GG

der Abwägung unterworfen. Das heißt, die Belange der Eigentümer können bei der Abwägung gegebenenfalls zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden.

Es ist nicht zu verkennen, dass die dauerhafte oder vorübergehende Inanspruchnahme von Eigentumsflächen sowie gegebenenfalls von Pachtflächen in der Abwägung mit erheblichem Gewicht gegen die Planung zu Buche schlägt. Dennoch haben es die Betroffenen hinzunehmen, dass in der Gesamtabwägung aufgrund der Argumente, die für das Projekt sprechen, zugunsten des Bauvorhabens, das im öffentlichen Wohl steht, entschieden wird und sie gezwungen sind, gegen Entschädigung vorübergehend bzw. endgültig auf ihren Besitz oder ihr Eigentum bzw. die Bewirtschaftung von Pachtflächen zu verzichten, soweit es die mit diesem Beschluss festgestellten Planunterlagen vorsehen. Dies gilt sowohl für die Inanspruchnahme der Flächen für die Straßentrasse selbst als auch für landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen. Denn auch für Letztere besitzt der Vorhabensträger aufgrund des Planfeststellungsbeschlusses grundsätzlich ein Enteignungsrecht (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.08.1996, Az. 4 A 29.95, DVBl. 1997, 68; Gerichtsbescheid vom 10.09.1998, Az. 4 A 35.97, RdL 1999, 20).

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

#### 3.5.1.2 Beantragte Entscheidungen/Schutzauflagen

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist über die Zulässigkeit des beantragten Bauvorhabens auch in Anbetracht der sich daraus ergebenden mittelbaren Beeinträchtigungen zu entscheiden. Gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG sind dazu im Planfeststellungsbeschluss sämtliche Auswirkungen eines Bauvorhabens zu berücksichtigen und dem Vorhabensträger gegebenenfalls Schutzmaßnahmen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. 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.

#### 3.5.1.3 Ersatzlandbereitstellung

Aus denselben Gründen muss die Planfeststellungsbehörde auch nicht über Anträge auf verbindliche Gestellung von Ersatzland entscheiden, denn auch insoweit enthält Art. 14 BayEG eine dem Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung (BVerwG vom 27.03.1980, NJW 1981, 241 und BVerwG, UPR 1998, 149). Nach Art. 14 Abs. 3 BayEG kann die Enteignungsbehörde sogar nach Billigkeitsgrundsätzen, also denselben Grundsätzen wie bei fachplanungsrechtlichen Schutzauflagen, Ersatzlandgestellung anordnen. Die enteignungsrechtliche Vorschrift ist allerdings so ausgestaltet, dass eine Enteignung nicht unzulässig wird, falls ein bestehender Ersatzlandanspruch, z. B. wegen Fehlens von geeignetem Ersatzland (Art. 14 Abs. 1 Nr. 1, 2 oder 3 BayEG), nicht befriedigt werden kann. Wohl auch deshalb wird von mancher Seite vertreten, dass eine Planfeststellung nicht erfolgen dürfe, so lange nicht geklärt ist, ob einem existenzbedrohten Betrieb auch tatsächlich ausreichend geeignetes Ersatzland zur Verfügung gestellt werden kann, weil sonst dem Grundsatz der Problembewältigung nicht Rechnung getragen sei. Dem ist entgegenzuhalten, dass die Planfeststellung noch nicht unmittelbar den Grundverlust verursacht, also das Problem erst im Entschädigungsverfahren entstehen kann und auch erst dort zu lösen ist. Im Rahmen der Abwägung haben Existenzgefährdungen jedoch erhebliche Bedeutung.

Der Vorhabensträger hat im Verfahren zugesagt, dass er grundsätzlich bereit sei, geeignetes Ersatzland im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen nach Möglichkeit zur Verfügung zu stellen.

#### 3.5.1.4 Übernahme von Restflächen

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und § 19 FStrG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d.h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtübergang als solchen nicht. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist

erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges, demnach ebenfalls dem Entschädigungsverfahren vorbehalten (Art. 6 Abs. 3 BayEG). Die Planfeststellungsbehörde darf insoweit keine Regelungen treffen (BVerwG, Urteil vom 14.05.1992, UPR 1992, 346). Für die Betroffenen bietet diese Handhabung keine Nachteile, denn sie können bei Meinungsverschiedenheiten in der Frage der Übernahmepflicht im Entschädigungsverfahren ebenfalls den Rechtsweg beschreiten. Die Tatsache, dass unwirtschaftliche Restflächen entstehen, erlangt in der Planfeststellung bei der Ermittlung der Betroffenheit (Grundverlust, etc.) Bedeutung und geht mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung ein. Nähere Angaben dazu finden sich bei der Behandlung der einzelnen Betriebe bzw. Eigentümer und bei der Variantenabwägung.

