

Aktenzeichen: 4354.32_01-4-2

Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

**A 92 München – Deggendorf;
6-streifiger Ausbau von AD München–Feldmoching
bis AK Neufahrn**

Bau-km 0-623 bis Bau-km 13+208

München, 11.05.2026

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	2
Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen	5
A Entscheidung	7
1. Feststellung des Plans.....	7
2. Festgestellte Planunterlagen.....	7
3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen	16
3.1 Unterrichtungspflichten	16
3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)	17
3.3 Natur- und Landschaftsschutz	21
3.4 Bauausführung	27
3.5 Immissionsschutz.....	29
3.6 Landwirtschaft	31
3.7 Wald	32
3.8 Fischerei	33
3.9 Denkmalpflege	33
3.10 Bodenschutz	34
3.11 Leitungen und ähnliche Anlagen	35
3.12 Militärische Belange	45
3.13 Sonstige Nebenbestimmungen	46
4. Wasserrechtliche Erlaubnisse.....	48
4.1 Gegenstand / Zweck	48
4.2 Plan	54
4.3 Erlaubnisbedingungen und –auflagen	54
5. Straßenrechtliche Verfügungen	58
6. Zurückweisung von Einwendungen.....	59
7. Sofortige Vollziehbarkeit	59
8. Kostenentscheidung	59
B Sachverhalt	60
1. Beschreibung des Vorhabens	60
2. Planungsstufen	61
3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens.....	63
3.1 Ausgangsverfahren	63
3.2 Erste Tektur	65
3.3 Zweite Tektur.....	68
3.4 Roteintrag April 2021.....	71
3.5 Dritte Tektur	72
3.6 Erweiterte vorläufige Anordnung.....	73
3.7 Vierte Tektur	74
C Entscheidungsgründe	75
1. Verfahrensrechtliche Bewertung.....	75
1.1 Allgemeines zur Planfeststellung	75
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen	76
2. Umweltverträglichkeitsprüfung.....	77
2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG).....	77
2.1.1 Beschreibung des Vorhabens	77
2.1.2 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens	77

2.2	Beschreibung der zu erwartenden Umweltauswirkungen	82
2.2.1	Bau-, anlage- und betriebsbedingte Wirkfaktoren im Allgemeinen.....	82
2.2.2	Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit	86
2.2.3	Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	87
2.2.4	Schutzgut Boden	90
2.2.5	Schutzgut Wasser	91
2.2.6	Schutzgüter Luft und Klima.....	93
2.2.6.1	Umweltauswirkungen auf das Lokalklima	93
2.2.6.2	Auswirkungen auf den Klimaschutz	94
2.2.6.3	Gesamtbilanz der klimaschutzrelevanten Ermittlungen.....	99
2.2.7	Schutzgut Landschaft	100
2.2.8	Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter.....	101
2.2.9	Schutzgut Fläche	104
2.2.10	Wechselwirkungen	105
2.3	Schutz-, Vermeidungs-, Minimierungs- und Gestaltungsmaßnahmen	105
2.3.1	Allgemeine Maßnahmen.....	106
2.3.2	Maßnahmen zum Schallschutz.....	106
2.3.3	Maßnahmen zur Minimierung von Schadstoffimmissionen.....	106
2.3.4	Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung nachteiliger Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Wasser	107
2.3.5	Landschaftspflegerische Maßnahmen	107
3.	Materiell-rechtliche Würdigung	109
3.1	Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)	109
3.2	Abschnittsbildung	109
3.3	Planrechtfertigung.....	109
3.3.1	Bedarfsplanung nach FStrG	109
3.3.2	Planungsziele	111
3.3.2.1	Derzeitige Verkehrsverhältnisse	111
3.3.2.2	Künftige Verkehrsverhältnisse	112
3.3.3	Einwände gegen die Planrechtfertigung	113
3.4	Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	116
3.4.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung	116
3.4.2	Planungsvarianten.....	117
3.4.2.1	Beschreibung der Varianten	117
3.4.2.2	Vergleich der Varianten.....	118
3.4.3	Ausbaustandard (Linienführung, Gradiente, Querschnitt, Kreuzungen und Einmündungen, nachgeordnetes Straßen- und Wegenetz)	120
3.4.3.1	Linienführung, Gradiente (Höhenlage).....	121
3.4.3.2	Querschnitt.....	121
3.4.3.3	Anschlussstellen, Kreuzungen, Einmündungen	124
3.4.4	Immissionsschutz.....	131
3.4.4.1	Verkehrslärmschutz	132
3.4.4.2	Schadstoffbelastung	160
3.4.5	Naturschutz und Landschaftspflege	163
3.4.5.1	Öffentlicher Belang	163
3.4.5.2	Verbote	164
3.4.5.2.1	Schutzgebiete/geschützte Flächen	164
3.4.5.2.2	Sonstige Schutzgebiete/geschützte Flächen	181

3.4.5.2.3	Artenschutz	186
3.4.5.3	Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)	220
3.4.5.4	Vorläufige Anordnung	233
3.4.6	Gewässerschutz	233
3.4.6.1	Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung	233
3.4.6.1.1	Anlagengenehmigung	234
3.4.6.1.2	Gewässerausbau	235
3.4.6.2	Wasserrechtliche Erlaubnisse	238
3.4.6.2.1	Bauwasserhaltung	238
3.4.6.2.2	Entwässerung	239
3.4.6.2.3	Einbringen von Stoffen	241
3.4.6.3	Vorläufige Anordnung	242
3.4.7	Landwirtschaft als öffentlicher Belang	242
3.4.8	Wald	244
3.4.9	Denkmalschutz	246
3.4.10	Bodenschutz	249
3.4.11	Fischerei	249
3.4.12	Militärische Belange	250
3.4.13	Kommunale Belange	250
3.4.13.1	Stadt Unterschleißheim	250
3.4.13.2	Gemeinde Oberschleißheim	257
3.4.13.3	Gemeinde Eching	260
3.4.13.4	Gemeinde Haimhausen	263
3.4.14	Leitungen und ähnliche Anlagen	263
3.4.14.1	Belange der Träger von Versorgungsleitungen	264
3.4.14.2	Belange der Deutschen Bahn AG	265
3.4.15	Sonstige Belange	266
3.4.15.1	Naherholung	266
3.4.15.2	Belange des Lehr- und Versuchsgut Oberschleißheim	267
3.4.16	Klimaschutz	269
3.4.16.1	Vereinbarkeit des Vorhabens mit dem KSG	269
3.4.16.2	Einwände	273
3.5	Private Belange	274
3.5.1	Allgemeine Bemerkungen	274
3.5.2	Einzelne Einwender	289
3.6	Gesamtergebnis	346
3.7	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	347
4.	Sofortige Vollziehbarkeit	347
5.	Kostenentscheidung	347
	Rechtsbehelfsbelehrung	348
	Hinweise zur Auslegung des Plans	348

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AVV Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (Geräuschimmissionen)
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BauNVO	Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke
BayBodSchG	Bayerisches Gesetz zur Ausführung des Bundes-Bodenschutzgesetzes (Bayerisches Bodenschutzgesetz)
BayDSchG	Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler (Bayerisches Denkmalschutzgesetz)
BayEG	Bayerisches Gesetz über die entschädigungspflichtige Enteignung
BayKompV	Verordnung über die Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft
BLfD	Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
BayLuftV	Bayerische Verordnung zur Verbesserung der Luftqualität in Luftreinhaltegebieten (Bayerische Luftreinhalteverordnung)
BayNatSchG	Gesetz über den Schutz der Natur, die Pflege der Landschaft und die Erholung in der freien Natur (Bayerisches Naturschutzgesetz)
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz)
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	Bundesgesetzblatt
BImA	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz)
16. BImSchV	16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
24. BImSchV	24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
32. BImSchV	Zweiunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung)
39. BImSchV	39. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen)
BMV	Bundesministerium für Verkehr
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz)
BR-Drs.	Bundesrat-Drucksache
BT-Drs.	Deutscher Bundestag-Drucksache
BVerfG	Bundesverfassungsgericht
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVerwGE	Entscheidungssammlung des Bundesverwaltungsgerichts
BWaldG	Gesetz zur Erhaltung des Waldes und zur Förderung der Forstwirtschaft (Bundeswaldgesetz)
dB (A)	Dezibel- Bewertungskurve A = Maßeinheit des Schalldruckpegels (ugs. Geräuschpegel)
DIN	Deutsches Institut für Normung e.V.
DVBI	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FoVHgV	Verordnung über Herkunftsgebiete für forstliches Vermehrungsgut
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
FStrAbG	Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz)
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
KG	(Bayerisches) Kostengesetz
KSG	Bundes-Klimaschutzgesetz
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LfU	Bayerisches Landesamt für Umwelt
LRT	Lebensraumtyp
ÖFK	Ökoflächenkataster
Plafer	Planfeststellungsrichtlinien
PlanSiG	Gesetz zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der COVID-19-Pandemie (Planungssicherstellungsgesetz)
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
RLuS	Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
ROG	Raumordnungsgesetz

R SBB	Richtlinien zum Schutz von Bäumen und Vegetationsbeständen bei Baumaßnahmen, Ausgabe 2023
saP	spezielle artenschutzrechtliche Prüfung
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
SUP-RL	Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme
SVZ	Straßenverkehrszählung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VDE	Verband der Elektrotechnik Elektronik Informationstechnik e.V.
VGH	Verwaltungsgerichtshof
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz)
WWA	Wasserwirtschaftsamt

Aktenzeichen: 4354.32_01-4-2
A 92 München – Deggendorf
6-streifiger Ausbau AD München–Feldmoching bis AK Neufahrn
A99_340_4,442 bis A92_160_0,139
Bau-km 0-623 bis Bau-km 13+208

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den sechsstreifigen Ausbau der A 92 München – Deggendorf vom Autobahndreieck München–Feldmoching bis zum Autobahnkreuz Neufahrn von Bau-km 0-623 bis Bau-km 13+208 wird mit den sich aus A.3 und A.6 dieses Beschlusses sowie sich aus den 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:

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1 T4	Erläuterungsbericht mit Anlage 1 (Bl. 1 - 122) mit Anlagen (Fortschreibung der Verkehrsprognose 2030, TRANSVER August 2016 nachrichtlich beigelegt)	
2 T2	Übersichtskarte	1:100.000
3.1 T1	Übersichtslageplan	1:25.000
3.2.0 T2	Legende-Luftbildplan	
3.2.1 T2	Luftbildplan Blatt1 Bau-km 0-623 bis Bau-km 4+500	1:5.000
3.2.2 T2	Luftbildplan Blatt 2 Bau-km 4+500 bis Bau-km 8+900, Roteintrag vom April 2021	1:5.000

3.2.3 T2	Luftbildplan Blatt 3 Bau-km 8+900 bis Bau-km 13+208	1:5.000
4.1 T2	Übersichtshöhenplan Bl. 1 von Bau-km 0+320 bis Bau-km 4+600	1:5.000/500
4.2 T2	Übersichtshöhenplan Bl. 2 von Bau-km 4+500 bis Bau-km 8+900, Roteintrag vom April 2021	1:5.000/500
4.3 T2	Übersichtshöhenplan Bl. 3 von Bau-km 8+800 bis Bau-km 12+576	1:5.000/500
5.L T2	Legende Lageplan, Roteintrag vom April 2021	1:5000/500
5.0 T2	Lageplan Bl. 0 von Bau-km 0+623 bis Bau-km 0+700, Roteintrag vom April 2021	1:2.000
5.1 T2	Lageplan Bl. 1 von Bau-km 0+600 bis Bau-km 2+900, Roteintrag vom April 2021	1:2.000
5.2 T3	Lageplan Bl. 2 von Bau-km 2+800 bis Bau-km 5+000	1:2.000
5.3 T2	Lageplan Bl. 3 von Bau-km 4+800 bis Bau-km 7+000, Roteintrag vom April 2021	1:2.000
5.4 T2	Lageplan Bl. 4 von Bau-km 6+800 bis Bau-km 8+900, Roteintrag vom April 2021	1:2.000
5.5 T2	Lageplan Bl. 5 von Bau-km 8+800 bis Bau-km 11+000, Roteintrag vom April 2021	1:2.000
5.6 T2	Lageplan Bl. 6 von Bau-km 10+700 bis Bau-km 12+900	1:2.000
5.7 T2	Lageplan Bl. 7 von Bau-km 12+100 bis Bau-km 13+208	1:2.000
6.0.1 T1	Höhenplan – Rampe nach A 99 Stuttgart	1:2.000/ 200
6.0.2 T1	Höhenplan – Rampe nach A 99 Salzburg	1:2.000/ 200
6.0.3 T1	Höhenplan – Rampe von A 99 Salzburg	1:2.000/ 200
6.1.0 T1	Höhenplan A 92 Bl. 0 – von Bau-km 0+320 bis Bau-km 0+700	1:2.000/ 200

6.1.1 T2	Höhenplan A 92 Bl. 1 – von Bau-km 0+600 bis Bau-km 2+900	1:2.000/ 200
6.1.2 T2	Höhenplan A 92 Bl. 2 – von Bau-km 2+800 bis Bau-km 4+950	1:2.000/ 200
6.1.3 T2	Höhenplan A 92 Bl. 3 – von Bau-km 4+850 bis Bau-km 6+900	1:2.000/ 200
6.1.4 T2	Höhenplan A 92 Bl. 4 – von Bau-km 6+800 bis Bau-km 8+950	1:2.000/ 200
6.1.5 T2	Höhenplan A 92 Bl. 5 – von Bau-km 8+850 bis Bau-km 10+900	1:2.000/ 200
6.1.6 T2	Höhenplan A 92 Bl. 6 – von Bau-km 10+800 bis Bau-km 12+576	1:2.000/ 200
6.2.1 T2	Höhenplan B 471	1:2.000/ 200
6.2.2 T2	Höhenplan – AS-Rampe Oberschleißheim-AD M-Feldmoching; AS-Rampe AK Neufahrn-Dachau	1:2.000/ 200
6.2.3 T1	Höhenplan – AS-Rampe Oberschleißheim-AK Neufahrn; AS-Rampe AD M-Feldmoching-Dachau	1:2.000/ 200
6.2.4 T1	Höhenplan – AS-Rampe Dachau- AK Neufahrn; AS-Rampe AD M-Feldmoching-Oberschleißheim	1:2.000/ 200
6.2.5 T1	Höhenplan–AS-Rampe Dachau-AD M-Feldmoching; AS-Rampe AK Neufahrn-Oberschleißheim	1:2.000/ 200
6.2.6 T2	Höhenplan – Geh- und Radweg Dachau-Oberschleißheim; Geh- und Radweg Badersfeld-M-Feldmoching	1:2.000/ 200
6.3.1 T2	Höhenplan - B 13	1:2.000/ 200
6.3.2 T1	Höhenplan - Rampe von Ingolstadt/nach München; Rampe von München/nach Ingolstadt	1:2.000/ 200
6.3.3 T1	Höhenplan - AS-Rampe Einfahrt Richtung AD München-Feldmoching; AS-Rampe Ausfahrt von AK Neufahrn	1:2.000/ 200
6.3.4 T1	Höhenplan - St 2342 und AS-Rampe Ausfahrt von AD München-Feldmoching; AS-Rampe Einfahrt Richtung AK Neufahrn	1:2.000/ 200

6.3.5 T2	Höhenplan - Geh- und Radweg Inhauser Moos-Unterschleißheim	1:2.000/ 200
6.3.6 T1	Höhenplan – Moosachstraße	1:2.000/ 200
6.3.7 T2	Höhenplan - ÖFW entlang B 13	1:2.000/ 200
6.4.1 T2	Höhenplan - BW 2/1M	1:2.000/ 200
6.4.2 T2	Höhenplan - BW 4/3	1:2.000/ 200
6.4.3 T2	Höhenplan - BW 7/1	1:2.000/ 200
6.4.4 T2	Höhenplan - BW 12/1a	1:2.000/ 200
6.4.5 T2	Höhenplan - BW 12/2	1:2.000/ 200
7.0 T2	Lageplan zum Schallschutz Blatt 0	1:2000
7.1 T2	Lageplan zum Schallschutz Blatt 1	1:2000
7.2 T2	Lageplan zum Schallschutz Blatt 2	1:2000
7.3 T2	Lageplan zum Schallschutz Blatt 3	1:2000
7.4 T2	Lageplan zum Schallschutz Blatt 4	1:2000
7.5 T2	Lageplan zum Schallschutz Blatt 5	1:2000
7.6 T2	Lageplan zum Schallschutz Blatt 6	1:2000
8.0 T2	Wassertechnischer Lageplan Blatt 0, von Bau-km 0-623 bis Bau-km 0+700, Roteintrag vom April 2021	1:2000
8.1 T2	Wassertechnischer Lageplan Blatt 1, von Bau-km 0-600 bis Bau-km 2+900, Roteintrag vom April 2021	1:2000
8.2 T2	Wassertechnischer Lageplan Blatt 2, von Bau-km 2+800 bis Bau-km 5+000, Roteintrag vom April 2021	1:2000

8.3 T2	Wassertechnischer Lageplan Blatt 3, von Bau-km 4+800 bis Bau-km 7+000, Roteintrag vom April 2021	1:2000
8.4 T2	Wassertechnischer Lageplan Blatt 4, von Bau-km 6+800 bis Bau-km 8+900, Roteintrag vom April 2021	1:2000
8.5 T2	Wassertechnischer Lageplan Blatt 5, von Bau-km 8+800 bis Bau-km 11+000, Roteintrag vom April 2021	1:2000
8.6 T2	Wassertechnischer Lageplan Blatt 6, von Bau-km 10+700 bis Bau-km 12+900, Roteintrag vom April 2021	1:2000
9.1 T3	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen - Übersichtsplan	1:10000
9.2.L T3	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen - Legende	
9.2.0 T3	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen Blatt 0, von Bau-km 0-623 bis Bau-km 0+700	1:2000
9.2.1 T3	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen Blatt 1, von Bau-km 0+600 bis Bau-km 2+900	1:2000
9.2.2 T3	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen Blatt 2, von Bau-km 2+800 bis Bau-km 5+000	1:2000
9.2.3 T2	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen Blatt 3, von Bau-km 4+800 bis Bau-km 7+000	1:2000
9.2.4 T2	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen Blatt 4, von Bau-km 6+800 bis Bau-km 8+900	1:2000
9.2.5 T3	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen Blatt 5, von Bau-km 8+800 bis Bau-km 11+000	1:2000
9.2.6 T3	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen Blatt 6, von Bau-km 10+900 bis Bau-km 12+900	1:2000

9.2.7 T3	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen Blatt 7, von Bau-km 12+100 bis Bau-km 13+208	1:2000
9.2.8 T3	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen Blatt 8, Ökokonto Krailing	1: 25000
9.2.9 T3	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen Blatt 9, Ausgleichsflächen 11A _{FCS} T3, 16A	1:2000
9.3 T3	Landschaftspflegerischer Begleitplan, Maßnahmenblätter	
9.4 T3	Landschaftspflegerischer Begleitplan, Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation	
10.L T2	Grunderwerbsplan, Legende	
10.1.0 T2	Grunderwerbsplan Blatt 0, von Bau-km 0-623 bis Bau-km 0+700, Roteintrag vom April 2021	1:2000
10.1.1 T2	Grunderwerbsplan Blatt 1, von Bau-km 0-600 bis Bau-km 2+900, Roteintrag vom April 2021	1:2000
10.1.2 T3	Grunderwerbsplan Blatt 2, von Bau-km 2+800 bis Bau-km 5+000	1:2000
10.1.3 T2	Grunderwerbsplan Blatt 3, von Bau-km 4+800 bis Bau-km 7+000, Roteintrag vom April 2021	1:2000
10.1.4 T2	Grunderwerbsplan Blatt 4, von Bau-km 6+800 bis Bau-km 8+900, Roteintrag vom April 2021	1:2000
10.1.5 T3	Grunderwerbsplan Blatt 5, von Bau-km 8+800 bis Bau-km 11+000	1:2000
10.1.6 T2	Grunderwerbsplan Blatt 6, von Bau-km 10+700 bis Bau-km 12+900	1:2000
10.1.7 T2	Grunderwerbsplan Blatt 7, von Bau-km 12+100 bis Bau-km 13+208	1:2000
10.2 T3	Grunderwerbsverzeichnis	
11 T3	Regelungsverzeichnis	
12.1 T2	Widmungsplan Blatt 1, von Bau-km 0-623 bis	1:5000

	Bau-km 4+500	
12.2 T2	Widmungsplan Blatt 2, von Bau-km 4+500 bis Bau-km 8+900, Roteintrag vom April 2021	1:5000
12.3 T2	Widmungsplan Blatt 3, von Bau-km 8+900 bis Bau-km 13+208	1:5000
14.0.1 T1	Regelquerschnitt - AD München-Feldmoching - zweistreifige Rampe	1:50
14.1.1 T1	Regelquerschnitt – BAB	1:50
14.1.2 T1	Querschnittsdetails - Lärmschutz / Entwässerung	1:50
14.2.1 T1	Regelquerschnitt - B 471	1:50
14.2.2 T1	Regelquerschnitt - AS Oberschleißheim	1:50
14.3.1 T1	Regelquerschnitt - B 13	1:50
14.3.2 T1	Regelquerschnitt - AS Unterschleißheim	1:50
14.3.3 T1	Regelquerschnitt - St 2342	1:50
14.3.4 T1	Regelquerschnitt – Moosachstraße	1:50
14.4.1 T1	Regelquerschnitt - ÖFW, Betriebsweg, Geh- und Radweg	1:50
17.1 T2	Schalltechnische Untersuchung inklusive Anlagen 1.1.-1.6 Einzelpunktberechnung und Anlage 2 passiver Lärmschutz	
17.2 T2	Luftschadstofftechnische Untersuchung inklusive Anlagen	
18 T2	Wassertechnische Untersuchung/ Wassertechnischer Erläuterungsbericht	
18.1 T4	Berechnung Grundwasseraufstau	
19.1.0 T3	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Textteil	
19.1.1 T3	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan, Übersichtsplan	1:10.000
19.1.2.L T2	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan, Legende	

19.1.2.0 T3	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan Blatt 0, von Bau-km 0-623 bis Bau-km 0+700	1:2000
19.1.2.1 T2	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan Blatt 1, von Bau-km 0+600 bis Bau-km 2+900	1:2000
19.1.2.2 T3	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan Blatt 2, von Bau-km 2+800 bis Bau-km 5+000	1:2000
19.1.2.3 T2	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan Blatt 3, von Bau-km 4+800 bis Bau-km 7+000, Roteintrag vom April 2021	1:2000
19.1.2.4 T2	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan Blatt 4, von Bau-km 6+800 bis Bau-km 8+900, Roteintrag vom April 2021	1:2000
19.1.2.5 T3	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan Blatt 5, von Bau-km 8+800 bis Bau-km 11+000	1:2000
19.1.2.6 T2	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan Blatt 6, von Bau-km 10+900 bis Bau-km 12+900	1:2000
19.1.2.7 T2	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan Blatt 7, von Bau-km 12+100 bis Bau-km 13+208	1:2000
19.1.2.8 T3	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan Blatt 8, Ausgleichsflächen 11A _{FCS} T3, 16A	1:2000
19.2.1 T1	FFH-Gebiet 7734-301 "Gräben und Niedermoorreste im Dachauer Moos" (Unterlagen zur FFH- Vorprüfung)	
19.2.2 T1	FFH-Gebiet 7735-371 "Heideflächen und Lohwälder nördlich von München" (Unterlagen zur FFH- Verträglichkeitsprüfung)	
19.3 T3	Unterlagen zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung	
19.4 T1	Faunistische Gutachten	

19.5 T2	Übersichtsplan (Abgrenzung von Wald), Gegenüberstellung Waldflächenverlust und Waldflächenneuschaffung	
---------	--	--

Die Planunterlagen wurden von der Autobahndirektion Südbayern (jetzt: Autobahn GmbH des Bundes) aufgestellt und tragen das Datum des 18.08.2014.

Die Unterlagen der 1. Tektur vom 22.12.2017 sind mit 1. Tektur bzw. T1 gekennzeichnet und in roter Farbe dargestellt.

Die Unterlagen der 2. Tektur vom 27.03.2020 sind mit 2. Tektur bzw. T2 gekennzeichnet und in blauer Farbe dargestellt.

Die Unterlagen des Roteintrags vom April 2021 sind in grüner Farbe dargestellt.

Die Unterlagen der 3. Tektur vom 23.08.2023 sind mit 3. Tektur bzw. T3 gekennzeichnet und in brauner Farbe dargestellt.

Die Unterlagen der 4. Tektur vom 14.10.2024 sind mit 4. Tektur bzw. T4 gekennzeichnet und in violetter Farbe dargestellt.

Im Übrigen sind geringfügige Änderungen im Text durch Roteintrag und Streichung überholter Passagen gekennzeichnet.

Folgende Unterlagen wurden nachrichtlich beigelegt:

3.3.1 T1	Luftbildplan Blatt 1: Bau-km 0-623 bis Bau-km 4+500 Vergleich ursprünglicher PLF und 1. Tektur	1:5000
3.3.2 T1	Luftbildplan Blatt 2: Bau-km 4+500 bis Bau-km 8+900 Vergleich ursprünglicher PLF und 1. Tektur	1:5000
3.3.3 T1	Luftbildplan Blatt 3: Bau-km 8+900 bis Bau-km 13+208 Vergleich ursprünglicher PLF und 1. Tektur	1:5000
3.4.1 T2	Luftbildplan Blatt 1: Bau-km 0-623 bis Bau-km 4+500 Vergleich 1. Tektur und 2. Tektur	1:5000
3.4.2 T2	Luftbildplan Blatt 2: Bau-km 4+500 bis Bau-km 8+900 Vergleich 1. Tektur und 2. Tektur	1:5000
3.4.3 T2	Luftbildplan Blatt 3: Bau-km 8+900 bis Bau-km 13+208 Vergleich 1. Tektur und 2. Tektur	
18.1.1.1 T4	Längsprofil (Bauzustand Ballastierung, Übersichtslageplan Endzustand	1:250
18.1.1.2 T4	Detail Start- und Zielschacht, Querprofil Start- und Zielschacht	1:100

Überholte Unterlagen tragen jeweils einen Zusatz „Ersetzt durch 1. Tektur vom 22.12.2017 bzw. 2. Tektur vom 27.03.2020 bzw. 3. Tektur vom 23.08.2023 bzw. 14.10.2024“ und sind nachrichtlich beigelegt.

3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen

3.1 Unterrichtungspflichten

Der Zeitpunkt des Baubeginns ist folgenden Stellen möglichst frühzeitig, jedenfalls aber rechtzeitig nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen bekannt zu geben:

- 3.1.1 Der Landeshauptstadt München, den Landratsämtern München, Freising, Fürstenfeldbruck, Starnberg und Dachau, sowie dem Wasserwirtschaftsamt München. Diesen ist auch das Bauende anzuzeigen.
- 3.1.2 Dem Staatlichen Bauamt Freising, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Bundes- und Staatsstraßen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.3 Dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, Hofgraben 4, 80539 München.
- 3.1.4 Der Gemeinde Oberschleißheim, der Stadt Unterschleißheim, der Gemeinde Eching und der Gemeinde Haimhausen, damit ggf. erforderliche Anpassungsarbeiten an den betroffenen gemeindlichen Straßen und Wegen und Abwasserleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.5 Der TenneT TSO GmbH, Bernecker Straße 70, 95448 Bayreuth, damit ggf. erforderliche Anpassungsarbeiten an der betroffenen Höchstspannungsfreileitung 380/220/110-kV-Ltg. Oberbachern-Neufinsing, mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.6 Der Bayernwerk Netz GmbH, Arnulfstr. 203 80634 München mindestens sechs Wochen vor Baubeginn, damit ggf. erforderliche Anpassungsarbeiten an den betroffenen Anlagen (110-kV-Freileitung Garching- Eching–Unterschleißheim und mehrere 20-kV-Leitungen bzw. Niederspannungsleitungen) mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können. Der Bayernwerk Netz GmbH, Bayernwerk Netz GmbH, Kundencenter Unterschleißheim, Lise-Meitner-Str. 2, 85716 Unterschleißheim, mindestens zwölf Monate vor Baubeginn, damit ggf. erforderliche Anpassungsarbeiten an den betroffenen Anlagen (mehrere 20-kV-Leitungen bzw. Niederspannungsleitungen) mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.7 Der bayernets GmbH, Poccistr. 7, 80336 München, damit die erforderlichen Umbau- und Anpassungsarbeiten an den betroffenen Anlagen (Gashochdruckleitung AS29

mit Begleitkabel und zwei Kabelschutzrohranlagen) mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

- 3.1.8 Der SWM Infrastruktur GmbH, Emmy-Noether-Straße 2, 80992 München mindestens acht Monate vor Baubeginn, damit die erforderlichen Umbau- und Anpassungsarbeiten an den betroffenen Anlagen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.9 Der DB AG, DB-Immobilien, Barthstr. 12, 80339 München, damit gegebenenfalls erforderliche Sicherungsmaßnahmen, Sperrpausen, technischen Ausführungsbestimmungen und dergleichen an den betroffenen Eisenbahnanlagen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und unter Abschluss entsprechender Gestattungen rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.10 Der Deutsche Telekom Technik GmbH, T NL Süd, PTI 25, Fertigungssteuerung Blütenburgstraße 1, 80636 München.
- 3.1.11 Der Vodafone Kabel Deutschland GmbH, Betastr. 6-8, 85774 Unterföhring.
- 3.1.12 Der Interoute Germany GmbH, in Persona von Herrn Wolfgang Hergert, Projektbetreuung / Bauleitung, Mühlenberg 9, 15837 Baruth / Mark
- 3.1.13 Den Fischereiberechtigten der direkt oder indirekt betroffenen Gewässer vor Beginn der Baumaßnahme (mindestens drei Wochen vorher), damit diese die nötigen Vorkehrungen zum Schutz des Fischbestandes ergreifen können. Diese sind auch vom Ende der Bauarbeiten der betroffenen Gewässer zu unterrichten.
- 3.1.14 Die Stadtgüter München, Freisinger Landstraße 153 in 80939 München, damit deren Pächter informiert werden können.
- 3.1.15 Alle in diesem Abschnitt geregelten Pflichten sind auch gegenüber Rechtsnachfolgern der genannten Unternehmen einzuhalten.

3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)

3.2.1 Anlagen am Gewässer

- 3.2.1.1 Der Vorhabensträger hat die gesamten Baumaßnahmen nach den geprüften Plänen, nach den vorgeschriebenen Auflagen und Bedingungen, sowie nach den geltenden Vorschriften und anerkannten Regeln der Technik durchzuführen.
- 3.2.1.2 Unabhängig von der Ausbildung des Brückenbauwerks 3/05s (Geh- und Radwegbrücke über den Schleißheimer Kanal) ist weiterhin eine uferbegleitende und schwerlastfähige Zuwegung entlang des Schleißheimer Kanals bis zur Kreuzung mit dem Schwebelbach zu erhalten oder neu herzustellen.

- 3.2.1.3 Beim Abbruch bestehender Bauwerke ist darauf zu achten, dass das Abbruchmaterial nicht in das Gewässer gelangt und das Gewässer nicht über die beschriebenen bauzeitlichen Einschränkungen hinaus verunreinigt wird.
- 3.2.1.4 Durch Treibstoffe, Öle oder andere wassergefährdende Stoffe dürfen das Gewässer und der Untergrund nicht verunreinigt werden. Beim Betrieb der Baugeräte vom Gewässerbett aus ist der Einsatz von biologisch abbaubaren Hydraulikölen, Schmiermitteln und Treibstoffen verpflichtend.
- 3.2.1.5 Falls durch unvorhergesehene Ereignisse wassergefährdende Stoffe in das Gewässer gelangen, ist unverzüglich das jeweils zuständige Landratsamt zu verständigen.
- 3.2.1.6 Sollten bei Aushubarbeiten optische oder organoleptische Auffälligkeiten des Bodens festgestellt werden, die auf eine schädliche Bodenveränderung oder Altlast hindeuten, ist unverzüglich das zuständige Landratsamt zu benachrichtigen (Mitteilungspflicht gem. Art. 1 BayBodSchG).
- 3.2.1.7 Sollten aufgrund einer Maßnahme Schäden am Gewässer auftreten, sind diese vom Vorhabensträger zu beseitigen.
- 3.2.1.8 Die Befestigung des Vorlands und der Bermen im Bereich des Bauwerks ist gemäß den Planungen mit schwach bindigem oder bindigem Kies, einem filterstabil gegründeten Satz von Wasserbausteinen oder einer alternativen gewässer-ökologisch günstigen Bauweise auszuführen.
- 3.2.1.9 Abgetragenes Bodenmaterial ist ordnungsgemäß zu verwerten oder beseitigen. Eine Ab- oder Zwischenlagerung unmittelbar neben dem Gewässer ist nicht zulässig.
- 3.2.1.10 Negative Auswirkungen des Vorhabens auf das Gewässer und die Rechte Dritter sind entsprechend zu beheben oder auszugleichen.
- 3.2.1.11 Eine Bauabnahme jeder Anlage ist gemäß Art. 61 Abs. 1 BayWG durch einen Sachverständigen nach Art. 65 BayWG nach Abschluss der Bauarbeiten vorzunehmen. Durch Vorlage des Berichtes muss bestätigt werden, ob die Baumaßnahmen entsprechend des Beschlusses und den geprüften Plänen ausgeführt wurden. Etwaige Abweichungen sind in dem Bericht zu dokumentieren. Wenn der Vorhabensträger die Bauabnahme Beamten des höheren bautechnischen Verwaltungsdienstes überträgt, so entfällt diese Vorgabe.
- 3.2.1.12 Der Bericht der Bauabnahme ist spätestens vier Wochen nach Fertigstellung der Gewässerausbaumaßnahmen dem zuständigen Landratsamt sowie dem Wasserwirtschaftsamt München vorzulegen.

3.2.2 Bauen im Grundwasser

- 3.2.2.1 Die in das Grundwasser hineinreichenden Bauteile müssen nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik so hergestellt werden, dass eine Verunreinigung des Grundwassers auszuschließen ist.
- 3.2.2.2 Bei der Herstellung der Rückverankerungen dürfen nur grundwasserschonende Mittel wie nur chromatarmer Zement verwendet werden.
- 3.2.2.3 Alle eventuell vorhandenen Stahlspundwände, Stahlprofile, Verbauträger und Bohlen der Baugrubenumschließung sind, sofern dies technisch möglich ist, nach Beendigung der Baumaßnahme restlos zu beseitigen und der frühere Zustand ist wiederherzustellen.
- 3.2.2.4 Lagerung und Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (z.B. Kraftstoffe, Öle, Bauchemikalien usw.) während der Baumaßnahme haben so zu erfolgen, dass keine Gewässerverunreinigung zu besorgen ist. Das Betanken von den Fahrzeugen hat mit besonderer Sorgfalt zu erfolgen. Tropf- und sonstige Verluste beispielsweise beim Betanken sind mit Ölbindemittel zu fassen und entsprechend zu entsorgen. Werden für die Fahrzeuge wassergefährdende Stoffe wie Kraftstoffe und Hydrauliköle vorgehalten, sind diese in doppelwandigen Behältern oder in Auffangwannen zu lagern.
- 3.2.2.5 Bei der Ausführungsplanung und der Bauausführung sind die Grundwasserstände und die vorhandenen Grundwasserströmungen zu beachten. In vom Wasser gefährdeten Bereichen sichert der Vorhabensträger eine vorherige Zustandsfeststellung von Gebäuden, Verkehrseinrichtungen und Flächen durch einen Sachverständigen zu.

