

Straßenbauverwaltung: Freistaat Bayern, Autobahndirektion Südbayern	
Straße / Abschnittsnummer / Station: A8_1000_5,329	
<p style="text-align: center;">A 8 München - Rosenheim Neubau der PWC-Anlage Otterfing</p>	
PROJIS-Nr.:	

PLANFESTSTELLUNG




Erläuterungsbericht

1. Tektur vom 01.09.2016

(die geänderten Textteile sind mit Roteintrag gekennzeichnet, Streichungen in schwarz)

2. Tektur vom 24.11.2017

(die geänderten Textteilen sind in blau gekennzeichnet, Streichungen in blau)

<p>aufgestellt: Autobahndirektion Südbayern</p>  <p>Pe i k e r, Ltd. Baudirektor München, den 25.08.2014</p>	<p>2. Tektur aufgestellt: Autobahndirektion Südbayern</p>  <p>Pe i k e r, Ltd. Baudirektor München, den 24.11.2017</p>
<p>1. Tektur aufgestellt: Autobahndirektion Südbayern</p>  <p>Pe i k e r, Ltd. Baudirektor München, den 01.09.2016</p>	

INHALTSVERZEICHNIS

0	VORBEMERKUNGEN.....	5
0.1	Allgemeine Hinweise	5
0.2	Zweck des Planfeststellungsverfahrens	5
0.3	Anlass der Tektur	5
0.4	Anlass der zweiten Tektur.....	6
1	BESCHREIBUNG DER BAUMAßNAHME.....	8
1.1	Planerische Beschreibung	8
1.1.1	Art, Umfang des Bauvorhabens	8
1.1.2	Lage im vorhandenen Straßennetz	8
1.1.3	Abstände zu den benachbarten Rastanlagen	8
1.2	Straßenbauliche Beschreibung	9
1.2.1	Vorgesehene Gestaltung und Größe der PWC-Anlage	9
2	NOTWENDIGKEIT DER MAßNAHME	10
2.1	Vorgeschichte der Planung	10
2.2	Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse.....	10
2.2.1	Gegenwärtige Verkehrsverhältnisse	10
2.3	Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur.....	11
3	ZWECKMÄßIGKEIT DER BAUMAßNAHME	14
3.1	Standortuntersuchung	14
3.2	Bewertung der Standorte	14
3.2.1	Bewertung der entscheidungserheblichen umweltfachlichen Gesichtspunkte	15
3.2.2	Verkehrliche Gesichtspunkte	16
3.2.3	Bautechnische bzw. wirtschaftliche Gesichtspunkte	17
3.2.4	Private Belange	17
3.2.5	Gesamtbewertung	18
3.2.6	Kombinationslösung	18
3.3	Prüfung und Vergleich von Standortvarianten im Bereich der geplanten PWC- Anlage Otterfing.....	19
3.3.1	Variantenvergleich.....	20
3.3.2	Bewertung und Gesamtvergleich der Varianten.....	29
3.4	Stellplatzbilanz.....	31

3.5	Aussagen Dritter.....	32
4	TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMAßNAHME.....	33
4.1	Trassierung und Querschnittsgestaltung	33
4.1.1	Querschnittsgestaltung	33
4.1.2	Oberbau	33
4.2	Änderungen im Wegenetz.....	33
4.3	Baugrund	33
4.4	Entwässerung	34
4.4.1	Entwässerung der Fahrbahn München - Rosenheim	34
4.4.2	Entwässerung der Rastanlage	34
4.4.3	Absetz- und Abscheidebecken	34
4.4.4	Versickerbecken	34
4.5	Ingenieurbauwerke / Sonstige Bauwerke.....	34
4.5.1	WC-Gebäude.....	35
4.6	Ausstattung.....	35
4.7	Leitungen	35
5	UMWELTGERECHTE GESTALTUNG DER BAUMAßNAHME.....	36
5.1	Lärmschutz	36
5.2	Wasserrecht	36
5.3	Umweltrecht	36
5.4	Naturschutzrecht	36
5.4.1	Vorbemerkung	36
5.4.2	Charakterisierung von Natur und Landschaft im Planungsgebiet	37
5.4.3	Geschützte Gebiete, Arten und Bestandteile der Natur.....	37
5.4.4	Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen.....	37
5.4.5	Unvermeidbare Beeinträchtigungen des Vorhabens auf die Umwelt.....	38
5.4.6	Ermittlung des Eingriffs- und Ausgleichsflächenbedarfs.....	39
5.4.7	Beurteilung der Ausgleichbarkeit aus naturschutzfachlicher Sicht.....	39
5.4.8	Planungskonzept für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	39
5.4.9	Verträglichkeit des Vorhabens mit Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung (Natura 2000)	40
5.4.10	Belange des speziellen Artenschutzes.....	40
5.4.11	Naturschutzrechtliche Genehmigung und Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde	40

5.5	Waldrecht	41
5.6	Denkmalschutz	41
5.7	Bodenschutz	41
6	DURCHFÜHRUNG DES VORHABENS	42
6.1	Zeitliche Abwicklung	42
6.2	Grunderwerb	42
6.3	Erschließung der Baustelle.....	42
6.4	Auswirkungen während der Bauzeit	42

0 Vorbemerkungen

0.1 Allgemeine Hinweise

Für den Neubau der PWC-Anlage Otterfing an der A 8 München - Rosenheim ist nach § 17 Fernstraßengesetz (FStrG) ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Dabei sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Die Planfeststellung bezieht sich auf die Errichtung eines Parkplatzes mit WC-Anlage zur ausschließlichen Lkw-Nutzung sowie auf alle damit in Zusammenhang stehenden Folgemaßnahmen und die im Sinne der Naturschutzgesetze erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

0.2 Zweck des Planfeststellungsverfahrens

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von der geplanten Maßnahme berührten öffentlichen Belange festgestellt.

Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen und Zustimmungen nicht erforderlich. Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG). Aufgrund von § 19 WHG kann jedoch auch über die Erteilung dieser Erlaubnis im Planfeststellungsverfahren entschieden werden.

Zweck der Planfeststellung ist es, alle durch das Vorhaben berührten öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Baumaßnahme und anderen Trägern öffentlicher Belange sowie den privat Betroffenen – mit Ausnahme der Enteignung – umfassend rechtsgestaltend zu regeln und gegeneinander abzuwägen.

Insbesondere wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens darüber entschieden,

- welche Grundstücke oder Grundstücksteile für das Vorhaben benötigt werden,
- wie die öffentlich-rechtlichen Beziehungen im Zusammenhang mit dem Vorhaben gestaltet werden,
- welche Folgemaßnahmen an anderen öffentlichen Verkehrswegen erforderlich werden,
- wie die Kosten zu verteilen und die Unterhaltungskosten abzugrenzen sind und
- welche Vorkehrungen im Interesse des öffentlichen Wohles oder im Interesse der benachbarten Grundstückseigner dem Träger der Straßenbaulast aufzuerlegen sind.

0.3 Anlass der Tektur

Der Trassenverlauf der Wasserleitung (BwV-Nr. 4.1T) wurde den örtlichen Verhältnissen angepasst und die bestehende Photovoltaikanlage berücksichtigt. Aufgrund dieser Änderung ändern sich die dauerhaften Grundstücksbelastungen wie folgt:

Flurstücksnummer Markt Holzkirchen, Gemarkung Föching	Dauernd zu beschränkende Fläche [m²] nach PLF vom 25.08.2014	Dauernd zu beschränkende Fläche [m²] nach Tektur vom 01.09.2014
495	3.298	3.300
498	111	145
497	106	361

Weiterhin wurde ein fehlendes Fernmeldekabel der Deutschen Telekom (BwV-Nr. 4.6T) ergänzt.

Der Nachweis der qualitativen Gewässerbelastung der Absetz- und Versickerungsanlage wurde hinzugefügt (Unterlage 13T, Seite 17).

Zusätzlich wird eine Berichtigung der Unterlage 12.2 Blatt 2 (Landschaftspflegerischer Begleitplan, Bestands- und Konfliktplan) bezüglich versehentlich ausgeblendeter drei (weiterer) zu fällender Gehölze und einer versehentlich ausgeblendeten Flächennutzung durchgeführt. Diese Klarstellung behebt lediglich redaktionelle Unrichtigkeiten, die keine Änderungen an Betroffenheiten für die Schutzgüter der Natur- und Landschaftspflege sowie des Europäischen Artenschutzes mit sich bringen, da in den textlichen Abhandlungen und in den fachlichen Würdigungen der Sachverhalt (Anzahl der zu fällenden Tothölzer mit bzw. ohne Höhlenbaueigenschaft sowie des zu fällenden Höhlen-Einzelbaums) jeweils von Anfang an zutreffend berücksichtigt wurde.

0.4 Anlass der zweiten Tektur

Aufgrund von Bedenken der Gemeinde Otterfing sowie des Marktes Holzkirchen werden die Zuständigkeiten für die Wasserleitung und Abwasserleitung geändert.

Die Zuständigkeit für die Wasserleitung (BwV-Nr. 4.1T2) wird wie folgt geändert:

Vom PWC bis zur Gemeindegrenze Otterfing – Markt Holzkirchen liegt die Zuständigkeit bei der Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung. Ab der Gemeindegrenze bis zum Anschluss an die bestehende Wasserleitung südlich des Solarfeldes an der Brunauerstraße liegt die Zuständigkeit bei den Gemeindewerken Holzkirchen.

Die Zuständigkeit für die Schmutzwasserleitung (BwV-Nr. 4.2T2) wird wie folgt geändert:

Die Zuständigkeit bis zum Anschluss an den gemeindlichen Kanal bei „Hörnsmann geräumt“ liegt zukünftig bei der Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung.

Aufgrund dieser Änderungen sind demnach ausschließlich die Gemeinde Otterfing und die Gemeindewerke Holzkirchen von der zweiten Tektur betroffen. Private Betroffenheiten und Änderungen in den Grundstücksbelastungen werden durch die o.g. Änderungen nicht ausgelöst.

Weiterhin wird das Gutachten zur „Abwasserentsorgung der geplanten PWC-Anlage Otterfing“ des Ingenieurbüros Dippold & Gerold GmbH vom Oktober 2017 als neue Unterlage 13.2T2 hinzugefügt. Das Gutachten wurde notwendig, um die Bedenken der Gemeinde Otterfing bzgl. der Leistungsfähigkeit ihres Hauptsammlers, an den die PWC-Anlage anschliesst, zu entkräften. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die zusätzliche Abwassermenge aus der geplanten PWC-Anlage problemlos bewältigt werden kann.

Ferner zeigt das Gutachten, dass die prognostizierten Einwohnerwerte der PWC-Anlage von der Kläranlage in Holzkirchen ohne wesentliche Kapazitätseinbußen aufgenommen werden können.

1 Beschreibung der Baumaßnahme

1.1 Planerische Beschreibung

1.1.1 Art, Umfang des Bauvorhabens

Um das Defizit an Stellplätzen für Lkw entlang der A 8 München – Rosenheim zu reduzieren, soll das Stellplatzangebot durch den Neubau einer Rastanlage mit WC (PWC-Anlage) bei Otterfing bei km 20,6 verbessert werden.

Das Bauvorhaben ist eine ergänzende Maßnahme zum Ausbau der Tank- und Rastanlage (TR-Anlage) Holzkirchen Süd bei km 23,6. Da die Erweiterung des Stellplatzangebotes am Standort Holzkirchen Süd nicht in der erforderlichen Größenordnung umsetzbar ist, soll das verbleibende Defizit mit dem Neubau einer unbewirtschafteten Rastanlage bei Otterfing kompensiert werden (Kombinationslösung).

Nur durch die Kombination beider Bauvorhaben kann das Ziel erreicht werden, das Angebot an Stellplätzen – insbesondere für Lkw – im Streckenabschnitt München – Rosenheim in ausreichendem Maße zu erhöhen.

Gegenstand dieser Planfeststellung ist der Neubau der PWC-Anlage Otterfing als Teilprojekt der Kombinationslösung Ausbau der TR-Anlage Holzkirchen Süd / Neubau einer unbewirtschafteten Rastanlage bei Otterfing. Das Teilprojekt Ausbau der TR-Anlage Holzkirchen Süd war Gegenstand eines eigenen Planfeststellungsverfahrens. Der Planfeststellungsbeschluss hierfür wurde am 25.06.2014 von der Regierung von Oberbayern erlassen.

1.1.2 Lage im vorhandenen Straßennetz

Die PWC-Anlage Otterfing soll an der Richtungsfahrbahn München - Rosenheim bei km 20,6 innerhalb des Gemeindegebietes Otterfing im Landkreis Miesbach errichtet werden. Eine öffentliche Anbindung an das nachgeordnete Straßennetz ist nicht vorgesehen.