Der Vorhabensträger hat aber im Anhörungsverfahren zugesichert, dass er auf Wunsch der Grundstückseigentümer unwirtschaftliche Restflächen übernehmen werde.

#### 3.5.1.5 Wegeverbindungen, Erschließung, Umwege

Bei der Planung wurde soweit wie möglich darauf geachtet, die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen und damit die Erschließung der Grundstücke soweit wie möglich aufrechtzuerhalten und erhebliche Umwege zu vermeiden. Das bestehende Wegenetz wird mit der hier festgestellten Planung den neuen Gegebenheiten angepasst und wiederhergestellt, so dass die Erschließung der betroffenen Flächen entlang der A 99 weiterhin sichergestellt wird und Nachteile durch Umwege gering gehalten werden.

§ 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. Bei Grundstücken, bei denen eine Zufahrt in den vermessungsamtlichen Unterlagen eingetragen war, wurde durch den Vorhabensträger in der Planung eine neue Zufahrt vorgesehen. Zufahrten, die zukünftig z.B. über Böschungen im Eigentum des Baulastträgers führen, werden entsprechend dem Bestand wiederhergestellt. 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 allerdings 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.

#### 3.5.1.6 Nachteile durch Bepflanzung

Der Vorhabensträger hat nach A.3.5.2 dieses Beschlusses bei Bepflanzungsmaßnahmen auf angrenzende Grundstücke Rücksicht auf die nachbarlichen Interessen zu nehmen. Durch die Regelung ist sichergestellt, dass es zu keinen Nachteilen bei der Bepflanzung kommen wird, die gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG billigerweise nicht mehr zumutbar sein könnten.

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

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

#### 3.5.1.7 Vorübergehende Flächeninanspruchnahmen

Vorübergehend in Anspruch genommene Flächen, insbesondere zur Baustelleneinrichtung, sind durch den Vorhabensträger wieder zu rekultivieren. Wir

haben den Vorhabensträger dazu unter A.3.5.6 dieses Beschlusses verpflichtet. Durch den Vorhabensträger wird damit sichergestellt, dass eine weitere ordnungsgemäße landwirtschaftliche Bodennutzung des Grundstücks nach Durchführung der Baumaßnahme möglich ist. Die Oberbodenarbeiten werden insbesondere bei geeigneter Witterung für Erdarbeiten ausgeführt. Eine Trockenheit der Bedingungen kann dagegen nicht sichergestellt werden. Soweit dennoch Folgeschäden verbleiben, hat eine Regelung durch den Vorhabensträger im Entschädigungsverfahren zu erfolgen.

#### 3.5.1.8 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 Art. 40 Abs. 2 BayStrWG und 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).

### 3.5.2 Einzelne Einwender

Wir weisen darauf hin, dass aus Datenschutzgründen die Einwender in diesem Planfeststellungsbeschluss mit Nummern angegeben werden. Der Gemeinde Aschheim und der Gemeinde Kirchheim b. München, wo der Planfeststellungsbeschluss und die Planunterlagen öffentlich ausliegen werden, wird eine Entschlüsselungsliste zur Verfügung gestellt. Nach Namensnennung werden durch Bedienstete der Kommunen Einsicht nehmenden Einwendern und Betroffenen die zugehörigen Nummern mitgeteilt. Bei Zustellung durch öffentliche Bekanntmachung, wenn der Planfeststellungsbeschluss nach Art. 74 Abs. 5 Satz 4 BayVwVfG angefordert wird, und direkter Zustellung werden den Einwendern und Betroffenen die zugehörigen Nummern durch die Regierung von Oberbayern mitgeteilt.

Soweit sich die erhobenen Einwendungen mit Fragen beschäftigen, die bereits an anderer Stelle dieses Beschlusses, etwa bei der Planrechtfertigung oder bei den öffentlichen Belangen, die in die Abwägung eingestellt wurden, abgehandelt worden sind, kann im Rahmen der Behandlung der jeweiligen Einwendungen im Wesentlichen auf die dortigen Ausführungen Bezug genommen werden. Weiterhin wird hinsichtlich der Einzelheiten des Vorbringens der Einwender auf die Einwendungsschreiben und die Erwiderungen des Vorhabensträgers sowie den sonst geführten Schriftwechsel ergänzend Bezug genommen.