3.2.3 Gewässerausbau am Schwebelbach

- 3.2.3.1 Der Vorhabensträger hat das Vorhaben nach den geprüften Plänen, nach den vorgeschriebenen Auflagen und Bedingungen, ferner nach den geltenden Vorschriften und anerkannten Regeln der Technik auszuführen.
- 3.2.3.2 Baubeginn und -ende sind dem Landratsamt München sowie dem Wasserwirtschaftsamt München mindestens eine Woche vorher mitzuteilen.
- 3.2.3.3 Die Herstellung der geplanten Sohlgleiten im Schwebelbach östlich der B 471 und der dazu gehörigen Zuwegungen ist umzusetzen. Die erforderliche Ausführungsplanung ist wie in den Antragsunterlagen beschrieben mit dem Wasserwirtschaftsamt abzustimmen.
- 3.2.3.4 Der Aufbau der Sohlgleiten hat filterstabil zu erfolgen.

- 3.2.3.5 Eine Zuwegung zur herzustellenden Sohlgleite nach der Querung des Schwebelbachs unter der B 471 ist gemäß den Vorgaben in Kapitel 2.6 der Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes München vom 16.10.2020 im Rahmen der 2. Tektur herzustellen.
- 3.2.3.6 Durch Treibstoffe, Öle oder andere wassergefährdende Stoffe dürfen das Gewässer und der Untergrund nicht verunreinigt werden. Beim Betrieb der Baugeräte vom Gewässerbett aus ist der Einsatz von biologisch abbaubaren Hydraulikölen, Schmiermitteln und Treibstoffen verpflichtend.
- 3.2.3.7 Falls durch unvorhergesehene Ereignisse wassergefährdende Stoffe in das Gewässer gelangen, ist unverzüglich das Landratsamt München zu verständigen.
- 3.2.3.8 Sollten bei Aushubarbeiten optische oder organoleptische Auffälligkeiten des Bodens festgestellt werden, die auf eine schädliche Bodenveränderung oder Altlast hindeuten, ist unverzüglich das Landratsamt München zu benachrichtigen (Mitteilungspflicht gem. Art. 1 BayBodSchG).
- 3.2.3.9 Der Baustellenbetrieb ist mit besonderer Sorgfalt durchzuführen. Bei den Erdarbeiten ist darauf zu achten, dass möglichst wenig Schwebstoffe in die Gewässer gelangen.
- 3.2.3.10 Sollten aufgrund der Gewässerbenutzung Schäden am Gewässer auftreten, sind diese vom Vorhabensträger zu beseitigen.
- 3.2.3.11 Die Befestigung des Vorlands und der Bermen im Bereich der Bauwerke ist gemäß den Vorgaben in den Kapiteln 2.2 und 2.6 der Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes München vom 16.10.2020 im Rahmen der 2. Tektur mit einer gewässerökologisch günstigen Bauweise auszuführen.
- 3.2.3.12 Abgetragenes Bodenmaterial ist ordnungsgemäß zu verwerten oder beseitigen. Eine Ab- oder Zwischenlagerung unmittelbar neben dem Gewässer ist nicht zulässig.
- 3.2.3.13 Negative Auswirkungen des Vorhabens auf das Gewässer und die Rechte Dritter sind entsprechend zu beheben oder auszugleichen.
- 3.2.3.14 Eine Bauabnahme ist gemäß Art. 61 Abs. 1 BayWG durch einen Sachverständigen nach Art. 65 BayWG nach Abschluss der Bauarbeiten vorzunehmen. Durch Vorlage des Berichtes muss bestätigt werden, ob die Baumaßnahmen entsprechend des Beschlusses und den geprüften Plänen ausgeführt wurden. Etwaige Abweichungen sind in dem Bericht zu dokumentieren. Wenn der Vorhabensträger die Bauabnahme Beamten des höheren bautechnischen Verwaltungsdienstes überträgt, so entfällt diese Vorgabe.

- 3.2.3.15 Der Bericht der Bauabnahme ist spätestens vier Wochen nach Fertigstellung der Gewässerausbaumaßnahmen dem Landratsamt München sowie dem Wasserwirtschaftsamt München vorzulegen.
- 3.2.3.16 Die Fischereiberechtigten sind rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme zu informieren

3.3 Natur- und Landschaftsschutz

- 3.3.1 Für das gesamte Projekt ist eine fachlich qualifizierte, Umweltbaubegleitung einzusetzen. Die mit dieser Aufgabe betraute Person muss über ein abgeschlossenes Hochschul- oder Fachhochschulstudium verfügen, welches vertiefte Kenntnisse auf dem Gebiet des Naturschutzes und der Landschaftsökologie vermittelt, und muss darüber hinaus über einschlägige praktische Erfahrung verfügen. Die Umweltbaubegleitung ist den zuständigen unteren Naturschutzbehörden an den jeweiligen Landratsämtern, mit Namen, Erreichbarkeit und fachlicher Qualifikation vor Baubeginn (mindestens vier Wochen vorher) schriftlich mitzuteilen. Die Umweltbaubegleitung hat ihre Anwesenheit, die durchgeführten Arbeiten, Ergebnisse und ggf. besondere Vorkommnisse wie die Beanspruchung nicht vorgesehener Flächen zu dokumentieren. Der Vorhabensträger hat dafür Sorge zu tragen, dass die Umweltbaubegleitung vor Baubeginn die ausführende Baufirma im Rahmen eines gemeinsamen Ortstermins in die landschaftspflegerischen Anforderungen einweist. Durch die Umweltbaubegleitung sind während der Baumaßnahme Aufzeichnungen über die Beanspruchung ursprünglich nicht vorgesehener Flächen zu führen. Die Bilanzierung der Eingriffsregelung ist nach Fertigstellung der Maßnahme auf dieser Grundlage zu überprüfen und ggf. nachzubessern.

Der Höheren Naturschutzbehörde und den betroffenen unteren Naturschutzbehörden ist zeitnah und regelmäßig über den Fortgang der Bauarbeiten im Hinblick auf die Einhaltung und Umsetzung der festgesetzten landschaftspflegerischen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen zu berichten. Ein solcher Bericht ist erstmalig nach Herstellung der jeweiligen Vermeidungs- und der CEF-Maßnahme vorzulegen. Anschließend ist der Bericht bis zum Abschluss der Bauarbeiten monatlich zu übermitteln. Weitere Berichte sind spätestens unmittelbar nach Herstellung sämtlicher landschaftspflegerischer Arbeiten erforderlich. Die Berichte beinhalten Ausführungen zu den durchgeführten Arbeiten, Ergebnisse und ggf. besondere Vorkommnisse und sind mit geeigneten Fotos zu dokumentieren.

Nach Beendigung der Tätigkeit der ökologischen Baubegleitung hat der Vorhabensträger dafür Sorge zu tragen, dass noch verbleibende Arbeiten bis zur

Zielerreichung und die Unterhaltungspflege auf Flächen, auf denen landschaftspflegerische Maßnahmen durchzuführen sind, von Fachpersonal, das der Qualifikation der ökologischen Baubegleitung entspricht, auf Dauer gesteuert und überwacht werden.

- 3.3.2 Die in den Unterlagen 9.1 T3, 9.2.0 - 9.2.9 T2 bzw. T3, 9.3 T3 und 9.4 T3 sowie 19.1.0 T3, 19.1.1 T3, 19.1.2.1-19.1.2.8 T2 bzw. T3, 19.2.1-19.2.2 T1, 19.3 T3, 19.4 T1 und 19.5 T2 dargestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen (Schutz-, Vermeidungs-, Minderungs-, Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen) sind als Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses ausnahmslos durchzuführen, sofern in den folgenden Ziffern keine abweichenden oder ergänzenden Vorgaben festgelegt sind.
- 3.3.3 Die Durchführung der planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen hat dem Stand der Technik (DIN-Normen, RAS-LP Richtlinien für die Anlage von Straßen und ZTV Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen) zu entsprechen.
- 3.3.4 Der Beginn der Baustelleneinrichtung, der Baumaßnahme, der landschaftspflegerischen Maßnahmen (Schutz-, Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie CEF/FCS-Maßnahmen) und deren jeweilige Beendigung/Abschluss der Herstellung sind der Höheren Naturschutzbehörde und den betroffenen unteren Naturschutzbehörden mit einem Vor- bzw. Nachlauf von zwei Wochen anzuzeigen. Dies gilt auch für den Abschluss der Herstellungspflege der FCS- und CEF- Maßnahmen.
- 3.3.5 Der Vorhabensträger hat zu veranlassen, dass alle meldepflichtigen Informationen in das Ökoflächenkataster eingespeist werden. Der Abschluss der Meldung ist bei der Planfeststellungsbehörde unverzüglich anzuzeigen. Soweit Nachbesserungen / Änderungen erforderlich werden, sind diese seitens des Vorhabenträgers bzw. eines beauftragten Dritten vorzunehmen. Die Vorgaben des Landesamtes für Umwelt (LfU) für diese Meldung sind dabei zu beachten. Dazu ist frühestens mit der Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses, spätestens mit Abschluss der Bauarbeiten, eine Gastkennung für die Eintragungen aller Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ins Ökoflächenkataster (Meldung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen an das Landesamt für Umwelt) zu beantragen. Informationen zur personenbezogenen Kennung, weitere Informationen und das Formblatt für Beauftragungsnachweis finden Sie unter https://www.lfu.bayern.de/natur/oefka_oeko/flaechenmeldung/ausgleich_ersatz/index.htm#uebertragung .

- 3.3.6 Die Umweltbaubegleitung hat alle von den Baumaßnahmen betroffenen Bauwerke unmittelbar vor dem Beginn der Baumaßnahmen zu kontrollieren.
- 3.3.7 Die Baumaßnahmen sind so naturschonend wie möglich durchzuführen. Zum Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Durchführung der Baumaßnahmen sind die einschlägigen Vorschriften der DIN 18920 zu beachten. Insbesondere sind baubedingte Beeinträchtigungen wie Abgrabungen, Ablagerungen, Aufschüttungen, Bodenverdichtungen, Befahren mit Baustellenfahrzeugen etc. im Bereich von Gehölzen zuzüglich eines Schutzstreifens von mind. 1,50 Metern zu unterlassen. Bei notwendigen Eingriffen in den Kronenraum von Großbäumen ist der Erhalt der Vitalität und Standsicherheit sicher zu stellen.
- 3.3.8 Schutzwürdige Flächen für Baustelleneinrichtungsflächen dürfen nicht beansprucht werden. Liegen Baufeld oder Baustelleneinrichtungsflächen benachbart zu schutzwürdigen Flächen ist jeweils eine Errichtung eines Biotopschutzzaunes (Maßnahme 1V) vorgesehen, um ungewollte Beeinträchtigungen auszuschließen.
- 3.3.9 Die vorübergehend beeinträchtigten Flächen sind unmittelbar nach Ende der Inanspruchnahme wieder in den ursprünglichen Zustand zu versetzen.
- 3.3.10 Der Vorhabensträger sichert zu, dass vom Widerlager BW 17/1 bis 0+070 ein Reptilienschutzzaun errichtet wird. Sollte die Umweltbaubegleitung weiteren Bedarf für einen Reptilienschutzzaun im Bereich von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+350 feststellen, wird dies vom Vorhabensträger umgesetzt.
- 3.3.11 Zum Schutz von Gewässern müssen in Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung geeignete Schutzvorkehrungen getroffen werden, vgl. Maßnahme 2 V.
- 3.3.12 Die in den Unterlagen vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen und zeitlichen Beschränkungen von Rodungsarbeiten und Baufeldfreimachungen sind nachweislich einzuhalten (3.1 V, 3.2 VFCS, 3.3 V und 3.4 V).
- 3.3.13 Beginn und Ende der Gehölzrodungsarbeiten, wie auch der Baumaßnahmen sind der jeweiligen unteren Naturschutzbehörde mindestens eine Woche vor Maßnahmenbeginn bzw. Maßnahmenende anzuzeigen.
- 3.3.14 Bei der konkreten Ausgestaltung der Lärmschutzanlagen sind in Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung Maßnahmen zu ergreifen, um das Vogelschlagrisiko einzudämmen.
- 3.3.15 Das Mähgut auf den Flächen der Maßnahme 5 A_{FCS} und 7 A_{FCS} ist abzufahren und ordnungsgemäß zu entsorgen.
- 3.3.16 Bei den Maßnahmen 6 A_{FCS} und 7 A_{FCS} sind die Nistkästen für den Gartenrotschwanz entsprechend der Maßnahme 3.2 V_{FCS} durch eine fachkundige

Person aufzuhängen, für 25 Jahre zu unterhalten und zu warten. Beschädigte oder verlustig gehende Nistkästen sind funktionsgleich zu ersetzen.

- 3.3.17 Für die Maßnahme 11 A_{FCS} sind auf 1,5 ha Fläche drei voneinander getrennte Mulden anzulegen. Dabei sollte jede einzelne Mulde mindestens 50 x 100 m bis 70 x 70 m (ca. 0,5 ha) betragen, wobei eine Bespannung der einzelnen Seigen (großflächige Wasserzonen mit wechselndem Wasserstand) im März / April mit Wasser von je mindestens 0,15 ha notwendig ist. Die Detailplanung ist mit der zuständigen unteren Naturschutzbehörde eng abzustimmen. Randlich ungemähte Neophytenbestände auf der bestehenden Ausgleichsfläche sind wieder in die Pflege miteinzubeziehen, um langfristig einen Gehölzaufwuchs zu vermeiden, welcher für die Kiebitze eine nachteilige Störkulisse darstellen würde.
- 3.3.18 Die im planfestgestellten Lageplan dargestellte Maßnahme 11 A_{FCS} weicht flächenmäßig und hydrogeologisch von der optimalen Ausgestaltung ab. Der unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt Erding liegen Informationen zu den hydrologischen Verhältnissen vor, weshalb die Ausführung und Umsetzung in enger Abstimmung mit dieser erfolgen muss. Aufgrund vorhandener Tegelschichten in geringer Tiefe lassen sich die Abgrabungsmengen damit geringhalten.
- 3.3.19 Hinsichtlich der Maßnahmenfestlegung für die Feldlerche (12 A_{FCS}) ist das UMS „CEF-Maßnahmen für die Feldlerche in Bayern“ vom 22.02.2023 bei der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung zu berücksichtigen.
- 3.3.20 Entsprechend des Pflege- und Entwicklungskonzepts in der Fassung vom 01.08.2022, ergänzt mit Datum vom 15.12.2022, müssen die notwendigen konkreten Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen im Bereich des ehemaligen Pionierübungsplatzes Krailling in festgelegten zeitlichen Rahmen umgesetzt werden. Dieses Konzept ist das Ergebnis umfangreicher Abstimmungen, weshalb die darin enthaltenen Vorgaben zu beachten sind.
- 3.3.21 Die in der Ökokontofläche „ehemaliger Pionierübungsplatz Krailling“ enthaltenen Biotopflächen sind zu erhalten.
- 3.3.22 Die auf Lichtungen im Waldbereich westlich der Schießbahn (ehemaliger Pionierübungsplatz Krailling) festgestellten Silikatmagerrasenflächen sind zu erhalten.
- 3.3.23 Der zeitliche Zusammenhang zwischen Eingriff und Kompensation im Hinblick auf die Ersatzmaßnahme 13 E ist zu gewährleisten.
- 3.3.24 Alle anderen Kompensationsflächen sind spätestens ein Jahr nach Beginn des Eingriffs, der die CEF-Maßnahme auslöst, fertigzustellen. Die CEF-Maßnahmen

müssen bereits vor Eingriffsbeginn wirksam sein. Die FCS-Maßnahmen müssen - sofern möglich - vor Durchführung des Eingriffs durchgeführt und für die jeweilig relevanten Arten geeignet sein.

3.3.25 Der Vorhabensträger hat geeignete Hohlräume für Fledermäuse an den neuen Bauwerken zu gestalten, sofern Fledermausquartiere an den Brücken (BW 3/2 und 9/1) vorgefunden werden.

3.3.26 Der Vorhabensträger hat im Nachgang zum Beschluss der Höheren Naturschutzbehörde einen Bericht zur Erfolgskontrolle vorzulegen, damit diese die frist- und sachgerechte Durchführung der Vermeidungs- sowie der festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen inklusive der erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen prüfen kann. Dieses soll folgende Inhalte aufweisen:

- Der Ist-Zustand der Maßnahmenflächen hinsichtlich der artenschutzrechtlichen Konflikte
- Entwicklung der Maßnahmen im Hinblick auf den Zielzustand
- Zeiträume, in denen eine Erfolgskontrolle erfolgen wird
- Umgang mit der Wartung von Fledermaus- und Vogelbrutkästen

Alle fünf Jahre bis zum Erreichen des Entwicklungsziels der Kompensationsmaßnahmen sind der höheren Naturschutzbehörde und den zuständigen unteren Naturschutzbehörden Berichte über den jeweiligen Stand der Kompensationsmaßnahmen vorzulegen

3.3.27 Spätestens ein Jahr nach Beendigung der Baumaßnahmen ist ein Kontrolltermin mit der Höheren Naturschutzbehörde, den zuständigen unteren Naturschutzbehörden, den jeweiligen Mitarbeitern des Vorhabensträgers und der Umweltbaubegleitung durchzuführen, um die CEF- und FCS-Maßnahmen zu überprüfen und ggf. bei Bedarf zu korrigieren. Dieser Termin dient der Erfolgskontrolle.

3.3.28 Zur Erreichung und zur Aufrechterhaltung des Entwicklungsziels sind die Kompensationsflächen dauerhaft zu unterhalten. Kompensationsflächen, die nicht im Eigentum des Vorhabensträgers sind, sind in geeigneter Weise dauerhaft zu sichern.

3.3.29 Für Ansaaten und Pflanzungen bei der Herstellung der landschaftspflegerischen Maßnahmen ist ausschließlich gebietseigenes Pflanzmaterial und Saatgut zu verwenden. Abweichungen hiervon sind nur in Abstimmung mit der Höheren Naturschutzbehörde zulässig, soweit entsprechendes Material nicht oder nicht ausreichend zur Verfügung steht oder für einzelne Maßnahmen nicht geeignet ist. Bei Baumarten sind die in der Forstvermehrungsgut-Herkunftsgebietsverordnung (FoVHgV) ausgewiesenen Herkunftsgebiete zu beachten.

- 3.3.30 Gehölzpflanzungen sind nur im Abstand von 5-10 Metern zum Fahrbahnrand vorzunehmen. Von Gehölzpflanzungen auf den straßenzugewandten Böschungen ist abzusehen. Pflanzungen vor Lärmschutzwänden sind möglichst zu vermeiden. Pflanzungen aus Gründen des Landschaftsbildes sind soweit wie möglich von der Lärmschutz- bzw. Kollisionsschutzwand abzurücken oder regelmäßig zurückschneiden, um Fledermäuse nicht zusätzlich in Fahrbahnnähe anzulocken und ein Überfliegen der Lärmschutzwand zu vermeiden.
- 3.3.31 Alle Pflanzungen und Ansaaten sind fachgerecht zu erstellen, bis zu ihrer Bestandssicherung entsprechend zu pflegen und ggf. gegen Wildschäden zu schützen. Ausfälle sind umgehend zu ersetzen. Wildschutzzäune sind nach Bestandsschutz der Pflanzung (ca. fünf Jahre) zu entfernen.
- 3.3.32 Die landschaftspflegerische Ausführungsplanung ist mit den jeweils betroffenen unteren Naturschutzbehörden abzustimmen. Dies gilt insbesondere für die konkrete Ausgestaltung des Schleißheimer Kanals während der Baumaßnahmen im Hinblick auf Fledermäuse und die Habitatstrukturen für Zauneidechsen.
- 3.3.33 Die Ergebnisse zur Kontrolle der Eignung der geplanten Flächen als Zauneidechsenlebensräume sind der unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt Freising fünf Jahre nach Herstellung zur Verfügung zu stellen. Bei Zielabweichung sind ergänzende Maßnahmen zur Optimierung der Ausgleichsflächen durchzuführen.
- 3.3.34 Der Vorhabensträger hat 114 Fledermauskästen (je betroffenem potenziellem Habitatbaum drei Kästen) in benachbarten Waldflächen der Bayerischen Staatsforsten anzubringen, sofern die Bayerischen Staatsforsten hierzu ihr Einverständnis erteilen.
- 3.3.35 Die konkrete Ausgestaltung der Schutzmaßnahmen für den Biber sind ebenfalls mit den jeweils betroffenen unteren Naturschutzbehörden abzustimmen.
- 3.3.36 In Bereichen mit angrenzenden Vorkommen von Feldlerche und Kiebitz sind Gehölzpflanzungen möglichst nur am Böschungsfuß vorzunehmen, um eine Kulissenwirkung auf Feldlerche und Kiebitz nicht noch zu verstärken.
- 3.3.37 Für den Gartenrotschwanz sind mindestens fünf artspezifische Nisthilfen an hohen Altbäumen zu installieren. Das Einflugloch sollte größer als 32 mm sein (ovaler Einschluß, Halbhöhlen). Die Nistkästen sind außerhalb der Brutzeit jährlich auf Funktionsfähigkeit zu überprüfen. In diesem Rahmen erfolgt auch die Reinigung.
- 3.3.38 Waldränder sind möglichst buchtig anzulegen.

- 3.3.39 Die Rodung im Rahmen der Teilmaßnahme „Umverlegung des Ablaufkanals der Ruderregatta“ auf der Fl.-Nr. 288 der Gemarkung Oberschleißheim darf nur im Zeitraum vom 1. Oktober bis 28/29. Februar außerhalb der Vogelbrutzeit erfolgen.
- 3.3.40 Die Eiche westlich des Schwebelbachs ist als potenzielles Zwischenquartier von Fledermäusen zu erhalten.
- 3.3.41 Der Durchfluss der Verrohrung des Schleißheimer Kanals muss dauerhaft gewährleistet sein, damit es zu keinen Beeinträchtigungen der stromabwärts-liegenden Vorkommen der Helm-Azurjungfer kommen kann.
- 3.3.42 Der Erlass weiterer naturschutzfachlicher Nebenbestimmungen bleibt vorbehalten.
- 3.4 **Bauausführung**
- 3.4.1 Die Anforderungen der AVV Baulärm (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm) sind einzuhalten. In den Ausschreibungsunterlagen ist auf die Beachtung dieser Regelungen hinzuweisen.
- 3.4.2 Die Bestimmungen der 32. BImSchV (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung) sind bei der Umsetzung der Baumaßnahme einzuhalten. In den Ausschreibungsunterlagen ist auf die Beachtung dieser Regelungen hinzuweisen.
- 3.4.3 Die eingesetzten Baumaschinen müssen (soweit einschlägig) den Anforderungen der Richtlinie 2000/14/EG Stufe II, geändert durch die Richtlinie 2005/88/EG, entsprechen.
- 3.4.4 Lärmintensiver Baubetrieb ist nur zur Tagzeit zulässig (7:00 - 20:00 Uhr). Während der Nachtzeit sowie an Sonn- und Feiertag sind lärmintensive Maßnahmen unzulässig.
- 3.4.5 Schlagende Rammarbeiten sind nur werktäglich tagsüber in der Zeit von 7:00 Uhr bis 20:00 Uhr zulässig. Für die Ausführung der Rammarbeiten gelten die einschlägigen technischen Vorschriften.
- 3.4.6 Es ist ein Immissionsschutzbeauftragter zu benennen. Dieser fungiert als Ansprechpartner für die Anwohner, überwacht erforderlichenfalls die Baustelle unter Durchführung von Lärmmessungen und veranlasst ggf. notwendige Lärminderungsmaßnahmen.
- 3.4.7 Vor lärm- und erschütterungsintensiven Bauphasen sind die Anwohner in geeigneter Form zu informieren.
- 3.4.8 Sollten bei Anwohnern durch den Baustellenlärm Beurteilungspegel auftreten, die den Bereich der Gesundheitsgefahr überschreiten (70 dB(A) zur Tagzeit und 60

dB(A) zur Nachtzeit), ist diesen die Bereitstellung von Ersatzwohnraum oder eine Hotelunterbringung anzubieten.

- 3.4.9 Zur Einhaltung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm sind geeignete Maßnahmen zur Schallminderung (wie der Einsatz schalloptimierter Baumaschinen und -verfahren) vorzusehen.
- 3.4.10 Die Auswirkungen durch den baustellenbedingten Fahrverkehr sind soweit wie möglich zu reduzieren.
- 3.4.11 Es wird empfohlen, die bei der Bauausführung auf dem Markt befindlichen emissionsärmsten Baumaschinen einzusetzen. Hierauf ist bereits bei der Vergabe zu achten. Als emissionsrelevante Mindestvorgabe sollte bei der Vergabe für Baumaschinen die Einhaltung der Vorgaben der BayLuftV gefordert werden. LKW sollten die Vorgaben der neuesten Abgasnorm (derzeit Euro VI) erfüllen.
- 3.4.12 Für den Fall, dass bei den Bauarbeiten erschütterungsrelevante Baumaßnahmen und –verfahren eingesetzt werden, sind die Anforderungen der DIN 4150 Teil 2, Stand Juni 1999 (Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden), und der DIN 4150 Teil 3, Stand Dezember 2016 (Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf bauliche Anlagen) zu beachten und umzusetzen. Hierbei sind insbesondere die unter Kapitel 6.5.4.3 der DIN 4150-2 genannten Maßnahmen zur Minderung erheblicher Belästigungen zu beachten.
- 3.4.13 Sollten im Nahbereich von schutzwürdigen Gebäuden und Anlagen erschütterungsrelevante Baumaßnahmen durchgeführt werden, ist vor Beginn und nach Abschluss der Baumaßnahmen eine gebäude- und anlagentechnische Beweissicherung durch den Vorhabensträger in Abstimmung mit den Eigentümern durchzuführen, um etwaige baubedingte Schäden und Veränderungen an den benachbarten Gebäuden und Anlagen feststellen zu können.
- 3.4.14 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 „Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Emissionen auf Baustellen“, Regierung von Oberbayern, Sachgebiet 50 Technischer Umweltschutz, zu beachten. Die getroffenen Maßnahmen sind auf ihre Wirksamkeit hin regelmäßig zu überwachen und gegebenenfalls anzupassen.
- 3.4.15 Bezüglich Lichtimmissionen zum Schutz der Nachbarschaft sind die LAI-Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen (Stand 08.10.2012) zu beachten.

3.5 Immissionsschutz

- 3.5.1 Für die Straßenoberfläche ist von Bau-km 0+623 bis Bau-km 0+800 sowie von Bau-km 12+300 bis Bau-km 13+208 ein lärmarter Fahrbahnbelag zu verwenden, der den Anforderungen eines Korrekturwertes D_{Stro} von - 2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 mit Hinweis auf das Allgemeine Rundschreiben „Straßenbau (ARS) 14/1991“ entspricht.
- 3.5.2 Für die Straßenoberfläche ist von Bau-km 0+800 bis Bau-km 12+300 lärmindernder Fahrbahnbelag zu verwenden, der den Anforderungen eines Korrekturwertes D_{Stro} von - 5 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 mit Hinweis auf das Allgemeine Rundschreiben „Straßenbau (ARS) 14/1991“ entspricht.
- 3.5.3 Der Vorhabensträger hat bei der Ausschreibung des lärmindernden Belages sicherzustellen, dass der Fahrbahnbelag in Bezug auf Qualität und akustische Eigenschaften dem jeweils gültigen Regelwerk der Technik entspricht.
- 3.5.4 Der Vorhabensträger hat die in den festgestellten Planunterlagen enthaltenen aktiven Lärmschutzanlagen bis zur Inbetriebnahme des Bauvorhabens zu errichten und auf Dauer zu unterhalten.
- 3.5.5 Der Vorhabensträger hat zu gewährleisten und zu dokumentieren, dass der Einbau des unter A.3.5.2 dieses Beschlusses aufgeführten lärmindernden Fahrbahnbelages besonders sorgfältig erfolgt und hat die lärmreduzierenden Eigenschaften von - 5 dB(A) dauerhaft sicherzustellen. Die Planfeststellungsbehörde ist unverzüglich zu informieren, wenn festgestellt wird, dass der aktive Lärmschutz nach den genannten Kriterien nicht mehr ausreicht.
- 3.5.6 Sollte die vorgenannte pegelmindernde Wirkung des eingebauten lärmindernden Fahrbahnbelages unter Berücksichtigung des Allgemeinen Rundschreibens „Straßenbau (ARS) Nr. 03/2009“ nicht mehr gewährleistet sein und sollten dadurch die Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV bei weiteren als den in der Nebenbestimmung unter A.3.5.8 dieses Beschlusses genannten Immissionsorten überschritten werden oder bei den in der Nebenbestimmung unter A.3.5.8 dieses Beschlusses genannten Immissionsorten die maßgeblichen Schalldämmmaße der gesamten Außenflächen nach der 24. BImSchV nicht mehr ausreichen, ist grundsätzlich ein neuer Fahrbahnbelag einzubauen. Er muss dieselben Eigenschaften wie in der Nebenbestimmung unter A.3.5.2 dieses Beschlusses aufweisen.
- 3.5.7 Für den Fall, dass der Neueinbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages mit einer Minderungswirkung $D_{\text{Stro}} = - 5$ 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.3.5.5 dieses Beschlusses genannten Voraussetzungen entsprechende Planunterlagen vorzulegen.

3.5.8 Die Eigentümer der nachfolgend genannten Anwesen (vgl. Unterlage 17.1 T2), bei denen eine Überschreitung der maßgeblichen Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV vorliegt, die aber nicht durch aktive Lärmschutzmaßnahmen geschützt werden, haben grundsätzlich Anspruch auf Ersatz der notwendigen Aufwendungen für passive Lärmschutzmaßnahmen. Bezüglich Art und Umfang der Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume gilt die 24. BImSchV. Schallschutzmaßnahmen im Sinne dieser Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden und in Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle. Schutzbedürftig sind die in Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage zu dieser Verordnung genannten Aufenthaltsräume. Die betroffenen Grundeigentümer sind vom Vorhabenträger nachweisbar auf ihre Anspruchsberechtigung hinzuweisen. O. g. Ansprüche gegen den Vorhabensträger haben die Eigentümer folgender Anwesen in der Gemeinde Haimhausen bzw. Stadt Unterschleißheim (vgl. Unterlage 17.1 T2):

- Meister 7,
- Maisteg 9,
- Kanalweg 9,
- Kanalweg 11 und
- Moosachstr. 3

3.5.9 Folgenden Grundeigentümern wurden seitens des Vorhabenträgers die freiwillige Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen zugesichert:

- Zwerchwiesenweg 2, 4, 8 und 17,
- Konrad-Zuse-Straße 9 -21,
- Nördliche-Ingolstädter-Straße 5

3.6 Landwirtschaft

- 3.6.1 Der Vorhabensträger hat jeden vom Bauvorhaben betroffenen landwirtschaftlichen Betrieb vor Baubeginn über alle den Bau betreffenden Themen (z. B. Bauablauf, Zeitraum der Baumaßnahme, Entschädigungen) zu informieren und dies zu dokumentieren. Die betroffenen Landwirte sind insbesondere zur Anpassung ihrer Betriebsabläufe (z. B. Anbau- und Futterplanung, Mehrfachumfang) frühzeitig zum realen Flächenbedarf und zum Bedarfszeitraum zu informieren. Den betroffenen Landwirten ist ein verantwortlicher Ansprechpartner zu nennen, mit dem diese kurzfristig im Zusammenhang mit der Baumaßnahme auftretende Probleme und Fragen klären können. Die betroffenen Landwirte sind vom Abschluss der Baumaßnahme ebenfalls zu informieren, um ggf. noch offene Themen zu klären und die weitere Vorgehensweise abzustimmen.
- 3.6.2 Es ist eine von der ökologischen Baubegleitung unabhängige bodenkundliche Baubegleitung vorzusehen, die vor, während und nach der Baumaßnahme agiert.
- 3.6.3 Bei den Bepflanzungen der Straßennebenflächen 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.
- 3.6.4 Beeinträchtigungen von landwirtschaftlichen Feldarbeiten durch den Baustellenverkehr sind so weit wie möglich zu vermeiden. Insbesondere die Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen auch mit überbreiten Erntemaschinen oder großen Lkws ist stets zu gewährleisten.
- 3.6.5 Vorübergehend beanspruchte Wege sind nach Baubeendigung wieder in einen vor der Baumaßnahme vergleichbaren Zustand zu bringen.
- 3.6.6 Vorübergehend beanspruchte Flächen, die nach Abschluss der Baumaßnahmen wieder landwirtschaftlich genutzt werden, müssen fachgerecht rekultiviert werden. Erforderlichenfalls sind Fahrspuren und Bodenverdichtungen wieder zu beseitigen und der Boden aufzulockern.
- 3.6.7 Sofern im Zuge der Baumaßnahmen Flächen als Lagerplätze, Wende- oder Arbeitsfläche in Anspruch genommen werden, sind diese sorgfältig zu behandeln und die Ertragsfähigkeit auch für die Zukunft sicherzustellen.
- 3.6.8 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.

- 3.6.9 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.
- 3.6.10 Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. fachgerecht wiederherzustellen. Eine Überprüfung der Funktion ist bei der Bauabnahme zu gewährleisten.
- 3.6.11 Das Befahren von Böden bei ungünstigen Boden-, Witterungsverhältnissen und Wassergehalten (Moorböden) ist zu vermeiden.
- 3.6.12 Im Vorfeld wird im Beisein der Eigentümer von Flächen, die vorübergehend in Anspruch genommen werden, eine Beweissicherung durchgeführt, so dass nach Abschluss der Baumaßnahme diese Flächen wieder in ihrem Urzustand hergestellt werden.

3.7 Wald

- 3.7.1 Die festgestellten Ersatzaufforstungen sind in Abstimmung mit dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg vorzunehmen. Insbesondere ist die konkrete Durchführung der Ersatzaufforstung inklusive der Baumartenwahl abzustimmen.
- 3.7.2 Eine Waldbodenzerstörung ist verboten (Art. 9 Abs. 1 BayWaldG). Mit den vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen ist entsprechend schonend umzugehen. Sollte der Boden abgeschoben werden müssen, ist dieser getrennt abzuschleppen, getrennt nach den Bodenschichten zu lagern und ggf. zu begrünen und nach Ende der Baustelle fachgerecht entsprechend des natürlichen Bodengefüges auf den neu- oder wiederaufzuforstenden Flächen einzubauen.
- 3.7.3 Der Waldflächenverlust bei dauerhafter Rodung durch Versiegelung ist mit dem Faktor 1:1 auszugleichen.
- 3.7.4 Die Wiederaufforstung von vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen hat innerhalb eines Jahres nach dem Ende der Baustelle zu erfolgen. Die Pflanzung der Ersatzaufforstungen hat ebenfalls innerhalb eines Jahres nach Rodung der dauerhaft in Anspruch genommenen Flächen zu erfolgen.

3.7.5 Dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg ist die Fertigstellung der Aufforstungen unaufgefordert schriftlich anzuzeigen und nachzuweisen.

3.7.6 Die Aufforstungen gelten erst dann als etabliert, wenn dies vom Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg bestätigt wurde.

3.8 Fischerei

3.8.1 Der Vorhabensträger hat bei der Bauausführung auf größtmögliche Schonung der Ufervegetation zu achten. Die gegebenenfalls unumgängliche Entfernung von Bäumen und Sträuchern ist nach Beendigung der Maßnahme durch entsprechende Aufforstung auszugleichen.