Abstände zu den nächsten Autobahnknotenpunkten

AK München-Süd	10 km
AD Inntal	35 km
AS Hofoldingen Forst (nördlich)	6 km
AS Holzkirchen (südlich)	4,5 km

1.1.3 Abstände zu den benachbarten Rastanlagen

Die benachbarten bewirtschafteten Rastanlagen liegen in folgender Entfernung:

	Bezeichnung der Rastanlage	Entfernung	Anzahl der Lkw-Parkplätze
--	----------------------------	------------	---------------------------

		[km]	
A 99 Autobahnring München Ost	TR Vaterstetten West	26	91
A 8 München - Rosenheim	TR Holzkirchen Süd	3	61 (nach Ausbau)
A 8 München - Rosenheim	TRM Irschenberg	20	15
A 8 München - Rosenheim	TR Samerberg Süd	41	60 (nach Ausbau)
A 8 Rosenheim – Bundesgrenze D/A	TR Hochfeln Süd	75	0
A 93 Rosenheim - Kiefersfelden	PWC Inntal West	62	22

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

1.2.1 Vorgesehene Gestaltung und Größe der PWC-Anlage

Die PWC-Anlage wird ausschließlich mit Lkw-Stellplätzen ausgestattet, die sich parallel zur Autobahn zur Doppelharfe auffächern. Darüber hinaus werden entlang der Ausfahrgasse aus der zur Autobahn nächstgelegenen Parkharfe, die als Durchfahrgasse zwischen Anlageneinfahrt und Anlagenausfahrt angelegt ist, auf rd. 350 m Länge Stellplätze für Großraum- bzw. Schwertransportfahrzeuge errichtet. Insgesamt entstehen 106 Lkw-Stellplätze (ohne Schwertransportfahrzeuge).

Die Baumaßnahme erstreckt sich auf zu erwerbende Bannwaldflächen des Hofoldinginger Forstes im Eigentum des Freistaats Bayern.

Die Kosten für die Baumaßnahmen trägt die Bundesrepublik Deutschland.

2 Notwendigkeit der Maßnahme

2.1 Vorgeschichte der Planung

Aufgrund der Überlastung der bestehenden TR-Anlage Holzkirchen Süd wurde von der Autobahndirektion Südbayern (ABD S) in Abstimmung mit der Obersten Baubehörde im Bayer. Staatsministerium des Innern ein Standortkonzept für die Erweiterung der Rastanlage entwickelt. Dem Standortkonzept wurde im Juni 2007 vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) zugestimmt.

Die ABD S hat 2009 die Vorentwurfsunterlagen für den Ausbau der TR-Anlage Holzkirchen-Süd erarbeitet. Hierin war vorgesehen, die Lkw-Stellplätze von bisher 38 auf 181 zu erhöhen. Der Vorentwurf wurde vom BMVBS mit Schreiben vom 10.06.2010 genehmigt.

Bei Besprechungen mit der Marktgemeinde Holzkirchen und dem Landratsamt Miesbach wurden massive Einwände gegen den geplanten Umfang der Erweiterung der TR-Anlage vorgebracht. Auf Bitte des Landkreises Miesbach sowie der Marktgemeinde Holzkirchen auch andere Standorte in die Überlegungen mit einzubeziehen, wurde von der ABD S daraufhin eine Standortuntersuchung durchgeführt. Hierbei wurden Alternativen an anderen Standorten zwischen dem AK M.-Süd und dem Seehamer See, insbesondere der Ausbau der bestehenden Rastanlage Hofoldingen Forst (mit Kiosk und WC) und des bestehenden Parkplatzes Otterfing (ohne WC) auf deren Realisierbarkeit hin geprüft.

Als Ergebnis einer Raumwiderstandsanalyse wurde zusätzlich die Neuplanung einer Rastanlage am Standort Valley in die Untersuchung mit aufgenommen.

Ziel dieser Standortuntersuchung war es, für die vier Standorte Hofoldingen Forst, Otterfing, Holzkirchen Süd und Valley die Einflussfaktoren umfassend zusammen zu stellen und zu bewerten, um unter Berücksichtigung der entscheidungserheblichen Belange den am besten geeigneten Standort zu ermitteln.

2.2 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse

2.2.1 Gegenwärtige Verkehrsverhältnisse

Die A 8 München - Rosenheim – Salzburg ist einer der Hauptverkehrswege für den Wirtschafts- und Reiseverkehr von Deutschland über Österreich in den osteuropäischen bzw. südosteuropäischen Raum sowie von Deutschland über die österreichische Inntal- und Brennerautobahn nach Italien. Hinzu kommt ein ausgeprägter Ausflugsverkehr aus dem Ballungsraum München in das nahe gelegene Alpengebiet. Insbesondere während der Reisemonate ist die Verkehrsbelastung außerordentlich hoch. Überdurchschnittlich ausgeprägt ist das Güterverkehrsaufkommen.

Eine im März 2008 durchgeführte Zählung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) hat ergeben, dass entlang der A 8 zwischen dem Autobahnkreuz (AK) München-Süd und dem Autobahndreieck (AD) Inntal ein Defizit von rd. 150 Lkw-Stellplätzen in Fahrtrichtung Salzburg vorliegt. Für den Abschnitt AD Inntal-Bundesgrenze liegt das Defizit ebenfalls bei rd. 150 Lkw-Stellplätzen. Da die Lkw-Fahrer zur Einhaltung der gesetzlich vorgegebenen Ruhezeiten verpflichtet sind, kommt es vor allem nachts zu starken Überlastungen der vorhandenen Rastanlagen.

Oft kommt es zu verkehrsgefährdenden Situationen, weil die Lkw-Fahrer auf Ausfädelungs- und Einfädelungsspuren parken (vgl. Fotos in Anlage 1).

Der stark zunehmende Verkehr auf den Autobahnen löst zusätzlich verstärkte Nachfrage nach Rastanlagen und deren Parkflächen aus, so dass die bestehenden Rastanlagen den gegenwärtigen und zukünftigen Anforderungen nicht mehr genügen.

2.3 Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur

Für die Streckenabschnitte AK München-Süd – AD Inntal und AD Inntal – Bundesgrenze D/A der A 8 ergibt eine Hochrechnung anhand der Formel gemäß Anhang 1 der Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS) für das Prognosejahr 2025 einen Bedarf von jeweils ca. 200 zusätzlichen Lkw-Stellplätzen in Fahrtrichtung Salzburg.

Grundlage für diese Hochrechnung ist die bundesweite Zählung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) vom März 2008, bei der für die beiden Streckenabschnitte ein Defizit von jeweils rund 150 Lkw-Stellplätzen ermittelt wurde, und die Bedarfsplanprognose für das Jahr 2025.

Dieses signifikante Defizit kann an der A 8 München – Salzburg nur durch den Ausbau mehrerer Rastanlagen verringert werden.

Es ist daher geplant, folgende Rastanlagen an der A 8 München – Salzburg in Fahrtrichtung Salzburg bis 2016 auszubauen:

- PWC Otterfing – nur für Lkw (+ 98 Lkw-Stellplätze)
Das Vorhaben ist Gegenstand der beantragten Planfeststellung.
Der Baubeginn ist ab Frühjahr 2016 vorgesehen.
- TR-Anlage Holzkirchen Süd (+ 23 Lkw-Stellplätze)
Für das Bauvorhaben liegt der Planfeststellungsbeschluss seit 25.06.2014 vor.
Der Baubeginn ist ab Frühjahr 2015 vorgesehen.
- PWC „Eulener Filz“ (+ 33 Lkw-Stellplätze)
Für das Bauvorhaben läuft das Planfeststellungsverfahren.
Derzeit werden Unterlagen für ein Tekturverfahren vorbereitet.
Der Baubeginn ist ab Frühjahr 2016 vorgesehen.

- TR-Anlage Samerberg Süd (+ 48 Lkw-Stellplätze)
Für das Bauvorhaben liegt bestandskräftiges Baurecht vor.
Mit dem Bau wurde im Herbst 2013 begonnen.

Damit sollen bis Ende 2016 rund 200 zusätzliche Lkw-Stellplätze auf der A 8 in Fahrtrichtung Salzburg gebaut werden.

Des Weiteren ist vorgesehen, in Grenznähe bei Schwarzbach eine neue PWC-Anlage für Lkw im Zuge des 6-streifigen Ausbaus der A 8 mit rund 100 neuen Lkw-Stellplätzen zu errichten.

Das gesamte Ausbaukonzept umfasst damit rund 300 Lkw-Stellplätze. Das entspricht in etwa dem 2008 ermittelten Lkw-Stellplatzdefizit.

Die folgenden zwei Übersichtskarten geben einen Überblick über die Rastanlagen an der A 8 mit Informationen zur Ausbaufähigkeit und zu den aktuellen Lkw-Stellplatzzahlen:

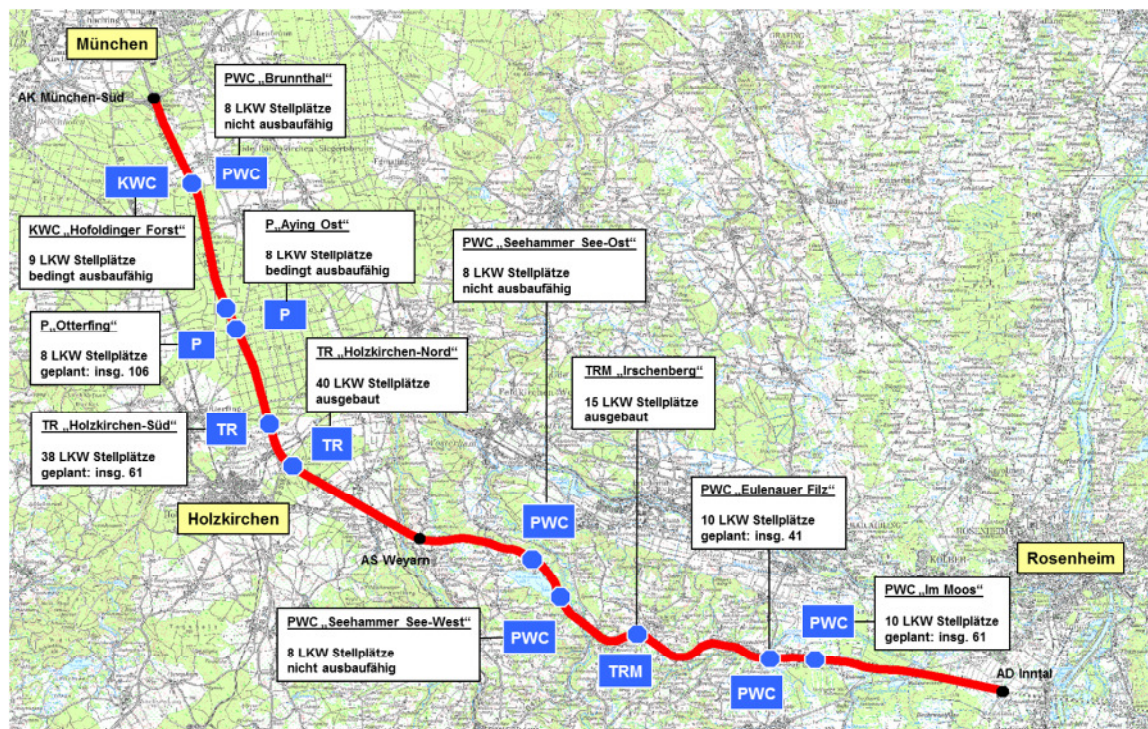


Bild 1: Übersichtskarte A 8 München - Rosenheim

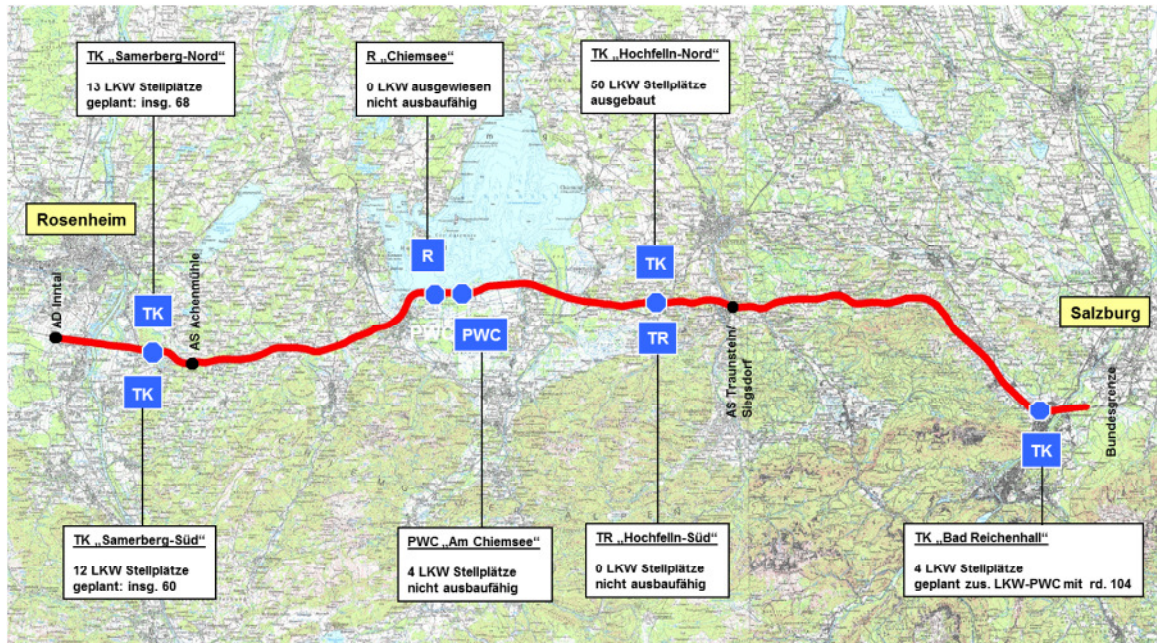


Bild 2: Übersichtskarte A 8 Rosenheim - Salzburg

Der Neubau der PWC-Anlage Otterfing als Teil der Kombinationslösung mit dem zusätzlichen Angebot an Parkständen ist hierbei ein wichtiger Baustein.