#### 3.5.2.1 Rechtsanwälte Labbé und Partner

Die Rechtsanwälte Labbé und Partner vertreten den Einwender Nr. 2001.

Der Einwender Nr. 2001 ist Eigentümer des Grundstückes Fl. Nr. 90 der Gemarkung Heimstetten. Es werden aus der Fl. Nr. 90, Gemarkung Heimstetten, ca. 7.190 m<sup>2</sup> dauerhaft und vorübergehend ca. 2.432 m<sup>2</sup> für das Bauvorhaben benötigt. Der Einwender wandte sich gegen die Inanspruchnahme seines Grundstückes, weil die notwendigen Entwässerungsmaßnahmen auch anderweitig fachgerecht durchgeführt werden könnten. Es wurde ein Gutachten beantragt, um zu klären, ob die Fl. Nr. 90 für die Abwasserbeseitigung zwingend benötigt werde bzw. welche anderen Möglichkeiten für eine notwendige und ordnungsgemäße Abwasserbeseitigung in diesem Bereich bestünden.

Dem Einwand wurde im Rahmen der 1. Tektur vom 22.11.2018 entsprochen. Die Flächeninanspruchnahme begründete sich vorwiegend mit der Errichtung der Versickerungsanlage VA 4 mit Absetzbecken und Leichtflüssigkeitsabscheider

(Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd. Nr. 3.3.3, Bau-km 3+400 östlich). Die Anlage sollte das Wasser eines rd. 350 m langen Einzugsbereiches (Nr. 4) zur schadlosen Ableitung und Vorreinigung des Straßenoberflächenwassers östlich davon aufnehmen. Der Vorhabensträger hat zur Flächenreduzierung im Rahmen der 1. Tektur vom 22.11.2018 die Planung aber dahingehend angepasst, dass auf die Versickerungsanlage VA 4 und das Absetzbecken verzichtet werden kann. Es werden jetzt aus der Fl. Nr. 90, Gemarkung Heimstetten, noch dauerhaft 657 m<sup>2</sup> für die Errichtung eines Betriebswegs und vorübergehend 2596 m<sup>2</sup> benötigt. Auf die Inanspruchnahme dieser Flächen kann nicht verzichtet werden, da sie für den achtstreifigen Ausbau der A 99 zwischen der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning und der Anschlussstelle Kirchheim erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen unter C.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Der Einwender hat sich mit dieser Vorgehensweise mit Schreiben vom 10.01.2019 einverstanden erklärt.

Fragen der Entschädigung können nur außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Entschädigungsverfahren geklärt werden. Auf die Ausführungen unter C.3.5.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

#### 3.5.2.2 Einwender Nr. 1000

Der Einwender Nr. 1000 ist praktizierender Landwirt und wandte sich gegen die baubedingten Auswirkungen des Bauvorhabens auf das untergeordnete Verkehrswegenetz und die geplanten Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des Verkehrs. Er forderte, dass die Kreuzungsmöglichkeit und Überquerung für das Brückenbauwerk BW 35/1 im Zuge der Gemeindeverbindungsstraße Heimstetten-Feldkirchen zwischen Heimstetten und dem Heimstettner See (Unterlage 11 T, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.1.4) auch während der Instandsetzung erhalten bleiben müsse, da dies für viele Landwirte die Hauptzufahrt zu den landwirtschaftlich genutzten Feldern und zum nächsten landwirtschaftlichen Lagerhaus in Feldkirchen und auch den einzig sicheren Schulweg für unzählig viele Schulkinder aus Feldkirchen und Aschheim zu den Kirchheimer Schulen und nach Hause darstelle. Der geplante Umweg wäre unzumutbar. Eine Umleitung über die enge Bahnunterführung Feldkirchnerstraße in Heimstetten sei aus Sicherheitsgründen als Schulweg ausgeschlossen.