3.8.2 Der Vorhabensträger hat mögliche Schäden für Fische und Fischnährtiere durch geeignete Sicherheitsvorkehrungen während der gesamten Bauzeit zu vermeiden. Während der Schonzeit für die hier vorkommenden Fischarten ist hierauf besonders zu achten.

3.8.3 Wenn bei Unfällen, Betriebsstörungen, etc. verunreinigtes Wasser über die Straßenentwässerungsanlage in die Vorflut gelangt, sind die Fischereiberechtigten und das Wasserwirtschaftsamt München sofort durch den Vorhabensträger zu verständigen.

3.9 Denkmalpflege

3.9.1 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.

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

3.9.3 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 Sicherungs-

maßnahmen sind mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen.

3.9.4 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.

3.9.5 Den bauausführenden Firmen ist aufzugeben, etwaige Bodendenkmäler oder archäologische Funde, die bei der Verwirklichung des Vorhabens zutage kommen, unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde am zuständigen Landratsamt oder dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege entsprechend Art. 8 Abs. 1 Bayerischen Denkmalschutzgesetz (BayDSchG) 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).

3.10 Bodenschutz

3.10.1 Die Vorgaben des Bundesbodenschutzgesetzes sowie des Kreislaufwirtschaftsgesetzes - einschließlich der begleitenden Regelwerke - sind zu beachten.

3.10.2 Das Straßenbauvorhaben ist insbesondere bei einer Wassersättigung der zu befahrenden Böden bodenschonend umzusetzen. Die konkrete Festlegung der Maßnahmen bleibt nachgelagerten Planungsstufen vorbehalten.

3.10.3 Bei Feststellung von Bodenverunreinigungen oder Altlasten ist das zuständige Landratsamt unverzüglich zu verständigen und der Vorhabensträger hat dafür Sorge zu tragen, dass das zu entsorgende Bodenmaterial ordnungsgemäß beprobt und je nach Belastungsgrad ordnungsgemäß und gegen Nachweis entsorgt wird. Im Landkreis Freising ist ein erhöhter Arsenwert im Oberboden nicht auszuschließen.

3.10.4 Der Vorhabensträger hat sicherzustellen, dass eventuell anfallendes, geogen belastetes Bodenmaterial nicht auf anders oder unbelastete Böden verlagert wird.

- 3.10.5 Die ordnungsgemäße Entsorgung ist sicherzustellen. Auf die geltenden rechtlichen Regelungen und auf die in Bayern eingeführten Merkblätter und Leitfäden zum Umgang mit mineralischen Abfällen (Boden/Bauschutt/Straßenaufbruch/...) wird hingewiesen.
- 3.10.6 Beim Befahren der Grundstücke dürfen nur Fahrzeuge mit möglichst niedriger Gesamtmaße und niedrigem spezifischen Bodendruck eingesetzt werden. Werden Radfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht größer als 7,5 t regelmäßig außerhalb von Baustraßen eingesetzt, sind großvolumige Radialreifen zu verwenden, die mit einem bodenschonenden Reifeninnendruck betrieben werden können. Bei Abweichungen davon sind gleichwertige Maßnahmen zum Schutz vor Bodenverdichtung vorzusehen wie Bodenplatten, Kiesaufschüttungen, o.ä.
- 3.10.7 Der Vorhabensträger hat eine qualifizierte bodenkundliche Baubegleitung durch einen unabhängigen bodenkundlichen Sachverständigen mit Weisungsbefugnis vor Ort zu bestellen.
- 3.10.8 Bei eingeschränkt tragfähigen Böden und in abflusslosen Senken eines stärker relegierten Geländes sind temporäre Baustraßen durch geeignetes Material oder Baggermatratzen anzulegen. Zudem müssen in diesem Bereich Maßnahmen ergriffen werden, die eine kontrollierte und erosionsarme Ableitung des Oberflächenwassers sowie der mitgeführten Sedimente ermöglichen.
- 3.10.9 Es ist ein Bodenschutzkonzept zur Vermeidung und Minimierung von Beeinträchtigungen während der Bauzeit zu erstellen. Dieses ist mit den zuständigen Moormanagern der Regierung von Oberbayern, den betroffenen unteren Naturschutzbehörden und dem Wasserwirtschaftsamt München vor Baubeginn abzustimmen und anschließend umzusetzen. Maßnahmen zum Schutz des anstehenden Grundwasserkörpers sowie der Torfkonservierung sind in dem Konzept detailliert darzustellen. Die anfallenden Torfe können bei Wiedervernässungsmaßnahmen in Mooren Verwendung finden. Dabei muss jedoch berücksichtigt werden, dass die anfallenden Torfe ggf. hohe Nährstoffgehalte aufweisen und daher nicht für Maßnahmen in nährstoffarmen Systemen verwendet werden sollten.
- 3.11 **Leitungen und ähnliche Anlagen**
- 3.11.1 TenneT TSO GmbH
- 3.11.1.1 Der Vorhabensträger hat grundsätzlich dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der Anlagen der TenneT TSO GmbH während der Baumaßnahme nicht beeinträchtigt werden. Maßnahmen zur Sicherung des Leitungsbestandes und -betriebes, wie Korrosionsschutzarbeiten, Arbeiten zur

Trassenfreihaltung von betriebsgefährdendem Aufwuchs bzw. auch die Erneuerung, Verstärkung oder ein durch Dritte veranlasster Umbau auf gleicher Trasse, unter Beibehaltung der Schutzzonen, müssen ungehindert durchgeführt werden können.

- 3.11.1.2 Der Schutzzonenbereich für 380-kV-Freileitungen von von 40,00 m beiderseits der Leitungssachse ist zu beachten.
- 3.11.1.3 Innerhalb der Leitungsschutzzone sind alle Bau- und sonstigen Maßnahmen der TenneT TSO GmbH vorher zur Stellungnahme vorzulegen und mit dieser abzustimmen. Dies gilt auch für vorübergehende und dauerhafte Geländeneuveränderungen und Anpflanzungen mit hochwachsenden Bäumen und Sträuchern (ab 4,00 m Höhe).
- 3.11.1.4 Die Errichtung von Baustellenflächen innerhalb der Leitungsschutzzone wird seitens der TenneT TSO nicht zugestimmt.
- 3.11.1.5 Wir weisen darauf hin, dass an den Strommasten vom Mastmittelpunkt ausgehend ein Schutzbereich mit einem Radius von 25 m zu beachten ist. Dies gilt insbesondere für den Mast Nr. 40 der 380/220/110-kV -Höchstspannungsfreileitung Oberbachern-Neufinsing. Sollten in dem 25 m Radius Bautätigkeiten oder Bohrungen stattfinden, hat eine Abstimmung mit der TenneT TSO GmbH zu erfolgen.
- 3.11.1.6 Der Vorhabensträger hat neue Kreuzungshefte mit numerischen Abstandsnachweisen auf eigene Kosten erstellen zu lassen und der TenneT TSO GmbH vorzulegen. Für den Straßenbaulastträger dient das Kreuzungsheft als Nachweis zur Einhaltung der erforderlichen Sicherheitsabstände nach DIN EN 50341.
- 3.11.2 Bayernwerk Netz GmbH
- 3.11.2.1 Der Vorhabensträger hat grundsätzlich dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der Anlagen der Bayernwerk Netz GmbH während der Baumaßnahme nicht beeinträchtigt werden.
- 3.11.2.2 Die konkrete Lage der Freileitungen vor Ort ist entscheidend.
- 3.11.2.3 Der Vorhabensträger hat auf eigene Kosten neue Kreuzungshefte zu erstellen. Bezüglich der Anpassung der Vereinbarungen und Erstellung der Kreuzungsunterlagen hat der Vorhabensträger sich mit den zuständigen Mitarbeitern der Bayernwerk Netz GmbH abzustimmen.
- 3.11.2.4 Der Schutzzonenbereich für 110-kV-Freileitungenvon von 25,00 m beiderseits der Leitungssachse ist zu beachten.

- 3.11.2.5 Der Schutzzonenbereich für Kabel beträgt bei Aufgrabungen je 0,5 m rechts und links zur Trassenachse. 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 2,5 m.
- 3.11.2.6 Eine ungesicherte Kabeltrasse darf nicht mit schweren Fahrzeugen befahren werden. Im Bereich von Zufahrten müssen ggf. vor Beginn der Baumaßnahmen die Kabel mit einem Schutzrohr umhüllt werden. Hierzu wird auf das „Merkblatt zum Schutz unterirdischer Versorgungsleitungen“ verwiesen.
- 3.11.2.7 Der Schutzzonenbereich der 20-kV-Freileitung beträgt je 8,0 m beiderseits der Leitungsachse.
- 3.11.2.8 Für Arbeiten in der Nähe einer 20-kV-Freileitung gilt ein Mindestabstand nach DIN VDE 0105-100 von 3,0 m. Danach ist für Gegenstände, insbesondere beim Einsatz hoher Fahrzeuge/ Maschinen und Personen, an der Stelle stärkster Annäherung zu den Leiterseilen der 20-kV-Freileitung ein Mindestabstand von 3,0 m erforderlich. Bei Arbeiten mit starker Annäherung an die Leiterseile besteht unter Umständen die Möglichkeit einer Sicherheitsabschaltung der Leitung auf Kosten des Vorhabensträgers. Es wird darauf hingewiesen, dass kurzfristige Abschaltungen nicht möglich sind und bitten um rechtzeitige Verständigung der Bayernwerk Netz GmbH.
- 3.11.2.9 Abgrabungen im Mastbereich können die Standsicherheit des Mastes gefährden und sind nur mit Einverständnis der Bayernwerk Netz GmbH möglich. Die Standsicherheit der Freileitungsmäste und die Zufahrt zu den Standorten müssen zu jeder Zeit gewährleistet sein.
- 3.11.2.10 In allen genannten Schutzzonenbereichen sind Bau- und Bepflanzungsvorhaben jeder Art frühzeitig mit den zuständigen Mitarbeitern der Bayernwerk Netz GmbH abzustimmen, um erforderliche Sicherungsmaßnahmen für deren Leitungen im Vorfeld der Baumaßnahme durchführen zu können. Dies gilt insbesondere für Straßen- und Wegebaumaßnahmen, Ver- und Entsorgungsleitungen und Aufschüttungen.
- 3.11.2.11 Aufgrund der Planung muss eine Transformatorenstation verlegt werden. Über einen neuen Transformatorenstandort haben sich der Vorhabensträger und die Bayernwerk Netz GmbH zu verständigen und zu einigen und dies zeitnah umzusetzen.
- 3.11.2.12 Die Schutzzone für die Fernmeldekabel EC001601/01, EF001143/01 und EF001614/01 beträgt jeweils 1,0 m rechts und links zur Trassenachse. 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 2,5 m.

3.11.2.13 Um die Fernmeldekabel ggf. zu verlegen oder zu sichern, ist die Bayernwerk Netz GmbH mindestens acht Wochen vor Baubeginn zu informieren.

3.11.3 bayernets GmbH

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

3.11.3.2 Der Schutzstreifen der Gashochdruckleitung ist 10,0 m breit (je 5,0 m beiderseits der Rohrachse). In diesem sind alle Maßnahmen zu unterlassen, die den Bestand der Anlagen gefährden oder den Betrieb, Wartung und Unterhalt beeinträchtigen könnten. Beispielsweise ist die Errichtung von Bauten wie Fundamente, Schächte, etc. nicht zulässig.

3.11.3.3 Die Zugänglichkeit der Leitung für Wartungs- und Reparaturarbeiten muss uneingeschränkt erhalten bleiben.

3.11.3.4 Arbeiten innerhalb des Schutzstreifens der Gashochdruckleitung bedarf der vorherigen Zustimmung durch die bayernets GmbH. Hierfür ist zudem eine vorherige örtliche Einweisung durch die bayernets GmbH zwingend erforderlich.

3.11.3.5 Das Aufstellen von Baucontainern, die Lagerung von Material, Geräten und Aushub ist jeweils im Schutzstreifen nicht zulässig.

3.11.3.6 Bei Bau-km 0-400 der B 13 muss die Isolierung der kreuzenden Gashochdruckleitung vom Vorhabensträger überprüft werden und bei Bedarf erneuert oder verstärkt werden. Hierfür ist ggf. eine Freilegung der Leitung in vollem Umfang erforderlich. Ggf. ist eine Verlegung von zusätzlichen Kabelschutzrohren und Errichtung einer KKS-Rohrstrommessstelle notwendig. Die Schilderpfähle R154 und MK155 müssen versetzt werden. Das von den Messkontakten auf der Gasleitung zum Schilderpfahl MK155 verlaufende Kabel muss zusätzlich verlängert werden. Dieses ist für den kathodischen Korrosionsschutz der Gashochdruckleitung erforderlich.

3.11.3.7 Bei Bau-km 9+680 der BAB A 92 muss aufgrund der Verbreiterung der Autobahn der Schilderpfahl MK157 versetzt werden sowie zusätzlich das vom Messkontakt auf der Gasleitung zum Schilderpfahl MK157 verlaufende Kabel verlängert werden. Dieses ist für den kathodischen Korrosionsschutz der Gashochdruckleitung erforderlich.

3.11.4 SWM Infrastruktur GmbH

- 3.11.4.1 Der Vorhabensträger hat grundsätzlich dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der Anlagen der SWM Infrastruktur GmbH während der Baumaßnahme nicht beeinträchtigt werden.
- 3.11.4.2 Im Bereich der sensiblen und für die Versorgungssicherheit wichtigen Erdgashochdruckleitungen der SWM Infrastruktur GmbH muss jede einzelne Baumaßnahme sowie Zufahrts-, Lager- und Baustelleneinrichtungen zwischen der SWM Infrastruktur GmbH und dem Vorhabensträger vor Baubeginn abgestimmt werden.
- 3.11.4.3 Im Kreuzungsbereich der Erdgashochdruckleitung E-3.3.1 und der A 92 bei Bau-km 3+400 sowie der Erdgashochdruckleitung E-3.4 und der A 92 bei Bau-km 4+000 ist die Erdgashochdruckleitung jeweils den neuen Gegebenheiten anzupassen. Die technische Abstimmung und Ausführung ist im Detail noch zwischen der SWM Infrastruktur GmbH und dem Vorhabensträger zu klären.
- 3.11.4.4 Die tatsächliche Tiefe der Sparten der SWM ist individuell vor Beginn der jeweiligen Baumaßnahmen zu überprüfen. Diese Informationen sind bei den SWM einzuholen sowie mit deren Aufgrabungskontrolleur vor Ort zu überprüfen.
- 3.11.4.5 Die vorhandene Überdeckung der nicht von der Baumaßnahme betroffenen Versorgungsanlagen darf sich nicht verändern. Eine Überdeckung von an der Oberfläche sichtbaren Straßenkappen, Schachtdeckeln und anderen Versorgungseinrichtungen beispielsweise mit Containern und schwer zu transportierenden Materialien ist nicht zulässig.
- 3.11.4.6 Im Bereich der Zufahrtsstraßen zu den jeweiligen Bereitstellungsflächen ist aufgrund des zu erwartenden Schwerlastverkehrs auf die Erdgasversorgungsanlagen der SWM Infrastruktur GmbH Rücksicht zu nehmen und ggf. Sicherungsmaßnahmen durchzuführen.

3.11.5 Telekom Deutschland GmbH

- 3.11.5.1 Der Vorhabensträger hat grundsätzlich dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der Anlagen der Telekom Deutschland GmbH während der Baumaßnahme nicht beeinträchtigt werden.
- 3.11.5.2 In Teilbereichen des Planungsgebietes befinden sich Telekommunikationslinien der Telekom Deutschland GmbH, die von der Baumaßnahme berührt werden und infolgedessen gesichert, verändert oder verlegt werden müssen. Hierzu hat sich der Vorhabensträger mit der jeweiligen Organisationseinheit der Deutschen Telekom Technik GmbH abzustimmen.

3.11.6 Vodafone Kabel Deutschland GmbH

3.11.6.1 Der Vorhabensträger hat grundsätzlich dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der Anlagen der Vodafone Kabel Deutschland GmbH während der Baumaßnahme nicht beeinträchtigt werden.

3.11.6.2 Sollte eine Umverlegung der Telekommunikationsanlagen der Vodafone Kabel Deutschland GmbH erforderlich werden, hat sich der Vorhabensträger mit Vodafone Kabel Deutschland abzustimmen.

3.11.6.3 Die Anlagen der Vodafone Kabel Deutschland GmbH sind bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern und dürfen nicht überbaut werden und vorhandene Überdeckungen dürfen nicht verringert werden.

3.11.7 Interoute Germany GmbH

3.11.7.1 Der Vorhabensträger hat grundsätzlich dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der Anlagen der Interoute Germany GmbH während der Baumaßnahme nicht beeinträchtigt werden.

3.11.7.2 Arbeiten im Näherungsbereich der Telekommunikationsanlage sind mit der gebotenen Sorgfalt und unter Einhaltung aller Regeln der Technik zu erfolgen haben. Ein Mindestabstand von 1 Meter zur i-21 / Interoute Trasse ist bei einem Parallelverlauf zu empfehlen.

3.11.7.3 Es wird auf das Merkblatt der Interoute Germany GmbH „Merkblatt zum Schutz unserer Telekommunikationsanlagen“ hingewiesen.

3.11.8 Stadtwerke Unterschleißheim

3.11.8.1.1 Vor Beginn der Baumaßnahme hat eine Abstimmung zwischen den Stadtwerken Unterschleißheim und dem Vorhabensträger zu den Wasserleitungen, die die BAB A 92 an den drei Autobahnbrücken Landshuter Str./B13, Furtweg und Birkhahne/Riedmoos unterqueren, zu erfolgen.

3.11.8.1.2 Der Vorhabensträger hat grundsätzlich dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der betroffenen Anlagen der Stadtwerke Unterschleißheim nicht beeinträchtigt werden. Sollte eine Umverlegung oder Baufeldfreimachung der Anlagen erforderlich werden, ist dieser rechtzeitig vor Baubeginn zu verständigen, um eine Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen sowie die notwendigen Arbeiten durchführen zu können.

3.11.9 Zweckverband Wasserversorgungsgruppe Freising-Süd

3.11.9.1.1 Vor Beginn der Baumaßnahme ist eine Einweisung vor Ort zur genauen Lagefeststellung der Hauptwasserleitung bei Bau-km 12+100 durchzuführen.

3.11.9.1.2 Der Vorhabensträger hat grundsätzlich dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der betroffenen Anlagen des Zweckverbandes Wasserversorgungsgruppe Freising-Süd nicht beeinträchtigt werden. Sollte eine Umverlegung oder Baufeldfreimachung der Anlagen erforderlich werden, ist dieser rechtzeitig vor Baubeginn zu verständigen, um eine Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen sowie die notwendigen Arbeiten durchführen zu können.

3.11.10 Abwasserzweckverband Unterschleißheim, Eching und Neufahrn

3.11.10.1.1 Die drei vorhandenen Abwasserdruckleitungen im Ortsteil Riedmoos, im Ortsteil Inhausermoos und Ortsteil Günzenhausen - konkret im Bereich der gesamten Autobahnverbreiterung inklusive der Lärmschutzwälle- sind wie der Bestand mit Stahlschutzrohren zu sichern.

3.11.10.1.2 Der Vorhabensträger hat grundsätzlich dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der betroffenen Anlagen des Abwasserzweckverbandes Unterschleißheim, Eching und Neufahrn nicht beeinträchtigt werden. Sollte eine Umverlegung oder Baufeldfreimachung der Anlagen erforderlich werden, ist dieser rechtzeitig vor Baubeginn zu verständigen, um eine Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen sowie die notwendigen Arbeiten durchführen zu können.

3.11.11 Zweckverband zur Wasserförderung Ober- und Unterschleißheim

3.11.11.1 Die Versickerung des Autobahnabschnittes Bau-km 0,975 – Bau-km 3,280 hat außerhalb der Grenzen des bestehenden und beantragten Wasserschutzgebiets stattzufinden, um dauerhaft eine Gefährdung des Trinkwasserschutzes in Ober- und Unterschleißheim ausschließen zu können.

3.11.11.2 Der Vorhabensträger hat während des Baus größte Sorgfalt im Hinblick auf den Grundwasserschutz walten zu lassen.

3.11.11.3 Sollten Umbaumaßnahmen des AD München-Feldmoching im Bereich des beantragten und planungsreifen Trinkwasserschutzgebiets durchgeführt werden, so sind diese gemäß RiStWag (Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten) auszuführen.

3.11.12 Belange der DB AG

- 3.11.12.1 Der Vorhabensträger hat dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der Anlagen der DB AG während der Baumaßnahme nicht beeinträchtigt werden. Weder die Substanz der Eisenbahnbetriebsanlagen noch der darauf stattfindende Eisenbahnverkehr darf gefährdet werden. Durch die Inhalte, Festlegungen und Zielsetzungen des Bauvorhabens dürfen der gewöhnliche Betrieb der bahnbetriebsnotwendigen Anlagen einschließlich der Maßnahmen zur Wartung und Instandhaltung sowie Maßnahmen zu Umbau, Erneuerung oder ggf. notwendiger Erweiterungen keinesfalls verzögert, behindert oder beeinträchtigt werden.
- 3.11.12.2 Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit aller betroffenen und beanspruchten Betriebsanlagen der Eisenbahn, insbesondere auch der Gleise und Oberleitungen, ist ständig und ohne Einschränkungen zu gewährleisten.
- 3.11.12.3 Ein widerrechtliches Betreten und Befahren des Bahnbetriebsgeländes sowie sonstiges Hineingelangen in den Gefahrenbereich der Bahnanlagen ist gemäß § 62 EBO unzulässig und durch geeignete und wirksame Maßnahmen grundsätzlich und dauerhaft auszuschließen. Dies gilt auch während der Bauzeit.
- 3.11.12.4 Wenn Dritte bahneigene Flächen vorübergehend in Anspruch nehmen, ist vor Beginn der Baumaßnahme eine kostenpflichtige vertragliche Vereinbarung abzuschließen. Voraussetzung für die vorübergehende Inanspruchnahme einer bahneigenen Fläche ist allerdings, dass der Bahnbetrieb zu keinem Zeitpunkt beeinträchtigt oder gefährdet werden darf. Außerdem muss sichergestellt sein, dass Beschäftigte nicht in den Gefahrenbereich geraten.
- 3.11.12.5 Bei Bauausführungen unter Einsatz von Bau- / Hubgeräten (z. B. (Mobil-) Kran, Bagger etc.) ist das Überschwenken der Bahnfläche bzw. der Bahnbetriebsanlagen mit angehängten Lasten oder herunterhängenden Haken verboten. Die Einhaltung dieser Auflage ist auf Kosten des Vorhabensträgers durch den Bau einer Überschwenkbegrenzung (mit TÜV-Abnahme) sicher zu stellen. Andernfalls ist mit der DB Netz AG eine schriftliche und kostenpflichtige Kranvereinbarung abzuschließen. Diese ist mindestens acht Wochen vor Kranaufstellung zu beantragen.
- 3.11.12.6 Vor Baubeginn hat rechtzeitig eine örtliche Kabeleinweisung in die vorhandenen Kabel der Leit- und Sicherungstechnik durch den zuständigen Mitarbeiter der DB Netz AG zu erfolgen.
- 3.11.12.7 Die Forderungen des Kabelmerkblasses und des Merkblattes der Berufsgenossenschaften der Bauwirtschaft "Erdarbeiten in der Nähe erdverlegter Kabel"

sind strikt einzuhalten. Die Merkblätter und eine Verpflichtungserklärung werden bei der örtlichen Einweisung übergeben. Die Empfangsbestätigung/Verpflichtungserklärung ist rechtzeitig vor Baubeginn und von der bauausführenden Firma unterzeichnet an die DB Netz AG zurückzusenden.

- 3.11.12.8 Es ist ein Sicherheitsabstand von 2 m zu allen TK-Kabeln/Anlagen der DB Netz AG einzuhalten.
- 3.11.12.9 Die Fernmeldekabel der DB-Netz AG dürfen nicht überbaut und nicht beeinträchtigt werden und müssen immer frei zugänglich sein.
- 3.11.12.10 Treten unvermutete, in den Plänen nicht angegebene Kabel und Leitungen auf, dann ist umgehend die DB Netz AG bzw. die DB AG zu informieren.
- 3.11.12.11 Es wird darauf hingewiesen, dass durch die 15000 V Spannung der Oberleitung gewisse Gefahren ausgehen und die einschlägigen Bestimmungen einzuhalten sind.
- 3.11.12.12 Bei allen Arbeiten in der Nähe von unter Spannung stehender, der Berührung zugänglicher Teile der Oberleitung ist von diesen auf Baugeräte, Kräne, Gerüste und andere Baubehelfe, Werkzeuge und Werkstücke nach allen Richtungen ein Sicherheitsabstand von 3 m einzuhalten (DIN EN 50122-1 (VDE 0115-3): 2011-09 und DB-Richtlinien 997.0101 Abschnitt 4 und 132.0123A01 Abschnitt 1*). In diesem Bereich dürfen sich weder Personen aufhalten noch Geräte bzw. Maschinen aufgestellt werden. Bei Bauarbeiten in Gleisnähe sind die Veröffentlichungen der Gesetzlichen Unfallversicherung GUV-V A1, GUV-V A3, GUV-V D6, GUV-V D30.1, GUV-V 033, GUV-R 2150, DV 462 und die DB-Richtlinien 132. 0118, 132. 0123 und 825 zu beachten.
- 3.11.12.13 Der Vorhabensträger ist angehalten, ein in Anspruch zu nehmendes Grundstück im Interesse der öffentlichen Sicherheit und auch im Interesse der Sicherheit der auf seinem Grundstück verkehrenden Personen und Fahrzeuge derart einzufrieden, dass ein gewolltes oder ungewolltes Betreten und Befahren von Bahngelände oder sonstiges Hineingelangen in den Gefahrenbereich der Bahnanlagen verhindert wird.
- 3.11.12.14 Bei Grabarbeiten innerhalb eines Umkreises von 5 m um einen Oberleitungsmast (5 m ab Fundamentaußenkante) ist der DB Netz AG ein Standsicherheitsnachweis durch einen zertifizierten Prüfstatiker vorzulegen. Baumaschinen im Rissbereich der Oberleitung (Gleisabstand beträgt 4 m oder weniger) sind bahnzuerden und/oder ggf. ist die Abschaltung der Oberleitung notwendig. Einfriedungen im Rissbereich der Oberleitung sind ebenfalls bahnzuerden und ggf. ist ein Prellleiter anzubringen. Elektrisch leitende Teile im Handbereich zu bahngeerdeten Anlagen sind ebenfalls bahnzuerden.

- 3.11.12.15 Baumaterial, Bauschutt etc. dürfen nicht auf Bahngelände zwischen- oder abgelagert werden, es sei denn, es wird aufgrund vorübergehender Inanspruchnahme von Bahngrund ein Kurzzeitmietvertrag abgeschlossen. Lagerungen von Baumaterialien entlang der Bahngeländegrenze sind so vorzunehmen, dass unter keinen Umständen Baustoffe oder Abfälle in den Gleisbereich (auch durch Verwehungen) gelangen können.
- 3.11.12.16 Eine Versickerung von Dach-, Oberflächengewässer oder sonstiger Abwässer darf nicht in Gleisnähe erfolgen. Sie sind ordnungsgemäß in die öffentliche Kanalisation abzuleiten.
- 3.11.12.17 Die Vorflutverhältnisse (Bahnseitengraben) dürfen durch die Baumaßnahme nicht verändert werden.
- 3.11.12.18 Bahneigene Durchlässe und Entwässerungsanlagen dürfen in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt werden. Ein Zugang zu diesen Anlagen für Inspektions-, Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen ist sicherzustellen. Eine Durchfeuchtung der Bahnanlage muss auf Dauer verhindert werden.
- 3.11.12.19 Abstand und Art von Bepflanzungen in der Nähe von Gleisanlagen müssen so gewählt werden, dass diese bei Windbruch nicht in die Gleisanlagen fallen können. Diese Abstände sind durch geeignete Maßnahmen (Rückschnitt u. a.) ständig zu gewährleisten. Der Pflanzabstand zum Bahnbetriebsgelände ist entsprechend der Endwuchshöhe plus einen Sicherheitsabstand von 2,50 m zu wählen. Bei Gefahr in Verzug behält sich die Deutsche Bahn das Recht vor, die Bepflanzung auf Kosten des Vorhabensträgers zurückzuschneiden bzw. zu entfernen.
- 3.11.12.20 Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehen Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Abgase, Funkenflug, Abriebe z. B. durch Bremsstäube, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.), die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen können. Dagegen sind erforderlichenfalls vom Vorhabensträger auf eigene Kosten geeignete Schutzmaßnahmen vorzunehmen.
- 3.11.12.21 Künftige Aus- und Umbaumaßnahmen sowie notwendige Maßnahmen zur Instandhaltung und dem Unterhalt in Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb sind der Deutschen Bahn zu gewähren.
- 3.11.12.22 Es ist vor Beginn der Baumaßnahmen eine Vorher-Nachher-Fotodokumentation aller betroffener DB-Anlagen durch die Baustelle oder Auftraggeber der Baumaßnahme zu erstellen.

- 3.11.12.23 Sollte ein Betreten der Bahnanlagen notwendig werden, ist rechtzeitig im Vorfeld eine örtliche Einweisung durchzuführen, die Seite 1 des Sicherungsplanes ist vorzulegen. Außerdem dürfen die Arbeiten nur im Schutz von Sicherungsposten bzw. anderen zugelassenen Sicherungsverfahren ausgeführt werden. Der Bereich der Gleisanlagen darf ohne Sicherungsposten nicht betreten werden. Sicherungsposten sind bei einem bahnzugelassenen Sicherungsunternehmen zu bestellen.
- 3.11.12.24 Die Bauarbeiten müssen grundsätzlich außerhalb des Einflussbereichs von Eisenbahnverkehrslasten (Stützbereich) durchgeführt werden. Wenn dies nicht möglich ist, ist rechtzeitig vor Baubeginn eine geprüfte statische Berechnung durch den Bauherrn vorzulegen (DB-Konzernrichtlinien 836.2001 i.V.m. 800.0130 Anhang 2). Dieser muss von einem zugelassenen Prüfstatiker geprüft worden sein.
- 3.11.12.25 Bei Abbrucharbeiten ist die Staubentwicklung in Grenzen zu halten. Sie darf die freie Sicht im Bereich der Gleisanlagen, insbesondere des Bahnübergangs, nicht einschränken. Sollte mit Wasser zur Vermeidung der Staubemissionen gearbeitet werden, so ist in jedem Fall eine Lenkung des Wasserstrahls auf die Bahnanlage auszuschließen. Es muss in jedem Fall dafür gesorgt werden, dass keine Teile der Abbruchmassen auf die Bahnanlage (Gleisbereich) gelangen können.
- 3.11.12.26 Bei Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen (z.B. Baustellenbeleuchtung, Parkplatzbeleuchtung, Leuchtwerbung aller Art etc.) in der Nähe der Gleise etc. hat der Vorhabensträger sicherzustellen, dass Blendungen der Triebfahrzeugführer ausgeschlossen sind und Verfälschungen, Überdeckungen und Vortäuschungen von Signalbildern nicht vorkommen.
- 3.11.12.27 Der Vorhabensträger hat in seinem eigenen Interesse dafür zu sorgen, dass seine Auftragnehmer bzw. die den Bau ausführenden Personen über die in dieser Zustimmung aufgeführten Bedingungen sowie die Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb in geeigneter Weise unterrichtet werden.

3.12 Militärische Belange

- 3.12.1 Die Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerfahrzeuge RABS (Allgemeines Rundschreiben Straßenbau 22/1996) sind einzuhalten.
- 3.12.2 Brückenbauwerke sollen nach STANAG 2021/ AEP-3.12.1.5 (Klassifizierung von Brücken, Fähren, Flößen und Fahrzeugen) in Militärische Lastenklassen (MLC) eingestuft werden.

3.13 Sonstige Nebenbestimmungen

- 3.13.1 Vor Benutzung der Baustraßen ist der Humus abzuschleiben und getrennt zu lagern.
- 3.13.2 Die Flächen sind sodann auszukoffern und mit tragbaren Materialien oder durch Lastenverteilungsplatten zu sichern.
- 3.13.3 Nach Beendigung der Baumaßnahme ist der Humus wieder in der Dicke aufzubringen, die er ursprünglich hatte. Erforderlichenfalls ist vorher eine Tiefenlockerung durchzuführen, um einer Verdichtung entgegenzuwirken.
- 3.13.4 Bankette sind ohne Humus herzustellen.
- 3.13.5 Für die Verkehrsführung ist bei der zuständigen Verkehrsbehörde am Landratsamt München spätestens vier Wochen vor Baubeginn eine verkehrsrechtliche Anordnung zu beantragen. Im Vorfeld dazu sind die Details mit den Straßenbaubehörden (Staatliches Bauamt Freising und Stadt Unterschleißheim) rechtzeitig abzustimmen.
- 3.13.6 Neben den Baumaßnahmen sind die Baubehelfe und die erforderliche Straßenausstattung (Schutzeinrichtungen, Beschilderung, Markierung) Aufgabe des Vorhabensträgers.
- 3.13.7 Die vorhandenen Geh- und Radwegbeziehungen der B 471 sowie der Regattaanlage Feldmoching-Oberschleißheim müssen während der Bauzeit möglichst aufrechterhalten werden.
- 3.13.8 Die vorhandenen Geh- und Radwegbeziehungen der B 13 mit Anbindung der St 2342 sowie der Nördlichen Ingolstädter Straße müssen während der Bauzeit möglichst aufrechterhalten werden.
- 3.13.9 Sperrungen von Bundes-, Staats- oder Kreisstraßen sind nur für einzelne Bauzustände an Wochenenden außerhalb der Hauptreisezeiten zulässig. Eine Abstimmung der Sperrzeiten soll durch den Vorhabenträger spätestens zwölf Monate vor Beginn der jeweiligen Sperrung mit der zuständigen Straßenbaubehörde (Staatliches Bauamt Freising und Stadt Unterschleißheim) und der zuständigen Verkehrsbehörde (Landratsamt München) abgestimmt werden.
- 3.13.10 Baustellenzufahrten sind verkehrssicher an Bundes-, Staats- oder Kreisstraßen anzubinden. Das beinhaltet auch die Anordnung von Ein- und Ausfädelstreifen sowie ggf. Lichtsignalanlagen sowie die Gewährleistung von ausreichenden Sichtverhältnissen.
- 3.13.11 Die Zufahrten sind so zu befestigen, dass Verschmutzungen der Bundes-, Staats- oder Kreisstraßen durch ausfahrende Fahrzeuge nicht eintreten können. Diese sind dazu ordnungsgemäß auf einer Tiefe von mind. 50 mm und auf die gesamte Breite

ausreichend zu befestigen und mit einem bituminösen oder gleichwertigen Belag zu versehen. Die Fahrbahnen der betroffenen Bundes-, Staats- und Kreisstraßen sind bei Verschmutzungen durch die Baumaßnahme laufend mit entsprechenden Gerätschaften von Verschmutzungen zu reinigen. Festgefahrene Verschmutzungen sind laufend zu beseitigen. Die Fahrbahnen sind je nach Witterung nass zu reinigen. Dies ist jedoch mit der Straßenmeisterei Riem vorab abzustimmen.