Mit dem Ausbau bzw. Neubau der Lkw-Parkflächen wird künftig auch das nachgeordnete Straßennetz in den umliegenden Gemeinden entlastet, weil die Lkw-Fahrer nicht mehr gezwungen werden, die Autobahn zu verlassen, um geeignete Parkplätze für die gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten zu finden.

Außerdem kann durch das verbesserte Parkstandangebot das verkehrsgefährdende Parken der Lkw in den Ein- und Ausfahrtsbereichen vermieden werden. Die Ausbaumaßnahme dient somit in erheblichem Maß der Verkehrssicherheit.

3 Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme

3.1 Standortuntersuchung

Wie bereits unter Ziffer 2.1 ausgeführt, wurde von der ABD S im Jahr 2011 eine Standortuntersuchung durchgeführt, um Alternativen an anderen Standorten zu prüfen.

Als Untersuchungsraum wurde aus den folgenden Gründen der Streckenabschnitt zwischen dem AK M.-Süd und der AS Weyarn gewählt:

- Das AK M.-Süd stellt den Netzknoten dar, an dem die für den Güterfernverkehr bedeutende A 99 auf die A 8 trifft. Daher bildet das AK M.-Süd die nördliche Begrenzung des Untersuchungsraums.
- Östlich der AS Weyarn liegen mit dem Seehamer See und dem Irschenberg naturräumlich, topographisch und landschaftlich sehr sensible Bereiche mit hohem Raumwiderstand, die für Neu- und Ausbaumaßnahmen von Rastanlagen besonders hohe Hürden darstellen und daher als mögliche Standorte ausgeschlossen werden können.
- Zwischen der AS Irschenberg und dem AD Inntal wurde für den Ausbau der beiden Rastanlagen PWC „Eulenaue Filz“ und „Im Moos“ das PLF-Verfahren beantragt. Zusätzliche Neubaumaßnahmen sind in diesem Abschnitt aus netzkonzeptionellen Gründen nicht vorgesehen.

Ausgehend von dem Ergebnis einer Raumwiderstandsanalyse wurden folgende vier Standorte näher untersucht:

1. Ausbau der Rastanlage Hofoldingen Forst
2. Ausbau des Parkplatzes Otterfing
3. Ausbau der Rastanlage Holzkirchen Süd
4. Neubau einer Rastanlage bei Valley

Zur Gewährleistung der Vergleichbarkeit wurde dem Vergleich eine nach Stellplätzen gleich große Erweiterung aller Standorte zu Grunde gelegt.

3.2 Bewertung der Standorte

Die Bewertung wurde nach umweltfachlichen, verkehrlichen und bautechnischen bzw. wirtschaftlichen Gesichtspunkten sowie privaten Belangen gegliedert. Die Bewertung beschränkte sich hierbei nur auf diejenigen Belange, bei denen sich die einzelnen Standorte unterscheiden, und die somit für die Standortwahl maßgeblich sind.

3.2.1 Bewertung der entscheidungserheblichen umweltfachlichen Gesichtspunkte

Raumwiderstand:

Bei der Raumwiderstandsanalyse wurde das naturschutzfachliche und –rechtliche Konfliktpotential bewertet. Der Raumwiderstand des Standorts Hofolding Forst wurde auf Grund der unmittelbar angrenzenden Lage an ein Wasserschutzgebiet als „mittel“ eingestuft. Der Standort Otterfing hat einen „hohen“ Raumwiderstand, da er inmitten eines Bannwaldes und Landschaftsschutzgebietes (LSG) liegt. Bei den Standorten Holzkirchen-Süd und Valley wurde der Raumwiderstand als „gering-mittel“ beurteilt.

Schutzgut Mensch:

Für die Bewertung des Schutzgutes Mensch wurde der Abstand zum nächstgelegenen Siedlungsgebiet als maßgebendes Kriterium angesetzt. Als Ergebnis wurde die Beeinträchtigung des Menschen an den Standorten Holzkirchen-Süd und Valley als „mittel-hoch“, am Standort Hofolding Forst als „mittel“ und am Standort Otterfing als „keine“ beurteilt.

Schutzgut Wasser:

Beim Schutzgut Wasser ist der Eingriff in die Grundwasserqualität entscheidungsrelevant. Der Standort Hofolding Forst schneidet auf Grund der Nähe zu einem Wasserschutzgebiet am ungünstigsten ab (Beeinträchtigung „mittel-hoch“). Auch am Standort Otterfing ist in rd. 200 m Entfernung ein Wasserschutzgebiet vorgeschlagen. Das Gefahrenpotential wird hier als „mittel“ bewertet. Der Standort Valley ist mind. 800 m vom Wasserschutzgebiet Valley entfernt. Die Risikostufe wird als „gering“ eingestuft. Am Standort Holzkirchen-Süd sind im Hinblick auf den großen Grundwasser-Flur Abstand und die undurchlässigen Deckschichten keine Beeinträchtigungen des Grundwassers zu erwarten, zumal hier keine Wasserschutzgebiete in der Nähe sind.

Schutzgut Klima und Luft:

Die Beeinträchtigung des Schutzgutes Klima und Luft ist am Standort Otterfing in Folge des Eingriffs in den Klimaschutzwald als „mittel-hoch“ zu bewerten. Die Konflikintensität an den anderen Standorten wird bedingt durch die Flächenversiegelung als „mittel“ eingestuft.

Schutzgut Tiere und Pflanzen:

Am Standort Otterfing ist der Eingriff in das Schutzgut Tiere und Pflanzen durch die Lage im LSG und Vorranggebiet Naturschutz als „mittel-hoch“ einzuordnen. Die Konflikintensität des Standortes Holzkirchen-Süd wird durch die mögliche Beeinträchtigung eines lokal bedeutenden Heckenbrütergebietes mit „mittel“ bewertet. An den Standorten Hofolding Forst und Valley sind nur geringe Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen zu erwarten.

Schutzgut Landschaft und Landschaftsbild

Durch die Einbindung in den Wald ist der Standort Otterfing bezüglich des Schutzgutes Landschaft am besten zu bewerten. An den Standorten Hofolding Forst und Holzkirchen-Süd

können Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes entstehen, welche sich jedoch durch entsprechende Vorpflanzungen minimieren lassen. Die Konfliktintensität wird als „mittel“ eingestuft. Auf Grund der exponierten Lage des Standortes Valley ist hier eine „mittlere-hohe“ Beeinträchtigung des Schutzgutes anzusetzen.

Gesamtbewertung der umweltfachlichen Gesichtspunkte

Im Ergebnis wurde der Standort Holzkirchen-Süd hinsichtlich der umweltfachlichen Gesichtspunkte am besten beurteilt, gefolgt vom Standort Valley und dem Standort Hofoldinginger Forst. Die größte Beeinträchtigung erfolgt aus umweltfachlicher Sicht am Standort Otterfing.

Insgesamt haben die vier Standorte eine geringe bis mittlere Gesamtkonfliktsintensität.

3.2.2 Verkehrliche Gesichtspunkte

Attraktivität der Rastanlage für den Nutzer

Die vollwertige TR-Anlage Holzkirchen-Süd ist durch die vorhandenen Nebenbetriebe (Tankstelle und Raststätte), die Gesamtgröße der vorhandenen Erholungsflächen und die Parksituation (Rotunden zur Erleichterung der Parkplatzsuche) ausgesprochen benutzerfreundlich. Die Anziehungskraft der anderen drei Standorte wird durch die fehlende Tankmöglichkeit und des lediglich in Form eines Kiosks geplanten Nebenbetriebes eingeschränkt. Bei der KWC-Anlage Hofoldinginger Forst und dem Parkplatz Otterfing kommt erschwerend hinzu, dass auf Grund der angrenzenden Schutzgebiete der Flächenverbrauch zu Lasten von Erholungsflächen und Benutzerfreundlichkeit minimiert werden muss.

Netzlage/Netzkonzept

Im Hinblick auf die bereits derzeit vorhandene große Dichte an bewirtschafteten Rastanlagen im Untersuchungsgebiet ist ein Ausbau der vorhandenen Rastanlage einem Ausbau unbewirtschafteter Rastanlagen zu bewirtschafteten Anlagen oder gar einem Neubau grundsätzlich vorzuziehen. Die Standorte Otterfing und Valley wurden daher bzgl. des Netzkonzeptes als ungünstig bewertet.

Die Netzbedeutung des Standortes Hofoldinginger Forst wird auf Grund der netzhierarchischen Bedeutung der Rastanlage (KWC-Anlage) und der geringen Entfernung zur TR-Anlage Holzkirchen Süd als „mittel“ eingestuft.

Der Standort Holzkirchen-Süd schneidet am besten ab. Sein Ausbau entspricht auf Grund der Bedeutung der Anlage (vollwertige Tank- und Rastanlage) und des Abstandes zur nächstgelegenen TR-Anlage auch dem Netzkonzept des BMVBS.

Verkehrsaufkommen LKW (DTV)

Das LKW-Verkehrsaufkommen an den vier Standorten unterscheidet sich nur in geringem Maße.

Gesamtbewertung der verkehrlichen Gesichtspunkte/Netzkonzept

Bei den verkehrlichen Gesichtspunkten erhält der Standort Holzkirchen-Süd die beste Bewertung. Die anderen drei Standorte werden nur als „weniger zufriedenstellend“ beurteilt.

3.2.3 Bautechnische bzw. wirtschaftliche Gesichtspunkte

Erweiterbarkeit

Eine spätere Erweiterung der Rastanlagen Hofoldingen Forst und Otterfing ist auf Grund der angrenzenden Schutzgebiete (Wasserschutzgebiet bzw. Bannwald) nur schwer durchsetzbar. Die Standorte Holzkirchen-Süd und Valley hingegen liegen inmitten landwirtschaftlicher Flächen, deren Raumwiderstand vergleichsweise gering ist. Eine nachträgliche Erweiterung ist daher gut möglich.

Ver- und Entsorgung

Die Erschließung der Standorte mit der notwendigen Infrastruktur (Wasserversorgung, Abwasserentsorgung, Strom) ist an den Standorten Holzkirchen-Süd und Hofoldingen Forst bereits gegeben. Entsprechend der Entfernung der nächstgelegenen Ver- und Entsorgungseinrichtungen wurden die Standorte Valley und Otterfing als ungünstig eingestuft.

Aufwendungen für Ausgleichsmaßnahmen

Die Ausgleichserfordernisse an den Standorten Hofoldingen Forst, Holzkirchen-Süd und Valley werden im Verhältnis zur Vorhabensfläche als gering eingestuft. Beim Standort Otterfing muss der Eingriff in den Bannwald 1:1 ausgeglichen werden. Der Aufwand hierfür wurde als mittelhoch bewertet.

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen für die Konzessionäre

Die Neuschaffung eines Kiosks an den Standorten Otterfing bzw. Valley erhöht den Konkurrenzdruck auf den Konzessionär der Raststätte Holzkirchen-Süd. Umgekehrt wird die Wirtschaftlichkeit eines Kiosks durch die nahegelegene, für den Nutzer attraktive TR-Anlage Holzkirchen-Süd beeinträchtigt.

Bei einem Ausbau der Rastanlagen Hofoldingen Forst und Holzkirchen-Süd werden keine neuen Nebenbetriebe errichtet. Da die bestehende Konkurrenzsituation hier nicht verändert wird, wurden diese beiden Standorte besser bewertet.

Gesamtbewertung der bautechnischen bzw. wirtschaftlichen Gesichtspunkte

Der Standort Holzkirchen-Süd schneidet hinsichtlich bautechnischer bzw. wirtschaftlicher Gesichtspunkte am besten ab. Mit Abstand folgen die Standorte Hofoldingen Forst, Valley und Otterfing.

3.2.4 Private Belange

Für die Betrachtung der privaten Belange wurde der Eingriff in private Flächen bewertet.

Da die Rastanlage am Standort Otterfing ausschließlich auf öffentlichem Grund zu liegen kommt, ist dieser Standort am besten zu bewerten. Für die Anlagen Hofoldingen Forst und Valley müssen in erheblichem Umfang private Flächen in Anspruch genommen werden. Der Eingriff in Privatflächen am Standort Holzkirchen-Süd ist am größten und daher hinsichtlich der privaten Belange am ungünstigsten zu beurteilen.

3.2.5 Gesamtbewertung

Im Hinblick auf die umweltfachlichen Belange kann bei keinem Standort ein eindeutiger Vorteil gesehen werden. Der Standort Holzkirchen-Süd ist hier jedoch am besten zu bewerten.