Der Forderung auf Aufrechterhaltung der Gemeindeverbindungsstraße Heimstetten-Feldkirchen wird entsprochen. Der Vorhabensträger stellt mit seinem bauzeitlichen Verkehrskonzept sicher, dass die baubedingten Auswirkungen des Bauvorhabens auf das untergeordnete Verkehrswegenetz so weit wie möglich minimiert werden. Auf dem Brückenbauwerk 35/1 (Bajuwarenstraße) ist einseitig ein 2,5 m breiter Geh- und Radweg und auf der anderen Seite ein 1,25 m breiter Gehweg, so dass bei der Brückeninstandsetzung jeweils ein Fahrstreifen einschließlich des benachbarten Gehweges bzw. des Geh- und Radweges aufrechterhalten wird. Der jeweilige Richtungsverkehr wird dann mit Hilfe einer Ampelschaltung geregelt. So bleiben die Erreichbarkeit der landwirtschaftlich genutzten Felder und die Schulwegverbindung weiterhin gewährleistet. Auf die Ausführungen unter C.3.4.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

### **3.6 Gesamtergebnis**

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der achtstreifige Ausbau der A 99 Autobahnring München von der AS Aschheim/Ismaning bis zur AS Kirchheim auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum gerechtfertigt und vertretbar ist. Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich. Bei Abwägung aller Belange erweist sich die Planlösung als vernünftig.

### **3.7 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen**

Die Widmung und die sonstigen straßenrechtlichen Verfügungen nach FStrG erfolgen in diesem Planfeststellungsbeschluss gemäß § 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG, soweit nicht § 2 Abs. 6a FStrG eingreift. Die erweiterte Fahrbahn der A 99 zwischen der AS Aschheim/Ismaning und der AS Kirchheim sowie die geänderten Straßenbestandteile der Bundesautobahn wie Entwässerungsanlagen werden zur Bundesautobahn gewidmet. Für bereits bestehende Straßenbestandteile, die infolge der Ausbaumaßnahme geringfügig geändert werden, greift § 2 Abs. 6a FStrG.

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

Die Darstellung der Widmungen ist im Regelungsverzeichnis (Unterlage 11 T) näher beschrieben.

#### **4. Sofortige Vollziehbarkeit**

Für den achtstreifigen Ausbau der A 99 ist im Abschnitt zwischen der AS Aschheim/Ismaning und der AS Kirchheim nach dem geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG i. d. F. vom 23.12.2016, BGBl. I 2016, S. 3354) vordringlicher Bedarf festgestellt. Eine Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat deshalb gemäß § 17e Abs. 2 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, S. 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 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 zehn Wochen nach Klageerhebung anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, sind durch das Gericht nur zuzulassen, wenn der Kläger die Verspätung genügend entschuldigt. Dies gilt nicht, wenn es mit geringem Aufwand möglich ist, den Sachverhalt auch ohne Mitwirkung des Klägers zu ermitteln. Der Entschuldigungsgrund ist auf Verlangen des Gerichts glaubhaft zu machen. Die Frist zur Begründung der Klage kann durch den Vorsitzenden oder den Berichterstatter auf Antrag verlängert werden, wenn der Kläger in dem Verfahren, in dem die angefochtene Entscheidung ergangen ist, keine Möglichkeit der Beteiligung hatte. § 6 des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes ist nicht anzuwenden (§ 17e Abs. 5 FStrG).

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

Vor dem 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.

#### **Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung**

Gemäß § 55a Abs. 1 VwGO i. V. m. der Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr in der Verwaltungsgerichtsbarkeit vom 1. April 2016 (GVBl. 2016, S. 69) können beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof und beim Verwaltungsgericht

München ab dem 1. Mai 2016 in allen Verfahrensarten elektronische Dokumente eingereicht werden.

Bei der Übermittlung elektronischer Dokumente sind besondere technische Rahmenbedingungen zu beachten. Die besonderen technischen Voraussetzungen sind unter [www.vgh.bayern.de/verwaltungsgerichtsbarkeit/rechtsantragstelle](http://www.vgh.bayern.de/verwaltungsgerichtsbarkeit/rechtsantragstelle) aufgeführt. Einfache E-Mail ist nicht geeignet verfahrensrelevante Schriftsätze zu übersenden.

Kraft Bundesrecht ist bei Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten grundsätzlich ein Gebührevorschuss zu entrichten.

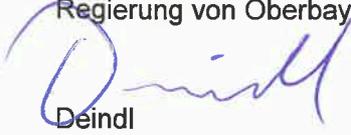
#### **Hinweis zur Auslegung des Plans**

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den oben unter A.2 aufgeführten Planunterlagen in der Gemeinde Aschheim und der Gemeinde Kirchheim b. München zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht.

Daneben kann der Beschluss im Volltext spätestens ab dem Beginn der öffentlichen Auslegung auf der Homepage der Regierung von Oberbayern unter [www.regierung-oberbayern.de](http://www.regierung-oberbayern.de) abgerufen werden.

München, 08.03.2019

Regierung von Oberbayern

  
Deindl

Regierungsdirektor