- 3.13.12 Die Baustellenzufahrten sind ferner mit einer Reifenwaschanlage auszustatten. Die Reifenwaschanlage muss auch bei Baustellenbetrieb im Winter funktionsfähig sein. Vor dem Einfahren in die betroffenen Bundes-, Staats- und Kreisstraßen sind die Baustellenfahrzeuge gründlich zu reinigen.
- 3.13.13 Eine ggf. vorhandene Baustellenbeschilderung ist in einem ordnungsgemäßen Zustand zu halten. Sie ist ggf. mehrmals täglich zu reinigen. Die Beschilderung ist mit retroreflektierenden Schildern vom Typ 2 herzustellen. Auf die vorgeschriebene Aufstellhöhe gemäß StVO bzw. RSA ist zu achten. Ebenso sind die vorhandenen Leitpfosten bei Verschmutzung durch die Baumaßnahme entsprechend zu reinigen.
- 3.13.14 Die Entwässerung der Straßengrundstücke der Bundes-, Staats- und Kreisstraßen darf durch die Maßnahme nicht beeinträchtigt werden. Das Oberflächenwasser der Zufahrten darf den betroffenen Bundes-, Staats- und Kreisstraßen oder deren Entwässerungsanlagen nicht zugeleitet werden. Falls erforderlich, so sind zwischen den Zufahrten und betroffenen Bundes-, Staats- und Kreisstraßen Entwässerungsrinnen mit entsprechenden Versickerungsanlagen innerhalb der Grundstücke vorzusehen.
- 3.13.15 Aus Gründen der Verkehrssicherheit dürfen auf betroffenen Bundes-, Staats- und Kreisstraßen keine Baufahrzeuge oder PKW abgestellt werden dürfen. Die Lagerung von Baustoffen auf der Straße bzw. im Verkehrsraum ist nicht gestattet.
- 3.13.16 Bei baulichen Eingriffen in die betroffenen Bundes-, Staats- und Kreisstraßen ist vor Durchführung der Maßnahme eine Beweissicherung durchzuführen.
- 3.13.17 Nach Ende der Nutzung der Zufahrten ist mit der Straßenmeisterei eine gemeinsame Abnahme durchzuführen.
- 3.13.18 Vor Beginn der Herstellung der Ausgleichsmaßnahme 5 A_{FCS}, der Herstellung der Gehölzpflanzungen im Bereich der Böschungen östlich der A 92 Höhe BW 2/1 sowie der Herstellung der Gehölzpflanzungen und Saumgesellschaften im Bereich der Gestaltungsflächen G 14.1 hat der Vorhabensträger nochmals Kontakt mit dem Staatlichen Bauamt Freising aufzunehmen und über den geplanten Beginn der Herstellungsarbeiten zu informieren.

- 3.13.19 Vorhandene Abwasserdruckleitungen der Gemeinde Oberschleißheim sind zu sichern.
- 3.13.20 Der Vorhabensträger hat grundsätzlich dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der betroffenen Abwasserleitungen der Gemeinde Oberschleißheim nicht beeinträchtigt werden. Sollte eine Umverlegung oder Baufeldfreimachung der Anlagen erforderlich werden, ist das Wasserwerk Oberschleißheim rechtzeitig vor Baubeginn zu verständigen, um eine Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen sowie die notwendigen Arbeiten durchführen zu können

4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

4.1 Gegenstand / Zweck

4.1.1 Bauwasserhaltung

Dem Vorhabensträger wird die beschränkte Erlaubnis zum vorübergehenden Zutageleiten von oberflächennahem Grundwasser und das anschließende Wiedereinleiten durch anschließende Versickerung im Boden erteilt.

4.1.2 Niederschlagswasser

Dem Vorhabensträger wird die gehobene Erlaubnis zum Einleiten des gesammelten Niederschlagswassers von der A 92 zwischen dem AD München-Feldmoching und dem AK Neufahrn über Versickerungsanlagen zur breitflächigen sowie zur dezentralen Versickerung in folgenden Abschnitten in das Grundwasser in folgenden Abschnitten erteilt:

Breitflächige Versickerung

- Entwässerungsabschnitt 0-0 (Bau-km 0-440 bis Bau-km 0-190): Das von Bau-km 0-440 bis Bau-km 0-190 anfallende Oberflächenwasser der Rampe nach Salzburg wird gesammelt und erhält bei Bau-km 0-190 links (nördlich) einen freien Auslauf ins angrenzende Gelände.
- Entwässerungsabschnitte 0-3 und 0-4 (Bau-km 0+820 bis Bau-km 1+015): Das von Bau-km 0+820 bis Bau-km 0+920 anfallende Oberflächenwasser der Richtungsfahrbahn Deggendorf wird gesammelt und erhält bei Bau-km 0+920 rechts (östlich) einen freien Auslauf in das angrenzende Gelände. Das von Bau-km 0+920 bis Bau-km 1+015 rechts anfallende Oberflächenwasser der Richtungsfahrbahn Deggendorf wird gesammelt und erhält bei Bau-km 1+015 rechts (östlich) einen freien Auslauf in das

angrenzende Gelände. Jeweils wird das Wasser auf den autobahneigenen Grundstücken am Böschungsfuß breitflächig versickert.

- Entwässerungsabschnitt 1 (Bau-km 1+015 bis Bau-km 1+140): Nur das auf der Richtungsfahrbahn München anfallende Oberflächenwasser wird gesammelt und erhält bei Bau-km 1+130 rechts (östlich) einen freien Auslauf ins angrenzende Gelände. Das anfallende Wasser auf der Richtungsfahrbahn Deggendorf wird breitflächig über die Bankette abgeleitet.
- Entwässerungsabschnitt 8-1 (Bau-km 3+025 bis Bau-km 3+135): Das von Bau-km 3+025 bis Bau-km 3+135 anfallende Oberflächenwasser der Richtungsfahrbahn München sowie eines Teils der Verteilerfahrbahn Richtung München der AS Oberschleißheim wird gesammelt und erhält bei Bau-km 3+135 links (westlich) einen freien Auslauf in das angrenzende Gelände. Hier wird das Wasser auf den autobahneigenen Grundstücken am Böschungsfuß breitflächig versickert.
- Entwässerungsabschnitt 8-2 (Bau-km 3+025 bis Bau-km 3+135): Das von Bau-km 3+025 bis Bau-km 3+135 anfallende Oberflächenwasser der Richtungsfahrbahn Deggendorf wird gesammelt und erhält bei Bau-km 3 + 135 rechts (östlich) einen freien Auslauf in das angrenzende Gelände. Hier wird das Wasser auf den autobahneigenen Grundstücken am Böschungsfuß breitflächig versickert.
- Entwässerungsabschnitt 8-3 (Bau-km 2+885 bis Bau-km 2+995): Das von Bau-km 2+885 bis Bau-km 2+995 anfallende Oberflächenwasser der südwestlichen Einfahrtsrampe der AS Oberschleißheim wird gesammelt und erhält jeweils alle 25 m einen freien Auslauf in das angrenzende Gelände. Hier wird das Wasser auf den autobahneigenen Grundstücken am Böschungsfuß breitflächig versickert.
- Entwässerungsabschnitte 11 und 11-1 (Bau-km 3+135 bis Bau-km 3+200): Das auf der Richtungsfahrbahn München und Richtungsfahrbahn Deggendorf anfallende Oberflächenwasser sowie eines Teils der Verteilerfahrbahn Richtung München der AS Oberschleißheim wird gesammelt und erhält bei Bau-km 3+200 jeweils links (westlich) und rechts (östlich) einen freien Auslauf ins angrenzende Gelände. Jeweils erfolgt eine breitflächige Versickerung am Böschungsfuß (BAB-Grundstück).
- Entwässerungsabschnitte 12 und 12-1 (Bau-km 3+200 bis Bau-km 3+300): Das von Bau-km 3+200 bis Bau-km 3+300 auf der Richtungsfahrbahn Deggendorf anfallende Oberflächenwasser wird gesammelt und erhält bei Bau-km 3+300 rechts (östlich) einen freien Auslauf ins angrenzende Gelände. Das von Bau-km 3+200 bis Bau-km 3+300 auf der

Richtungsfahrbahn München und sowie eines Teils der Verteilerfahrbahn Richtung München der AS Oberschleißheim anfallende Oberflächenwasser wird gesammelt und erhält bei Bau-km 3+300 links (westlich) einen freien Auslauf ins angrenzende Gelände. Jeweils erfolgt eine breitflächige Versickerung am Böschungsfuß (BAB-Grundstück).

- Entwässerungsabschnitt 13 (Bau-km 3+300 bis Bau-km 3+990): Das auf der Richtungsfahrbahn München sowie eines Teils der Verteilerfahrbahn Richtung München der AS Oberschleißheim anfallende Oberflächenwasser wird gesammelt und erhält zwischen Bau-km 3+400 und Bau-km 3+990 links (westlich) jeweils alle 100 m einen freien Auslauf ins angrenzende Gelände. Es erfolgt eine breitflächige Versickerung am rückwärtigen Böschungsfuß des Lärmschutzwalls.
- Entwässerungsabschnitt 13-3 (Bau-km 3+185 bis Bau-km 3+285): Das auf der nordwestlichen Ausfahrtsrampe der AS Oberschleißheim anfallende Oberflächenwasser wird gesammelt und erhält jeweils alle 25 m einen freien Auslauf ins angrenzende Gelände. Es erfolgt eine breitflächige Versickerung am Böschungsfuß (BAB-Grundstück).
- Entwässerungsabschnitt 14-1 (Bau-km 3+180 bis Bau-km 3+290): Das von Bau-km 3+180 bis Bau-km 3+290 anfallende Oberflächenwasser eines Teils der nordöstlichen Einfahrtsrampe der AS Oberschleißheim wird gesammelt und erhält jeweils alle 25 m einen freien Auslauf ins angrenzende Gelände. Es erfolgt eine breitflächige Versickerung am Böschungsfuß (BAB-Grundstück).
- Entwässerungsabschnitt 14-2 (Bau-km 3+070 bis Bau-km 3+180): Das von Bau-km 3+070 bis Bau-km 3+180 anfallende Oberflächenwasser eines Teils der nordöstlichen Einfahrtsrampe der AS Oberschleißheim sowie der B 471 wird gesammelt und erhält jeweils alle 25 m einen freien Auslauf ins angrenzende Gelände. Es erfolgt eine breitflächige Versickerung am Böschungsfuß (BAB-Grundstück).
- Entwässerungsabschnitt 14-5 (Bau-km 3+090 bis Bau-km 3+110): Das von Bau-km 3+090 bis Bau-km 3+110 anfallende Oberflächenwasser eines Teils der B 471 wird gesammelt und erhält bei Bau-km 0-060 der B 471 einen freien Auslauf ins angrenzende Gelände. Es erfolgt eine breitflächige Versickerung am Böschungsfuß (BAB-Grundstück).
- Entwässerungsabschnitt 20-1 (Bau-km 9+225 bis Bau-km 9+255): Das von Bau-km 9+225 bis Bau-km 9+255 eines Teils der B 13 anfallende Oberflächenwasser wird gesammelt und erhält bei Bau-km 0 - 050 der B 13

einen freien Auslauf ins angrenzende Gelände. Es erfolgt eine breitflächige Versickerung am Böschungsfuß.

- Entwässerungsabschnitt 20-2 (Bau-km 9+185 bis Bau-km 9+230): Das von Bau-km 9+185 bis Bau-km 9+230 eines Teils der B 13 anfallende Oberflächenwasser wird gesammelt und erhält jeweils alle 25 m einen freien Auslauf ins angrenzende Gelände. Es erfolgt eine breitflächige Versickerung am Böschungsfuß.
- Entwässerungsabschnitt 20-3 (Bau-km 9+190 bis Bau-km 9+225): Das von Bau-km 9+190 bis Bau-km 9+225 eines Teils der B 13 anfallende Oberflächenwasser wird gesammelt und erhält bei Bau-km 0+290 der B 13 einen freien Auslauf ins angrenzende Gelände. Es erfolgt eine breitflächige Versickerung am Böschungsfuß.
- Entwässerungsabschnitt 20-4 (Bau-km 9+120 bis Bau-km 9+200): Das von Bau-km 9+120 bis Bau-km 9+200 eines Teils der B 13 anfallende Oberflächenwasser wird gesammelt und erhält jeweils alle 25 m einen freien Auslauf ins angrenzende Gelände. Es erfolgt eine breitflächige Versickerung am Böschungsfuß.
- Entwässerungsabschnitt 20-5 (Bau-km 9+155 bis Bau-km 9+165): Das von Bau-km 9+155 bis Bau-km 9+165 eines Teils der Rampe nach München anfallende Oberflächenwasser wird gesammelt und erhält jeweils alle 25 m einen freien Auslauf ins angrenzende Gelände. Es erfolgt eine breitflächige Versickerung am Böschungsfuß.
- Entwässerungsabschnitt 20-6 (Bau-km 9+155 bis Bau-km 9+185): Das von Bau-km 9+155 bis Bau-km 9+185 eines Teils der B 13 anfallende Oberflächenwasser wird gesammelt und erhält bei Bau-km 0+505 der B 13 einen freien Auslauf ins angrenzende Gelände. Es erfolgt eine breitflächige Versickerung am Böschungsfuß.
- Entwässerungsabschnitte 20-7 und 20-8 (Bau-km 9+100 bis Bau-km 9+150): Das von Bau-km 9+100 bis Bau-km 9+130 eines Teils der St 2342 anfallende Oberflächenwasser wird gesammelt und erhält bei Bau-km 0+210 der St 2342 einen freien Auslauf ins angrenzende Gelände. Das von Bau-km 9+130 bis Bau-km 9+150 anfallende Oberflächenwasser eines Teils der St 2342 wird gesammelt und erhält bei Bau-km 0+060 der St 2342 einen freien Auslauf ins angrenzende Gelände. Es erfolgt jeweils eine breitflächige Versickerung am Böschungsfuß.
- Entwässerungsabschnitt 20-9 (Bau-km 9+310 bis Bau-km 9+435): Das von Bau-km 9+310 bis Bau-km 9+435 eines Teils der südöstlichen Rampe der AS Unterschleißheim anfallende Oberflächenwasser wird gesammelt und

erhält jeweils alle 25 m einen freien Auslauf ins angrenzende Gelände. Es erfolgt jeweils eine breitflächige Versickerung am Böschungsfuß.

- Entwässerungsabschnitt 20-10 (Bau-km 9+300 bis Bau-km 9+410): Das von Bau-km 9 + 300 bis Bau-km 9 + 410 eines Teils der nordöstlichen Rampe der AS Unterschleißheim anfallende Oberflächenwasser wird gesammelt und erhält jeweils alle 25 m einen freien Auslauf ins angrenzende Gelände. Es erfolgt eine breitflächige Versickerung am Böschungsfuß.

Dezentrale Versickerung

- Entwässerungsabschnitt 0-1 (Bau-km 0+020 bis Bau-km 0+605): Das anfallende Oberflächenwasser der Richtungsfahrbahn Deggendorf sowie eines Teils der Rampe von Stuttgart kommend des AD Feldmoching wird einer Sickerfläche mit vorgeschalteter Sedimentationsanlage (Absetzschacht A 0) DN 3000 zugeleitet. Der Auffangraum für Leichtflüssigkeiten beträgt 2.300 l.
- Entwässerungsabschnitt 0-2 (Bau-km 0+605 bis Bau-km 0+820): Das anfallende Oberflächenwasser der Richtungsfahrbahn Deggendorf wird gesammelt und erhält bei Bau-km 0+720 und Bau-km 0+820 rechts (östlich) jeweils einen Auslauf in eine Sickermulde.
- Entwässerungsabschnitte 2 und 3 (Bau-km 1+140 bis Bau-km 2+200): Das anfallende Oberflächenwasser der Richtungsfahrbahn München wird gesammelt und zwei Sickermulden (SM 1 und 2) zugeleitet. Das anfallende Wasser der rechten Fahrbahn wird breitflächig über die Bankette abgeleitet.
- Entwässerungsabschnitt 8 (Bau-km 2+200 bis Bau-km 3+025): Das anfallende Oberflächenwasser der Richtungsfahrbahn München, das von Bau-km 2+535 bis 3+025 anfallende Oberflächenwasser der Richtungsfahrbahn Deggendorf sowie eines Teils der Verteilerfahrbahn Richtung München und der südöstlichen Auffahrtsrampe der AS Oberschleißheim werden gesammelt und in einer Sickerfläche mit vorgeschalteten Sedimentationsanlage (Absetzschacht) und Auffangraum für Leichtflüssigkeiten eingeleitet (SF4). Das anfallende Oberflächenwasser der restlichen Teilflächen in diesem Abschnitt wird breitflächig über die Bankette abgeleitet.
- Entwässerungsabschnitt 13-1 (Bau-km 3+300 bis Bau-km 3+665): Das anfallende Oberflächenwasser der Richtungsfahrbahn Deggendorf wird gesammelt und erhält zwischen Bau-km 3+400 und Bau-km 3+600 rechts (östlich) jeweils alle 100 m einen Auslauf in eine Sickermulde (SM 4-1).

- Entwässerungsabschnitt 13-2 (Bau-km 3+280 bis Bau-km 3+500): Das anfallende Oberflächenwasser eines Teils der Verteilerfahrbahn Richtung München sowie der nordwestlichen Ausfahrtsrampe der AS Oberschleißheim wird breitflächig in eine Sickermulde (SM 4-2) abgeleitet und dort dezentral versickert. Die zwischen Bankett und Lärmschutzwall liegende Sickermulde erhält Notüberläufe in Form von Durchlässen durch den Wall.
- Entwässerungsabschnitt 14 (3+280 bis Bau-km 4+600): Das anfallende Oberflächenwasser der Richtungsfahrbahn Deggendorf sowie eines Teils der Verteilerfahrbahn Richtung Deggendorf und der nordöstlichen Einfahrtsrampe wird breitflächig in eine Sickermulde (SM 5) abgeleitet und dort dezentral versickert. Die zwischen Bankett und Lärmschutzwall liegende Sickermulde erhält Notüberläufe in Form von Durchlässen durch den Wall.
- Entwässerungsabschnitt 14-3 (Bau-km 3+025 bis Bau-km 3+105): Das von Bau-km 3+025 bis Bau-km 3+105 anfallende Oberflächenwasser eines Teils der B 471 wird gesammelt und erhält jeweils alle 20 m einen Auslauf in eine Sickermulde (SM 4-3) am Böschungsfuß (BAB-Grundstück).
- Entwässerungsabschnitt 14-4 (3+015 bis Bau-km 3+025): Das anfallende Oberflächenwasser eines Teils der B 471 wird breitflächig in eine Sickermulde (SM 4-4) abgeleitet und dort dezentral versickert. Die zwischen Bankett und Lärmschutzwand liegende Sickermulde erhält Notüberläufe in Form von Versickerschächten mit hochgesetzten Einläufen.
- Entwässerungsabschnitte 15 und 16 (Bau-km 3+990 bis Bau-km 6+050): Das anfallende Oberflächenwasser der Richtungsfahrbahn München wird zwei Sickermulden (SM 6 und 7) zugeleitet. Die zwischen Bankett und Lärmschutzwall liegende Sickermulde erhält Notüberläufe in Form von Durchlässen durch den Wall (bei geplantem Wall) bzw. Versickerschächten mit hochgesetzten Einläufen (bei bestehendem Wall).
- Entwässerungsabschnitt 17 (Bau-km 4+600 bis Bau-km 7+700): Das anfallende Oberflächenwasser der Richtungsfahrbahn Deggendorf wird einer Sickermulde (SM 8) zugeleitet. Die zwischen Bankett und Lärmschutzwall liegende Sickermulde erhält Notüberläufe in Form von Durchlässen (bei geplantem Wall) bzw. Versickerschächten (bei bestehendem Wall).
- Entwässerungsabschnitte 18 und 19 (Bau-km 7+430 bis Bau-km 9+230): Das anfallende Oberflächenwasser der Richtungsfahrbahn München wird zwei Sickermulden (SM 9 und 10) zugeleitet. Die zwischen Bankett und Lärmschutzwall liegende Sickermulde erhält Notüberläufe in Form von Durchlässen (bei geplantem Wall) bzw. von Versickerschächten mit hochgesetzten Einläufen.

- Entwässerungsabschnitt 20 (Bau-km 7+700 bis Bau-km 9+230): Das anfallende Oberflächenwasser der Richtungsfahrbahn Deggendorf wird einer Sickermulde (SM 11) zugeleitet. Die zwischen Bankett und Lärmschutzwall liegende Sickermulde erhält Notüberläufe in Form von Durchlässen (bei geplantem Wall) bzw. Versickerschächten (bei bestehendem Wall).
- Entwässerungsabschnitt 21 (Bau-km 9+410 bis Bau-km 12+005): Das anfallende Oberflächenwasser der Richtungsfahrbahn München wird einschl. eines Teilbereichs der Ausfahrtsrampe der AS Unterschleißheim einer Sickermulde (SM 12) zugeleitet und dort zentral versickert.
- Entwässerungsabschnitte 22 und 24 (Bau-km etwa 9+435 bis Bau-km 12+480): Das anfallende Oberflächenwasser der Richtungsfahrbahn Deggendorf wird einschl. eines Teilbereichs der Einfahrtsrampe der AS Unterschleißheim zwei Sickermulden (SM 13 und 15) zugeleitet und dort zentral versickert.
- Entwässerungsabschnitt 25 (Bau-km 12+005 bis Bau-km 12+760): Das anfallende Oberflächenwasser der Richtungsfahrbahn München sowie eines Teils der Verteilerfahrbahn Richtung München wird einer Sickermulde (SM 16) zugeleitet und dort dezentral versickert.
- Entwässerungsabschnitt 26 (Bau-km 12+430 bis Bau-km 12+890): Das anfallende Oberflächenwasser der Richtungsfahrbahn München wird einer Sickermulde (SM 17) zugeleitet und dort dezentral versickert.

4.1.3 Einbringen von Stoffen

Dem Vorhabensträger wird die beschränkte Erlaubnis nach §§ 8, 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG i.V.m. Art. 15 BayWG für das Einbringen von Stoffen in das Grundwasser im Rahmen der Durchführung der Baumaßnahmen wie beantragt für 12 Bauwerke, davon 7 Ersatzbauwerke, erteilt. Dabei sind die anerkannten Regeln der Technik für das Bauen im Grundwasser zu beachten, dass Verunreinigungen und ungünstige Beeinträchtigungen des Grundwassers auszuschließen sind. Bei der Herstellung von Unterwasserbetonsohlen ist ausschließlich chromatarmer Zement zu verwenden.

4.2 Plan

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen mit den gegebenenfalls durch Roteintragung vorgenommenen Änderungen und Ergänzungen zugrunde.

4.3 Erlaubnisbedingungen und –auflagen

4.3.1 Allgemeines

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 Bauwasserhaltung

- 4.3.2.1 Die Bauwasserhaltung ist entsprechend den vorgelegten Antragsunterlagen unter Beachtung der nachfolgenden Inhalts- und Nebenbestimmungen sowie nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik durchzuführen.
- 4.3.2.2 Die Bauwasserhaltung ist entsprechend den vorgelegten Antragsunterlagen unter Beachtung der nachfolgenden Inhalts- und Nebenbestimmungen sowie nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik durchzuführen.
- 4.3.2.3 Die Versickerungsanlagen müssen so ausreichend dimensioniert werden, dass eine geregelte Versickerung erfolgen kann. Dabei ist darauf zu achten, dass der bei der Versickerung verursachte Aufstaukegel nicht über den Stand des natürlichen höchsten Grundwasserstandes (HGW 1940) ansteigt.
- 4.3.2.4 Durch einen ordnungsgemäßen Betrieb der Bauwasserhaltungen und das Vorschalten ausreichend dimensionierter Absetzcontainer oder -becken ist sicherzustellen, dass nur klares, schwebstofffreies Grundwasser eingeleitet wird.
- 4.3.2.5 Sollten bei Aushubarbeiten optische oder organoleptische Auffälligkeiten des Bodens festgestellt werden, die auf eine schädliche Bodenveränderung oder Altlast hindeuten, ist unverzüglich das Landratsamt München zu benachrichtigen (Mitteilungspflicht gem. Art. 1 BayBodSchG).
- 4.3.2.6 Sollten Spundwände bis in die stauende Schicht abgeteuft werden, so ist sicherzustellen, dass diese nicht verletzt oder sogar durchdrungen wird. Die Einbindetiefe in die stauende Schicht ist so gering als möglich auszuführen und darf 1 Meter nicht überschreiten. Dies ist gegebenenfalls mittels Erkundungsbohrungen sicherzustellen.
- 4.3.2.7 Die geförderten Wassermengen sind zu messen und aufzuzeichnen. Nach Abschluss der Bauwasserhaltung ist dem Wasserwirtschaftsamt München unaufgefordert eine Dokumentation vorzulegen.
- 4.3.2.8 Nach Beendigung der Baumaßnahmen sind die Entnahme- und Einleitungsanlagen restlos zu beseitigen und der frühere Zustand wiederherzustellen.
- 4.3.2.9 Der Beginn und das Ende der Bauwasserhaltungen sind dem Wasserwirtschaftsamt München mindestens eine Woche vorher anzuzeigen.

4.3.3 Niederschlagswasserbeseitigung

- 4.3.3.1 Die Versickerungsmulden bzw. -becken sind mit einer mindestens 30 cm mächtigen Oberbodenschicht auszuführen und zu begrünen. Die bewachsene Oberbodenschicht sollte einen pH-Wert von 6-8, einen Humusgehalt von 1-3 % und einen Tongehalt von unter 10 % haben. Um einer Verdichtung des Muldenbodens oder Erosionserscheinungen entgegenzuwirken und somit die Versickerungsleistung zu sichern, sind Versickerungsmulden kurzfristig nach ihrer Herstellung einzusäen. Möglich ist auch die Verwendung von Fertigrasen.
- 4.3.3.2 Die Versickerungsanlagen sind entsprechend den vorgelegten Unterlagen sowie nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik herzustellen.
- 4.3.3.3 Der Boden, durch den versickert wird, darf nicht vorbelastet sein (z. B. durch Altlasten, Untergrundverunreinigungen usw.). Sofern die vorgesehenen Versickerungsanlagen im Bereich von Altlastverdachtsflächen zu liegen kommen, muss durch geeignete Untersuchungen sichergestellt und der Nachweis geführt werden, dass sämtliche in den Sickerraum der Anlage befindlichen Materialien im Dauerbetrieb der Sickeranlage keine nachteiligen Veränderungen des Sicker- und Grundwassers hervorrufen können.
- 4.3.3.4 Die Überläufe der Mulden in die Durchlässe bzw. Versickerungsschächte sind so anzubringen, dass der berechnete Einstau der Mulden nach Arbeitsblatt DWA A138-1 gegeben ist. Außerdem sind die Überläufe möglichst weit entfernt von der Zulaufstelle in die Mulde anzuordnen, damit ein Eintrag von Verschmutzungen in die Versickerungsschächte bestmöglich vermieden wird.
- 4.3.3.5 Die Überläufe in die Versickerungsschächte sind mit einer Möglichkeit zur Rückhaltung von Leichtflüssigkeiten (z.B. Tauchwand, außenliegender Ring) auszurüsten, so dass Leichtflüssigkeiten (Kraftstoffe, Öle) zurückgehalten werden können.
- 4.3.3.6 Bei einem Schadensfall im Einzugsgebiet der Mulden mit den Notüberläufen, bei denen wassergefährdenden Stoffen austreten (z.B. Ölunfall) sind entsprechende Maßnahmen zu treffen (evtl. durch die Feuerwehr) um sicherzustellen, dass keine wassergefährdenden Stoffe in den Notüberlauf gelangen können.
- 4.3.3.7 Sollten bindige Schichten im Bereich der Versickerungsanlagen festgestellt werden, dann sind die Versickerungsanlagen entsprechend zu vergrößern.
- 4.3.3.8 Sollten bei Aushubarbeiten optische oder organoleptische Auffälligkeiten des Bodens festgestellt werden, die auf eine schädliche Bodenveränderung oder Altlast

hindeuten, ist unverzüglich das zuständige Landratsamt zu benachrichtigen (Mitteilungspflicht gem. Art. 1 BayBodSchG).

- 4.3.3.9 Baubeginn und Bauende sind dem Wasserwirtschaftsamt München rechtzeitig vorher schriftlich anzuzeigen.
- 4.3.3.10 Die Versickerungsanlagen sind gemäß Art. 61 Abs. 1 BayWG von einem privaten Sachverständigen nach Art. 65 BayWG abzunehmen. Es muss gegenüber der Regierung von Oberbayern und dem Wasserwirtschaftsamt München zeitnah bestätigt werden, dass die Baumaßnahme entsprechend dem Planfeststellungsbeschluss ausgeführt wurde oder welche Abweichungen von der zugelassenen Bauausführung vorgenommen wurden. Die Bauabnahme nach Art. 61 Abs. 1 BayWG durch einen privaten Sachverständigen nach Art. 65 BayWG entfällt, wenn der öffentliche Bauherr (Autobahn GmbH des Bundes) die Bauabnahme einem Beamten des höheren bautechnischen Verwaltungsdienstes übertragen hat.
- 4.3.3.11 Die Unterhaltung der gesamten Straßenentwässerungseinrichtungen obliegt dem jeweiligen Straßenbaulastträger. Durch regelmäßige Kontrolle, Wartung und Reinigung ist die Funktionsfähigkeit der Sickeranlagen zu gewährleisten.
- 4.3.3.12 Absetzschächte sind einer regelmäßigen, mindestens halbjährlichen Kontrolle zu unterziehen. Abgesetzter Schlamm ist ordnungsgemäß zu entsorgen
- 4.3.3.13 Werden die Versickerungsanlagen durch Öle, Treibstoffe oder sonstige wassergefährdende Stoffe verunreinigt, so sind unverzüglich die zuständige untere Wasserrechtsbehörde am jeweiligen Landratsamt und das Wasserwirtschaftsamt München zu verständigen. Eventuelle Sanierungsmaßnahmen sind in Abstimmung mit den o. g. Behörden durchzuführen.
- 4.3.3.14 Die Mächtigkeit des Sickerbaus hat, bezogen auf den mittleren höchsten Grundwasserstand laut Arbeitsblatt DWA-A138-1 mindestens 1 m zu betragen, um eine ausreichende Sickerstrecke für eingeleitete Niederschlagsabflüsse zu gewährleisten.
- 4.3.4 Altlasten
 - 4.3.4.1 Die gesamten Flächen der Flurstücke 2335, 2347 und 2347/1 sind als Altlasten- bzw. Altlastenverdachtsflächen einzustufen. Es handelt sich um ehemalige Kiesgruben, die nach Beendigung der Abbauaktivitäten mit unbekanntem Material verfüllt wurden. Eine Versickerung des gesammelten Niederschlagswassers in diesen Bereichen ist nur zulässig, wenn sie frei von Verunreinigungen sind. Dies kann z. B. durch einen Aushub und Materialaustausch im Bereich der geplanten Versickerungsanlage einschließlich des Sickerkegels umgesetzt werden.

- 4.3.4.2 Alle Eingriffe im Bereich der bekannten Auffüllungen sind von einem auf dem Altlastensektor fachlich qualifizierten Ingenieurbüro im Sinne des § 18 BBodSchG zu überwachen und zu dokumentieren.
- 4.3.4.3 Der Sanierungserfolg, also der Nachweis, dass durch das verbleibende Material in der Versickerungsanlage und im Sickerkegel keine Gefährdung des Grundwassers ausgeht, ist durch einen entsprechenden Sachverständigen auf Grundlage des LfU Merkblatts 3.8/1 „Untersuchung und Bewertung von Altlasten und schädlichen Bodenveränderungen“ darzulegen. Insbesondere sind hierfür in der Regel Beweissicherungsproben an der Aushubsohle und an der Böschung der Baugrube durchzuführen und der Erfolg sowie möglicherweise darüber hinaus erforderliche Maßnahmen in einem Erläuterungsbericht darzustellen. Die breitflächige Versickerung im Entwässerungsabschnitt 0-0 von Bau-km 0-440 bis Bau-km 0-190 darf nur erfolgen, wenn dem Wasserwirtschaftsamt München im Hinblick auf die Fläche Fl.Nr. 2347 ein entsprechender Nachweis vorgelegt wurden.
- 4.3.4.4 Werden bei den geplanten Arbeiten bisher unbekannte, relevante Verunreinigungen angetroffen, dann ist umgehend das zuständige Referat für Klima- und Umweltschutz der Landeshauptstadt München zu verständigen.
- 4.3.4.5 Nach drei Jahren ist dem Wasserwirtschaftsamt München unaufgefordert ein Erläuterungsbericht zu den Ergebnissen des Grundwassermonitorings und ein Konzept zum weiteren Vorgehen bzw. notwendigen Sanierungsmaßnahmen vorzulegen.

5. **Straßenrechtliche Verfügungen**

Soweit nicht § 2 Abs. 6a FStrG bzw. Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG gilt, werden von der A 92

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

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Regelungsverzeichnis (Unterlage 11 T3) und dem jeweiligen Widmungsplan 12/1 T2, 12/2 T2 und 12/3 T2. Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

6. Zurückweisung von Einwendungen

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

7. Sofortige Vollziehbarkeit

Dieser Beschluss ist gemäß § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a VwGO sofort vollziehbar.

8. Kostenentscheidung

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

B Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Das Bauvorhaben umfasst den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 92 München – Landshut – Deggendorf im Abschnitt zwischen dem Autobahndreieck (AD) München-Feldmoching und dem Autobahnkreuz (AK) Neufahrn von Bau-km 0 -623 bis Bau-km 13+208. Die Baulänge beträgt 12,256 km. Das Projekt beinhaltet auch den Umbau des AD München-Feldmoching, der Anschlussstelle (AS) Oberschleißheim sowie der AS Unterschleißheim und des AK Neufahrn. Zusammen mit der A 99 sowie der Eschenrieder Spange verbindet die A 92 die A 8 München – Stuttgart und die A 96 München – Lindau mit der A 9 Berlin – München. Für die A 8 und die A 96 stellt die A 92 zusammen mit der A 99 den Zubringer für den Flughafen München aus Richtung Westen dar.

Die A 92 wird auf einer Gesamtlänge von 12,256 km sechsstreifig ausgebaut. Da zwischen dem Einfädelsstreifen der AS Oberschleißheim in Richtung München und dem Ausfädelsstreifen des AD München-Feldmoching lediglich ein dreistreifiger Abschnitt von rund 300 m verbleiben würde, werden diese miteinander verbunden. Gleiches gilt für den Bereich zwischen dem Einfädelsstreifen des AD München-Feldmoching in Richtung Deggendorf und dem Ausfädelsstreifen der AS Oberschleißheim, der eine Länge von etwa 1.200 m aufweist. Somit verfügt der Abschnitt zwischen dem AD München-Feldmoching und der AS Oberschleißheim über vier Fahrstreifen je Fahrtrichtung, was zur Vermeidung von Staus in die AS Oberschleißheim und in das AD München-Feldmoching und damit auf die ebenfalls hochbelastete A 99 beiträgt. Dies trifft sowohl für den normalen Verkehrsablauf als auch im Falle von Bauarbeiten im Bereich der A 92 zu, da vier Fahrstreifen je Fahrtrichtung eine 6+0-Verkehrsführung zulassen. Bis Bau-km 5+200 ist der bestehende Mittelstreifen mit einer Breite von bis zu rund 13,00 m überbreit ausgeführt. Ab Bau-km 5+200 weist die 4-streifige A 92 im Bestand 11,00 m breite Richtungsfahrbahnen und eine Mittelstreifenbreite von 4,00 m auf. Die Planung sieht vor, den Mittelstreifen von Bauanfang bis Bau-km 4+800 mit einer Breite von 6,50 m überbreit auszuführen. Zwischen Bau-km 4+800 und Bau-km 5+200 wird die Mittelstreifenbreite von 6,50 m auf 4,00 m reduziert. Ab Bau-km 5 + 200 liegt der A 92 ein 6-streifiger Regelquerschnitt RQ 36 gemäß den „Richtlinien für die Anlage von Autobahnen“ (RAA 2008) mit jeweils dreistreifigen 14,50 m breiten Richtungsfahrbahnen zugrunde. Die Mittelstreifenbreite beträgt dabei jeweils 4,00 m.