Aus verkehrlichen und bautechnischen bzw. wirtschaftlichen Gesichtspunkten ist dem Standort Holzkirchen Süd eindeutig der Vorrang zu geben. Der Rastplatz Otterfing schneidet hier am ungünstigsten ab.

Private Belange hinsichtlich des Grunderwerbs werden beim Standort Otterfing nicht beeinträchtigt, wohingegen bei den anderen Standorten, vor allem bei Holzkirchen-Süd, ein hoher Privatflächenbedarf entsteht. Der Standort Otterfing schneidet demnach hier am besten ab.

Insgesamt sind auf der Basis der Standortuntersuchung bei keinem Standort unüberwindbare planungsrechtliche Hindernisse zu erwarten.

3.2.6 Kombinationslösung

Aufgrund der geringen Akzeptanz für den Ausbau der TR-Anlage Holzkirchen Süd seitens der Anwohner der betroffenen Marktgemeinde infolge der hohen Inanspruchnahme privater Flächen lässt sich die ursprünglich geplante Lösung am Standort Holzkirchen-Süd (vgl. Punkt 2.1) nicht realisieren. Diese privaten Belange werden am Standort Otterfing nicht berührt. Aufgrund der Ergebnisse der Standortuntersuchung wird daher eine Kombinationslösung, bestehend aus einem reduzierten Ausbau der TR-Anlage Holzkirchen Süd und ausgelagerten Lkw-Stellplätzen am Standort bei Otterfing, weiter verfolgt.

Hierbei wurde der Ausbau der TR-Anlage Holzkirchen-Süd soweit wie möglich reduziert, um den Bedarf an privaten Flächen gering zu halten.

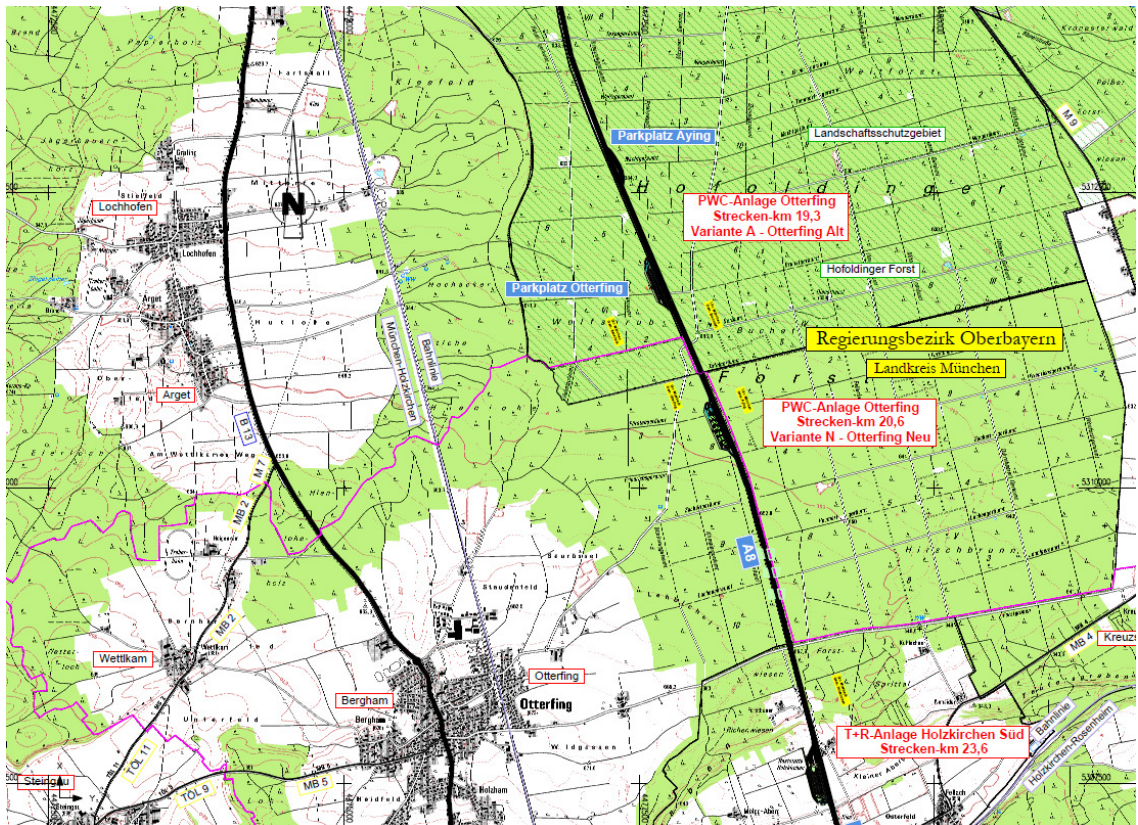
Das verbleibende Defizit soll mit dem Ausbau bzw. Neubau einer unbewirtschafteten Rastanlage bei Otterfing kompensiert werden (Kombinationslösung). Diese Rastanlage soll mit einer WC-Anlage ausgestattet werden und nur von Lkw genutzt werden.

Die Stellplatzanzahl der Kombinationslösung TR-Anlage Holzkirchen Süd / Otterfing ist unter Ziffer 3.4 tabellarisch dargestellt.

Mit der Kombinationslösung „Ausbau der TR-Anlage Holzkirchen Süd / Otterfing“ werden die Vorteile der Standorte Holzkirchen Süd und Otterfing vereint. Durch die Auslagerung eines Teils der LKW-Stellplätze an den Standort Otterfing wird der Bedarf an Privatflächen minimiert ohne

Die Beschreibungen, Daten und Bewertungen der Standorte sind in der „Standortuntersuchung für Alternativstandorte zum Ausbau der TR-Anlage Holzkirchen-Süd zwischen dem AK München-Süd und der AS Weyarn“ vom 21.11.2011 ausführlich dargestellt.

Ergänzend zur unter Ziffer 3.1 – 3.2 beschriebenen großräumigen Standortuntersuchung für den Ausbau bzw. Neubau von Rastanlagen an der A 8 zwischen dem AK M.-Süd und Seehamer See in Fahrtrichtung Salzburg sind in einem zweiten Teil für den Standort Otterfing zwei mögliche Varianten hinsichtlich aller entscheidungsrelevanten Belange untersucht worden. Die beiden Standort-Varianten für die PWC-Anlage Otterfing sind in Bild 3 dargestellt.



Am vorgesehenen Standort Otterfing wurden artenschutzrechtliche sowie fachrechtliche Zulassungsaspekte unter dem Gesichtspunkt der Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen der Umweltgüter genauer geprüft. Die Prüfung Anfang 2012 erbrachte folgende Ergebnisse:

- Eine Vermeidung von Eingriffen in Bannwald ist aufgrund der großflächigen Ausweisung im gesamten Hofolding Forst im Bereich von Flächen der Staatsforsten nicht möglich.
- Eingriffe in das Landschaftsschutzgebiet (LSG) ließen sich durch eine Verschiebung des Vorhabens nach Süden in Bereiche außerhalb des LSG vermeiden.
- Im Eingriffsbereich rund um den Parkplatz Otterfing befinden sich an einem Forstweg beidseitige Baumreihen mit alten Höhlenbäumen sowie eine strukturreiche Laubwaldaufforstung mit vereinzelt höhlenreichen Altbäumen und stehendem Totholz. Aufgrund der Bestandsstruktur und Habitateignung wurde mit hoher Wahrscheinlichkeit mit potenziell wertbestimmenden bzw. streng geschützten Arten (Kleinsäuger, Fledermäuse, Vögel) gerechnet. Die Untersuchungen in 2013 und 2014 haben diese Einschätzung mit Nachweisen zu Brut- und Nistplätzen von zwei streng geschützten Arten bestätigt. Daraus resultiert ein als hoch einzustufendes artenschutzrechtliches Konfliktpotenzial. Daher folgte auch unter diesem Aspekt die Empfehlung, das Vorhaben weiter nach Süden in strukturarme Fichtenforste zu verlegen, die ein deutlich geringes artenschutzrechtliches Konfliktpotential aufweisen.

Unter der gebotenen Berücksichtigung der möglichen Konfliktvermeidung und -minderung wird daher vorgeschlagen, den geplanten Standort der PWC-Anlage Otterfing vom bestehenden Parkplatz Otterfing (km 19,3) weg um rd. 1,3 km weiter nach Süden (km 20,6) zu verlegen.

3.3.1 Variantenvergleich

Unter Minimierungsgesichtspunkten werden die nachfolgenden Varianten verglichen und bewertet:

- **Variante A – Otterfing Alt**

Ursprüngliche Variante zur Errichtung eines Lkw-Parkplatzes durch Ausbau des bestehenden Parkplatzes Otterfing (aus der generellen Standortuntersuchung),

- **Variante N – Otterfing Neu**

Errichtung eines Lkw-Parkplatzes ca. 1,3 km südlich des bestehenden Parkplatzes Otterfing innerhalb des südlichen Hofolding Forstes.

Der Standortvergleich wird anhand folgender Kriterien vorgenommen:

- 1) Verkehrliche Ziele, Verkehrsverhältnisse
- 2) Wirtschaftlichkeit
- 3) Flächenverbrauch
- 4) Immissionsschutz (Schutz gegen Lärm und optische Beeinträchtigungen)
- 5) Naturschutz (Schutzgebiete, Boden, Artenschutz, Lebensräume, Funktionsbeziehungen, Landschaftsbild, Erholung),
- 6) Wasserrecht
- 7) Waldrecht und Forsteinrichtung
- 8) Raumordnung, Landesplanung, Regionalplanung

9) Belange der Gemeinden

Tabelle Detailvergleich der zwei Varianten am Standort Otterfing

Variante	A – Otterfing Alt	N – Otterfing Neu
Standort	Ausbau des bestehenden Parkplatzes Otterfing als PWC-Anlage	Neubau PWC-Anlage mit Rückbau des bestehenden Parkplatzes im südlichen Forst
Lage	Strecken-km 19,3	Strecken-km 20,6
Landkreis	München	Miesbach
Gemeinde	Sauerlach und Brunnthal	Otterfing
1) Verkehrliche Ziele, Verkehrsverhältnisse		
Fazit und Vergleich	<p>Aufgrund des geringen Abstands der beiden Standorte sind die verkehrlichen Gesichtspunkte Netzlage und Verkehrsaufkommen für die Standorte A und N als gleichwertig anzusehen</p> <p>Auch im Bezug auf die Entwurfparameter für die beiden Rastanlagen ergeben sich keine wesentlichen Unterschiede</p> <p style="text-align: center;">gleich gleich</p>	

2) Wirtschaftlichkeit		
	<p>Bei beiden Standorten wird der Bau einer PWC-Anlage mit gleichem Umfang angesetzt. Da das Freimachen des Baufeldes und der Bau der Anlage in vergleichbaren Größenordnungen liegen, ist der wesentliche monetäre Faktor die Anbindung an die öffentliche Infrastruktur.</p> <p>Für beide Standorte gibt es weder einen Stromanschluss, noch Leitungen zur Wasserversorgung und Abwasserentsorgung. Außerdem fehlt für beide Standorte eine rückwärtige Anbindungsmöglichkeit an das nachgeordnete Straßennetz.</p>	
Fazit und Vergleich	<p>Die Verlegung der Ver- und Entsorgungsleitungen erfolgt aufgrund der kürzeren Wege nach Süden. Da Variante N (Otterfing Neu) um rund 1,3 km südlicher liegt als Variante A (Otterfing Alt), ist die Wirtschaftlichkeit für Variante N (Otterfing Neu) günstiger.</p> <p style="text-align: right;">günstiger</p>	

3) Flächenverbrauch		
	Bedarf von rd. 2,1 ha zusätzlichen Flächen außerhalb der autobahnbegleitenden Nebenflächen und des bestehenden Parkplatzes	Bedarf von rd. 3,2 ha zusätzlichen Flächen außerhalb der autobahnbegleitenden Nebenflächen Der bestehende Parkplatz Otterfing wird im Gegenzug aufgelassen und auf rd. 0,8 ha Fläche aufgeforstet
Fazit und Vergleich	<p>Bei der Variante A (Otterfing Alt) werden deutlich weniger, unter Berücksichtigung des Rückbaus des alten Parkplatzes etwas weniger zusätzliche Flächen in Anspruch genommen als bei der Variante N (Otterfing Neu), da die PWC-Anlage teilweise auf Flächen des bestehenden Parkplatzes Otterfing errichtet werden würde.</p> <p>Variante A ist daher bezüglich des Flächenverbrauchs günstiger als Variante N zu beurteilen.</p> <p style="text-align: center;">günstiger</p>	