Die Planungen des 6-streifigen Ausbaus erfolgten entsprechend der RAA 2008. Durch den bestandsorientierten Ausbau kann die Linienführung in Lage und Höhe weitgehend unverändert beibehalten werden. Die Verbreiterung der Fahrbahnen erfolgt bis Bau-km 4+800 aufgrund des überbreiten Mittelstreifens symmetrisch nach innen und ab Bau-km 5+200 symmetrisch nach außen. Gleichzeitig wird die Gradienten künftig dahingehend optimiert, dass im Verwindungsbereich bei Bau-km 4+000 die Mindestlängsneigung gemäß RAA 2008 sichergestellt ist. Die Entwässerung des Straßenkörpers wird entsprechend den heutigen Anforderungen hinsichtlich einer Minimierung der Umweltbeeinträchtigungen durchgeführt.

Im Zuge des 6-streifigen Ausbaus der A 92 werden die Über- und Unterführungsbauwerke kreuzender Straßen, Wege und Gewässer erneuert.

Die 6-streifig ausgebaute A 92 erfüllt die Kriterien für eine Autobahn der EKA 1 A. Neben der Verbesserung der Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität wird durch Maßnahmen der Lärmvorsorge auch eine Verbesserung der Wohnqualität im Siedlungsbereich der angrenzenden Gemeinden und deren umliegender trassennaher Ortsteile erreicht.

Der gesamte Flächenbedarf für das Bauvorhaben einschließlich naturschutzfachlicher Kompensationsflächen beträgt rund 86,3 ha. Durch das Bauvorhaben werden einschließlich der bestehenden Straßenflächen ca. 68 ha versiegelt, davon beträgt die Neuversiegelung rund 31 ha Fläche. Infolge des Ausbaus werden ca. 33 ha straßenbegleitender Freiflächen neu überbaut und ca. 55 ha Fläche vorübergehend in Anspruch genommen. Naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahmen werden auf einer anrechenbaren Fläche von rund 19 ha durchgeführt. Aufgrund von Rodung von Wald werden rund 3,3 ha neu aufgeforstet.

Eine detaillierte Beschreibung des Bauvorhabens findet sich im Erläuterungsbericht (Unterlage 1 T4) in Verbindung mit den Lage- und Höhenplänen (Unterlagen 5 jeweils T2 oder T3 sowie Unterlage 6 jeweils T1 oder T2), in der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Unterlagen 9 jeweils T2 oder T3 und Unterlagen 19 T1-T3) und im Regelungsverzeichnis (Unterlage 11 T3), worauf jeweils verwiesen wird.

2. Planungsstufen

Die gesetzliche Grundlage für den Ausbau der A 92 ist das „Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz – FStrAbG)“ in der

Fassung der Bekanntmachung vom 20.01.2005 (BGBl. I S. 201), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 22.12.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409) geändert worden ist. Diesem Gesetz ist der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Anlage beigefügt. Die A 92 zwischen dem AD München-Feldmoching und dem AK Neufahrn ist in der Fassung von 2005 nicht enthalten gewesen.

Auf Antrag der Obersten Baubehörde im damaligen Bayerischen Staatsministerium des Innern mit Schreiben vom 08.12.2005 (IID2-43531-A 92/002/05) hat das damalige Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) mit Schreiben vom 27.06.2006 (Az.: S 23/40.25.72.0092/98 By 05) für die Maßnahme einen unvorhergesehenen Bedarf gemäß § 6 FStrAbG festgestellt. Der unvorhergesehene Bedarf ist mit der außergewöhnlichen Verkehrsentwicklung im Norden von München begründet worden, vor allem verursacht durch die dynamische Entwicklung des Flughafens.

Das Vorhaben A 92, sechsstreifiger Ausbau vom AD München-Feldmoching bis zum AK Neufahrn Neufahrn wurde durch das 6. FStrAbÄndG vom 23.12.2016 mit dem Bauziel E 6 in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen aufgenommen und ist weiterhin im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Änderung durch Artikel 2 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023, BGBl. 2023 I Nr. 409) mit dem Bauziel E6 (d. h. Erweiterung auf sechs Fahrstreifen) in der Dringlichkeit „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ (WB*) enthalten. Projekte des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht sind Vorhaben, denen ein grundsätzlicher verkehrlicher Bedarf zugeschrieben wird, deren Investitionsvolumen jedoch den voraussichtlich bis 2030 zur Verfügung stehenden Finanzrahmen überschreiten. Für Vorhaben des „Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht“ kann die Autobahn GmbH des Bundes (Niederlassung Südbayern) die Projektplanung dennoch aufnehmen und letztendlich auch Baurecht erlangen. Seit 01.01.2021 werden die Bundesautobahnen nicht mehr in der Auftragsverwaltung durch die Länder, sondern in Bundesverwaltung geführt, vgl. Art. 90 Abs. 1 Satz 1 GG. Der Gesetzgeber hat mit der Dringlichkeitskategorie „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ die Möglichkeit geschaffen, dass diese Bedarfsplanvorhaben bis zur Baureife geplant werden. Die Baufreigabeentscheidung für jedes Bedarfsplanvorhaben wird bei Vorliegen von Baurecht unter Berücksichtigung der dann zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel getroffen. Die Kategorie „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ ist schon deshalb sinnvoll, da möglicherweise einzelne Projekte des Vordringlichen Bedarfs planerisch nicht so weit vorbereitet werden können, dass diese in Bau gehen können.

Das Projekt konnte von der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern als der damaligen Auftragsverwaltung des Freistaat Bayerns (Autobahndirektion Südbayern) aufgrund des § 6 FStrAbG geplant und das Planfeststellungsverfahren beantragt werden. Gemäß § 6 FStrAbG können die Straßenbaupläne im Einzelfall auch Maßnahmen enthalten, die nicht dem Bedarfsplan entsprechen, die aber wegen eines unvorhergesehene höheren oder geringer Verkehrsbedarfs, insbesondere auf Grund einer Änderung der Verkehrsstruktur erforderlich sind. Der unvorhergesehene höhere Verkehrsbedarf wurde entsprechend nachgewiesen, siehe oben.

3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

3.1 Ausgangsverfahren

Mit Schreiben vom 18.08.2014 beantragte die Autobahndirektion Südbayern (jetzt: Autobahn GmbH des Bundes) für den sechsstreifigen Ausbau der A 92 vom AK München-Feldmoching bis zum AK Neufahrn das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen jeweils nach ortsüblicher Bekanntmachung

- in der Zeit vom 30.09.2014 bis 03.11.2014 bei der Gemeinde Bergkirchen (Ende der Einwendungsfrist: 12.11.2014)
- in der Zeit vom 06.10.2014 - 06.11.2014 bei der Stadt Unterschleißheim, bei der Gemeinde Oberschleißheim sowie bei der Gemeinde Haimhausen (Ende der Einwendungsfrist: 20.11.2014)
- in der Zeit vom 16.10.2014 bis 17.11.2014 bei der Gemeinde Eching (Ende der Einwendungsfrist: 01.12.2014)

zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus.

Bei der jeweiligen Veröffentlichung wurde jeweils auf die entsprechende Einwendungsfrist (12.11.2014, 20.11.2014, 01.12.2014) hingewiesen. Zudem wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der jeweiligen Gemeinde oder bei der Regierung von Oberbayern schriftlich oder zur Niederschrift innerhalb der Einwendungsfrist 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 Oberschleißheim
- Stadt Unterschleißheim

- Gemeinde Haimhausen
- Gemeinde Eching
- Gemeinde Bergkirchen
- Landeshauptstadt München
- Landratsamt Freising
- Landratsamt München
- Landratsamt Dachau
- Staatliches Bauamt Freising
- Wasserwirtschaftsamt München
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Fürstenfeldbruck
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg
- Amt für ländliche Entwicklung Oberbayern
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Amt für ländliche Entwicklung Oberbayern
- Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Dachau
- Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung München
- Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Freising
- Bayerisches Landesamt für Umweltschutz
- Polizeipräsidium Oberbayern Nord
- Fachberater für Fischerei
- SWM Infrastruktur GmbH (Stadtwerke München)
- Stadtwerke Unterschleißheim
- Zweckverband Abwasserbeseitigung Unterschleißheim, Eching, Neufahrn
- Zweckverband Wasserversorgungsgruppe Freising Süd
- TenneT TSO GmbH
- Bayernwerk AG
- bayernets GmbH
- Deutsche Telekom AG
- Immobilien Freistaat Bayern Zentrale
- Gasline Telekommunikationsnetzgesellschaft
- I 21 Germany GmbH
- Kabel Deutschland GmbH

- Gasline Telekommunikationsnetzgesellschaft deutscher Gasversorgungsunternehmen mbH & Co. KG
- PLEdoc Gesellschaft für Dokumentationserstellung und -pflege mbH
- Bayerischer Bauernverband

sowie dem Sachgebiet 24.2 (Raumordnung, Landes- und Regionalplanung), dem Sachgebiet SG 31.1 Straßen- und Brückenbau, dem Sachgebiet 50 (Technischer Umweltschutz) und dem Sachgebiet 51 (Naturschutz) der Regierung von Oberbayern.

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich der Vorhabensträger erst mit Schreiben vom 09.07.2018. Aufgrund der umfangreichen Einwendungen wurde intensiv an einer Überarbeitung der Unterlagen gearbeitet.

3.2 Erste Tektur

Mit Schreiben vom 22.12.2017 reichte die Autobahndirektion Südbayern die Antragsunterlagen für die 1. Tektur ein.

Die 1. Tektur vom 22.12.2017 beinhaltet im Wesentlichen folgende Planänderungen:

- Verlängerung der Baustrecke am Bauanfang und Bauende
- Umplanung der Anschlussstellen Ober- und Unterschleißheim auf Grundlage einer überarbeiteten bzw. fortgeschriebenen Verkehrsprognose (Bedarfsplan 2016 und Bundesverkehrswegeplan 2030 sowie der Stadtratsbeschluss der Landeshauptstadt München zur Verlängerung der Schleißheimer Straße mit Anbindung an die A 99).
- Erneuerung aller Brückenbauwerke (veränderte Bauwerksabmessungen und/oder Schäden an den bestehenden Bauwerken)
- Anpassungen des Lärmschutzes auf Grundlage einer überarbeiteten bzw. fortgeschriebenen Verkehrsprognose (Bedarfsplan 2016 und Bundesverkehrswegeplan 2030 sowie der Stadtratsbeschluss der Landeshauptstadt München zur Verlängerung der Schleißheimer Straße mit Anbindung an die A 99).
- Anpassung der landschaftspflegerischen Maßnahme auf Grundlage der Bayerischen Kompensationsverordnung

Wegen der Einzelheiten wird auf den Erläuterungsbericht Unterlage 1 T4, Kapitel 0.3 Anlass der 1. Tektur vom 22.12.2017 verwiesen.

Die Planunterlagen lagen jeweils nach ortsüblicher Bekanntmachung

- in der Zeit vom 19.02.2018 bis 19.03.2018 bei der Gemeinde Gilching, bei der Landeshauptstadt München, bei der Gemeinde Krailling, bei der Gemeinde Haimhausen, bei der Gemeinde Eching, bei der Gemeinde Oberschleißheim, bei der Stadt Germering (Ende der Einwendungsfrist: 03.04.2018)
- in der Zeit vom 23.02-23.03.2018 bei der Stadt Unterschleißheim (Ende der Einwendungsfrist: 06.04.2018)

zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus.

Bei der jeweiligen Veröffentlichung wurde jeweils auf die entsprechende Einwendungsfrist (03.04.2018 oder 06.04.2018) hingewiesen. Zudem wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der jeweiligen Gemeinde oder bei der Regierung von Oberbayern schriftlich oder zur Niederschrift innerhalb der Einwendungsfrist zu erheben sind. Es wurde darauf hingewiesen, dass mit Ablauf der Einwendungsfrist alle Einwendungen, die nicht auf privatrechtlichen Titeln beruhen, ausgeschlossen sind.

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

- Gemeinde Oberschleißheim, Stadt Unterschleißheim, Gemeinde Haimhausen, Gemeinde Eching, Stadt Germering, Gemeinde Gilching, Gemeinde Krailling und Landeshauptstadt München
- Landratsämter Freising, München, Dachau, Starnberg und Fürstenfeldbruck
- Staatliches Bauamt Freising
- Wasserwirtschaftsamt München
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg
- Amt für ländliche Entwicklung Oberbayern
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Amt für ländliche Entwicklung Oberbayern
- Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Dachau, München und Freising
- Bayerisches Landesamt für Umweltschutz

- Polizeipräsidium Oberbayern Nord
- LMU München
- DB Netz AG
- Bundesanstalt für Immobilienaufgaben München
- Immobilien Freistaat Bayern Zentrale
- Flurbereinigungsgenossenschaft Feldmoching
- SWM Infrastruktur GmbH (Stadtwerke München)
- Stadtwerke Unterschleißheim
- Zweckverband Abwasserbeseitigung Unterschleißheim, Eching, Neufahrn
- Zweckverband Wasserversorgungsgruppe Freising Süd
- Zweckverband zur Wasserförderung Ober- und Unterschleißheim
- TenneT TSO GmbH
- Bayernwerk AG (Netzcenter Unterschleißheim und Taufkirchen)
- bayernets GmbH
- Deutsche Telekom AG
- Interroute Germany GmbH
- Gasline Telekommunikationsnetzgesellschaft
- COLT Telecom GmbH
- Vodafone Kabel Deutschland GmbH
- Gasline Telekommunikationsnetzgesellschaft deutscher Gasversorgungsunternehmen mbH & Co. KG
- PLEdoc Gesellschaft für Dokumentationserstellung und -pflege mbH
- Wasser- und Bodenverband Maisach III
- Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH
- Bayerischer Bauernverband

Zusätzlich haben wir den Sachgebieten 31.1 Straßen- und Brückenbau, 50 Technischer Umweltschutz, sowie Sachgebiet 51 Naturschutz Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich der Vorhabensträger mit Schreiben vom 14.03.2019.

Die Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange und die Einwendungen Privater wurden vom 22.07.2019 bis zum 26.07.2019 in der Regierung von Oberbayern erörtert. Wegen der Einzelheiten wird auf die Niederschrift verwiesen.

3.3 Zweite Tektur

Mit Schreiben vom 20.04.2020 reichte die Autobahndirektion Südbayern die Unterlagen der 2.Tektur vom 27.03.2020 bei der Regierung von Oberbayern ein.

Diese 2. Tektur vom 27.03.2020 umfasste im Wesentlichen die folgenden Punkte.

Im Bereich der freien Strecke:

- Verlängerung des lärmindernden Belags auf der BAB A 92 von Bau-km 12+100 auf Bau-km 12+300
- Verbreiterung der Geh- und Radwege entlang der Birkhahnstraße und des Öffentlichen Feld- und Waldwegs (ÖFW) Furtweg
- Anpassungen und Ergänzungen aller Öffentlichen Feld- und Waldwege, Betriebswege und der sonstigen Privatwege
- Anpassungen und Ergänzungen der Sparten
- Anpassung der Entwässerung

Im Bereich der Anschlussstelle Oberschleißheim:

- Aufnahme und Verlegung des Ablaufkanals der Olympia-Regattaanlage München und Weiterführung bis zur Hackerstraße als Ablaufgraben
- Anpassung der Verlegung des Schwebelbachs
- Neubau des Bauwerks der Hackerstraße über den Schwebelbach
- Ergänzung eines Bauwerks zur Unterführung eines Entwässerungsgrabens unter der nordwestlichen Anschlussstellenrampe
- Verbreiterung des Geh- und Radwegs entlang der B 471
- Anlage einer Berme auf der autobahnabgewandten Seite des 10 m hohen Lärmschutzwalles zur Pflege der Wallböschung

Im Bereich der Anschlussstelle Unterschleißheim:

- Ergänzung eines zweiten Fahrstreifens an der Einmündung der Moosachstraße in die B 13
- Entfall des Umbaus der Einmündung Landshuter Straße / Nördliche Ingolstädter Straße
- Änderung der Lage des Pendlerparkplatzes sowie Errichtung einer Höhenbegrenzung

- Anlage einer Wendeschleife und Haltestelle für Busse im Bereich des Inhauser Moores
- Verbreiterung des Geh- und Radwegs entlang der B 13

Wegen der Einzelheiten wird auf den Erläuterungsbericht Unterlage 1 T4, Kapitel 0.4 Anlass der 2. Tektur vom 27.03.2020 verwiesen.

Die Regierung von Oberbayern leitete die Auslegung bei den Kommunen mit Schreiben vom 29.05.2020 ein. In diesem Schreiben wurde darauf hingewiesen, dass die Auslegung entsprechend den Vorgaben des Planungssicherstellungsgesetz (PlanSiG) vom 20.05.2020 (BGBl. I S. 1041) durchzuführen ist.

Durch das Planungssicherstellungsgesetz vom 20.05.2020 wurden Änderungen bei der Auslegung wegen des Gesundheitsschutzes im Rahmen der Sars-Cov2-Pandemie zugelassen. Zur Vermeidung von unnötigen Kontakten bei Rathausbesuchen der Betroffenen wurde entschieden, von der Veröffentlichung der Antragsunterlagen im Internet als rechtlich maßgeblicher Form nach § 3 Abs. 1 PlanSiG Gebrauch zu machen. Demnach findet die Veröffentlichung nach Maßgabe des Art. 27a BayVwVfG dadurch statt, dass der Vorhabensträger die Unterlagen als gängige Datei auf seiner Internetseite hochlädt und die Regierung von Oberbayern als Planfeststellungsbehörde sowie die auslegenden Gemeinden auf diese Internetseite des Vorhabensträgers hin Verlinkungen einstellen. Gem. § 3 Abs. 2 PlanSiG wurde den betroffenen Gemeinden weiterhin aufgegeben, die Antragsunterlagen im Rathaus in der bekannten Weise einen Monat auszulegen (§§ 17, 17a FStrG i. V. m. Art 73 Abs. 2 und Abs. 3 Satz 1 BayVwVfG) zur allgemeinen Aussicht auszulegen.

Die Planunterlagen lagen zusätzlich jeweils nach ortsüblicher Bekanntmachung in der Zeit vom 16.06.2020 – 15./16.07.2020 bei der Gemeinde Haimhausen, Gemeinde Eching, bei der Gemeinde Oberschleißheim, bei der Stadt Unterschleißheim, bei der Landeshauptstadt München (Ende der Einwendungsfrist: 17.08.2020) zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus.

Bei der jeweiligen Veröffentlichung wurde jeweils auf die entsprechende Einwendungsfrist hingewiesen. Außerdem wurde auf die vorrangige Internetveröffentlichung und die Besonderheiten der Auslegung vor Ort während der Pandemie hingewiesen. Zudem wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der jeweiligen Gemeinde oder bei der Regierung von

Oberbayern schriftlich oder zur Niederschrift innerhalb der Einwendungsfrist zu erheben sind. Es wurde darauf hingewiesen, dass mit Ablauf der Einwendungsfrist alle Einwendungen, die nicht auf privatrechtlichen Titeln beruhen, ausgeschlossen sind.

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

- Landeshauptstadt München, Stadt Unterschleißheim, Gemeinden Eching, Oberschleißheim und Haimhausen
- Landratsämter München, Dachau, Starnberg, Fürstenfeldbruck und Freising
- Staatliches Bauamt Freising
- Wasserwirtschaftsamt München
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Amt für Ernährung Landwirtschaft und Forsten Ebersberg
- Amt für Ländliche Entwicklung Oberbayern
- Bayerischer Bauernverband
- Polizeipräsidium Oberbayern Nord
- Fachberater für Fischerei des Bezirks Oberbayern
- Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung München und Freising
- Bayerisches Landesamt für Umwelt
- SWM Infrastruktur GmbH
- Immobilien Freistaat Bayern
- Stadtwerke Unterschleißheim
- Abwasserzweckverband Unterschleißheim Eching Neufahrn
- Zweckverband Wasserversorgungsgruppe Freising-Süd
- Zweckverband zur Wasserförderung Ober- und Unterschleißheim
- Ludwig-Maximilians-Universität München
- Deutsche Telekom AG
- Vodafone Kabel Deutschland GmbH
- Interoute Germany GmbH
- DB Netz AG
- Eisenbahn-Bundesamt
- PLEdoc Gesellschaft für Dokumentationserstellung und -pflege mbH
- I 21 Germany GmbH
- Gasline Telekommunikationsnetzgesellschaft deutscher Gasversorgungsunternehmen mbH & Co. KG
- TenneT TSO GmbH
- Bayernwerk Netz GmbH

- Bayernets GmbH
- Bundesanstalt für Immobilienaufgaben München
- COLT Telecom GmbH
- Wasser- und Bodenverband Maisach III
- Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH

Zusätzlich haben wir den Sachgebieten 31.1 Straßen- und Brückenbau, 50 Technischer Umweltschutz, 51 Naturschutz sowie 24.2 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Die Autobahn GmbH des Bundes hat mit Schreiben vom 25.02.2021 zu den Einwendungen und Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange Stellung genommen.

3.4 Roteintrag April 2021

Im Zuge von Einwendungen und wegen der Rücknahme der Zusage finanzieller Beteiligung an vergrößerter Ausführung einzelner Maßnahmen durch Städte und Gemeinden wurden durch Roteintrag Streichungen bzw. Veränderungen von einzelnen Maßnahmen vorgenommen.

- Rücknahme der Verbreiterung der Geh- und Radwege entlang der Birkhahnstraße und des ÖFW Furtweg aus der 2. Tektur vom 27.03.2020. Daher wurde die Breite der Geh- und Radwege außerhalb der Überführungsbauwerke wieder auf 2,50 m reduziert. Die Geh- und Radwege auf den Bauwerken erhalten künftig die erforderliche Mindestbreite von 3,00 m. Mit Fortschreibung der RE-ING (Richtlinien für den Entwurf, die konstruktive Ausbildung und Ausstattung von Ingenieurbauten) wurden die Breiten von Geh- und Radwegen auf Brücken überarbeitet.
- Anpassungen und Ergänzungen der Sparten zwischen den Anschlussstellen Ober- und Unterschleißheim.
- Ergänzung von Grundwassermessstellen zwischen dem Autobahndreieck München-Feldmoching und der Anschlussstelle Oberschleißheim.
- Änderung der Kompensationsmaßnahme 13 E Ökokonto Krailling in 13 E Ersatzmaßnahme Krailling, da eine vorgezogene Umsetzung der Aufwertungsmaßnahmen noch nicht erfolgt ist.

- Präzisierung und Ergänzung der Maßnahme 1 V hinsichtlich Schutz von Zauneidechse und Idas-Bläuling.
- Ergänzung der Maßnahme 14.2 G hinsichtlich der Ausbringung und Funktionskontrolle von artenschutzrechtlich begründeten Maßnahmen für den Star.
- Redaktionelle Ergänzungen zu Kartiertransekten Fledermäuse und nachrichtliche Beifügung Kurzbericht Notumsiedlung Zauneidechse im Zuge des Ersatzneubaus BW 17/1.

Wegen der Einzelheiten wird auf den Erläuterungsbericht Unterlage 1 T4, Kapitel 0.5 Anlass des Roteintrages verwiesen

3.5 Dritte Tektur

Mit Schreiben vom 23.08.2023 reichte die Autobahn GmbH die Unterlagen zur 3. Tektur vom 28.07.2023 ein.

Die eingereichten Planunterlagen zur 3. Tektur (28.07.2023) enthielten hauptsächlich Änderungen der landschaftsplanerischen Unterlagen. Diese basierten auf weiteren Abstimmungen mit der Höheren Naturschutzbehörde und dem erweiterten Kenntnisstand hinsichtlich der für die Straßenentwässerung maßgeblichen Bodenkennwerte:

- Anpassung des artenschutzrechtlich erforderlichen Maßnahmenkonzeptes für die Zauneidechse aufgrund der Entwässerungsplanung,
- Anpassung der Verlegung Schmutz- und Trinkwasserleitung bei der AS Oberschleißheim
- Anpassung des artenschutzrechtlich erforderlichen Maßnahmenkonzeptes für gehölz- und offenlandbrütende Vogelarten sowie Baumfledermäuse,
- quantitative Anpassung der Ersatzmaßnahme im Bereich des ehemaligen Übungsplatzes Krailling,
- Neufassung der Ausgleichsmaßnahme 11 A_{FCS}T3
- inhaltliche und quantitative Anpassung der Ausgleichsflächen 10 A, 12 A und 16 A
- Angaben zu den klimarelevanten Auswirkungen des Vorhabens mit Bezug auf die Anforderungen gem. § 13 Abs. 1 KSG.

Hierzu wurde eine beschränkte Anhörung der folgendem in ihrem Aufgabenbereich betroffenen Träger öffentlicher Belange nach Art. 73 Abs. 8 BayVwVfG sowie der betroffenen Privaten (u.a. Einwender Nr. 3002 und 1183 u.a.) durchgeführt:

- Gemeinden Eching, Krailling, Oberschleißheim, Langenpreising und Landeshauptstadt München
- Landratsämter Freising, München, Starnberg, Erding
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg-Erding
- Ludwig Maximilians-Universität München
- Wasserwirtschaftsamt München
- Bayerisches Landesamt für Umwelt
- Immobilien Freistaat Bayern

Zusätzlich haben wir den Sachgebieten 31.1 Straßen- und Brückenbau, 50 Technischer Umweltschutz und 51 Naturschutz der Regierung von Oberbayern Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Ferner wurden dem Bund Naturschutz in Bayern e.V., der Kreisgruppe Starnberg des Bund Naturschutzes und dem Landesverband Bayern e.V. der NaturFreunde Deutschlands Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Der Vorhabenträger hat mit Schreiben vom 14.12.2023 hierzu Stellung genommen.

3.6 Erweiterte vorläufige Anordnung

Der Vorhabensträger stellte zwei Anträge auf Erlass einer vorläufigen Anordnung gemäß § 17 Abs. 2 FStrG:

- Antrag auf Erlass einer vorläufigen Anordnung vom 24.04.2023
- Erweiterter Antrag auf Erlass einer vorläufigen Anordnung vom 23.08.2023

Auf Grundlage dieser beiden Anträge des Vorhabenträgers erließ die Regierung von Oberbayern unter dem Datum des 07.02.2024, Az. 4354.32-4354.1-5-2-7, eine vorläufige Anordnung nach § 17 Abs. 2 FStrG, mit der als Teilmaßnahme eine Umverlegung des Ablaufkanals der Ruderregattastrecke bei der Anschlussstelle Oberschleißheim mit aufwendigen Spartenverlegungen bereits vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses zugelassen wurde. Wegen der Einzelheiten wird auf die vorläufige Anordnung vom 07.02.2024, Az. 4354.32-4354.1-5-2-7, nebst Planunterlagen verwiesen.

3.7 Vierte Tektur

Mit Schreiben vom 18.10.2024 reichte die Autobahn GmbH die Unterlagen zur 4. Tektur vom 24.10.2024 ein.

Die im Rahmen der 4. Tektur vom 24.10.2024 eingereichten Planunterlagen betreffen Folgemaßnahmen aus der Teilmaßnahme „Umverlegung des Ablaufkanals der Ruderregattastrecke bei der Anschlussstelle Oberschleißheim“, die mittels erweiterter vorläufiger Anordnung mit Bescheid vom 07.02.2024 genehmigt worden sind.

Die Anschlussstelle Oberschleißheim soll im Zuge des sechsstreifigen Ausbaus zu einem Kleeblatt umgebaut werden. Diese Maßnahme zieht einen Umbau und eine Renaturierung des Gewässers Schwebelbach nach sich (Maßnahme 7 A_{FCS}). Dabei werden die vorhandenen Sohlschwellen und -abstürze entfernt und die Gewässerdurchgängigkeit wird folglich damit wiederhergestellt. Durch diesen Umbau kann der Regattaablaufkanal jedoch nicht mehr an der derzeitigen Stelle in den Schwebelbach eingeleitet werden. Der Regattaablaufkanal wird daher im Bereich der B 471 weiter nach Westen verlegt und mündet künftig in einem neu zu schaffenden, offenen, naturnahen Regattaablaufgraben, welcher dann nach der Brücke an der Hackerstraße in den Schwebelbach mündet. Hierzu wurde die unter Ziffer B 3.6 genannte vorläufige Anordnung für das Microtunneling vom Regattaablaufkanal als Vorwegmaßnahme beantragt und seitens der Genehmigungsbehörde entsprechend verbeschieden. Durch die vorläufige Anordnung konnte das Microtunneling vorab durchgeführt werden. Im Jahr 2025 wurden hierzu bereits die Baumaßnahmen abgeschlossen.

Die 4. Tektur vom 24.10.2024 wurde jedoch notwendig, da sich im Rahmen der Ausführungsplanung für die Teilmaßnahme „Umverlegung des Ablaufkanals der Ruderregattastrecke bei der Anschlussstelle Oberschleißheim“ herausstellte, dass ein Rückbau der Bodenplatten mit Rückverankerung in der Start- und Zielgrube nicht zielführend ist. Die Bodenplatten in den beiden Gruben werden weiterverwendet und in die neuen Schächte integriert. Auf Grund dieses Verbleibs der Platte waren zusätzliche Unterlagen erforderlich, die durch eine 4. Tektur ins Gesamtverfahren eingebracht werden.

Hierzu wurde mit Datum vom 06.11.2024 eine beschränkte Anhörung des Wasserwirtschaftsamtes München nach Art. 73 Abs. 8 BayVwVfG durchgeführt. Nachträglich wurde mit Datum vom 28.07.2025 auch noch das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr angehört. Das Wasserwirtschaftsamt München äußerte sich mit Stellungnahme vom 27.11.2024. Das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr äußerte sich mit Stellungnahme vom 25.08.2025.

C Entscheidungsgründe

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1. Verfahrensrechtliche Bewertung

1.1 Allgemeines zur Planfeststellung

Nach § 17 Abs. 1 Satz 1 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Eine Änderung der Bundesfernstraße liegt vor, wenn die Bundesfernstraße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird (§ 17 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 FStrG) oder in sonstiger Weise erheblich baulich umgestaltet wird (§ 17 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 FStrG).

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 an anderen Anlagen 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 Abs. 1 Satz 6, Satz 7 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 die in § 8 Abs. 1 WHG genannten wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen. Ist mit dem planfestzustellenden Vorhaben eine Gewässernutzung verbunden, so muss die Planfeststellungsbehörde ausdrücklich über die Erteilung der Erlaubnis oder Bewilligung nach § 19 Abs. 1 WHG entscheiden, da diese nicht durch den

Planfeststellungsbeschluss ersetzt wird. Die Planfeststellungsbehörde kann folglich über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden. Gleiches gilt für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bundesfernstraßengesetz und dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz.

1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen

Im Rahmen der Planfeststellung sind gemäß § 17 Abs. 1 Satz 6 FStrG die vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltauswirkungen zu berücksichtigen. Beim sechsstreifigen Ausbau der A 92 zwischen dem AD München–Feldmoching und dem AK Neufahrn handelt es sich um die Änderung und Erweiterung einer bestehenden Bundesautobahn. Beim sechsstreifigen Ausbau der A 92 zwischen diesen beiden Endpunkten handelt es sich um die Änderung und Erweiterung einer bestehenden Bundesautobahn, für die als solche eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nach § 17 Abs. 1 Satz 6 FStrG i.V.m. § 3b Abs. 1 UVPG a.F. (vor 29.07.2017) i. V. m. Nr. 14.3 der Anlage 1 zum UVPG obligatorisch ist. Die Änderung des UVPG aus dem Jahr 2017 ist für dieses Bauvorhaben nach § 74 Abs. 1 UVPG für vor dem 16.05.2017 eingeleitete Verfahren nicht anzuwenden. Unter Ziffer C. 2 dieses Planfeststellungsbeschluss wurde daher eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist nach § 4 UVPG unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 18 Abs. 1 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 17a Abs. 3 FStrG, Art. 73 Abs. 3 bis 7 BayVwVfG.

Die Bekanntgabe der Entscheidung i. S. d. § 3a Satz 2 Hs. 1 UVPG a.F. 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. Dies war entsprechend der Übergangsvorschrift gemäß § 74 Abs. 1 UVPG auch zulässig.

Der UVP-Bericht wurde zwar infolge der 1. Tektur an die neue Rechtslage der 1. Tektur vom 16.03.2020 angepasst, aber die ursprünglichen Vorschriften gelten aufgrund der vorherigen Einleitung weiter.

2. Umweltverträglichkeitsprüfung

2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)

2.1.1 Beschreibung des Vorhabens

Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung ist der 6-streifige Ausbau der Bundesautobahn A 92 München – Landshut – Deggendorf im Abschnitt zwischen dem Autobahndreieck (AD) München–Feldmoching und dem Autobahnkreuz (AK) Neufahrn von Bau-km 0-623 bis Bau-km 13+208.

Das Vorhaben ist im Erläuterungsbericht Unterlage 1 T4 näher beschrieben.

2.1.2 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens

Das Vorhaben befindet sich in den Gemeindegebieten Neufahrn bei Freising, Eching, Unterschleißheim, Oberschleißheim, Haimhausen und München.

Das Vorhaben liegt in der naturräumlichen Haupteinheit D65 „Unterbayrisches Hügelland und Isar-Inn-Schotterebene“ und in der Naturraumeinheit 051 „Münchener Schotterebene“. Die Münchener Schotterebene umfasst ein Gebiet von 192,4 km². Der vorwiegend ebenflächige Naturraum ist durch Niederterrassenschotter der würmeiszeitlichen Schmelzwasser charakterisiert. Bedingt durch die Wasserdurchlässigkeit des Untergrundes ist das Lebensraumspektrum hauptsächlich von Trockenstandorten und wärmeliebenden Wäldern geprägt. Das Bauvorhaben liegt am nördlichen Randbereich der Münchener Schotterebene, wo der fluvioglaziale Schotter ausdünnert, das Grundwasser an die Oberfläche tritt und eine ausgedehnte Niedermoorlandschaft entstanden ist.

Das gesamte Gebiet zwischen dem AD München-Feldmoching und dem AK Neufahrn weist große Flächen für Gewerbebetriebe auf. Die Siedlungsflächen der Ortslagen Ober- und Unterschleißheim, Eching und Neufahrn sind Bestandteil des Verdichtungsraumes München.

Im Planungsgebiet sind vorwiegend grundwassernahe Böden und Moore (kalkgründige Niedermoore über carbonatreichem Schotter) vorzufinden. Im Süden des Vorhabens und stellenweise im Norden durchquert die A 92 terrestrische Böden wie Pararendzina und Ackerpararendzina.

Das Vorhaben quert zahlreiche Fließgewässer (Würmkanal, Schleißheimer Kanal, Gänsbach, Einseteilgraben, Furthbach und Grabenlauf) oder verläuft parallel zu diesen (Schwebelbach, namenloser Graben im Bereich der AS Oberschleißheim und

Moosach). Im Bereich vom AD München-Feldmoching bis AK Neufahrn sind zahlreiche Stillgewässer vorhanden, die im Rahmen von der Ausbeutung örtlicher Kiesvorkommen entstanden sind. Die Grundwasser-Flurabstände sind im genannten Gebiet unterschiedlich ausgeprägt, aber tendenziell eher gering.