Variante Standort	A – Otterfing Alt Ausbau des bestehenden Parkplatzes Otterfing als PWC-Anlage	N – Otterfing Neu Neubau PWC-Anlage mit Rückbau des bestehenden Parkplatzes im südlichen Forst
4) Immissionsschutz (Schutz gegen Lärm und optische Beeinträchtigungen)		
Wohnen (Überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete)	Abstand zu zusammenhängender Ortsbebauung von Otterfing rd. 3,0 km. Immissionspegel 43,7 dB(A) tags und 38,6 dB(A) nachts am Im- missionsort Markweg 50, Misch- gebiet, Otterfing. Abschirmung zu Ortsbereichen durch mindestens 2,0 km breiten Waldgürtel.	Abstand zu zusammenhängender Ortsbebauung von Otterfing rd. 2,4 km. Immissionspegel 43,7 dB(A) tags und 38,6 dB(A) nachts am Immis- sionsort Markweg 50, Mischgebiet, Otterfing. Abschirmung zu Ortsbereichen durch mindestens 1,3 km breiten Waldgürtel.
Konflikt	Keine; Standort durch Waldgürtel nicht einsehbar und aufgrund der Entfernung keine Lärmimmission. Keine Erhöhung der Immissions- pegel durch den Ausbau des Parkplatzes.	Keine; Standort durch Waldgürtel nicht einsehbar und aufgrund der Entfernung keine Lärmimmission. Keine Erhöhung der Immissions- pegel durch den Neubau des Park- platzes.
Konfliktintensität	Keine	Keine
Erholungsgebiete (Schutzbedürftige Erholungs- und Freizeitgebiete)	Keine schutzbedürftigen Freizeit- und Erholungsgebiete (-einrich- tungen) im näheren Umfeld. Autobahnnah sehr hohe Vorbe- lastung im Waldgebiet, dass als Naherholungsgebiet für München und das Umland dient.	Keine schutzbedürftigen Freizeit- und Erholungsgebiete (-einrich- tungen) im näheren Umfeld. Autobahnnah sehr hohe Vorbelas- tung im Waldgebiet, dass als Nah- erholungsgebiet für München und das Umland dient.
Konflikt	Mögliche Immissionen durch Lärmwirkung der Autobahn über- tönt	Mögliche Immissionen durch Lärmwirkung der Autobahn über- tönt
Konfliktintensität	Keine	Keine
Fazit und Vergleich	Aus Immissionsschutzaspekten sind für Wohn- und Erholungsgebiete in über 2 km Entfernung bei beiden Varianten keine Konflikte gegeben. Beide Varianten sind unter diesem Aspekt gleich zu bewerten.	
	gleich	gleich

5)	Naturschutz	(Schutzgebiete, Boden, Artenschutz, Lebensräume, Funktionsbeziehungen, Landschaftsbild, Erholung)	
5.1) Schutzgebiete			
		LSG Schwerpunktgebiet Naturschutz nach Arten- und Biotopschutzprogramm (ABSP)	LSG randlich Schwerpunktgebiet Naturschutz nach Arten- und Biotopschutzprogramm (ABSP)
	Konflikt	Eingriff in LSG rd. 2,4 ha außerhalb des bestehenden Parkplatzes Lage im Schwerpunktgebiet Naturschutz	Eingriff in LSG rd. 0,02 ha Lage im Schwerpunktgebiet Naturschutz
	Konfliktintensität	Mittel	Sehr gering

Variante Standort	A – Otterfing Alt Ausbau des bestehenden Parkplatzes Otterfing als PWC-Anlage	N – Otterfing Neu Neubau PWC-Anlage mit Rückbau des bestehenden Parkplatzes im südlichen Forst
	Vollständige Lage im LSG, Er- laubnispflicht für Gebäude und sonstige bauliche Anlagen	
Fazit und Vergleich	Die Variante A liegt vollständig im LSG, so dass sich die Variante N , die mit Ausnahme eines Teils der Ausfädelspur außerhalb des LSG liegt, bezüglich der Schutzgebiete günstiger erweist als die Vari- ante A.	
		günstiger
5.2) Boden		
	Wald / Forst auf Schotterverwite- rungsboden Hohe Vorbelastung in Autobahn- nähe	Wald / Forst auf Schotterverwite- rungsboden Hohe Vorbelastung in Autobahn- nähe
Konflikt	Verlust der Bodenfunktionen durch Versiegelung von rd. 2,1 ha	Verlust der Bodenfunktionen durch Versiegelung von rd. 2,5 ha Teilausgleich durch Entsiegelung des bestehenden Parkplatzes auf rd. 0,4 ha
Konfliktintensität	Mittel durch großflächige Versie- gelung	Mittel durch großflächige Versiege- lung
Fazit und Vergleich	Bei beiden Varianten entstehen Verluste der Bodenfunktionen durch großflächige Versiegelung. Am Ausbaustandort A ist der Anteil der Neuversiegelung geringer. Auch unter Berücksichtigung der geplanten Entsiegelung des bestehenden Parkplatzes bei Variante N wird der Ausbaustandort als etwas günstiger bewertet, da die Bodenentwick- lung auf den entsiegelten und verkehrlich belasteten Flächen einen längeren Zeitraum in Anspruch nimmt	
	günstiger	
5.3) Geschützte Arten		
(Beeinträchtigungen durch Verluste und indirekte Wirkun- gen)	Aufgrund der Bestandsstruktur und Habitateignung und der Lärminderung des Gelände- walls wurde mit dem Vorkommen potenziell wertbestimmender bzw. streng geschützter Arten (Kleinsäuger, Fledermäuse, Vö- gel) gerechnet. Bei den Untersuchungen 2013 und 2014 wurden zwei streng geschützte Arten erfasst. Dabei handelt es sich um eine individu- enstarke lokale Population der Haselmaus (<i>Muscardinus avel- lanarius</i>) als streng und nach Anhang IV FFH geschützte Art. Die Haselmaus ist eine Charak- terart artenreicher Wälder und Gehölze mit dichter Strauch- schicht. Weiterhin konnte ein Quartier-	Strukturarme Fichtenforsten mit sehr geringem Artenpotenzial ge- schützter Arten. Bei den Kartierun- gen von 2012 bis 2014 wurde le- diglich ein einzelner Artnachweis der stark gefährdeten Kreuzotter (<i>Vipera berus</i>) an einem Saumbere- ich außerhalb der potenziellen Eingriffsflächen erbracht.

Variante Standort	A – Otterfing Alt Ausbau des bestehenden Parkplatzes Otterfing als PWC-Anlage	N – Otterfing Neu Neubau PWC-Anlage mit Rückbau des bestehenden Parkplatzes im südlichen Forst
	nachweis für die Fledermausart Abendsegler (<i>Nyctalus noctula</i>) über Soziallaute geführt werden.	
Konflikt	Verlust nachgewiesener Brut- und Aufzuchtthabitate von min- destens zwei streng geschützten Arten. Bezüglich der Haselmaus erge- ben sich Schädigungs- und Tö- tungsverbote, da Haselmäuse sehr standorttreu sind, eine Neu- schaffung von geeigneten strauchreichen Habitaten mehre- re Jahre in Anspruch nimmt und das Abfangen dieser Art in der Bauphase sehr schwierig ist. Eine Tötung von Haselmäusen in der Bauphase lässt sich daher nicht gänzlich vermeiden. Durch das notwendige Abfangen und Umsiedeln der Haselmaus ist zudem ein Verbotstatbestand gemäß § 44 Abs.1 Nr. 1 und 2 erfüllt.	Verlust geringwertiger Forsten ohne relevante Bedeutung für geschützte oder gefährdete Arten.
Konfliktintensität	Hoch einzustufendes arten- schutzrechtliches Konfliktpoten- zial Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG sind erfüllt.	Geringes artenschutzrechtliches Konfliktpotenzial
Fazit und Vergleich	Mit ihrem geringen artenschutzrechtlichen Konfliktpotenzial ist die Variante N deutlich günstiger einzustufen als die Variante A mit hohem artenschutzrechtlichem Konfliktpotenzial. Die absehbaren Verbotstatbestände für die Variante A lassen sich nicht alle durch geeignete Maßnahmen abwenden. Das Gelingen der Umsiedlung von Haselmäusen ist bisher kaum erprobt. Die Vorausset- zungen für eine Ausnahmegenehmigung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG sind hier nicht erfüllt, da mit der Variante N eine zumutbare Alternative vorliegt.	
		deutlich günstiger
5.4) Lebensräume und Vegetation		
(Beeinträchtigung durch Verlus- te)	Starke Vorbelastungen durch Schadstoff-, Lärm- und Lichte- missionen sowie durch Barriere- effekte Neben strukturarmen Fichtenfor- sten sind im Eingriffsbereich an einem Forstweg beidseitige Baumreihen mit alten Höhlen- bäumen sowie eine strukturreiche Laubwaldaufforstung mit verein- zelten höhlenreichen Altbäumen und stehendem Totholz vorhan- den	Starke Vorbelastungen durch Schadstoff-, Lärm- und Lichtemis- sionen sowie durch Barriereeffekte Strukturarme Fichtenforsten mit sehr geringem Lebensraumpoten- zial

Variante Standort	A – Otterfing Alt Ausbau des bestehenden Parkplatzes Otterfing als PWC-Anlage	N – Otterfing Neu Neubau PWC-Anlage mit Rückbau des bestehenden Parkplatzes im südlichen Forst
Konflikt	Verlust alter Höhlenbäume und struktureicher Laubaufforstung	Verlust geringwertiger Forsten.
Konfliktintensität	Mittel, da alte Höhlenbäume nur langfristig ersetzbar sind	Nicht gegeben
Fazit und Vergleich	Da bei Umsetzung der Variante N nur geringwertige Forsten verloren gehen, ist sie günstiger einzustufen als die Variante A mit alten Höh- lenbäumen und struktureicher Laubwalaufforstung.	
		günstiger
5.5) Funktionsbeziehungen zwischen Lebensräumen und Populationen		
(Beeinträchtigungen durch Verluste und indirekte Wirkun- gen)	Lage im Vorranggebiet Natur- schutz mit struktureicheren Waldanteilen und Baumhöhlen	Lage im Vorranggebiet Naturschutz mit strukturalmen Forsten ohne relevante Funktionsbeziehungen
Konflikt	Wesentliche Funktionsbezieh- ungen sind aufgrund der Vorbela- stung nicht erkennbar	Nicht gegeben
Konfliktintensität	Gering	Sehr gering
Fazit	Wesentliche Funktionsbeziehungen sind an beiden Standorten nicht vorhanden. Der Verlust strukturalmer Forsten bei Variante N ist be- züglich der Funktionsbeziehungen als etwas günstiger zu bewerten als bei Variante A.	
		günstiger
5.6) Landschaftsbild		
Konflikt	Durch die Lage mitten im Wald sind keine landschaftlichen Wir- kungen nach außen gegeben	Durch die Lage mitten im Wald sind keine landschaftlichen Wir- kungen nach außen gegeben
Konfliktintensität	Keine	Keine
Fazit und Vergleich	Bei beiden Varianten treten keine landschaftlichen Außenwirkungen auf. Beide Varianten sind daher bezüglich der landschaftlichen Wir- kung gleich zu bewerten.	
	gleich	gleich
5.7) Erholung		
Konflikt	Autobahnnah sehr hohe Vorbe- lastung im Hofoldingen Forst, der als Naherholungsgebiet für Mün- chen und das Umland dient Radwanderweg Via Bavarica Tyrolensis entlang des Markwegs mind. 210 bis 350 m entfernt Keine Einsehbarkeit des Vorha- bens durch Waldgebiet	Autobahnnah sehr hohe Vorbe- lastung im Hofoldingen Forst, der als Naherholungsgebiet für München und das Umland dient Radwanderweg Via Bavarica Tyrolensis entlang des Markwegs mind. 210 m entfernt Keine Einsehbarkeit des Vorha- bens durch Waldgebiet
Konfliktintensität	Keine Mögliche Immissionen werden durch Lärmwirkung der Autobahn weit übertönt	Keine Mögliche Immissionen werden durch Lärmwirkung der Autobahn weit übertönt
Fazit und Vergleich	Bei beiden Varianten sind im Nahbereich der Autobahn keine erho-	

Variante Standort	A – Otterfing Alt Ausbau des bestehenden Parkplatzes Otterfing als PWC-Anlage	N – Otterfing Neu Neubau PWC-Anlage mit Rückbau des bestehenden Parkplatzes im südlichen Forst
	lunqsrelevanten Nutzungen vorhanden und betroffen. gleich	gleich
Gesamtfazit und Vergleich Naturschutz	<p>Der Standort der Variante A weist alte Höhlenbäume und strukturreiche Laubwaldaufforstungen sowie Habitate von zwei streng geschützten Arten (Haselmaus und Abendsegler) sowie weitere potenzielle Habitateignungen für wertbestimmende Arten auf. Hinsichtlich der Haselmaus sind Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt. Die Voraussetzungen für eine Ausnahmegenehmigung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG sind hier nicht erfüllt, da mit der Variante N eine zumutbare Alternative vorliegt. Die Konfliktintensität ist damit als sehr hoch einzustufen. Die Variante N mit strukturarmen Fichtenforsten hat demgegenüber ein geringes Konfliktpotenzial und weist keine Habitate geschützter Arten auf.</p> <p>Die Variante N erweist sich damit für Arten- und Naturschutzbelange insgesamt als deutlich günstiger als die Variante A.</p>	
		günstiger

6) Wasserrecht		
Grundwasser (Beeinträchtigungen durch Stoffimmissionen und veränderte Neubildung)	GW-Flurabstand rd. 45-50 m Versickerungsbecken in rd. 70 m Entfernung zu festgesetztem Wasserschutzgebiet Zone III Brunnen Hofolding	GW-Flurabstand rd. 45-50 m Versickerungsbecken in rd. 1.150 m Entfernung zu festgesetztem Wasserschutzgebiet Zone III Brunnen Hofolding
Konflikt	Mögliche Beeinträchtigung Wasserschutzgebiet im Schadensfall Beeinträchtigung der GW-Neubildung durch Versiegelung von rd. 2,1 ha	Mögliche Beeinträchtigung Grundwasser im Schadensfall Beeinträchtigung der GW-Neubildung durch Versiegelung von rd. 2,5 ha; Teilausgleich durch Entsiegelung des bestehenden Parkplatzes auf rd. 0,4 ha
Konfliktintensität	Mittel	Gering
Oberflächenwasser	Nicht vorhanden	Nicht vorhanden
Konfliktintensität	Keine	Keine
Fazit und Vergleich	<p>Bei beiden Standorten sind keine Oberflächengewässer vorhanden und der Grundwasserflurabstand ist groß. Durch die Nähe zum Wasserschutzgebiet ist die Variante A allein bei Betrachtung der Entfernung des Vorhabens zum Wasserschutzgebiet hinsichtlich unvorhersehbarer Schadensfälle etwas ungünstiger zu bewerten als der Standort N</p>	
		günstiger

7) Waldrecht und Forsteinrichtung		
Waldrecht	Bannwald Wald mit besonderer Bedeutung für Klima- und Immissionsschutz	Bannwald Wald mit besonderer Bedeutung für Klima- und Immissionsschutz

Variante Standort	A – Otterfing Alt Ausbau des bestehenden Parkplatzes Otterfing als PWC-Anlage	N – Otterfing Neu Neubau PWC-Anlage mit Rückbau des bestehenden Parkplatzes im südlichen Forst
Konflikt	Verlust von rd. 2,4 ha Bannwald mit besonderer Bedeutung für Klima- und Immissionsschutz	Verlust von rd. 3,6 ha Bannwald mit besonderer Bedeutung für Klima- und Immissionsschutz Aufforstung von 0,8 ha auf aufgelassenem Parkplatz
Konfliktintensität	Hoch Bannwald ist angrenzend an den bestehenden Bannwald mind. 1:1 zu ersetzen	Hoch Bannwald ist angrenzend an den bestehenden Bannwald mind. 1:1 zu ersetzen
Forsteinrichtung	Der größere Teil der Fläche stellt einen etwa im Mittel 70-jährigen, in Verjüngung stehenden Fichten-reinbestand dar. Hier ist vorgesehen, in den nächsten 30 Jahren den Bestand in einen Fichten-Edellaubholz-Buchenbestand umzubauen. Eine kleinere Teilfläche sind Jungbestände aus einem ca. 30-jährigen Wachstumsstadium mit 20% Fichte, 30% Eiche und 50% Ahorn.	Ein wesentlicher Bestandesteil ist ein vergleichsweise stabiler Fichten-Buchenbestand im Alter von ca. 50 Jahren. Die Buche ist mit rund 10 % beteiligt. Der Restbestand ist ein Fichtenbestand im durchschnittlichen Alter von 70 Jahren der zur Verjüngung in einen Fichten-Buchen-Tannenbestand überführt werden soll.
Konflikt	Der verbleibende angrenzende Bestand ist auf Teilflächen laubholz- und damit mischbaumartenreich. Damit wäre der Aufwand einer aktiven Waldrandgestaltung entlang des Bauvorhabens deutlich geringer. Flächenverluste in den bewirtschaftbaren Lagen sind gering.	Das Öffnen des großflächigen Bestandes durch eine Rodung bringt eine hohe Instabilität in den verbleibenden Bestand v.a. gegenüber Sturmeeinwirkung. Durch Sonneneinstrahlung sind Randschäden, insbesondere auch Borkenkäferschäden, mit hoher Wahrscheinlichkeit zu erwarten. Durch die bestehende Brücke, die Rettungsdienstzufahrt und die anschließende PWC-Anlage entstehen zusätzliche Randbereiche und Grenzlinien, die eine Bewirtschaftung der Zwischenfelder deutlich einschränken (höherer Aufwand der Verkehrssicherung).
Konfliktintensität	Gering	Mittel Hohe zu erwartende Randschäden im fichtenreichen Altholz des verbleibenden Bestandes sowie ungünstige Bewirtschaftbarkeit von Zwickelflächen.
Fazit und Vergleich	Bei beiden Standorten entstehen große Eingriffe in Bannwald. Das Ausgleichserfordernis für Bannwald ist am Standort Otterfing Neu mit 2,8 ha (unter Berücksichtigung der Aufforstung des alten Parkplatzes) etwas größer als am Standort Otterfing Alt mit 2,4 ha. Der Bannwaldausgleich durch Ersatzaufforstungen ist auf bundeseigenen Flächen möglich. Die zur Verfügung stehenden Flächen wurden von der zuständigen Forstbehörde als uneingeschränkt geeignet be-	

9) Belange der Gemeinden		
	<p>Die Gemeinde Sauerlach hat, im Rahmen der Flächennutzungsplanänderung Konzentrationszonen (Potenzialflächen) für Windkraft ausgewiesen (Vorentwurf des Planungsverbands Äußerer Wirtschaftsraum München vom 16.04.2013).</p>	<p>Im Gemeindegebiet Otterfing ist geplant, entlang der Autobahn A8 Konzentrationszonen für Windkraftanlagen im Zuge einer Planung des regionalen Planungsverbands Oberland auszuweisen. Der Entwurf wurde am 18.12.2013 im Planungsausschuss gebilligt.</p>
Konflikt	<p>Die geplante PWC-Anlage grenzt an den Bereich der geplanten Potenzialfläche für Windkraft an.</p> <p>Um ausreichende Abstände zur neuen PWC-Anlage einzuhalten, werden sich auf der Potenzialfläche für Windkraftnutzung in Randbereichen zur PWC-Anlage geringfügige Nutzungseinschränkungen ergeben.</p>	<p>Die geplante PWC-Anlage liegt im Bereich der geplanten Konzentrationszone für Windkraft.</p> <p>Um ausreichende Abstände zur neuen PWC-Anlage einzuhalten, werden sich auf der Potenzialfläche für Windkraftnutzung (Konzentrationszone) in Randbereichen zur PWC-Anlage Nutzungseinschränkungen ergeben.</p>
Konfliktintensität	<p>Aufgrund mehrerer größerer Potenzialflächen und einer großen Breite der Potenzialflächen wird das Konfliktpotenzial durch die Nutzungseinschränkung als gering eingestuft.</p>	<p>Möglicherweise ergeben sich durch die geplante PWC-Anlage Einschränkungen bei der Windkraftnutzung, insbesondere da die Gemeinde Otterfing nur eine Potenzialfläche entlang der Autobahn ausweisen kann.</p> <p>Das Konfliktpotenzial wird damit als</p>

Variante Standort	A – Otterfing Alt Ausbau des bestehenden Parkplatzes Otterfing als PWC-Anlage	N – Otterfing Neu Neubau PWC-Anlage mit Rückbau des bestehenden Parkplatzes im südlichen Forst
		gering bis mittel eingestuft
Fazit und Vergleich	Beide Varianten liegen im Bereich möglicher geplanter Potenzialflächen für Windkraftanlagen entlang der Autobahn A8. Durch das größere Flächenpotenzial für Windkraftanlagen erscheint die Variante A in der Gemeinde Sauerlach derzeit günstiger als die Variante N in der Gemeinde Otterfing.	
	günstiger	

3.3.2 Bewertung und Gesamtvergleich der Varianten

Die beiden Varianten zur Errichtung eines Lkw-Parkplatzes im Hofolding Forst werden bezüglich der nachfolgend aufgeführten 9 Kriterien miteinander verglichen. Die Bewertung erfolgt verbal-argumentativ. Bezüglich der Kriterien ergeben sich folgende Beurteilungen:

Kriterium	Variante A Otterfing Alt	Variante N Otterfing Neu
1) Verkehrliche Ziele, Verkehrsverhältnisse	gleich	gleich
2) Wirtschaftlichkeit		günstiger
3) Flächenverbrauch	günstiger	gleich
4) Immissionsschutz	gleich	gleich
5) Naturschutz		deutlich günstiger
5.1) Schutzgebiete		günstiger
5.2) Boden	günstiger	
5.3) Geschützte Arten		günstiger
5.4) Lebensräume und Vegetation		günstiger
5.5) Funktionsbeziehungen zwischen Lebensräumen und Populationen		günstiger
5.6) Landschaftsbild	gleich	gleich
5.7) Erholung	gleich	gleich
6) Wasserrecht		günstiger
7) Waldrecht und Forsteinrichtung	günstiger	
8) Raumordnung, Landesplanung, Regionalplanung	gleich	gleich
9) Belange der Gemeinden	günstiger	

Verkehrspolitisches Ziel des Vorhabens ist die Neuschaffung von Lkw-Stellplätzen. Beide Varianten sind diesbezüglich als gleich zu bewerten. Wirtschaftlich gesehen ist der Neubau der Anlage (Variante N) günstiger, da der Parkplatz näher an den bestehenden Strom, Wasser- und Abwassereinrichtungen liegt.

Für die Neubauvariante N werden größere Flächen in Anspruch genommen als bei der Ausbauvariante A, bei der der bestehende Parkplatz zumindest teilweise mitgenutzt werden soll. Bezüglich des allgemeinen Flächenverbrauchs, sowie der Inanspruchnahme von Boden und Waldflächen ist die Variante A danach als günstiger zu bewerten. Es ist jedoch vorgesehen, den alten Parkplatz Otterfing als Kompensationsmaßnahme zurück zu bauen und die Fläche wieder zu bewalden. Dabei ist zu beachten: je weniger Fläche des alten Parkplatzes für die Ausbauvariante mitgenutzt werden kann, desto geringer ist auch die günstigere Wirkung dieser Variante.

Von hoher Bedeutung in der abschließenden Abwägung sind die Belange des Naturschutzes. Hier ist die Variante N (Otterfing Neu) eindeutig der Variante A (Otterfing Alt) vorzuziehen, da der neue südliche Standort nur ein sehr geringes artenschutzrechtliches Konfliktpotenzial aufweist, lediglich geringwertige strukturarme Fichtenforsten in Anspruch nimmt und außerhalb des LSG liegt. Im Gegensatz dazu ist bei Variante A durch das Vorkommen von Brut- und Nisthabitaten der streng geschützten Arten Haselmaus und Abendsegler sowie weiterer potenzieller Habitatsignungen für wertbestimmende Arten ein hohes Konfliktpotenzial gegeben, so dass artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG bezüglich der beiden vorgenannten Säugetierarten zu beachten sind und bei der Haselmaus nicht vermieden werden können. Vorgezogene funktionserhaltende Kompensationsmaßnahmen und Vermeidungsmaßnahmen können nicht alle Verbotstatbestände verhindern. Für die Haselmaus sind diese zudem nur schwer möglich und würden weitere Veränderungen in angrenzenden Forstbeständen (Umwandlung zu lichterem strauchreichen Beständen) nach sich ziehen. Ferner sind die Voraussetzungen für die Erteilung einer naturschutzrechtlichen Ausnahmegenehmigung bezüglich der Haselmaus für die Variante A nicht erfüllt, da eine zumutbare Alternative (Variante N) besteht.

Beim Wasserrecht wird die Variante N als günstiger eingestuft, da die Variante A unmittelbar an die Schutzzone III eines WSG angrenzt, während die Variante N über 1 km weiter entfernt liegt. Bei den Belangen der Gemeinden ist die Variante A vorzugswürdig. Gegenüber den Naturschutzkriterien mit Verbotstatbeständen sind diese Belange jedoch von geringerer Bedeutung.

Bei den Kriterien Waldrecht und Forsteinrichtung wird die Variante A (Otterfing Alt) als günstiger beurteilt, da die Eingriffe in Bannwald und das Risiko von Folgeschäden am verbleibenden Waldbestand geringer sind. Der erforderliche Bannwaldausgleich ist für beide Varianten auf bundeseigenen Flächen gewährleistet.

Bezüglich des Immissionsschutzes und der Regionalplanung sind beide Varianten gleich gering betroffen.

Unter Berücksichtigung aller aufgelisteten entscheidungserheblichen Belange wird der Variante N (Neubau der PWC-Anlage mit Rückbau des bestehenden Parkplatzes im südlichen

Forst) **der Vorzug gegeben**, wobei seitens des Antragstellers dem Naturschutz und hier insbesondere der Vermeidung von Verbotstatbeständen gemäß dem BNatSchG letztlich das ausschlaggebende Gewicht zugemessen wird. Die übrigen, sowohl für als auch gegen die jeweilige Variante sprechenden Belange werden ebenfalls in die Bewertung und Entscheidungsfindung eingestellt, treten letztendlich aber in ihrem Gewicht gegenüber den vorgenannten Belangen zurück.

3.4 Stellplatzbilanz

Die Kombinationslösung „Ausbau der bewirtschafteten Tank- und Rastanlage Holzkirchen Süd“ und Neubau der „PWC-Anlage Otterfing“ trägt durch die vorrangige Erhöhung des Lkw-Stellplatzangebotes signifikant dazu bei, das Defizit an Lkw-Stellplätzen an der A 8 München - Salzburg in Richtung Salzburg zu minimieren.