Amtlich festgesetzte Trinkwasserschutz- und/oder Überschwemmungsgebiete liegen nicht im Untersuchungsgebiet. Zwischen dem AD München-Feldmoching und der Siedlungsfläche von Unterschleißheim besteht östlich der Bahnlinie (München - Freising) ein planreifes (aber noch nicht formal festgesetztes) Wasserschutzgebiet. Im Bereich der AS Oberschleißheim sind überschwemmungsgefährdete Bereiche vorhanden, die aber nicht formal als Überschwemmungsgebiet ausgewiesen sind.

Auf den ebenen, weitflächigen landwirtschaftlichen Nutzflächen kann sich häufig Nebel bilden. Im Bereich der großen Waldflächen kann sich ein Bestandsinnenklima entwickeln.

Der Raum zwischen A 99 und Schleißheimer Kanal, konkret das Sportzentrum an der Regattaanlage am Schleißheimer Kanal und das umfangreiche Radwegenetz, werden zur lokalen Naherholung genutzt. Siedlungsflächen finden sich in der näheren Nachbarschaft nur in untergeordnetem Umfang. Das Untersuchungsgebiet zwischen A 99 und Schleißheimer Kanal ist durch intensiv genutzte landwirtschaftliche Nutzflächen mit flächenhaft dominierender Ackernutzung, von größeren Waldflächen und eingestreuten linearen Gehölzstrukturen geprägt. Die vorhandenen Gehölzstrukturen sind im Hinblick auf ihre naturschutzfachliche Wertigkeit heterogen zu werten. Besonders hochwertig sind die laubholzdominierten Altbestände begleitend zum Würmkanal und zum Schleißheimer Kanal sowie die Waldbestände des FFH-Gebietes 7735-371 „Heideflächen und Lohwälder nördlich München“ benachbart zum AD München-Feldmoching. Ferner ist der ehemalige und teilweise rückgebaute Parkplatz südlich des Schleißheimer Kanals naturschutzfachlich besonders, da sich dort besondere Strukturen wie magere Altgrasenfluren, Magerwiesen und trockenen Pioniersukzessionsstadien entwickelt haben. Die Fließgewässerstrukturen des Schleißheimer Kanals und des Würmkanals weisen mit ihren begleitenden Gehölzbeständen eine landschaftsgliedernde und -bereichernde Funktion auf. Die ehemaligen, rückgebauten Parkplatzflächen an der A 92 südlich des Schleißheimer Kanals stellen hinsichtlich des Erscheinungsbildes und der Nutzung eine Sonderstruktur dar.

Der Raum südöstlich der A 92 ist maßgeblich von den ausgedehnten Siedlungsflächen sowie den dazugehörigen Infrastruktureinrichtungen geprägt. Dieser Raum weist öffentliche und private Erholungseinrichtungen sowie zahlreiche Radwegeverbindungen auf. Die Siedlungsflächen und die Infrastruktureinrichtungen sind auf ehemals landwirtschaftlichen Nutzflächen entstanden. Bei Unterschleißheim schließen die Siedlungsflächen direkt an die A 92 an. Die Flächen zwischen A 92 und den jeweiligen Orten werden überwiegend intensiv ackerbaulich genutzt. Naturschutzfachlich besonders hochwertige Art- und/oder Gesellschaftsvorkommen fehlen weitgehend. Der weitgehend ebene Landschaftsraum zwischen Ober- und Unterschleißheim erhält durch lineare, gelegentlich auch kleinflächige Gehölzstrukturen eine gewisse Struktur. Der Bereich zwischen Unterschleißheim und Eching weist dagegen kaum landschaftsbildbereichernde Elemente oder Strukturen auf. Dort dominiert ein monotones Agrarlandschaftsbild. Vereinzelt eingestreut finden sich kleinflächige Erholungsnutzungen in Form von Kleingärten und Wochenendhausgebieten.

Nordwestlich der A 92 beanspruchen Siedlungen deutlich geringere Flächen. Neben dem Unterschleißheimer See und den Neufahrner Mühlseen finden sich in diesem Gebiet zahlreiche weitere kleinere Stillgewässer, die der Naherholung dienen. Außerdem sind dort auch öffentliche und private Erholungseinrichtungen ansässig. Dieser generell durch hohen Grundwasserstand gekennzeichnete Bereich weist verschiedener Nutzungen und folglich eine hohe Strukturierung des Landschaftsraumes auf. Insbesondere wird dieser Bereich in einem größeren Umfang als Grünland genutzt und weist teilweise Gehölzstrukturen auf. Kennzeichnend ist auch die hohe Dichte an Fließ- und Stillgewässern. Der gesamte Bereich ist mit einem dichten Netz an Rad- und Wanderwegen überzogen und die größeren Stillgewässer weisen regelmäßig intensive Freizeitnutzungen auf (Badebetrieb, fischereiliche Nutzung, Tauchen, etc.). Der Charakter einer ehemaligen 'Moos'-Landschaft mit häufigem Wechsel von Grünland- und eingeschränkt auch Ackernutzung sowie Gehölz- und Gewässerstrukturen bei ebener Topografie ist weitgehend noch erkennbar.

Die zu querenden zahlreichen Fließgewässerstrukturen, der Bereich des ehemaligen Parkplatzes an der bestehenden Autobahn A 92 südlich des Schleißheimer Kanals sowie Offenlandbereiche mit hohem Grünlandanteil und 'Moor'-Charakter bieten vielen Vegetationseinheiten, Tieren und Pflanzen einen Lebensraum.

Das Vorhaben liegt am AD München-Feldmoching in direkter Nachbarschaft zum FFH-Gebiet 7735-371 „Heideflächen und Lohwälder nördlich von München“ und im Umfeld der Regattaanlage Oberschleißheim das FFH-Gebiet 7734-301 „Gräben und Niedermoorreste im Dachauer Moos“. Die beiden FFH-Gebiete stellen ebenfalls für bestimmte Tiere und bestimmte Pflanzen einen Lebensraum dar.

In der Nähe des Vorhabens liegen folgende Landschaftsschutzgebiete (§ 26 BNatSchG):

- LSG 00436.01: „Münchener Norden im Bereich der Gemeinden Garching bei München, Ober und Unterschleißheim“
- LSG 00328.01: „Dachauer Moos im Gebiet der Gemeinden Ober- und Unterschleißheim“
- LSG 00342.01: „Amperauen mit Hebertshausener Moor und Inhausener Moos“
- LSG 00552.01: „Freisinger Moos und Echinger Gfild“

Im Umgriff des Vorhabens kommen folgende Biotoptypen vor:

Tabelle 1:Prägende und wertgebende Biotoptypen im Untersuchungsgebiet

Kurzbezeichnung	Biotoptyp	§ 30-Status
F 13 F 13 - FW 3260 F 14	Natürlich entstandene Fließgewässer	(x) x (x)
F 212 F 222 F 232	Künstlich angelegte Fließgewässer mit naturnaher Entwicklung	(x) (x) (x)
S 112	Moorgewässer	x
S 132 S 132 - SU 3140 S 133	Eutrophe Stillgewässer	(x) x x
S 31	Wechselwasserbereiche an Stillgewässern	(x)
G 312 - GT 6210 G 314 - GT 6210	Magerrasen	x x
R 111 - GR 00 BK R 113 R 113 - GR 00 BK	Großröhrichte außerhalb der Verlandungsbereiche	x x x
R 121 - VH 00 BK	Großröhrichte der Verlandungsbereiche	x
K 123 - GH 6430 K 123 - GH 00 BK K 122	mäßig artenreiche Säume und Staudenfluren	x x (x)
K 132 - GH 00 BK	artenreiche Säume und Staudenfluren	x
B 111 - WO 00 BK	Gebüsche / Hecken trocken-warmer Standorte	x
B 113 - WG 00 BK	Sumpfgebüsche	x
L 432 - WQ 00 BK	Sumpfwälder	x
L 522 - WA 91 F0*	Weichholz-Auwald	x
L 533 - WA 91 F0	Hartholz-Auwald	x

Schutzwald-, Bannwald- oder Erholungswaldausweisungen nach BayWaldG sind im Vorhabensgebiet vorhanden. Die Waldflächen benachbart zum AD München-Feldmoching, Würmkanal und Schleißheimer Kanal sind nach Art. 11, 37 und 38 BayWaldG als Bannwald ausgewiesen worden.

Aktuelle Nachweise über Vorkommen streng geschützter Arten nach § 7 Abs. 14 BNatSchG liegen für die Tiergruppen Säugetiere, Vögel, Kriechtiere, Schmetterlinge und Libellen vor (siehe hierzu Unterlage 19.3 T3 „Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung saP“ und Unterlage 19.4 T1 „Faunistisches Gutachten“). Zur Verifizierung der faunistischen Grundlagendaten und zur Überprüfung von deren Konsistenz erfolgte im Jahr 2023 ein Abgleich mit aktuell verfügbaren Sekundärdaten, eine vergleichende Luftbildauswertung sowie eine faunistische Übersichtsbegehung.

Im Plangebiet sind einige Bau- und Bodendenkmäler erfasst. Insbesondere werden vom Vorhaben zwei Baudenkmäler berührt:

- Schleißheimer Kanal bei Straßenkreuzung mit B 471
- Würmkanal

Beide Kanäle sind in ihrem historischen Bestand vollständig zu erhalten.

Im Plangebiet liegen mehrere bekannte Bodendenkmäler. Diese werden teilweise bereits von der bestehenden A 92 durchschnitten bzw. tangiert.

Dabei handelt es sich um:

Tabelle 2: Übersicht Bodendenkmäler

Fundstellen-Nr.	Beschreibung	Gefährdung durch das Vorhaben
7735/0113	vor- und frühgeschichtliche Siedlung	direkte Benachbarung zum AD Feldmoching
7735/0168	vorgeschichtlicher Grabhügel	innerhalb des Untersuchungsgebietes
D-1-7735-0184	Siedlung unbekannter Zeitstellung	direkte Benachbarung zur A 92
7735/0192	vorgeschichtliches Grabhügelfeld	innerhalb des Untersuchungsgebietes
D-1-7735-0082	Siedlungsgruben und Grabhügel eines Bestattungsortes vor- und frühgeschichtlicher Zeitstellung	innerhalb des Untersuchungsgebietes
D-1-7735-0083	vorgeschichtlicher Grabhügel	benachbart zum Untersuchungsgebiet
D-1-7735-0091	vor- und frühgeschichtliche Siedlung	innerhalb des Untersuchungsgebietes
D-1-7635-0042	vor- und frühgeschichtliche Siedlung	direkte Benachbarung zur A 92
D-1-7635-0252	Altstraßenabschnitte des Mittelalters oder der frühen Neuzeit	Benachbarung zur A 92
D-1-7735-105	Burgstall des hohen Mittelalters	innerhalb des Untersuchungsgebietes
D-1-7735-114	verendete Viereckschanze der späten Latènezeit	innerhalb des Untersuchungsgebietes
D-1-7735-116	Siedlung vor- und frühgeschichtlicher Zeitstellung	innerhalb des Untersuchungsgebietes
D-1-7735-0310	Kanal der frühen Neuzeit	wird von der A 92 durchschnitten

Fundstellen-Nr.	Beschreibung	Gefährdung durch das Vorhaben
	Abschnitt des Würmkanals	
D1--7735-0311	Kanal der frühen Neuzeit Abschnitt des Dachau-Schleißheimer Kanals	wird von der A 92 durchschnitten
V-1-7735-0003	vor- und frühgeschichtliche Siedlung	innerhalb des Untersuchungsgebietes
V-1-7735-0005	vor- und frühgeschichtliche Siedlung	innerhalb des Untersuchungsgebietes

2.2 Beschreibung der zu erwartenden Umweltauswirkungen

2.2.1 Bau-, anlage- und betriebsbedingte Wirkfaktoren im Allgemeinen

Auf der Grundlage der vom Vorhabensträger vorgelegten Unterlagen, der behördlichen Stellungnahmen und von Äußerungen und Einwendungen Dritter sind folgende wesentliche zu bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen und Wechselwirkungen auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter zu erwarten:

- baubedingte Wirkfaktoren:

- Vorübergehende Flächeninanspruchnahme für Baustelleneinrichtungen und die Bereitstellung von Baufeldflächen für die Verbreiterung der Strecke, den Ersatzneubau der Brückenbauwerke und für die Errichtung der Lärmschutz- und Entwässerungsanlagen. Davon sind intensiv genutzte landwirtschaftliche Flächen, die autobahnbegleitenden Vegetationsstrukturen, aber auch gequerte bzw. benachbarte Biotopstrukturen betroffen.
- Bau- und transportbedingte Emissionen (Schall, Licht, stoffliche Emissionen)
- Optische Wirkung der Baustelle
- Beeinträchtigung verdichtungsempfindlicher Bodentypen (im Bereich der Fließgewässer und der Niedermoorböden)
- Beeinträchtigung der zu querenden Fließgewässerstrukturen durch bauzeitliche Inanspruchnahme und Stoffeinträge
- Vorübergehende Einschränkung der Erholungsnutzung im Nachbarschaftsbereich zu den Baumaßnahmen, vor allem durch Querung und Verlegung der Rad- und Wanderwege
- Vorübergehende Beeinträchtigungen für die Land- und Forstwirtschaft im Nachbarschaftsbereich zu den Baumaßnahmen

- anlagebedingte Wirkfaktoren:
 - Flächenversiegelung
 - Verlust bzw. Beeinträchtigung von Biotopen, geschützten Lebensräumen, Tieren, Pflanzen und schutzwürdigen Böden durch bauliche Anlagen und Verkehrsflächen
 - Verlust straßenbegleitender Gehölz-, Röhricht-, Hochstauden- und Altgrasflächen
 - Verstärkung der funktionalen Zerschneidungswirkungen im Bereich der gewässerbegleitenden Waldflächen und der gequerten Fließgewässer
 - Verlust von Waldflächen mit Bannwald-Schutzstatus
 - Umwandlung von land- und forstwirtschaftlicher Nutzfläche in straßenbegleitende Grünflächen, Ausgleichsflächen und/oder Aufforstungsflächen
 - Veränderung und teilweise Überprägung des Landschaftsbildes

- betriebsbedingte Wirkfaktoren
 - Erhöhung der Belastung durch verkehrsbedingte Schadstoffe und Verkehrslärm
 - Aufweitung straßenverkehrsbedingter Beeinträchtigungszonen
 - direkte Individuenverluste durch Verkehr

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

Die einzelnen Faktoren wirken in jeweils unterschiedlicher Stärke, Ausmaß und Zeitdauer auf die Umwelt.

Nachstehende Tabelle gibt die Dimension der vorhabensbedingten Wirkfaktoren unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen (siehe auch in Ziffer C 2.3 des Planfeststellungsbeschlusses) wieder.

Tabelle 3: Wirkfaktoren und deren Dimension durch das Vorhaben unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen

Wirkfaktor	Wirkzone, -intensität und -dimension
Baubedingte Projektwirkungen	
Bauzeitliche Flächeninanspruchnahme	~55 ha (Baustreifen, Baustelleneinrichtungsflächen, Lagerplätze, Baustraßen)
Wasserhaltung, Einleitung von Bauwasser	keine gesonderte Einleitung von Bauwasser in Vorfluter, bauzeitliche Wasserhaltungen im Rahmen der Schwebelbach- und Regattakanal-Renaturierung

Wirkfaktor	Wirkzone, -intensität und -dimension
Eintrag von Baustoffen und/oder Erdreich in Gewässer	Durch Vermeidungsmaßnahme 2 V soweit möglich minimiert. Im Bereich der Gewässerquerungen ist durch Abbruch und Neubau der Brücken sowie bei erforderlichen Gewässerverlegungen ein Stoffeintrag nicht völlig vermeidbar.
Nächtliche Bauaktivität im Bereich sensibler Biotopstrukturen	Durch Vermeidungsmaßnahme 3.3 V ausgeschlossen
Baubedingte Beeinträchtigung bzw. Gefährdung von Einzelarten bzw. ihrer Brut- und Niststätten	Durch zeitliche Beschränkung der Bauarbeiten (Maßnahmen 3.1 V, 3.2 V _{FCS} , 3.4 V) weitgehend ausgeschlossen. Durch das Abfangen der auffindbaren Einzelindividuen vor Beginn der Baumaßnahme sowie die Verbringung in weniger gefährdete Bereiche (Maßnahme 3.5 V _{CEF}) minimiert.
Emission (Schall, Licht, stoffliche Emissionen) und visuelle Reize	v.a. im vorbelasteten Nähebereich der bestehenden A 92; i. d. R. < 100 m ab Fahrbahnrand
Auswirkungen auf den Klimaschutz durch baubedingte THG-Emissionen	Treibhausgas (THG)-Emission aus Bau, Erhaltung und Betrieb → siehe anlagebedingte Projektwirkungen
Einschränkungen der Erholungsnutzung	Zeitlich eng begrenzte funktionale Einschränkungen möglich
Verbringung von Überschussmassen / Entnahmestellen	0 ha (Auftragsflächen) 0 ha (Abgrabungsflächen)
Temporäre Wasserverlegungen, Verrohrungen	Einserteilgraben (bauzeitlich) Furthbach (bauzeitlich) Schwebelbach (bauzeitlich und anlagebedingt)
Fahrzeugkollisionen	Keine Erhöhung der Kollisionsgefahr für Fledermäuse und/oder Vögel durch den Verlust von straßenbegleitenden Gehölzen mit Leitfunktion während der Bauphase unter Berücksichtigung der Maßnahme 4.1 V
Anlagebedingte Projektwirkungen	
Netto-Neuersiegelung	68,04 ha Gesamtversiegelung A 92 (Bestand + Planung) 37,06 ha Neuversiegelung -- 5,71 ha Entsiegelung = 31,35 ha Neuversiegelung
Überschüttungen (ohne Versiegelung)	33,83 ha (Dambböschungen, Ausrundungen)
Abgrabungen	6,96 ha Mulchen, Sickergräben
Verstärkung von Barriereeffekten	Im Bereich der gequerten Gewässer mit Vernetzungsfunktion (Schleißheimer Kanal, Würmkanal, Schwebelbach, Gänsgraben, Moosbach, Einserteilgraben Furthbach) führt die verlängerte Breite der Unterführungsbauwerke grundsätzlich zu einer Verstärkung der bestehenden Barriereeffekte; diese können weitestgehend durch eine konsequente Vergrößerung des Lichtraumprofils minimiert werden. Grundsätzlich neue Barriereeffekte werden durch das Vorhaben nicht ausgelöst.
Visuell besonders wirksame Bauwerke	Ca. 11,5 km Lärmschutzbauwerke (davon auf ca. 7,9 km bestehende Lärmschutzbauwerke, die teilweise erhöht werden und auf ca. 3,7 km neu errichtete Lärmschutzbauwerke) mit bis zu 10 m Höhe bedingen eine Verstärkung der technischen Überprägung des Landschaftsbildes; die 4 m hohen Überflughilfen für Fledermäuse (und Vögel) im Bereich Schwebelbach, Würmkanal und Schleißheimer Kanal bedingen ebenfalls eine Verstärkung der technischen Überprägung des Landschaftsbildes (4.1 V-Maßnahme); die Veränderungen der sonstigen Über bzw. Unterführungsbauwerke bedingen keine visuell besonders erheblichen Auswirkungen
Neu-Umwandlung von land- und forstwirtschaftlicher Nutzfläche in straßenbegleitende Grünfläche	29,12 ha

Wirkfaktor	Wirkzone, -intensität und -dimension
Grundwasseranschnitt / -stau	Keine neuen Anschnitte vorgesehen
Anzahl – Gewässerquerung	Unverändert 7 betroffene Gewässerstrukturen (Gewässer I. - III. Ordnung, Kanal), aber größere Anzahl der Brückenbauwerke (18 Brückenbauwerke)
Lebenszyklus-bedingte THG-Emissionen	3.819.026 kg CO ₂ -eq
Verlust bodenbedingter CO ₂ -Senken	ca. 55 ha dauerhafte und/oder vorübergehende Inanspruchnahme von anmoorigen oder degradierten Niedermoorböden; Anlage flacher Geländemulden auf ca. 1,5 ha Fläche im Bereich von Anmoorgley- oder Moorgleyböden zur Schaffung ergänzender Habitatstrukturen für den Kiebitz
Verlust vegetationsbedingter CO ₂ -Speicher	Entfernung unterschiedlicher Gehölzbestände auf ca. 7,76 ha Fläche
Neuanlage von Gehölzstrukturen mit CO ₂ -Speicherpotenzial	ca. 12,36 ha Fläche mit geplanten Gehölzpflanzungen
Betriebsbedingte Projektwirkungen	
Verkehrsaufkommen (Prognose 2030)	ca. 90.000 - 101.000 DTW
Lärm	Errichtung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen auf 11,5 km Länge; Einbau von schallmindernden offenerporigem Asphalt auf den überwiegenden Streckenabschnitten; Damit wird das angestrebte Schutzziel ‚Einhalten der Nachtgrenzwerte‘ erreicht; Ergänzung durch passive Lärmschutzmaßnahmen ist nur für wenige Einzelanwesen erforderlich; ⇒ nachteilige Veränderungen der 58 dB (A)-Isophone (kritischer Schallpegel für im Untersuchungsgebiet auftretende empfindliche Vogelarten) sind aufgrund der LS-Maßnahmen in den relevanten Bereichen nicht zu erwarten
Entwässerung	Anpassung der vorhandenen Entwässerungseinrichtungen an den Stand der Technik; keine ungedrosselte und ungereinigte Einleitung von Niederschlagswässern in die Vorfluter
Schadstoffimmissionen	Neubeeinträchtigung 8,79 ha durch Verschiebung der 50-m-Beeinträchtigungszone Entlastung auf 5,32 ha durch Aufhebung der 50-m-Beeinträchtigungszone hinter neu errichteten Lärmschutzbauwerken
Stickstoffimmissionen NO _x (Leitsubstanz für weitreichende Wirkstoffe)	Die Luftschadstoffbelastung setzt sich aus bereits bestehender Hintergrundbelastung und vorhabensbedingter Zusatzbelastung zusammen. Im vorliegenden Fall ist für Natur und Landschaft der Stickstoffeintrag die relevante Wirkgröße. Der Grenzwert zum Schutz der Vegetation von 30 µg /m ³ im Jahresmittel gemäß § 3 (4) der 39. BImBschV wird nicht erreicht. Die vorhabensbedingten Stickstoffeinträge überschreiten bis zu einer Entfernung von max. 250 m ab Fahrbahnrand die Irrelevanzschwelle (critical load-Ansatz) für sehr empfindliche Lebensraumtypen. Lebensraumtypen nach Anhang I FFH-RL liegen nicht innerhalb des Despositionskorridors von > 0,3 kg N /ha /a (= Irrelevanz Schwelle). Eine ausführliche Betrachtung zur Relevanz der vorhabensbedingten Stickstoffeinträge findet sich in Unterlage 19.2.2T.
THG-Emissionen durch vorhabensbedingte Verkehrszunahme (Differenz Prognose-Nullfall zu Prognose-Planfall)	1.343.000 kg CO ₂ -eq
Störungen	Relevante Verschiebungen der Effektdistanzen um die Ausbaubreite für störungsempfindliche Vogelarten sind aufgrund der umfangreich vorgesehenen Lärmschutzbauwerke nur teilweise in relevanten Teillebensräumen zu erwarten, dabei handelt es sich primär um den

Wirkfaktor	Wirkzone, -intensität und -dimension
	Bereich zwischen der AS Unterschleißheim und dem AK Neufahrn.
Fahrzeugkollisionen (Tierindividuen - Kfz)	Die Erhöhung des Fahrzeugvorkommens von ca. 58.000 DTV (in 2005) auf ca. 101.000 DTV im Prognosezeitraum (2030) ist zum Teil unabhängig vom Ausbauprojekt. Ferner ist der Status quo als weitgehend vollständige Trennung für bodengebundene Tierarten und mit einem sehr hohen Tötungsrisiko für flugfähige Tierarten einzustufen. Durch das Vorhaben kann sich dieser Zustand in der Summe nicht mehr erheblich verschlechtern. Durch die Errichtung von Irritationsschutzwänden (4.1 V-Maßnahme) im Bereich des Schwebelbaches, des Würm- und Schleißheimer Kanals werden Verschlechterung auch im Bereich besonders empfindlicher potenzieller Kollisionsschwerpunkte vermieden. Die z.T. sehr umfangreichen und hoch dimensionierten aktiven Lärmschutzmaßnahmen können ebenfalls zu einer Reduzierung der Kollisionsgefährdung beitragen.
Stoffliche Belastung des Regenwasserabflusses und der Vorfluter	Verbesserung gegenüber Status quo durch Sammeln des Straßenwassers und Behandlung entsprechend der fachlichen Erfordernisse (vgl. Punkt Entwässerung).

Es ist von folgenden Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter auszugehen:

2.2.2 Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit

Wesentliches Schutzziel für die Menschen im Umgriff des Vorhabens ist der Erhalt oder die Wiederherstellung gesunder Lebensbedingungen. Das Schutzgut wurde im Hinblick auf die Teilbereiche Wohnen und Erholung geprüft.

In Bezug auf das Schutzgut Mensch sind langfristig keine erheblichen umweltrelevanten, nachteiligen Auswirkungen zu erwarten.

Während der Bauarbeiten kann es durch die vorübergehende Flächeninanspruchnahme und die bauliche Anpassung von Brückenbauwerken zu funktionalen Einschränkungen für die Erschließung und/oder Freizeitnutzung und örtliche Naherholung kommen. Diese Beeinträchtigungen wirken sich zeitlich und räumlich eng begrenzt aus. Die Bauarbeiten können durch Lärm, Abgase, Erschütterungen und visuelle Reize vorübergehende Beeinträchtigungen für die angrenzenden Siedlungsflächen auslösen. Insbesondere die unmittelbar zum Vorhaben benachbarten Wohngebiete können davon betroffen sein. Hauptsächlich werden sich diese Beeinträchtigungen auf den unmittelbaren Nähebereich der A 92 konzentrieren. Eine vollständige Vermeidung der Beeinträchtigungen (Zugänglichkeit der örtlichen Naherholungsorte, Staub- und Schallimmissionen, funktionale Einschränkungen) im Bereich der neuen Anschlussstellen ist während der Bauzeit nicht möglich.

Im Rahmen des sechsstreifigen Ausbaus werden entsprechend des damit verbundenen Lärmschutzkonzepts die verkehrsinduzierten Belastungen (Schall, Abgase, visuelle Reize) für die relevanten Immissionsorte im Vergleich zum Istzustand deutlich reduziert. Das Lärmschutzkonzept bedingt auch Verbesserung für die autobahnahe Erholungsnutzung hinsichtlich der betriebsbedingten Immissionsbelastungen. Nachteilig wirken sich die Lärmschutzmaßnahmen des Lärmschutzkonzepts durch die Verstärkung der technischen Überprägung des Landschaftsbildes auf das Landschaftserleben aus. Die zu erwartenden Luftschadstoffe überschreiten ebenfalls nicht die Grenzwerte der 39. BImSchV.

2.2.3 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Für die Bewertung des Schutzgutes Tiere, Pflanzen, und biologische Vielfalt ist als Schutzziel der Erhalt und die Stärkung wildlebender Tiere und Pflanzen in ihren Lebensgemeinschaften, in ihrer natürlichen und historisch gewachsenen Artenvielfalt, der Schutz ihrer Lebensbedingungen ausschlaggebend. Dabei kommen sowohl qualitative als quantitative Aspekte zum Tragen.

In der nachstehenden Tabelle sind alle nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt zusammengefasst. Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen, die im Rahmen der Kompensation zu berücksichtigen sind, entstehen in erster Linie durch Verlust von Biotopflächen und -funktionen, die Verstärkung der Zerschneidungswirkungen an besonderen Migrationslinien und in Teilbereichen die Verstärkung betriebsbedingter Immissionen. Als positive Umweltauswirkungen im Sinne des Schutzgutes ist die mit den Lärmschutzmaßnahmen einhergehende Reduzierung an Schall- und Abgasbelastung sowie die Verringerung visueller Störreize zu nennen. Ebenfalls positive Auswirkungen auf das Schutzgut hat die Neuordnung der Entwässerung sowie die Errichtung von Spritzschutzwänden (geringere Belastung der als Vorfluter dienenden Gewässerlebensräume), die Entsiegelung rückgebauter Verkehrsflächen sowie die partielle Renaturierung technisch überprägter Gewässerabschnitte.

Tabelle 5: Zusammenfassung der nachteiligen Umweltauswirkungen (Tiere, Pflanzen und Biologische Vielfalt)

Zusammenfassung der nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt			
Wirkfaktor	maßgeblicher Konflikt / Parameter	Wirkbereich / -zone	Umfang der Wirkung / Betroffenheit
Bau- und anlagebedingte Wirkungen			
Beeinträchtigung und Verlust von Biototypen	Biotope mit kurzer mittlerer und längerer Entwicklungszeit; v.a. gehölz- und/oder gewässergeprägte Lebensräume	vorübergehende und dauerhafte Inanspruchnahme	ca. 1,9 Mio. Wertpunkte
Lebensraumverlust	Zauneidechse	fahrbahnahe Saumstrukturen zwischen Unterschleißheim und Eching sowie im Bereich des ehemaligen Parkplatzes	n. q.
	Fledermäuse	Verlust potenzieller Quartierbäume bzw. potenzieller Spaltenquartiere an Brücken	38 Stück 2 Stück
	häufige Kleinvögel (Amsel, Blaumeise, Buchfink, Gartengrasmücke, Gebirgsstelze, Goldammer, Grünfink, Kohlmeise, Mönchsgrasmücke, Rabenkrähe, Rotkehlchen, Schwanzmeise, Singdrossel, Stieglitz, Sumpfrohrsänger, Wacholderdrossel, Zilpzalp)	Revierverlust	max. 340 Reviere (Summenwert)
	gefährdete Vogelarten: Dorngrasmücke Gartenrotschwanz Gelbspötter Pirol Wiesenschaftstelze Feldlerche Grauschnäpper Grünspecht Star Wasseramsel	Revierverlust Revierverlust Revierverlust Revierverlust Revierverlust Revierverlust Revierverlust Revierverlust Revierverlust Neststandort	2 Reviere 2 Reviere 3,4 Revieräquivalente 1 Revier 2 Reviere 0,5 Revieräquivalente 3 Reviere 0,4 Revieräquivalente 1 Revier 1 Neststandort
Störwirkungen während der Bauphase (Lärm, Erschütterungen, visuelle Reize)	Brutplätze und sonstige Lebensstätten störungsempfindlicher Vogelarten	50 – 200 m Fluchtdistanz	n. q.
Zerschneidung von Lebensräumen planungsrelevanter Tierarten	Gehölze mit Leitfunktion für strukturgebunden fliegende Fledermaus- und Vogelarten (i.d.R. in Verbindung mit Gewässerläufen)	50 m beidseits der Querungsbereiche	9 Stück (Würmkanal, BW 2/1 M, Schleißheimer Kanal, Birkhahnstraße BW 4/3, Furthweg BW 7/1, ÖFW am Forellenbach, FS 5)
	Unterführungsbauwerke die Fledermäusen, Klein- und Mittelsäugern sowie einge-	Verlängerung der Querungsstrecke	34 m längere Querungsstrecken

Wirkfaktor	maßgeblicher Konflikt / Parameter	Wirkbereich / -zone	Umfang der Wirkung / Betroffenheit
	schränkt auch Insekten eine Querung der Autobahn ermöglichen		
Individuenverluste	Zauneidechse	vorübergehende und dauerhafte Flächeninanspruchnahme von Teilhabitaten	n. q. Gefährdung der lokalen Population ist bei Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen nicht zu erwarten
Betriebsbedingte Wirkungen			
Schadstoffimmissionen	alle zur A 92 benachbarten Habitatstrukturen	Verschiebung des 50 m Korridors	8,79 ha Neubelastung 5,32 ha Entlastung
Habitatminderung planungsrelevanter Tierarten (Lärm, Erschütterungen, visuelle Reize)	Brutplätze und sonstige Lebensstätten störungsempfindlicher Vogelarten	50 m – 200 m Fluchtdistanz ohne Lärmschutzmaßnahmen	überwiegend keine relevanten Störungen;
	Gelbspötter		0,4 Revieräquivalente
	Wiesenschafstelze		2,2 Revieräquivalente
	Feldlerche		0,5 Revieräquivalente
	Grünspecht		0,4 Revieräquivalente
Individuenverluste	Zauneidechse niedrigfliegende Fledermaus- und Vogelarten	Querungsbereiche mit der Autobahn	n. q. Gefährdung der lokalen Population ist nicht zu erwarten

Während der Bauphase kommt es zu einer potenziellen Gefährdung benachbarter Biotopstrukturen durch mechanische Beschädigung, Stoffeinträge, Abgrabungen, Aufschüttungen, Befahren und Lagern von Baustoffen / Maschinen. Zur Vermeidung tatsächlicher Beeinträchtigungen werden geeignete Maßnahmen getroffen. Baubedingte Verluste von Biotopflächen beschränken sich dementsprechend auf kleine Flächen, deren Inanspruchnahme aus bautechnischen Gründen unerlässlich ist.

Durch die Entfernung straßenbegleitender Gehölzstrukturen gehen Bruthabitate für ubiquitäre Vogelarten verloren. Ein räumliches und zeitliches Ausweichen dieser sehr anpassungsfähigen Arten erscheint im räumlichen Zusammenhang des Vorhabens gewährleistet. Die Entfernung potenzieller Quartierbäume beschränkt sich auf eine überschaubare Anzahl an Exemplaren, für die eine tatsächliche Nutzung nicht belegt ist. Die Entfernung erfolgt unter Beachtung strenger Vorgaben, die einen Individuenverlust (Fledermäuse, höhlenbrütende Vogelarten) weitestgehend ausschließen.

Durch die Verbreiterung der Fahrbahn verlängert sich auch die Querungstrecke für Vögel, Fledermäuse und weitere Arten. Durch eine Verbreiterung des bevorzugt zur

Unterquerung genutzten Unterföhrungsbauwerkes wird eine Verstärkung des Barriereeffektes vermieden. Ebenso dient die Errichtung von Überflughilfen im Bereich bevorzugter Migrationslinien der Sicherung bestehender Funktionsbeziehungen.

Durch das Vorhaben kommt es zum Verlust bzw. zu einer (verstärkten) Beeinträchtigung von Gehölz- und Offenlandbiotopen. Die betroffenen Lebensräume sind i. d. R. kurz- bis mittelfristig wiederherstellbar. Zum Verlust von nicht bzw. nur langfristig wiederherstellbaren Biotopstrukturen kommt es nur sehr kleinflächlich. Von vorübergehenden Lebensraumverlusten betroffen sind vor allem die Zauneidechse sowie ubiquitäre und in wenigen Fällen auch gefährdete Vogelarten. Durch geeignete begleitende Maßnahmen ist eine Gewährleistung des derzeitigen Erhaltungszustandes der lokalen Population gegeben.