In der nachfolgenden Tabelle wird das Angebot an Stellplätzen für die verschiedenen Fahrzeugkategorien Pkw, Pkw mit Anhänger, Bus und Lkw vor den Baumaßnahmen dem Angebot an Stellplätzen nach den Baumaßnahmen gegenüber gestellt.

Stellplatzanzahl der Kombinationslösung TR-Anlage Holzkirchen Süd / Otterfing

Anlagenteil Holzkirchen Süd	vorhandene Stellplätze	zusätzliche Stellplätze	neue Stellplatzanzahl
Pkw (incl. Kurzparker)	74	4	78
Pkw mit Anhänger	---	7	7
Bus	38	8	8
Lkw		23	61
Anlagenteil Parkplatz Otterfing	vorhandene Stellplätze	zusätzliche Stellplätze	Neue Stellplatzanzahl
Pkw	37	-37	0
Pkw mit Anhänger	---	---	---
Bus	---	---	---
Lkw	8	-8	0
Anlagenteil PWC-Anlage Otterfing	vorhandene Stellplätze	zusätzliche Stellplätze	Neue Stellplatzanzahl
Pkw	---	---	---
Pkw mit Anhänger	---	---	---
Bus	---	---	---
Lkw	---	106	106
Kombinationslösung gesamt	vorhandene Stellplätze	zusätzliche Stellplätze	Neue Stellplatzanzahl
Pkw	111	4	78

Pkw mit Anhänger	---	7	7
Bus	46	8	8
Lkw		129	167

3.5 Aussagen Dritter

Die Gemeinde Otterfing und die Gemeinde Sauerlach wurden über die vorgesehenen Baumaßnahmen informiert und in den Planungsprozess eingebunden.

Die Positionen der Gemeinden Otterfing und Sauerlach sind konträr: Die Gemeinde Sauerlach befürwortet grundsätzlich den Bau eines Lkw-Parkplatzes und bevorzugt aus naturschutzfachlichen Gründen die Variante N; die Gemeinde Otterfing befürwortet ebenfalls grundsätzlich den Bau eines Lkw-Parkplatzes und bevorzugt aufgrund gemeindlicher Belange jedoch den Standort A.

4 Technische Gestaltung der Baumaßnahme

4.1 Trassierung und Querschnittsgestaltung

Die PWC-Anlage Otterfing wird entsprechend den Entwurfsgrundsätzen der „Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS, Ausgabe 2011)“ ausgebildet. Mit Ausnahme der Parkstände für Großraum- bzw. Schwertransporte sind die Lkw-Parkstände in Schrägaufstellung zwischen autobahnparallelen Fahrgassen angeordnet. Die Neigungswinkel betragen 50 gon. In der Regel wird zwischen 8 Lkw-Parkständen eine 6 m breite Insel angeordnet, auf der neben Baumpflanzungen auch Beleuchtungsmasten und Müllbehälter aufgestellt werden.

Die Mindestradien für Fahrzeuge nach ERS werden eingehalten. Die Höhenlage der Verkehrsanlage passt sich dem vorhandenen Gelände an. Sie wird durch einen 3 m hohen Wall entlang der Autobahn abgeschirmt.

4.1.1 Querschnittsgestaltung

Die Querschnittsgestaltung entspricht den Regelwerten der ERS und ist wie folgt vorgesehen:

Fahrgasse	Breite
<u>mit Parkständen (schräg / längs)</u>	
für Lkw	6,50 m
Großraum- / Schwertransporte	6,50 m
<u>Zu- und Ausfahrt</u>	5,50 m

Die in Schrägaufstellung geplanten Lkw-Parkstände werden 3,50 m breit, die Parallelparkstände für Großraum- bzw. Schwertransporte 5,00 m breit angelegt.

4.1.2 Oberbau

Der Oberbau innerhalb der Rastanlage wird nach den „Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus für Verkehrsflächen“ (RStO 12) in Belastungsklasse Bk 10 ausgeführt.

4.2 Änderungen im Wegenetz

Es kommt zu keinen Änderungen im Wegenetz.

4.3 Baugrund

Die PWC-Anlage befindet sich im Bereich eiszeitlicher Schotterflächen. Daher ist mit einer guten Sickerfähigkeit des Bodens zu rechnen. Es wird für die Versickerung des Oberflächenwassers ein Durchlässigkeitsbeiwert $k_f = 2 \times 10^{-4}$ m/s angesetzt.

4.4 Entwässerung

4.4.1 Entwässerung der Fahrbahn München - Rosenheim

Das Oberflächenwasser der Richtungsfahrbahn München - Rosenheim wird entlang der Rastanlage flächig über das 1,50 m breite Bankett in eine 2,50 m breite und 30 cm tiefe begleitende Versickermulde geleitet, worin es über eine belebte Oberbodenschicht versickert. In der Mulde werden Erdschwellen bis 25 cm über Muldensohle errichtet, um die Verdunstung und Versickerung zu fördern.

4.4.2 Entwässerung der Rastanlage

Das Oberflächenwasser der Rastanlage wird, soweit es nicht flächig über die Bankette abgeleitet werden kann, am jeweils tiefliegenden Rand der die Stellflächen erschließenden Fahrbahnen gefasst und über Straßenabläufe einem neu anzulegenden Kanalsystem zugeführt, das an ein unterirdisches Absetz- und Abscheidebecken aus Betonfertigteilen angeschlossen wird. Von dort gelangt das vorgereinigte Oberflächenwasser zur Versickerung in den Untergrund in das benachbarte offene Erdbecken.

Das Oberflächenwasser der Sammelfahrbahn zur Autobahneinfahrt wird flächig über das Bankett in eine begleitende 1,5 m breite und 25 cm tiefe Versickermulde geleitet, worin es über eine belebte Oberbodenschicht versickert. In der Mulde werden Erdschwellen errichtet, um die Verdunstung und Versickerung zu fördern.

4.4.3 Absetz- und Abscheidebecken

Das Absetz- und Abscheidebecken wird aus Betonfertigteilen mit den lichten Abmessungen B/L/H von 3,55/32,50/2,40 m hergestellt. Es ist für eine Dauerstauhöhe von 1,80 m und einem Auffangraum für Leichtflüssigkeiten von 30 m³ ausgelegt. Das Betonbecken erhält eine Doppelzuleitung mit Rohrkanälen DN 400 und eine Ausleitung mit einem Rohrkanal DN 500.

4.4.4 Versickerbecken

Das Versickerbecken wird als offenes Erdbecken mit Böschungsneigungen von 1:2 angelegt. Die Sohlhöhe des Beckens wird einerseits durch die Zuflusshöhe aus dem Absetz- und Abscheidebecken und andererseits durch das auf den Zufluss abgestimmte erforderliche Stauvolumen bestimmt.

Die erforderliche Dicke der Abdeckung der Mulden und des Versickerbeckens mit belebtem Oberboden wird entsprechend den „Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser (Merkblatt ATV-DVWK-M 153)“ ermittelt. Die wassertechnischen Berechnungen sind in Unterlage 13 zusammengestellt.

4.5 Ingenieurbauwerke / Sonstige Bauwerke

Brückenbauwerke und Durchlässe sind von der Maßnahme nicht betroffen.

4.5.1 WC-Gebäude

Die Rastanlage Otterfing wird mit einem WC-Gebäude mit zwei selbstreinigenden Duschen ausgestattet. Das Gebäude wird mit einer Außenbeleuchtung versehen.

4.6 Ausstattung

Die Rastanlage wird nach den einschlägigen Richtlinien ausgestattet und eingezäunt.

Eine Beleuchtung der Rastanlage ist vorgesehen. Dazu werden in ausreichendem Umfang Leerrohre verlegt, um gegebenenfalls auch Nachrüstungen zu ermöglichen.

4.7 Leitungen

Die nächste Anschlussmöglichkeit zur Wasserversorgung liegt ca. 2,5 km südlich der Rastanlage. Von dort wird eine neue Leitung zur Wasserversorgung der WC-Anlage errichtet. ~~Die Wasserleitung gehört zum Wasserversorgungsnetz des Marktes Holzkirchen.~~

Vom PWC bis zur Gemeindegrenze Otterfing – Markt Holzkirchen liegt die Zuständigkeit bei der Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung. Ab der Gemeindegrenze bis zum Anschluss an die bestehende Wasserleitung südlich des Solarfeldes an der Brunauerstraße liegt die Zuständigkeit bei den Gemeindewerken Holzkirchen.

Der nächste Abwasserkanal liegt ca. 1,4 km entfernt, an den die WC-Anlage über einen zu errichtenden Entwässerungskanal angeschlossen wird. ~~Der Abwasserkanal ist Teil des Abwassernetzes der Gemeinde Otterfing~~ liegt zukünftig in der Zuständigkeit der Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung.

Deren ~~Das~~ Abwasser ~~der Gemeinde Otterfing und der PWC-Anlage~~ wird zum Klärwerk des Marktes Holzkirchen weitergeleitet.

Die Stromversorgung der Rastanlage erfolgt über die bestehende autobahneigene Stromleitung (Streckenkabel).

Im Übrigen werden die bestehenden Strom- und Telekommunikationslinien (Streckenkabel der Autobahn), soweit erforderlich, den neuen Verhältnissen angepasst.

5 Umweltgerechte Gestaltung der Baumaßnahme

5.1 Lärmschutz

Durch den Neubau der PWC-Anlage Otterfing wird kein Anspruch auf Lärmvorsorge ausgelöst.

Zum Schutz der übernachtenden Lkw-Fahrer wird zwischen der Autobahn und der PWC-Anlage ein 3 m hoher Lärm- und Sichtschutzwall mit einer Kronenbreite von 0,5 m und einer Böschungsneigung von 1:1,5 errichtet.

Die Details zum Lärmschutz einschließlich der lärmtechnischen Berechnung sind Unterlage 11 zu entnehmen.

5.2 Wasserrecht

Durch die Maßnahme wird die Behandlung des anfallenden Straßenabwassers verändert. Das bestehende und künftige Entwässerungssystem ist unter Nr. 4.4 beschrieben.

Bei den Einleitungen von Oberflächenwasser der Straße in Gewässer oder in den Untergrund handelt es sich gem. §§ 8 und 9 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) um erlaubnispflichtige wasserrechtliche Tatbestände.

Die entsprechenden Erlaubnisse sollen gem. § 19 WHG im Einvernehmen mit den Wasserwirtschaftsbehörden mit dem Planfeststellungsbeschluss ausgesprochen werden.

Wasserschutzgebiete sind im nahen Umfeld des Vorhabens nicht vorhanden.

Das nächste Wasserschutzgebiet (Wasserschutzzone III) liegt ca. 1,15 km entfernt.

5.3 Umweltrecht

Der Neubau der Park- und WC-Anlage (PWC) umfasst rd. 4,7 ha dauerhafte Flächeninanspruchnahme. Gemäß dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG, Stand Februar 2012) Anlage 1, Nr. 18.4.1 ist für den Bau eines Parkplatzes im bisherigen Außenbereich mit einer Fläche von 1 ha und mehr eine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung notwendig. Die Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung sind den Planfeststellungsunterlagen als Unterlage 16 beigelegt.

Schwerwiegende, mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung und der Umweltvorsorge nicht vereinbare nachteilige Auswirkungen sind danach durch das Vorhaben nicht gegeben.

5.4 Naturschutzrecht

5.4.1 Vorbemerkung

Die Baumaßnahme stellt gemäß § 14 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) einen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Zur Berücksichtigung der Belange von Natur und

Landschaft ist daher ein landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) aufgestellt worden (vgl. Unterlage 12). Im LBP werden die mit dem Bauvorhaben verbundenen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft ermittelt und die zur Kompensation des Eingriffs erforderlichen Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege im Einzelnen dargestellt. Die wichtigsten Ergebnisse des LBP werden im Folgenden kurz zusammengefasst.

5.4.2 Charakterisierung von Natur und Landschaft im Planungsgebiet

Das Vorhaben befindet sich am südlichen Rand der Münchner Schotterebene etwa 3 km nordöstlich von Otterfing und gehört zum Gemeindegebiet Otterfing im Landkreis Miesbach.

Das Plangebiet liegt mitten im großen Waldgebiet des Hofoldingner Forstes. Die Waldbereiche im Umfeld der geplanten PWC-Anlage Otterfing werden durch eher monotone Fichten-Stangenwälder gebildet. Nach Süden hin, westlich des Markweges und nordwestlich des Parkplatzes Otterfing erfolgten in letzter Zeit Waldentnahmen mit Umwandlungen zu strukturreicheren Mischwäldern und Lichtungsfluren mit Laubholzaufforstungen. Hervorzuheben sind alte Baumreihen aus Laubgehölzen wie Buche und Ahorn, die die quer zur Autobahn verlaufenden Forstwege säumen.

5.4.3 Geschützte Gebiete, Arten und Bestandteile der Natur

Der nördliche Teil des Hofoldingner Forsts ist als Landschaftsschutzgebiet (LSG Hofoldingner und Höhenkirchner Forst) ausgewiesen. Dieses liegt größtenteils im Landkreis München und grenzt im Norden an den Vorhabensbereich der PWC-Anlage Otterfing an. Weitere Schutzgebiete nach §§ 23 bis 29 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) sind im Plangebiet nicht vorhanden.

Der Großteil des zusammenhängenden Waldgebiets des Hofoldingner Forsts entlang der A 8 ist als Bannwald nach dem Waldgesetz für Bayern (BayWaldG) geschützt und als Wald mit Bedeutung für den Klima- und Immissionsschutz ausgewiesen. Die Autobahn-begleitenden Waldstreifen sind in der Waldfunktionskarte für den Landkreis München auf rd. 80 m Breite weiterhin als Verkehrsschutzwald dargestellt.

Das Plangebiet ist arm an Biotopstrukturen. Gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG sowie Fließgewässer sind nicht vorhanden. Durch seine Lage direkt an der Autobahn mit einem hohen Lärmpegel und die monotone Bestandsstruktur an Nadelwäldern ist dieser Bereich für die Fauna als potenziell sehr gering bedeutend zu bewerten. Zu erwartende und nachgewiesene Vorkommen sind ausschließlich auf ubiquitäre (häufige, allgegenwärtige) und gegenüber den hier maßgeblichen Störungseinflüssen unempfindliche Waldarten beschränkt.

5.4.4 Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen

Gemäß § 15 (1) BNatSchG sind vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Im Zusammenhang mit dem geplanten Vorhaben sind dazu nachfolgende wesentliche Maßnahmen vorgesehen:

- Verschiebung der Lage der PWC Otterfing aus Artenschutz Gesichtspunkten nach Süden, so dass von dem Eingriff nur strukturarme und für den Artenschutz unbedeutende Waldbereiche betroffen sind und naturschutzfachlich bedeutendere Waldflächen und Altbaumbestände im Bereich des Parkplatzes Otterfing verschont werden.
- Verschiebung der Lage der PWC Otterfing nach Süden zur Verringerung der Inanspruchnahme von Flächen des Landschaftsschutzgebiets.
- Optimierung der Flächeninanspruchnahme der PWC-Anlage durch die Errichtung eines unterirdischen Absetzbeckens.
- Das Baufeld wird auf ein Minimum begrenzt. In der Bauphase werden an das Baufeld angrenzende wertbestimmende und zu erhaltende Einzelbäume durch geeignete Schutzmaßnahmen vor Zerstörungen, Beschädigungen und Beeinträchtigungen geschützt.
- Zum Schutz der Brutvögel und anderer gehölbewohnender Arten erfolgt die Gehölzrodung nur im Winterhalbjahr zwischen 1. Oktober und 28. Februar außerhalb der gesetzlich festgelegten Brutzeit.
- Ergänzend werden Großbäume mit möglichen Baumhöhlen und Spalten auf Brutplätze höhlenbrütender Vogelarten oder Fledermausquartiere vor Beginn der Rodungen auf Besatz kontrolliert und geeignete Quartiere vorsorglich im Herbst verschlossen.
- Das Oberflächenwasser wird gesammelt und über ein unterirdisches Abscheide- und Absetzbecken einer Versickerung über die belebte Oberbodenzone zugeführt, so dass ein Grundwasserschutz gemäß den Regeln der Technik erreicht wird.
- Zur Einbindung der Parkplatzanlage in die Landschaft, zur Minimierung der Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch die technische Überprägung und zur Gestaltung der Parkplatzanlagen sind geeignete landschaftspflegerische Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen.

5.4.5 Unvermeidbare Beeinträchtigungen des Vorhabens auf die Umwelt

Die geplante Baumaßnahme verursacht durch Bau und Anlage nachfolgende unvermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft und stellt daher trotz Berücksichtigung der vorgenannten Minimierungsmaßnahmen einen Eingriff im Sinne des § 14 BNatSchG dar. Beeinträchtigungen ergeben sich vorrangig durch die anlagebedingt dauerhaften Flächeninanspruchnahmen.

Auswirkungen auf Boden, Wasser, Luft und Klima werden durch die Neuversiegelung mit Beeinträchtigungen von forstwirtschaftlich intensiv genutzten Böden und straßenbegleitenden Grünflächen auf rd. 2,7 ha verursacht.

Die Errichtung im Forst hat einen Verlust von Bannwald mit Bedeutung für den lokalen Klima- und Immissionsschutz und für den Schutz von Verkehrswegen auf rd. 3,6 ha zur Folge.

5.4.6 Ermittlung des Eingriffs- und Ausgleichsflächenbedarfs

Verbleiben bei Umsetzung vorgenannter Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung unvermeidbare Beeinträchtigungen, so sind diese gemäß § 15 (2) BNatSchG auszugleichen. Die Ermittlung des Ausgleichsflächenbedarfs erfolgt nach den Richtlinien der „Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben“ des BayStMI und BayStMLU von 1993 (aktuell bezieht sich der Schutz auf § 30 BNatSchG bzw. Art. 23 (1) BayNatSchG).

Nachfolgende Tabelle stellt zusammengefasst die Ermittlung des Ausgleichsflächenbedarfs nach den Grundsätzen dar (vgl. Unterlage 12.1).

Grund-satz	Art der Beeinträchtigung	Beein-trächtigte Fläche	Aus-gleichs-faktor	Benötigte Kompensations-fläche
3.1	Beeinträchtigung von Boden und Grundwasserneubildung durch Versiegelung von Grasfluren des Straßenbegleitgrüns	3.070 m ²	0,3	921 m ²
3.2	Beeinträchtigung von Boden und Grundwasserneubildung durch Versiegelung intensiv forstwirtschaftlich genutzter Böden	23.730 m ²	1,0	(23.730 m ²) Dieser Ausgleich ist im Waldausgleich für Bannwald unter GS 11 enthalten
11	Waldausgleich für Bannwald und Wald mit Bedeutung für den Klima- und Immissionsschutz	36.330 m ²	1,0	36.330 m ²
	Gesamtfläche Ausgleichsbedarf			37.251 m ²

Der ökologische Ausgleichsbedarf beträgt insgesamt rd. 3,73 ha. Dieser beinhaltet einen naturschutzfachlichen Ausgleich von rd. 2,47 ha und einen Waldausgleich von rd. 3,63 ha.

5.4.7 Beurteilung der Ausgleichbarkeit aus naturschutzfachlicher Sicht

Planerisches Leitbild ist die Schaffung von strukturreichen Lebensräumen und Rückzugsmöglichkeiten für Tier- und Pflanzenarten in einem intensiv land- und forstwirtschaftlich genutzten Umfeld.

Als Ausgleichsmaßnahme wird die Neuanlage von strukturreichen Laubwaldflächen in den Maßnahmenbereichen A1 bis A3 zum Ausgleich der Bannwaldverluste sowie als Ausgleich von Eingriffen in den Naturhaushalt durch Versiegelung vorgesehen.

5.4.8 Planungskonzept für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Auf der Grundlage der ökologischen Bewertung der Lebensräume und Arten, der Wiederherstellbarkeit der beeinträchtigten Lebensräume sowie der vorgesehenen Vermeidungs-, Aus-

gleichs- und Gestaltungsmaßnahmen wird die naturschutzfachliche Ausgleichbarkeit des Vorhabens wie folgt beurteilt:

Eingriffe in Biotop oder wertbestimmende Lebensräume sind nicht gegeben.

Die Eingriffswirkungen betreffen nur an die bestehende Autobahn angrenzende Lebensräume, die großteils innerhalb der Beeinträchtigungszone von 50 m liegen und durch die Autobahnnutzung bereits deutlich vorbelastet sind.

Die großflächige Versiegelung von Flächen wird durch entsprechende Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen mit Neuanlage von strukturreichem Laubwald kompensiert.

Beeinträchtigungen bzw. Verluste von Lebensräumen streng und europarechtlich geschützter Arten sind nicht gegeben.

Nach Verwirklichung der landschaftspflegerischen Schutz-, Minimierungs-, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen verbleiben keine erheblichen oder nachteiligen Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes. Das Landschaftsbild kann landschaftsgerecht neu gestaltet werden. Der Eingriff ist somit im Sinne des § 15 (2) BNatSchG ausgleichbar. Ersatzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

5.4.9 Verträglichkeit des Vorhabens mit Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung (Natura 2000)

Im Plangebiet und seinem näheren Umfeld kommen keine Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung vor (FFH- und EU-Vogelschutzgebiete). Das nächstgelegene FFH-Gebiet DE 8136-371 „Mangfalltal“ befindet sich in mindestens 4,2 km Entfernung südöstlich des Vorhabens, daher sind vorhabensbedingte Betroffenheiten nicht gegeben.

5.4.10 Belange des speziellen Artenschutzes

Gemäß den naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (vgl. Anlage 3 zur Unterlage 12) sind Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG und Art. 12 Abs. 1 FFH-Richtlinie für Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sowie für europäische Vogelarten nicht erfüllt. Eine Beeinträchtigung streng geschützter Arten wird mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen.

5.4.11 Naturschutzrechtliche Genehmigung und Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde

Die zuständige Untere Naturschutzbehörde des Landkreises Miesbach wurde anhand eines Vorabzugs im September 2012 über die geplanten Maßnahmen informiert. Danach besteht aus naturschutzfachlicher Sicht mit der Bearbeitungstiefe und der Eingriffsbewertung grundsätzlich Einverständnis.

5.5 Waldrecht

Für die geplante Baumaßnahme muss Wald beseitigt werden, der als Bannwald und Wald mit Bedeutung für den lokalen Klima- und Immissionsschutz und für den Schutz von Verkehrswegen ausgewiesen ist. Der Umfang der Rodungen im Sinne einer dauerhaften Nutzungsänderung von Bannwaldflächen beträgt rd. 3,6 ha.

Zur Sicherung der Funktionen des Waldes sind über die Ausgleichsmaßnahmen A1 bis A3 waldbauliche Maßnahmen mit strukturreicher Laubwaldaufforstung im Umfang von insgesamt 3,63 ha vorgesehen. Der Bannwaldverlust wird daher im Verhältnis 1:1 wieder ersetzt und die Funktionen des Waldes gesichert.

5.6 Denkmalschutz

Bau- und Bodendenkmäler sowie denkmalgeschützte Ensembles sind im Vorhabensbereich nicht bekannt.

5.7 Bodenschutz

Bei Einwirkungen auf den Boden sollen gemäß § 1 Abs. 1 des Bundes-Bodenschutzgesetzes Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen (Lebensgrundlage, Bestandteil des Naturhaushalts, Filter-, Puffer- und Stoffumwandlungsfunktion) sowie seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte so weit wie möglich vermieden werden.

Unter Berücksichtigung der Minimierungsmaßnahmen verbleibt eine Versiegelung von rd. 2,68 ha Bodenflächen durch das Vorhaben. Durch die dauerhafte Versiegelung von Böden entsteht ein erheblicher Verlust der Bodenfunktionen. Dieser ist, trotz der hier vorhandenen, aktuell vorbelasteten Böden im Nahbereich der Autobahn auszugleichen.

Eine Entsiegelung von Böden als Ausgleich ist im Bereich des alten Parkplatzes Otterfing auf rd. 0,44 ha möglich, so dass sich die Gesamtversiegelung auf rd. 2,24 ha reduziert.

Der abgeschobene Oberboden und Waldboden wird als Oberboden auf angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen, als Waldboden im Bereich des aufgelassenen Parkplatzes Otterfing sowie auf den geplanten Grünflächen wieder verwendet, so dass der Boden insgesamt nach Wiedereinbau seine ökologischen und produktionsbezogenen Funktionen wieder übernehmen kann.

Die Kompensation der verlorenen Bodenfunktionen erfolgt auf den Ausgleichsflächen A1 bis A3. In den strukturreichen Laubwaldgebieten werden sich dauerhaft wenig beeinflusste Böden entwickeln, in denen die natürlichen Bodenfunktionen zu einer guten Entfaltung kommen können. Dabei wird der Funktion des Bodens als Waldstandort und Lebensraum für Tier- und Pflanzenarten ein besonderes Gewicht beigemessen.

6 Durchführung des Vorhabens

6.1 Zeitliche Abwicklung

Es ist vorgesehen, nach Vorliegen des Baurechts (unanfechtbarer Planfeststellungsbeschluss) mit dem Bau zu beginnen.

Die Bauzeit wird ca. ein Jahr betragen.

6.2 Grunderwerb

Die erforderlichen Grundstücksflächen für die Lkw-PWC-Anlage befinden sich im Eigentum des Freistaats Bayern. Die erforderlichen Flächen für den Bannwald-Ausgleich mit der Fl.Nr. 2334/10 (Gemarkung Parsdorf, Gemeinde Vaterstetten) wurden bereits von der Bundesrepublik Deutschland erworben. Die von der Baumaßnahme betroffenen Flächen sind in Unterlage 14 im Einzelnen aufgeführt.

6.3 Erschließung der Baustelle

Die Baustelle wird über die Autobahn erschlossen.

6.4 Auswirkungen während der Bauzeit

Durch die Baumaßnahmen wird der Verkehrsablauf auf der durchgehenden Strecke der Autobahn nicht beeinträchtigt.