Durch den Ausbau kommt es in Teilbereichen zu einer Verschiebung der 50 m breiten Beeinträchtigungszone durch Schadstoffimmissionen, Schall und visuelle Reize. Dadurch werden in geringem Umfang Biotopfunktionen neu beeinträchtigt, die im Rahmen des naturschutzrechtlichen Ausgleichs kompensiert werden. Durch die teilweise Verbreiterung der Fahrbahn nach innen (überbreiter Mittelstreifen) und umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen erfolgt eine deutliche Minimierung dieser Aufweitungen der Beeinträchtigungszone. In Bereichen ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen ist eine Minimierung der betriebsbedingten Beeinträchtigungen dagegen nicht möglich.

2.2.4 Schutzgut Boden

Der Boden hat Bedeutung als lebendes Substrat, als Träger landschaftsökologischer Leistungen, als wesentlicher Produktionsfaktor für Land- und Forstwirtschaft und als Filtermedium. Die Archiv- und Lebensraumfunktion des Bodens werden bei den Schutzgütern Kultur- und Sachgüter sowie Tiere und Pflanzen berücksichtigt.

Schutzziel ist der Erhalt der Bodenfunktionen, die Abwehr schädlicher Bodenveränderungen und die Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf den Boden. Im Zuge des Vorhabens kommt es durch die Netto-Neuversiegelung von 31,35 ha zu einem dauerhaften Verlust von Bodenfunktionen. Da die Versiegelung von Boden zum vollständigen Verlust aller Bodenfunktionen führt, stellt sie grundsätzlich einen erheblichen Eingriff dar.

Daneben bedingt das Vorhaben auch eine vorübergehende Flächeninanspruchnahme von 55 ha für Baustreifen, Baustelleneinrichtungsflächen, Lagerplätze und Baustraßen. Die vorübergehende Flächeninanspruchnahme bedingt

durch zeitweiligen Oberbodenabtrag, Verdichtung usw. ebenfalls Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen, die allerdings als überwiegend reversibel eingestuft werden. Durch geeignete Maßnahmen nach der Bauzeit wird der Ausgangszustand weitgehend wiederhergestellt. Von nachhaltigen negativen Auswirkungen auf das Schutzgut Boden wird bei Beachtung üblicher bodenschützender Vorgaben für den Bauablauf nicht ausgegangen.

Schadstoffeinträge in den Boden bleiben dagegen auf weiten Teilen der Ausbaustrecke durch das Lärmschutzkonzept auf den Nahbereich der Autobahn beschränkt. Durch die zusätzliche Errichtung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen erfolgt im Vergleich zur Bestandssituation eine deutliche Entlastung von Böden hinsichtlich Schadstoffeinträgen, da die Lärmschutzmaßnahmen erheblich ausgedehnt werden.

Tabelle 6: Schutzgut Boden Zusammenfassung

Schutzgut Boden - Zusammenfassung der Beeinträchtigungen (Umweltauswirkungen)			
Wirkfaktor	Parameter	Wirkbereich / -zone	Umfang der Wirkung / Betroffenheit
Bau- und anlagebedingte Wirkungen			
Funktionsverluste durch Überbauung	Böden mit allgemeinen / durchschnittlichen Funktionen	Neu- und Teilversiegelung	37,06 ha Neuversiegelung -5,71 ha Entsiegelung <hr/> 31,35 ha Netto- Neuversiegelung
		Überschüttung (ohne Versiegelung)	33,83 ha
		Abgrabungen	6,96 ha (Mulden, Sickergräben)
Funktionsgewinn durch Nutzungs-extensivierung	Böden mit allgemeinen / durchschnittlichen Funktionen	Umwandlung von land- und forstwirtschaftlichen Nutzflächen in straßenbegleitende Grünfläche	29,12 ha
Betriebsbedingte Wirkungen			
Schadstoff-immissionen	Böden mit allgemeinen / durchschnittlichen Funktionen	50 m-Zone (Verschiebung)	Neu-beeinträchtigung 8,79 ha Entlastung 5,32 ha

2.2.5 Schutzgut Wasser

Das Schutzgut Wasser umfasst das oberirdische und unterirdische Wasserdargebot sowie die damit in Zusammenhang stehenden Leistungen des Naturhalts und Nutzungen.

Schutzziel ist der Erhalt, die Erneuerung und nachhaltige Sicherung der Wassermenge und -güte des ober- und unterirdischen Wasserdargebots.

Analog zum Verlust bzw. zur Beeinträchtigung von Bodenfunktionen durch Versiegelung und/oder vorübergehende Inanspruchnahme kommt es durch diese Wirkfaktoren auch zu einem dauerhaften bzw. vorübergehenden Verlust von Grundwasser(schutz)funktionen. Diese Beeinträchtigungen gehen nicht über die Beeinträchtigung der Bodenfunktion hinaus. Zusätzliche erhebliche Beeinträchtigungen sind nicht zu erwarten.

In Bezug auf mögliche Schadstoffeinträge in Oberflächengewässern bzw. ins Grundwasser führen das neue Entwässerungskonzept sowie die durch die neuen Lärmschutzbauwerke räumlich verringerte Belastungszone zu Entlastungswirkungen im Vergleich zur Bestandssituation.

Die vorhabensbedingte zusätzliche Überbauung von Fließgewässerstrukturen beschränkt sich auf wenige Meter und ist als geringfügig zu bewerten. Im Zuge des Vorhabens sind für Teilabschnitte des Gänsbaches und des Schwebelbaches Renaturierungen des stark technisch geprägten Gewässerbettes vorgesehen. Damit einhergehen strukturelle und funktionale Verbesserungen.

Tabelle 7: Schutzgut Wasser Zusammenfassung

Schutzgut Wasser - Zusammenfassung der Beeinträchtigungen (Umweltauswirkungen)			
Wirkfaktor	Parameter	Wirkbereich / -zone	Umfang der Wirkung / Betroffenheit
Bau- und anlagebedingte Wirkungen			
Funktionsverluste durch Versiegelung	Verlust von Flächen zur Grundwasserneubildung	Netto-Neuversiegelung	31,35 ha (bereits über Bodenfunktion abgehandelt)
Funktionsverlust durch vorübergehende Flächeninanspruchnahme	Beeinträchtigung der GW-Schutzfunktionen	Baufeld, Zuwegungen, Lagerplätze	55 ha (bereits über Bodenfunktion abgehandelt)
Querung grundwassernaher Bereiche	Grundwassernahe Bereiche	Durchfahrungs-länge	keine Veränderung gegenüber Status quo
Bauzeitliche Stoffeinträge in Oberflächengewässern	Fließgewässer, Gräben	von bauzeitlichen Einleitungen betroffene Gewässer	nicht vorgesehen bzw. im Rahmen des Maßnahmenkonzeptes minimiert
Überbauung von Gewässern	gequerte Fließgewässer	Baukörper-Aufweitung	12 Gewässerquerungen mit jeweils geringfügigen Aufweitungen
Betriebsbedingte Wirkungen			
Grundwasserbeeinträchtigung durch Schadstoffimmissionen	Bereiche mit hoch anstehendem Grundwasser	50 m (Verschiebungsbereich mit Neubelastung)	keine Verschlechterung zum Status quo wegen Entwässerungskonzept
Gewässer-	gequerte	50 m	keine Verschlechterung

Wirkfaktor	Parameter	Wirkbereich / -zone	Umfang der Wirkung / Betroffenheit
beeinträchtigung durch Schadstoffemissionen	Fließgewässer	(unmittelbarer Querungsbereich)	zum Status quo wegen neuem Entwässerungskonzept, Lärmschutzmaßnahmen und Spritzschutzwänden
Stoffliche Belastung von Regenwasserabfluss	Fließgewässer (mit Vorflutfunktion)	Fließgewässer mit Vorflutfunktion	Entlastung durch neues Entwässerungskonzept

2.2.6 Schutzgüter Luft und Klima

Die Schutzgüter umfassen die Teilbereiche Luft- und Klimahygiene, wobei der Teilaspekt Klimahygiene aufgeteilt werden kann in die Auswirkungen auf das Lokalklima und die Auswirkungen auf den Klimaschutz.

Schutzziel ist der Erhalt natürlicher und gesunder luft- und klimahygienischer Bedingungen sowie die Vermeidung bzw. Minimierung von Treibhausgasemissionen.

2.2.6.1 Umweltauswirkungen auf das Lokalklima

Durch das Vorhaben werden keine für das Lokalklima relevanten Flächen / Strukturen im Sinne der Luft- und/oder Klimahygiene in umwelterheblichen Größenordnungen beseitigt.

Die vorhabensbedingten Waldflächenverluste betragen ca. 3,24 ha. Dabei handelt es sich um stark vorbelastete Strukturen. Der Flächenverlust verteilt sich auf mehrere Einzelflächen. Weder einzeln noch in der Summe entfaltet der Waldflächenverlust eine klimarelevante Größenordnung. Die Anlage neuer Waldflächen übersteigt flächenmäßig (3,27 ha) die vorhabensbedingten Waldverluste.

Der Verlust von straßennahen Gehölzen ist für die lufthygienische Situation in den Siedlungsflächen nicht relevant. Mittelfristig wird die Funktion der verlorengehenden Waldflächen und sonstigen straßennahen Gehölzen durch die Neupflanzungen im Rahmen der Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen ersetzt und flächenmäßig überkompensiert.

Darüber hinaus wird im Zusammenhang mit absehbaren Entwicklungen in der Abgastechnik der Kraftfahrzeuge und der zunehmenden Elektrifizierung der Fahrzeugflotten trotz zunehmenden Verkehrsmengen mit einer fortschreitenden

Rückläufigkeit der Belastungswerte durch Kfz-Emissionen gerechnet. Eine relevante Erhöhung der Schadstoffbelastung im Zuge des Vorhabens ist nicht zu erwarten (siehe dazu Unterlage 17.2 T2 - Luftschadstofftechnische Untersuchung).

Tabelle 8: Schutzgut Lokalklima

Schutzgut Klima / Luft - Zusammenfassung der Beeinträchtigungen (Umweltauswirkungen auf das Lokalklima)			
Wirkfaktor	Parameter	Wirkbereich / -zone	Umfang der Wirkung / Betroffenheit
Bau- und anlagebedingte Wirkungen			
Funktionsminderung durch Zerschneidung von Kaltluftbahnen und Überbauung von Kalt- / Frischluftentstehungsgebieten	Kalt- und Frischluftentstehungsgebiet mit Siedlungsbezug	Baukörper /-maßnahme	keine neuen Betroffenheiten
	Frisch- / und Kaltluftleitungsbahnen mit Siedlungsbezug	Baukörper /-maßnahme	keine neuen Betroffenheiten
Funktionsminderung durch Überbauung	unversiegelte Fläche	Baukörper-Aufweitung	Netto-Neuversiegelung von ~31 ha Fläche
Betriebsbedingte Wirkungen			
Schadstoffimmissionen	straßennahe Siedlungsbereiche	Verschiebung der Immissionsbänder	Keine relevante Erhöhung im Hinblick auf die fortschreitende Rückläufigkeit der Belastungswerte durch Kfz-Emissionen

2.2.6.2 Auswirkungen auf den Klimaschutz

Gemäß dem Methodenpapier zur Berücksichtigung des globalen Klimas bei der Straßenplanung in Bayern (Kortemeier Brokmann Landschaftsarchitekten GmbH, 32051 Herford, 09/2022 im Auftrag des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr) werden vor dem rechtlichen Hintergrund des § 13 KSG die zu erwartenden Treibhausgasemissionen nach den Sektoren „Industrie“ (Bauwirtschaft, Herstellung, Betrieb, Unterhaltung), „Verkehr“ (Treibstoffverbrauch über Verkehrsleistung / Transport), und „Landnutzung, Landnutzungsänderung“ (Veränderung von CO₂-Speichern über Eingriff / Kompensation) zusammengestellt. Daher werden folgende vorhabensbedingte Wirkfaktoren für den Klimaschutz betrachtet:

THG-Emissionen Sektor Industrie / Lebenszyklus

THG-Emissionen Sektor Verkehr

THG-Emissionen Sektor Landnutzungsänderung

Verlust bodenbedingter CO₂-Senken

Verlust vegetationsbedingter CO₂-Speicher

1. THG-Emissionen Industrie / Lebenszyklus

Beim Bau, der Erhaltung und dem Betrieb (ohne Kfz-Nutzung) fallen unmittelbar dem Vorhaben zurechenbare CO₂-Emissionen an. Diese werden als Lebenszyklus-Emissionen bezeichnet. Die Lebenszyklus-Emissionen sind alle THG-Emissionen, die mit den Erstinvestitionen (= Bau), Reinvestitionen der Streckenunterhaltung (= Erhaltung) und dem nutzerunabhängigen Betrieb der zu bewertenden Infrastrukturmaßnahme verbunden sind. Sie werden in CO₂-Äquivalenten pro Jahr angegeben.

Gemäß des „Methodenpapiers zur Berücksichtigung des globalen Klimas bei Straßenplanung“ ist bei Autobahnvorhaben von einer Emission von rund 6,2 kg CO₂-eq / (m² x a) auszugehen. Für Brückenabschnitte erfolgt ein pauschaler Aufschlag von 12,6 kg CO₂-eq / (m² x a). (Quelle: Treibhausgas-Emissionen durch Infrastruktur und Fahrzeuge des Straßen-, Schienen- und Luftverkehrs sowie der Binnenschifffahrt in Deutschland, Arbeitspaket 4)

Die Bilanzierung der Lebenszyklusemissionen erfolgt in nachfolgender Tabelle 9, in der nicht die hinzutretenden Versiegelungen und Brückenbauwerke, sondern die Gesamtversiegelung dargestellt ist:

Straßenkategorie	Streckenlänge [m]	Querschnittsbreite [m]	Gesamtfläche [m²]	Spezifische THG-Emissionen je m² Straßenoberfläche [m²/a]	kg CO₂-eq/a
Bundes- oder Staatsstraße (Hauptfahrbahn Richtung München Feldmoching)			195.530,57	6,20	1.212.289,5
Bundes- oder Staatsstraße (Hauptfahrbahn Richtung Neufahrn)			217.539,38	6,20	1.348.744,14
Ein- und Ausfahrten			190.998,88	6,20	1.184.193,03
Aufschlag Brückenabschnitte			5.857,09	12,60	73.799,33
Gesamtsumme kg CO₂-eq/a					3.819.026,00

2. THG-Emissionen Sektor Verkehr

Unvermeidbar bei dem Betrieb von Straßen ist nach aktuellem Stand der Technik der Ausstoß des klimawirksamen Gases Kohlen(stoff)dioxid (CO₂). Kraftfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren, die fossile Energieträger wie Diesel, Benzin oder Gas nutzen, erzeugen unvermeidlich CO₂ sowie in geringen Mengen Lachgas (N₂O),

und Methan (CH₄). Die Betrachtung der unterschiedlichen klimaschädlichen Gase wird zusammengeführt und in CO₂-Äquivalenten (CO₂-eq) ausgedrückt. Durch den Einsatz moderner und energieeffizienter Verbrennungstechnik bei Fahrzeugen und der Förderung von E-Mobilität bestehen bereits wirksame Lenkungsmechanismen, welche die betriebsbedingten Auswirkungen auf das Klima durch Freisetzung von Treibhausgasen bei der Benutzung der Straße in den kommenden Jahren weiter reduzieren werden. Damit wird der CO₂-Ausstoß durch den Verkehr sukzessive entsprechend der zukünftigen technischen Entwicklung weiter sinken. Für die Berechnung der durch den Verkehr verursachten THG-Emissionen dient die Verkehrsprognose (Verkehrstechnische Untersuchung) und die darin abgebildeten Veränderungen der Verkehrslast auf der neu beplanten Strecke sowie dem nachgeordneten Netz als Grundlage. Einbezogen werden sollte das der verkehrstechnischen Untersuchung zugrundeliegende Verkehrsnetz mit dem maximal beeinflussten Raum, so dass auch Verlagerungseffekte und neu induzierte Verkehre einbezogen werden können. Die THG-Bilanzierung erfolgt darauf aufbauend für den Planfall 2030 im Vergleich zum Nullfall 2030 und das daraus resultierende Delta. Grundlage für die Berechnung der verkehrsbedingten THG-Emissionen ist die Emissionsdatenbank für den Kfz-Verkehr (derzeit) in der Version HBEFA 4.2 (Handbuch für Emissionsfaktoren: <https://www.hbefa.net>) mit Stand Februar 2022.

Die Berechnungen liefern folgende Ergebnisse, Tabelle 10:

	THG-Emissionen
Prognose-Nullfall 2030	15,184 Mio. t CO ₂ -eq/a
Prognose-Planfall 2030	15,186 Mio. t CO ₂ -eq/a
Differenz Planfall minus Nullfall	1.343 t CO ₂ -eq/a

3. THG-Emissionen Sektor Landnutzungsänderung

Tabelle 11:

Landnutzung	Eingriff (bau- / anlagebedingte Flächeninanspruchnahme)	Kompensation (Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen)
Eingriff / Kompensation	ha	ha
Böden mit besonderer Funktionsausprägung	ca. 80 ha	
Wald	3,24 ha	3,27 ha
davon Bannwald	(0,9 ha)	
Neuaufforstung		(3,27 ha)

sonstige Gehölzstrukturen	4,52 ha	9,09 ha
Grünland		9,50 ha
davon extensiv genutztes Grünland und Krautsäume		(9,50 ha)

4. Verlust bodenbedingter CO₂-Senken

Durch das Vorhaben kommt es zu einer dauerhaften und vorübergehenden Inanspruchnahme von anmoorigen und/oder degradierten Niedermoorböden. Der plangegegenständliche Ausbauabschnitt liegt gemäß Übersichtsbodenkarte überwiegend im Bereich nachstehender Bodentypen:

64c kalkhaltiger Anmoorgley

67 Gley über Niedermoor und Niedermoorgley

77 Kalkniedermoor

78 vorherrschend Niedermoor

Anmoorige Böden stellen durch die Kohlenstoffbindung in den organischen Bodenbestandteilen eine natürliche CO₂-Senke dar. Im Zuge der dauerhaften und vorübergehenden Flächeninanspruchnahme im Bereich dieser Böden erfolgt ein Ausbau und/oder eine Lagerung der stark degradierten humosen Oberböden, die zu einer Mineralisierung der humosen Bestandteile und in deren Zuge zu einer Freisetzung von CO₂ führt.

Exkurs: CO₂ Abschätzung klimarelevanter Böden

Eine überschlägige Ermittlungsmethode für die Quantifizierung der freigesetzten THG kann dem IPCC-Bericht (2007, Vol. 4, Kapitel 7, Gleichung 7.5) entnommen werden.

Die AD-HOC-Arbeitshilfe Klimaschutz (Landesamt für Straßenbau und Verkehr, Mecklenburg-Vorpommern, 2022) gibt mit Bezug auf FLESSA et. al., 2018 den durchschnittlichen C_{org}-Vorrat im oberen Meter landwirtschaftlich genutzter Moorböden mit ca. 500 t /ha an. Umgerechnet in CO₂-eq erfolgt hier die Angabe 1.700 t CO₂ /ha potenzielle CO₂-Emission bei Inanspruchnahme solcher Flächen.

Nach einem überschlägigen Ansatz erfolgt eine dauerhafte oder vorübergehende Inanspruchnahme besonders klimarelevanter Böden auf ca. 80 ha Fläche (Netto-Neuersiegelung gesamt ca. 31 ha, Überbauung straßenbegleitender Freiflächen ca. 33 ha, baubedingte Flächeninanspruchnahme ca. 55 ha → davon 2/3 (an-)moorige

Böden bei einer unterstellten Ø Mächtigkeit des relevanten Bodenhorizontes von 0,5 m).

Dementsprechend ermittelt sich eine potenzielle CO₂-Emission durch die vorhabensbedingte Inanspruchnahme klimarelevanter Böden von ~ 68.000 t CO₂-eq. überschlägige Berechnung:

31 ha Nettoversiegelung + 33 ha Überbauung + 55 ha vorübergehende Inanspruchnahme
= 119 ha;

$$\frac{119 \text{ ha}}{3} * 2 = 79,3 \text{ ha}; \approx 80 \text{ ha}$$

$$\frac{80 \text{ ha} \times 1700 \text{ t CO}_2 / \text{ha}}{2} = 68.000 \text{ t CO}_2 \text{ gesamt}$$

5. Verlust vegetationsbedingter CO₂-Speicher

Gehölzstrukturen dienen durch die Kohlenstoffbindung in ihren verholzten Bestandteilen als CO₂-Speicher. Durch die Beseitigung von Gehölzstrukturen im Zuge der Realisierung des Bauvorhabens gehen diese CO₂-Speicher verloren (sofern eine thermische Verwertung unterstellt wird).

Im Zuge des Vorhabens kommt es zum Verlust von ca. 7,76 ha Gehölzstrukturen (Waldflächen, Hecken, Baumreihen, Gebüsche, ...) unterschiedlichen Alters und unterschiedlicher struktureller Ausprägung. Die Flächenangaben sind der E-/A-Bilanzierung des LBP entnommen. Das CO₂-Speichervolumen steigt dabei mit zunehmender Masse, hilfsweise kann davon ausgegangen werden, dass das Speichervolumen mit dem Bestandsalter zunimmt. Vom Vorhaben sind sowohl Bestände junger, mittlerer als auch alter Ausprägung betroffen.

6. THG-Emissionsmindernde Auswirkungen

Dem vorhabensbedingten CO₂-Speicherverlust durch die Rodung von Verkehrsflächen (hier 7,76 ha) stehen die geplante Neuanlage von ca. 12,36 ha Gehölzflächen gegenüber. Naturgemäß ist die Neuanlage von Gehölzflächen der Kategorie 'junge Ausprägung' zuzuordnen, die zum Zeitpunkt der Pflanzung nur geringe CO₂-Speicherfunktionen erfüllen kann. Mittelfristig ist aber aufgrund des ausgeprägten Flächenüberhangs davon auszugehen, dass das CO₂-Speicherpotenzial der geplanten Gehölzflächen das rodungsbedingt verlorengelassene CO₂-Speicherpotenzial deutlich übersteigen wird.

2.2.6.3 Gesamtbilanz der Klimaschutzrelevanten Ermittlungen

In der nachfolgenden Tabelle gemäß des bayrischen Methodenpapiers zur Berücksichtigung des globalen Klimas bei Straßenplanung werden die ermittelten Bilanzen zusammengefasst. Die Lebenszyklusemissionen und die Verkehrsemissionen werden dabei in kg CO₂-e / a dargestellt. Der Sektor Landnutzungsänderung wird in ha aufgeführt.

Tabelle 12: Gesamtbilanz

In Zeile 1 (Lebenszyklusemissionen) der folgenden Tabelle ist (im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung) der Wert für einen hypothetischen Gesamtneubau dargestellt, m.a.W. für die Annahme, dass es die A92 insoweit noch nicht gibt. Eine differenzierte Betrachtung erfolgt weiter unter im Abschnitt Klimaschutz als öffentlicher Belang:

Gesamtbilanz der vorhabenbedingten THG-Emissionen			
Sektor Industrie			
Lebenszyklusemissionen		3.819.026 kg CO ₂ -eq/a	
Sektor Verkehr			
Verkehrsemissionen (vorhabenbedingte Zusatzbelastung)		1.343.000 kg CO ₂ -eq/a	
Sektor Landnutzungsänderung			
Inanspruchnahme		Kompensationsmaßnahmen	
Inanspruchnahme von Böden mit klima-schutzrelevanten Funktionen	80 ha	Erstaufforstung	3,27 ha
Inanspruchnahme von klimaschutzrelevanten Biotopen / Vegetationskomplexen	7,76 ha	Anlage sonstiger Gehölzstrukturen	9,09 ha
		Anlage extensives Grünland	9,50 ha
Ergänzende Erläuterung zum Sektor Landnutzungsänderung			
<p>Dem vorhabensbedingten CO₂-Speicherverlust durch die Rodung von Gehölzflächen (hier 7,76 ha) stehen die geplante Neuanlage von ca. 12,36 ha Gehölzflächen gegenüber. Naturgemäß ist die Neuanlage von Gehölzflächen der Kategorie 'junge Ausprägung' zuzuordnen, die zum Zeitpunkt der Pflanzung nur geringe CO₂-Speicherfunktionen erfüllen kann.</p> <p>Mittelfristig ist aber aufgrund des ausgeprägten Flächenüberhangs davon auszugehen, dass das CO₂-Speicherpotenzial der geplanten Gehölzflächen das rodungsbedingt verlustiggehende CO₂-Speicherpotenzial deutlich übersteigen wird.</p> <p>Gemäß dem Nationalen Inventurbericht zum Deutschen Treibhausgasinventar (Umweltbundesamt 2022) variieren die mittleren Kohlenstoffvorräte in Mineralböden in Abhängigkeit von der Landnutzung. So weisen die Mineralböden bei Gehölz- und/oder Grünlandnutzungen deutlich höhere Kohlenstoffvorräte im Vergleich zu einer Ackernutzung auf. Pauschalierend gilt die Aussage, dass mit einer Nutzungsextensivierung die Kohlenstoffbindung zunimmt. Eine Nutzungsextensivierung erfolgt</p>			

durch die Umwandlung von Ackerflächen in straßenbegleitende Grünflächen und naturschutzrechtliche Ausgleichsflächen. Eine Nutzungsextensivierung im Bereich von Mineralböden erfolgt auf ca. 60 ha Fläche.

Diesen grundsätzlichen positiven Auswirkungen steht eine vorhabensbedingte Inanspruchnahme von Böden mit erheblichen klimaschutzrelevanten Funktionen von ca. 80 ha gegenüber. Diese Inanspruchnahmen bedingen erhebliche Freisetzungen von CO₂-eq, die die vorhabenbedingten CO₂-Bindungsmaßnahmen in ihrer Höhe um ein Vielfaches übersteigen werden.

In der Summe ist für den Sektor Landnutzung von erheblichen nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens auf die CO₂-Bilanz auszugehen.

2.2.7 Schutzgut Landschaft

Das Schutzgut Landschaft beinhaltet folgende Teilaspekte:

- naturräumlicher Aspekt: Ausdruck des strukturellen und funktional-ökologischen Zusammenspiels der Einzelkomponenten des Naturhaushaltes
- ästhetischer Aspekt: durch den Menschen wahrnehm- und erlebbarer Ausdruck von Landschaft
- kulturhistorischer Aspekt: Landschaft als Zeugnis historischer Landnutzungsformen

Im vorliegenden Fall steht der landschaftsästhetische Aspekt des Schutzgutes Landschaft im Vordergrund. Die naturräumlichen Aspekte werden entweder bei den anderen Schutzgütern betrachtet oder spielen im Untersuchungsgebiet (z.B. unzerschnittene, verkehrsarme Räume) keine Rolle.

Der kulturhistorische Aspekt des Schutzgutes Landschaft fließt in die Betrachtung mit ein, ihm kommt im Bereich des Untersuchungsgebietes aber nur eine nachrangige Bedeutung zu. Dies ergibt sich aus dem weitgehenden Fehlen klassischer historischer Landnutzungsformen (Streuobstflächen, Weinbau, Heckenlandschaften, Hütellandschaften usw.). Zum Tragen kommen hier im Untersuchungsgebiet eher größerflächige Landnutzungsformen, die die historische Entwicklung der Landschaftsausschnitte dokumentieren und damit Bestandteil des Heimatempfindens des Menschen sein können.

Gegenstand des Schutzgutes Landschaft ist auch die naturräumliche Qualität der Landschaft für die Erholung des Menschen, da sie sich aus den Parametern Landschaftsästhetik, Ungestörtheit usw. ableitet. Der Aspekt der Erholungsinfrastruktur ist dagegen nicht Gegenstand des Schutzgutes Landschaft, sondern wird beim Schutzgut Mensch betrachtet.

Schutzziel ist der Erhalt der wertgebenden Einzelstrukturen und -elemente sowie die Gesamtheit aller relevanten Einzelkomponenten in ihrer naturraumtypischen und ästhetischen Bedeutung sowie ihrer kulturhistorischen Funktion.

Für das Schutzgut Landschaft sind in Anbetracht der bestehenden Vorbelastung durch technische Überprägung, Barrierewirkung, optische, geruchliche und akustische Wirkung der bestehenden Autobahn durch den Ausbau der A 92 keine grundsätzlich neuen Beeinträchtigungen zu erwarten.

Das neue Lärmschutzkonzept wird entsprechend der deutlichen Ausweitung aktiver Lärmschutzmaßnahmen in Verbindung mit der Verbreiterung der Fahrbahn und der Neustrukturierung der Anschlussstellen zu einer deutlichen Verstärkung der technischen Überprägung des Landschaftsbildes führen. Im Gegenzug bringt das neue Lärmschutzkonzept spürbare Entlastungen hinsichtlich der Schallbelastung und visuellen Wirksamkeit des Kfz-Verkehrs.

Durch den bestandsorientierten Ausbau konzentriert sich der Verlust visuell wirksamer Gehölzstrukturen auf den Nähebereich der A 92. Im Zuge der Gestaltungsmaßnahmen erfolgt eine Neubegrünung der straßenbegleitenden Nebenflächen sowie eine Einbindung der A 92 in die Landschaft.

Die geplanten neuen Entwässerungsanlagen entfalten keine besondere visuelle Erlebbarkeit und liegen vollständig im bereits technisch überprägten Nähebereich der A 92. Die bestehenden Querungsmöglichkeiten (hier v. a. Fuß- und Radwege) bleiben hinsichtlich ihrer Funktion nach Beendigung der Bauarbeiten vollständig erhalten.

2.2.8 Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Kulturgüter und sonstige Sachgüter sind in § 2 Abs. 1 Nr. 4 des UVPG als eigenständige Schutzgüter geführt. Die maßgeblichen gesetzlichen Grundlagen bilden das BNatSchG, das Bayerische Denkmalschutzgesetz (BayDSchG) sowie das BGB.

Die Ziele des BNatSchG sehen in § 1 Abs. 4 die dauerhafte Sicherung der historisch gewachsenen Kulturlandschaft vor. Dabei sind auch Kultur-, Bau- und Bodendenkmäler vor Verunstaltung, Zersiedlung und sonstiger Beeinträchtigung zu bewahren.

Unter den Kulturgütern werden insbesondere denkmalschutzrelevante Flächen und Objekte erfasst. Dabei definiert das BayDSchG den Denkmalbegriff. Ebenfalls als Kulturgüter gelten Kultur- und Naturlandschaften, die in der „Liste des Welterbes“ der UNESCO gemäß Art. 11 Abs. 2 Satz 1 des Übereinkommens von 1972 eingetragen sind.

Grundsätzlich umfasst das Schutzgut Sachgüter alles, was in § 90 BGG als Sache definiert ist. Eine Behandlung aller Sachgüter ist im Rahmen der UVS nicht sinnvoll. Vielmehr erfolgt eine Beschränkung auf die Sachgüter, die entweder dem Umweltschutz dienen bzw. die bei Beeinträchtigung durch das geplante Vorhaben zu mittelbaren Auswirkungen auf die Umwelt führen können.

Aus Sicht der Bau- und Kunstdenkmalpflege werden vom Vorhaben zwei Baudenkmäler berührt:

- Schleißheimer Kanal (Denkmal gemäß Art. 1 DSchG) bei Straßenkreuzung mit B 471
- Würmkanal (Denkmal gemäß Art. 1 DSchG)

Beide Kanäle sind in ihrem historischen Bestand vollständig zu erhalten.

Ein Verlust der Baudenkmäler „Schleißheimer Kanal“ und „Würmkanal“ erfolgt durch das Vorhaben nicht. Eine Gefährdung innerhalb des unmittelbaren Querungsbereiches durch die Baumaßnahme ist dagegen nicht auszuschließen. Die Teilbereiche der Denkmäler mit potenzieller Gefährdung sind durch die bestehende A 92 und die damit vorangegangenen Bauarbeiten bereits als vorbelastet anzusprechen. Zur Vermeidung bzw. Minimierung (weiterer) bau- und anlagebedingter Beeinträchtigungen dieser Denkmäler ist eine enge Abstimmung mit dem Landesamt für Denkmalpflege erforderlich.

Eine räumliche Betroffenheit der Bodendenkmäler D-1-7735-0082, D-1-7735-116, V-1-7735-003 und V-1-7735-005 durch den Ausbau der A 92 bzw. der damit in Verbindung stehenden sonstigen Baumaßnahmen ist nicht auszuschließen bzw. zu erwarten. Diese Betroffenheit umfasst ausschließlich stark vorbelastete Bereiche im unmittelbaren Nähebereich der bestehenden A 92. Zum Erhalt des archäologischen Erbes sind ggf. fachgerechte Ausgrabungen durchzuführen.

Um die Auswirkungen auf das Schutzgut Kulturgüter zu minimieren, wird der Vorhabensträger anstehende Bau- / Erdbauarbeiten im Bereich bekannter Denkmalsflächen bzw. archäologischen Verdachtsflächen dem Bayerischen

Landesamt für Denkmalpflege rechtzeitig vor Baubeginn anzeigen und die von der Behörde angeordneten Maßnahmen entsprechend veranlassen.

Eine vorhabensbedingte Beeinträchtigung von Sachgütern im o.g. Sinne liegt nicht vor.

2.2.9 Schutzgut Fläche

Im Rahmen der letzten Änderung des UVPG wurde bei der Begriffsbestimmung nach § 2 Abs. 1 Nr. 3 UVPG der Schutzgutkatalog um das Schutzgut Fläche erweitert. Die Aufnahme des Schutzgutes Fläche zielt dabei primär auf die Stärkung des Grundgedankens von Ressourcenschonung und -effizienz beim Thema Flächenverbrauch ab. Neben dem UVPG finden sich rechtliche Vorhaben zum ‚Flächensparen‘ auch im BauGB (§ 1 Abs. 5, § 1 a Abs. 2) und im ROG (§ 4 Abs. 2 i.V.m. den Zielen des LEP). Indes ist die inhaltliche Abgrenzung des neuen Schutzgutes Fläche zu dem tradierten Schutzgutbegriff nicht problemlos möglich, da auch bisher viele Aspekte des Flächenverbrauchs bei den anderen Schutzgütern behandelt werden (insbesondere Schutzgut Boden aber auch Wasser, Klima, Tiere und Pflanzen, Mensch). Um Doppel- bzw. Mehrfachwertungen weitgehend zu minimieren, werden vorrangig nachstehende Gesichtspunkte betrachtet:

- -Flächenverbrauch (dauerhaft und vorübergehend; in Abgrenzung zum Schutzgut Boden oder Wasser werden hier auch bereits versiegelte Flächen in die Betrachtung einbezogen)
- Nutzungsänderung
- flächenrelevante Folgewirkungen

Tabelle 13: Fläche

Schutzgut Fläche - Zusammenfassung der Beeinträchtigungen (Umweltauswirkungen)			
Wirkfaktor	Parameter	Wirkbereich / -zone	Umfang der Wirkung / Betroffenheit
Flächenverbrauch	Versiegelung	Gesamtversiegelung Bestand + Planung	~ 68 ha
	Überschüttung	Damböschungen und Ausrundungen (ohne Versiegelung)	~ 34 ha
	Abgrabungen	Mulden, Sickerflächen	~ 7 ha
	Neu-Umwandlung von land- und forstwirtschaftlicher Nutzfläche in straßenbegleitende Grünflächen	geplante straßenbegleitende Grünflächen	~ 29 ha
Verlust von Flächen mit rechtlicher Verpflichtung zur Kompensations- schaffung	Umwandlung über- wiegend land- und forstwirtschaftlicher Nutzflächen	geplante naturschutzrechtliche Ausgleichsflächen	~ 19 ha
	Umwandlung überwiegend landwirtschaftlicher Nutzflächen	geplante Neu-Aufforstung (Waldrecht)	~ 3,3 ha

Das Vorhaben löst für das Schutzgut Fläche erhebliche, nachteilige Umweltauswirkungen aus. In der Summe ergibt sich ein erheblicher vorhabensbedingter Flächenverbrauch. Dieser bewegt sich dabei aber grundsätzlich im üblichen Rahmen im Vergleich zu ähnlichen Ausbauvorhaben. Durch die Lage des Vorhabens im Verdichtungsraum München kommt dem Flächenverbrauch im vorliegenden Fall aber eine erhöhte Bedeutung zu, weil hier ein besonders hoher Flächendruck aufgrund der Vielzahl sich überlagernder Nutzungsansprüche unterstellt werden kann.

2.2.10 Wechselwirkungen

Aufgrund der Wechselbeziehungen zwischen den einzelnen Schutzgütern des Naturhaushaltes wirken sich die Eingriffe in den Boden- und/oder Wasserhaushalt sowie das Klima grundsätzlich auch mittelbar auf das Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt oder auf den Menschen aus.

Die maßgeblich naturschutzfachlich wertbestimmenden Strukturen im Planungsgebiet sind die reiferen, gehölzgeprägten Vegetationsgesellschaften und Habitatstrukturen, die (an)moorigen Böden sowie die vorhandenen Gewässerstrukturen.

Besondere Wechselwirkungen in diesem Sinne, die über die bei einzelnen Schutzgütern beschriebenen Beeinträchtigungen hinausreichen, sind derzeit nicht erkennbar.

2.3 Schutz-, Vermeidungs-, Minimierungs- und Gestaltungsmaßnahmen

Um die vorangestellten Projektauswirkungen auf die Schutzgüter zu begrenzen, werden Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung durchgeführt.

Diese Maßnahmen lassen sich thematisch wie folgt gliedern:

- Allgemeine Maßnahmen
- Maßnahmen zum Schallschutz
- Maßnahmen zur Minimierung von Schadstoffimmissionen
- Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung nachteiliger Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Wasser
- Landschaftspflegerische Maßnahmen

2.3.1 Allgemeine Maßnahmen

Zur Gewährleistung der wichtigsten Erholungsfunktionen werden entsprechende Umleitungen eingerichtet.

2.3.2 Maßnahmen zum Schallschutz

Die Schallimmissionsberechnung (siehe Unterlage 17.1T2) für das Prognosejahr 2030 hat ergeben, dass ohne zusätzliche Schallschutzmaßnahmen die maßgebenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV deutlich überschritten werden würden. Bei der vorliegenden Ausbaumaßnahme handelt es sich um eine wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße, für die gemäß § 2 der 16. BImSchV die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden dürfen. Dementsprechend hat der Vorhabensträger ein umfangreiches Schutzkonzept erstellt, das sich aus aktiven Schallschutzmaßnahmen (ca. 11,5 km LS-Wände /-Wälle) und lärmarmen Fahrbahnbelägen zusammensetzt.

Durch die geplanten aktiven Schallschutzmaßnahmen werden im Bereich der schutzbedürftigen Nutzungen Pegelminderungen von minimal 1 dB(A) und maximal 16 dB(A) erzielt. Das angestrebte Schutzziel ‚Einhaltung der Nachgrenzwerte‘ wird weitestgehend erreicht. Lediglich im Bereich von fünf Gebäuden sind ergänzende passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Eine Begrenzung der baubedingten Schallauswirkungen wird durch die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der AVV Baulärm gewährleistet. Durch das Schallschutzkonzept kann eine nachteilige, vorhabensbedingte Veränderung der 58 dB(A)-Isophone, – als kritischer Schallpegel für im Untersuchungsgebiet auftretende empfindliche Vogelarten –, in den relevanten Bereichen vermieden werden.

2.3.3 Maßnahmen zur Minimierung von Schadstoffimmissionen

Die 39. BImSchV definiert Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen zur Sicherung von Luftqualität und sauberer Luft. Die maßgebenden Grenzwerte der 39. BImSchV sind für das gegenständliche Straßenbauvorhaben einschlägig.

Im Zuge der Realisierung des 6-streifigen Ausbaus der A 92 werden beiderseits der Autobahntrasse umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen auf ca. 11,5 km Länge in Form von bis zu 10 m hohen Wällen, Wänden bzw. deren Kombination neu errichtet bzw. vorhandene Anlagen erhöht. Diese Maßnahmen führen trotz Verkehrszunahme und zusätzliche Fahrspuren überwiegend zu leichten Verbesserungen der Luftschadstoffsituation in der Nachbarschaft. An allen maßgebenden Immissionsorten werden die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV auch unter Berücksichtigung der Vorbelastung sicher unterschritten.

Die vorhabensbedingten Stickstoffeinträge überschreiten bis zu einer Entfernung von max. 250 m ab Fahrbahnrand die Irrelevanzschwellen (critical load-Ansatz) von 0,3 kg N/ha/a für sehr empfindliche FFH-Lebensraumtypen. Ohne die aktiven Schallschutzmaßnahmen wäre eine räumliche Aufweitung dieses Korridors zu erwarten. Innerhalb des o.g. Korridors finden sich keine relevanten FFH-Lebensraumtypen.

Die geplante Anlage von Gehölzflächen auf ca. 12 ha Fläche sowie die vorhabensbedingten Landnutzungsänderungen mit positiven Auswirkungen auf die Kohlenstoffvorräte von Mineralböden auf ca. 60 ha Fläche bedingen eine Verminderung der vorhabensbedingten Treibhausgas-Emissionen.

2.3.4 Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung nachteiliger Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Wasser

Die gegenständliche Planung sieht eine Behandlung des von der Autobahn ablaufenden Niederschlagswassers gemäß dem aktuellen Stand der Technik vor. Gewässerbelastungen durch (potenziell) verunreinigtes Niederschlagswasser werden dementsprechend vermieden. Die Planung ist dabei so ausgelegt, dass den erhöhten Anforderungen im Bereich des geplanten (aber noch nicht ausgewiesenen) Wasserschutzgebietes im Umfeld des AD Feldmoching Rechnung getragen wird. Im Zuge der Baumaßnahme werden Teilbereiche des Schwebelbaches und des Gänsbachlaufes renaturiert. Diese Maßnahmen bedingen eine Verbesserung des gewässerökologischen Gesamtzustandes in diesen Bereichen

2.3.5 Landschaftspflegerische Maßnahmen

Zur Vermeidung und Begrenzung nachteiliger Auswirkungen auf die Schutzgüter Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt, Wasser (und eingeschränkt auch Boden) werden folgende Maßnahmen ergriffen, vgl. Unterlagen 9.2 T3, 9.3 T3 und 9.4 T3:

- 1 V Errichtung von Biotopschutzzäunen und Ausweisungen von zu schützenden Flächen im Bereich empfindlicher Biotopflächen und zu erhaltender Gehölze
- 2 V Schutzmaßnahmen für Fließgewässer
- 3 V Beschränkung der Bauzeiten (Zeitliche und funktionale Vorgaben für den Bauablauf):

- 3.1 V Zeitliche Beschränkung von Rodungsarbeiten und Baufeldfreimachungen auf dem Zeitraum außerhalb der Brut- und Nistzeit von Vögeln, außerhalb der Laichzeit von Amphibien und außerhalb der Fortpflanzungs- und Wochenstubenzeit der Fledermäuse (nicht von 1. März bis 30. September) sowie Beachtung der 'Entwicklung' von Baufeldflächen während der Gesamtbaumaßnahme
- 3.2 V_{FCS} Zeitliche Beschränkung von Rodungsarbeiten im Bereich potenzieller Fledermausquartierbäume, Schaffung zusätzlicher Fledermausquartiere und Kontrolle potenzieller Eremitenquartiere
- 3.3 V Verzicht auf nächtliche Bauarbeiten und Freihaltung ausreichender Flugkorridore während der Bauzeit im Bereich der Querungsbereiche insbesondere von Schwebelbach, Würmkanal, Schleißheimer Kanal
- 3.4 V Zeitliche Beschränkung der Bauarbeiten an den Brückenbauwerken 1/1,3/2, 3/4s, 4/2 und 9/1
- 4 V Erhalt bestehender Verbundfunktionen
- 4.1 V Errichtung von Überflughilfen in Verbindung mit Irritationsschutz im Bereich bekannter Vernetzungslinien und Wanderkorridore
- 4.2 V Verbreiterung bestehender Unterführungen zur Vermeidung eines verstärkten Barriereeffektes für Fledermäuse (und andere Artengruppen) in Verbindung mit Maßnahme 2 V zur Vermeidung von Beeinträchtigungen der Wasserqualität
- 9 A_{FCS/CEF} Anlage von Habitatstrukturen für die Zauneidechse zur Sicherung eines günstigen Erhaltungszustandes der lokalen Population
- 15 V Kollisionsschutz für die Bibervorkommen im Bereich der AS Oberschleißheim

Zur Vermeidung und Minimierung nachteiliger Auswirkungen auf das Schutzgut Boden erfolgt eine strikte Beachtung der Regelungen zum Bodenschutz.

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 v. 05.06.1992, Az. 4 NB 21.92, Leitsatz).

Die Aufteilung der BAB A 92 in Planfeststellungsabschnitte ist vor dem Hintergrund der angestrebten Gesamtplanung ausgewogen, lässt keine Sachfragen offen und hat eine eigene Planrechtfertigung (vgl. BVerwG, Beschluss v. 26.06.1992, Az. 4 B 1- 11/92, NVwZ 1993, 572). Der nachfolgende Abschnitt AK Neufahrn – AD Flughafen-München ist aufgrund der hohen Verkehrszahlen bereits sechsstreifig ausgebaut. Die BAB A 92 beginnt am AD München-Feldmoching, weshalb vor dem beantragten Abschnitt kein anderer Abschnitt liegt.

3.3 Planrechtfertigung

3.3.1 Bedarfsplanung nach FStrG

Durch die Aufnahme des sechsstreifigen Ausbaus der A 92 vom Autobahndreieck München–Feldmoching bis zum Autobahnkreuz Neufahrn in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage 1 zu § 1 Abs. 1 Satz 2 des 6. Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 23.12.2016, BGBl. I 2016, S. 3354) in der Dringlichkeit „weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ (WB*) steht die Zielkonformität und 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 Bundesfernstraßengesetzes, sondern auch

über das Bestehen eines Bedarfs (BVerwG, Urt. v. 21.03.1996, Az. 4 A 12.95). Die Aufnahme einer Bundesfernstraße in den Bedarfsplan enthält daher die verbindliche Entscheidung des Gesetzgebers, dass die konkrete Straße dem Ziel des § 1 Abs. 1 Satz 1 FStrG dient, ein zusammenhängendes Verkehrsnetz für den weiträumigen Verkehr herzustellen, vgl. § 1 Abs. 2 Satz 1 FStrAbG sowie BVerwG, Urt. v. 8.1.2014, Az. 9 A 4/13.

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. Die gesetzliche Bedarfsfeststellung ist ebenso für das gerichtliche Verfahren verbindlich und schließt grundsätzlich die Nachprüfung aus, ob für die geplante Autobahn ein Verkehrsbedarf vorhanden ist (st. Rspr, vgl. BVerwG, Urt. v. 11.7.2019, Az. 9 A 13/18, NVwZ 2020, 788 Rn. 47)

Gemäß § 6 FStrAbG können die Straßenbaupläne im Einzelfall auch Maßnahmen enthalten, die nicht dem Bedarfsplan entsprechen, die aber wegen eines unvorhergesehenen höheren oder geringeren Verkehrsbedarfs, insbesondere auf Grund einer Änderung der Verkehrsstruktur erforderlich sind. Auf Bitte der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern mit Schreiben vom 08.12.2005 (IID2-43531-A 92/002/05) hat daher das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) mit Schreiben vom 27.06.2006 (Az.: S 23/40.25.72.0092/98 By 05) den unvorhergesehenen Bedarf anerkannt. Der unvorhergesehene Bedarf lässt sich mit der dynamischen Verkehrsentwicklung im Norden von München begründen, vor allem verursacht durch die dynamische Entwicklung des Flughafens, auch wenn durch die Corona-Pandemie eine deutlich Delle in der Entwicklung zu verzeichnen war.

Die für das Vorhaben sprechenden Umstände rechtfertigen die Inanspruchnahme von Eigentum und die sonstigen Auswirkungen. Ein Verzicht auf das Vorhaben ("Null-Variante") wäre nicht sachgerecht. 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 Satz 1 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.

Ziel der vorliegenden Planung ist es, durch eine neue Querschnittsgestaltung der A 92 in Verbindung mit einer Trassierung, die den gültigen Richtlinien entspricht, eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit, der Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit, des Immissionsschutzes und der betrieblichen Belange auf dieser wichtigen Straßenverbindung für den großräumigen und überregionalen Verkehr zu erreichen.

Das Bauvorhaben ist erforderlich, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr auf der A 92 sicher und reibungslos bewältigen zu können (vgl. Unterlage 1 T4).

3.3.2.1 Derzeitige Verkehrsverhältnisse

Die A 92 stellt eine Verbindung zwischen München und Deggendorf dar. Der Abschnitt vom Autobahnkreuz München-Feldmoching bis zur Anschlussstelle Oberschleißheim wurde 1978 fertiggestellt und freigegeben. 1980 folgte dann die Verkehrsfreigabe des Abschnitts AS Oberschleißheim bis zum Autobahnkreuz Neufahrn. Die Trasse führt an der Isar von München über Freising und Landshut nach Deggendorf und ist eine wichtige Verbindung von München in Richtung der Länder Tschechien, Slowakei und Ungarn. Ferner ist die A 92 ein Flughafenzubringer für die A 8 München – Stuttgart, die A 96 München – Lindau sowie die A 99 West.

Die Streckencharakteristik der A 92 ist durch eine gestreckte Linienführung (min. R = 3.004 m) ohne nennenswerte Steigungen (max. s = 1,3 %) geprägt. Die Bestandsgradienten entsprechen in einigen Punkten nicht der RAA 2008. So ist

insbesondere die Mindestlängsneigung im Verwindungsbereich bei Bau-km 4 + 000 zu gering. Ebenfalls werden die geforderten Tangentenlängen an einigen Stellen nicht eingehalten. Das anfallende Oberflächenwasser der A 92 wird derzeit entweder versickert oder in die, die Autobahn querenden bzw. angrenzenden Vorfluter eingeleitet. Rückhalte- und/oder Absetzanlagen sind nicht vorhanden. Teilweise wird das anfallende Oberflächenwasser der Fahrbahnen unmittelbar (ungereinigt und ungedrosselt) in die Vorfluter geleitet.

Der Verkehr ist charakterisiert durch starken Wirtschafts- und Fernverkehr sowie Flughafen- und Pendlerverkehr. Zwischen dem AK Neufahrn und der AS Flughafen München ist die A 92 bereits 6-streifig ausgebaut, um den stetig zunehmenden Flughafenverkehr aufnehmen zu können.

3.3.2.2 Künftige Verkehrsverhältnisse

Das beabsichtigte Ausbaukonzept der A 92 sieht im Hinblick auf die zunehmende Verkehrsbelastung, aus Gründen der Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit einen Ausbau mit sechs Fahrstreifen und beidseitigem Seitenstreifen vor. Die 6-streifig ausgebaute A 92 erfüllt dann mit ihren neuen, den derzeit gültigen Richtlinien (u. a. RAA) entsprechenden Trassierungselementen, die Kriterien für eine Autobahn der EKA 1 A. Die Linienführung in Lage und Höhe wird dabei weitgehend unverändert beibehalten.

Die 6-streifig ausgebaute A 92 wird nach der aktuellen Verkehrsprognose von der TRANSVER GmbH im Prognosejahr 2030 eine Verkehrsmenge von bis zu 93.803 Kfz/24 h (AS München-Feldmoching – AS Oberschleißheim) vor. Der Streckenabschnitt AS Oberschleißheim – AS Unterschleißheim weist eine Verkehrsprognose von 85.336 Kfz /24 h und der dritte Abschnitt vom AS Unterschleißheim bis zum AK Neufahrn dann wiederum 90.692 Kfz / 24 h auf. Das Bauvorhaben führt zu einer erheblichen Verbesserung der Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität durch die Verhinderung von Stauungen und damit verbundener Unfallfolgen sowie niedriger Unfallraten durch Querschnittserweiterung auf je drei Fahrspuren zuzüglich Seitenstreifen und eine richtlinienkonforme Gestaltung der Anschlussstellen.

Durch die geplante Erneuerung der Straßenentwässerungseinrichtungen entsprechend den heutigen Anforderungen werden insoweit Umweltbeeinträchtigungen verringert. Künftig wird das gesamte im Zuge beider Richtungsfahrbahnen anfallende Oberflächenwasser versickert. Das auf den Fahrbahnen anfallende Oberflächenwasser wird soweit möglich breitflächig über die

Bankette abgeleitet und im Bereich der Dammböschungen bzw. des angrenzenden Geländes unter Ausnutzung des Reinigungsvermögens einer möglichst ungestörten belebten Oberbodenschicht breit- und oberflächlich versickert. Entlang von Einschnitten oder Lärmschutzwällen bzw. -wänden wird das Oberflächenwasser breitflächig über die Bankette in Sickermulden geleitet und dezentral versickert. In Bereichen mit Mittelstreifenentwässerung, in denen eine breitflächige Ableitung über die Bankette nicht möglich ist, wird das Fahrbahnwasser gesammelt und in einer gewissen Entfernung ausgeleitet. Damit verbunden ist eine Verminderung der Grund- und Fließgewässerbelastungen, durch die auch die Lebensraumqualität für Tiere und Pflanzen in der Nähe von Fließgewässern gesichert und verbessert wird. Mit der Erneuerung der Brücken und Durchlässe und entsprechender Querschnittsaufweitung werden bestehende Trennwirkungen minimiert bzw. durch den sechsstreifigen Ausbau der A 92 zusätzlich verursachte Trennwirkungen kompensiert.

Ferner wird durch aktive und passive Maßnahmen der Lärmvorsorge eine Verbesserung der Wohnqualität im Siedlungsbereich der angrenzenden Gemeinden und deren trassennaher Ortsteile erreicht. Außerdem bewirkt der sechsstreifige Ausbau der A 92 eine Verstetigung des Verkehrsflusses, was ebenfalls zur Reduzierung des Verkehrslärms beiträgt. All dies führt zu einer deutlichen Verbesserung der Lärmsituation, so dass die Tag- und Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV an nahezu allen Anwesen eingehalten werden können.

Durch den Ausbau der A 92 auf je drei Fahrstreifen zuzüglich Seitenstreifen je Fahrtrichtung wird die Staugefahr sinken und damit dem staubedingten Ausstoß von Luftschadstoffen begegnet.

Die geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden, Lärmschutzwällen und Wall-Wand-Kombinationen tragen ebenfalls zur Verbesserung der Luftqualität hinter den Lärmschutzanlagen bei.

3.3.3 Einwände gegen die Planrechtfertigung

Einstufung im Bundesverkehrswegeplan

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. und der Naturfreunde Deutschland – Landesverband Bayern - wandten im Verfahren zur 3. Tektur ein, dass mit der vorgelegten Planung auf der Grundlage des Bundesverkehrswegeplanes die verbindlich vorgegebenen Ziele des Bundesklimaschutzgesetzes verfehlt würden. In der Folge wird dem Bauvorhaben „sechsstreifiger Ausbau vom AD München-

Feldmoching bis zum AK Neufahrn“ die Planrechtfertigung abgesprochen. Das belege auch das Fachgutachten des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (kurz: BUND) aus 2021 „Zur formellen (Unions-)Rechtswidrigkeit und materiellen Verfassungswidrigkeit des gesetzlichen Bedarfsplans 2030 für Straßen und den hiermit verbundenen Rechtsfolgen“, auf das wegen der Einzelheiten verwiesen wird.

Grundlage für die Erhaltung, Entwicklung und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland sind die Bundesverkehrswegepläne. Der Bundesverkehrswegeplan für die Fernstraßen wird vom Bundesministerium für Verkehr also auf Ebene der Exekutive aufgestellt und dann vom Bundeskabinett beschlossen. Beim Bundesverkehrswegeplan handelt es sich um ein Rahmenprogramm und Planungsinstrument, der aber keinen Gesetzescharakter aufweist. Bei Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans muss eine strategische Umweltprüfung (SUP) gem. §§ 35 Abs. 1 Nr. 1, 53 Abs. 2-4 i. V. m. Anlage 5 Nr. 1.1 UVPG durchgeführt werden. Der Bundesverkehrswegeplan 2030 enthält auch eine Strategische Umweltprüfung. Der Bundesverkehrswegeplan bildet dann aber die Grundlage für den Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Änderung des Ausbaugesetzes für die Bundesfernstraßen mit dem dazugehörigen Bedarfsplan.

Gemäß § 53 Abs. 1 UVPG ist beim Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen eine Strategische Umweltprüfung nur für solche erheblichen Umweltauswirkungen erforderlich, die nicht bereits Gegenstand einer Strategischen Umweltprüfung im Verfahren zur Aufstellung oder Änderung von anderen Plänen und Programmen nach Nummer 1.1 der Anlage 5 des UVPG waren. Diese Vorschrift enthält folglich eine der Vermeidung von Mehrfachprüfungen dienende Abschichtungsregelung, was dazu führt, dass die SUP bei der Aufstellung oder Änderung des Bundesverkehrswegeplan als nach derzeitiger Rechtslage höchster Planungsstufe der Verkehrswegeplanung des Bundes durchgeführt wird (vgl. BT-Drs. 15/3441, 39). Dies ist auch unionsrechtlich nicht zu beanstanden, weil die Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 (SUP-RL) über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme verschiedentlich (vgl. Art. 4 Abs. 3 Satz 1, Satz 2 sowie Art. 5 Abs. 2 SUP-RL) hervorhebt, dass Mehrfachprüfungen zu vermeiden sind, vgl. BVerwG, Ur. v. 11.7.2019, Az. 9 A 13/18. Bei den nachgelagerten Bedarfsplänen nach einem Verkehrswegeausbaugesetz ist eine gesonderte SUP daher nur durchzuführen, soweit wesentliche Änderungen gegenüber dem BVWP vorgenommen wurden.

Zum Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) liegt Rechtsprechung des BVerfG vor (BVerfG, Beschluss v. 8.6.1998, Az. 1 BvR 650/97, 1 BvR 830/98). Im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung der Planfeststellung bestehen diesbezüglich keine verfassungsrechtlichen Bedenken gegen eine verbindliche Festlegung des Verkehrsbedarfs durch das Ausbaugesetz, was auch auf das FStrAbG übertragen werden kann, vgl. auch Maaß & Vogt, in: Kommentar zum Fernstraßenausbaugesetz, 1. Aufl. 2013, FStrAbG § 1 Rn. 2. Der Bundesgesetzgeber trifft mit den in der Anlage 1 zum Fernstraßenausbaugesetz getroffenen Auswahl an Straßenbauvorhaben eine Grundsatzentscheidung. Danach erfolgt erst die weitere Konkretisierung dieser Vorabentscheidung des Gesetzgebers, d.h. ob das Vorhaben überhaupt durchgeführt wird und welche Grundstücke dafür gegebenenfalls in Anspruch genommen werden sollen. Im Rahmen dieser der Planfeststellungsbehörde obliegenden Entscheidung besteht Raum, Einzelheiten der Trassenführung und mögliche Varianten sowie alle für und gegen das Vorhaben in seiner konkreten Gestalt sprechenden Belange abzuwägen und zu prüfen, ob das Vorhaben in dieser konkreten Gestalt i.S. des Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG dem Wohl der Allgemeinheit dient, vgl. BVerfG, Beschluss v. 8.6.1998, Az. 1 BvR 650/97, 1 BvR 830/98. Demzufolge ist auf Ebene des Planfeststellungsverfahrens Raum die Aspekte des Klimaschutzes abzuhandeln. Dies erfolgte u.a. unter Ziffer C. 2.2.6 dieses Beschlusses.

Bei der turnusmäßig erfolgenden Bedarfsplanüberprüfung nach den § 4 FStrAbG erfolgt auch regelmäßig eine angemessene verkehrsträgerübergreifende Berücksichtigung von Klimaschutzbelangen auf der Gesamtplanebene. In den aktuellen und künftigen Bedarfsplanüberprüfungen werden die veränderten Rahmenbedingungen im Hinblick auf die Verkehrsprognose 2040 berücksichtigt. Unter diese Rahmenbedingungen fallen auch das Klimaschutzprogramm 2030 und das Bundes-Klimaschutzgesetz. Zum anderen wird das Bundesministerium für Verkehr im Zuge der Durchführung der Bedarfsplanüberprüfung auch eine aktuelle Einordnung der drei Bedarfspläne im Hinblick auf deren Klimawirkungen vornehmen.

Die Planfeststellungsbehörde ist weiterhin davon überzeugt, dass das FStrAbG und die Anlage 1 (Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen) aufgrund der o.g. Aspekte verfassungsmäßig sind. Folglich ist die Planfeststellungsbehörde gemäß Art. 20 Abs. 3 GG an diese gebunden.

Einwand im Hinblick auf alternative Verkehrskonzepte

Teilweise wurde das Bauvorhaben im Hinblick auf die damit verbundene Verkehrspolitik, der Möglichkeit alternativer Verkehrskonzepte wie der Förderung bzw. Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs kritisiert. Diese Einwendungen verkennen den Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltem Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkret zur Genehmigung gestellten 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.

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. Bei der Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur soll der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes bevorzugt vor dem Neubau erfolgen (LEP 4. 2(G)). Eine leistungsfähige und sichere Straßeninfrastruktur ist ein entscheidender Standortfaktor und trägt zur räumlichen Wettbewerbsfähigkeit Bayerns und seiner Teilräume bei. Der bevorzugte Ausbau bestehender Straßen dient dem Erhalt der Funktionsfähigkeit des Gesamtnetzes und der Reduzierung einer weiteren Freiflächeninanspruchnahme. Er ist deshalb aus volkswirtschaftlichen Gründen und im Interesse einer nachhaltigen Raumentwicklung sinnvoll (vgl. Begründung zu LEP 4. 2).

Der Regionalplan München stuft die Entlastung der Siedlungsschwerpunkte Oberschleißheim und Unterschleißheim vom Durchgangsverkehr als besonders dringlich eingestuft. Durch den geplanten bestandsorientierten Ausbau der BAB A 92 können die Verkehrsverhältnisse auf dem hochbelasteten Autobahnabschnitt wesentlich verbessert und die Einbindung Bayerns in das internationale und nationale Verkehrsnetz gestärkt werden. Das Vorhaben entspricht damit

grundsätzlich den landesplanerischen Zielsetzungen hinsichtlich des Straßenverkehrs. Entgegenstehende Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung sind daher nicht erkennbar.

3.4.2 Planungsvarianten

Aus § 17 Abs. 1 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. 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).

Die Nullvariante konnte vom Vorhabensträger aber zu Recht schon im Vorfeld ausgeschieden werden, 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. Auf die Ausführungen unter C.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Eine Beschreibung der untersuchten Varianten der Trassenführung findet sich in Unterlage 1 T4 worauf hier ausdrücklich verwiesen wird. Soweit seitens des LfU im Hinblick auf die Überbauung bzw. Landnutzungsänderung von Niedermoorböden eine vertiefte grundlegende Variantendiskussion angestoßen wurde, geht dieser Vorschlag insoweit fehl, als der bestandsorientierte Ausbau bei einer Gesamtbetrachtung als bei Weitem schonendste Lösung für Umweltbelange darstellt; im Übrigen verkennt das LfU, dass auch alle denkbaren Alternativtrassen durch Niedermoorflächen der nördlichen Münchner Schotterebene trassiert werden müssten. Von einer vertieften Diskussion der Einwände konnte daher an dieser Stelle abgesehen werden.

3.4.2.1 Beschreibung der Varianten

Der bestandsorientierte sechsstreifige Ausbau kann entweder dadurch erfolgen, dass beidseitig die zusätzlich benötigten Fahrspuren angebaut werden (symmetrischer Ausbau) oder dass einseitig neben die bestehende A 92 die

zusätzlich benötigten Bahnen hinzugefügt werden (asymmetrischer Ausbau). Ein häufiger Wechsel zwischen den beiden Ausbaualternativen sollte dabei aus Gründen der Verkehrssicherheit während der Bauphase (für den Kraftfahrer schwierig zu überblickende Verkehrsführungen, häufige Verkehrsumlegungen u. a.) und der Wirtschaftlichkeit soweit wie möglich vermieden werden.

Beim beidseitigen (symmetrischen) Ausbau wird die Bestandsachse beibehalten. Die zusätzlich benötigten Fahr- und Standspuren werden außen bzw. innen an die bestehenden Fahrbahnen angebaut. Die Fahrbahnränder verschieben sich nach außen bzw. nach innen. Ein beidseitiger Ausbau ist nur möglich, wenn die Trasse sowohl in Lage als auch in Höhe weitestgehend beibehalten werden kann.

Beim einseitigen (asymmetrischen) Ausbau wird neben der bestehenden Autobahn eine neue Fahrbahn erstellt. Anschließend wird der gesamte Verkehr auf die neu gebaute Fahrbahn umgelegt und der alte Autobahnquerschnitt zur zweiten Fahrbahn umgebaut.

3.4.2.2 Vergleich der Varianten

Ein Vergleich zwischen einem einseitigen und einem beidseitigen Ausbau ergibt folgendes Ergebnis:

Planungsziel

Änderungen der Höhenlage und der Steigung sind bei einem beidseitigen Ausbau schwieriger umzusetzen. Ein beidseitiger Ausbau ist u. U. mit aufwendigen und kostenintensiven Baubehelfskonstruktionen mit zusätzlichen Bauphasen, einer längeren Bauzeit sowie mit Beeinträchtigungen des Verkehrsablaufs verbunden. Eine Verbesserung der Linienführung (z. B. bei zu geringen Radien) ist nur mit einem einseitigen Ausbau möglich.

Bauabwicklung und Verkehrssicherheit

In Bezug auf die Bauabwicklung und Verkehrssicherheit ist der einseitige Ausbau wegen des weitgehend ungehinderten Bau- und Verkehrsablaufs günstiger als der beidseitige Ausbau zu bewerten, da in den bestehenden Querschnitt nicht einengend eingegriffen werden muss und es somit zu keinen Kapazitätsreduzierungen kommt. Die bestehende Autobahn bleibt von den Bauarbeiten weitgehend unbeeinflusst, weil die erste neue Richtungsfahrbahn ohne Beeinträchtigung des Verkehrs neben dem Bestand gebaut werden kann. Zum Bau

der zweiten neuen Richtungsfahrbahn kann der Verkehr dann komplett auf die bereits errichtete Richtungsfahrbahn umgelegt werden.

Bei dem zweiseitigen Ausbau müssen zunächst eine Richtungsfahrbahn und die Bauwerke provisorisch verbreitert werden, um den gesamten Verkehr aufnehmen zu können (4+0-Verkehrsführung). Dies ist mit Beeinträchtigungen des Verkehrs und Kapazitätsreduzierungen verbunden. Anschließend kann die erste neue Richtungsfahrbahn hergestellt werden. Während des Baus der zweiten neuen Richtungsfahrbahn wird der Verkehr auf die bereits errichtete Richtungsfahrbahn umgelegt.

Umweltauswirkungen

Bei einem einseitigen Ausbau kann durch die Wahl der entsprechenden Ausbaurichtung ein Eingriff in zu schützende Flächen (nahe Wohnbebauung, Wasserschutzgebiete, Biotope, FFH-Gebiete, Waldflächen, Überschwemmungsbereiche etc.) teilweise vermieden werden.

Flächenbedarf

Der einseitige Ausbau erfordert bauzeitlich zwar zunächst einen höheren zusätzlichen Flächenbedarf als der beidseitige Ausbau, da die erste neue Richtungsfahrbahn neben dem Bestand errichtet wird und die Trassierung i. d. R. optimiert wird. Nahezu flächenneutral gegenüber dem Bestand ist ein symmetrischer Ausbau, wenn aufgrund eines überbreiten Mittelstreifens die Fahrbahnen nach innen verbreitert werden können.

Bauwerke, Abbau bestehender Fahrbahn

Überführungsbauwerke können beim asymmetrischen Ausbau meist nicht erhalten werden und sind neu zu errichten. Beim beidseitigen Ausbau können die Überführungsbauwerke erhalten bleiben, sofern die lichten Weiten ausreichen.

Unterführungsbauwerke sind beim einseitigen Ausbau i. d. R. zu erneuern. Beim symmetrischen Ausbau sind u. U. Verbreiterungen der Bestandsbauwerke ausreichend.

Müssen die Unterführungsbauwerke grundhaft erneuert werden, ist dies beim symmetrischen Ausbau nur zeit- und kostenintensiv möglich, da zunächst provisorische Verbreiterungen der bestehenden und für 4+0-Verkehrsführungen zu schmalen Brückenbauwerke erforderlich werden.

Beim asymmetrischen Ausbau ist die Weiterverwendung der bestehenden Oberbauschichten i. d. R. nicht möglich. Der Ressourcenschonung wird durch Ausbau und Wiedereinbau an geeigneter Stelle (Recycling) Rechnung getragen.

Beim beidseitigen Ausbau ist eine Weiterverwendung der Bestandssubstanz je nach Beschaffenheit möglich.

Vergleich und Ergebnis

Bei symmetrischem Ausbau kann der Flächenbedarf sowie der Eingriff in Natur und Landschaft bis Bau-km 4+800 durch symmetrische Verbreiterung nach innen unter Einbezug des überbreiten Mittelstreifens minimiert werden.

Ab Bau-km 4+800 kann die Flächeninanspruchnahme in Bodenbereiche mit erheblichen Vorbelastungen ab Bau-km 4+800 durch symmetrische Verbreiterung nach außen geringgehalten werden. Fahrbahnbegleitenden Vegetationsstrukturen werden deutlich weniger beeinträchtigt. Bereits bestehende Lärmschutzanlagen an der A 92 können erhalten bleiben. Bestehende Bausubstanz wie ungebundener Oberbau können weiterverwendet werden.

Mit diesen Vorteilen sind die beschriebenen Nachteile im Bauablauf deutlich wegzuwägen. Der symmetrische Ausbau ist sachgerecht und vorzugswürdig.

3.4.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, 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 "Richtlinien für die Anlage von Straßen - RAS". 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 den folgend genannten Erwägungen:

3.4.3.1 Linienführung, Gradiente (Höhenlage)

Die Trassierung erfolgt in Grund- und Aufriss aus wirtschaftlichen und bautechnischen Gründen bestandsorientiert.

Größere Abweichungen in Lage und Höhe gegenüber dem Bestand sind nicht vorgesehen. Lediglich im Verwindungsbereich bei Bau-km 4 + 000 ist eine Erhöhung der Längsneigung auf 1,1 % geplant, um die wasserabflussschwachen Zonen ausreichend minimieren zu können.

In der folgenden Tabelle sind die minimalen bzw. maximalen Trassierungselemente der Planung aufgezeigt und den jeweiligen gemäß den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) 2008 erforderlichen Elementen gegenübergestellt.

Minimale bzw. maximale Trassierungselemente der Planung		
Trassierungselement	Planung	RAA 2008
min. R	3.004 m	900 m
min. A	543,25 m	300 m
min. H _w	27.500 m	8.800 m
min. H _k	13.500 m	13.000 m
min. T _w	122,209 m	120 m (Ausbau)
min. T _k	151,211 m	120 m (Ausbau)
min. S (Verwindungsbereich)	1,1 %	1,0 %
max. S	1,3 %	4,0 %

Alle gemäß RAA 2008 für eine Geschwindigkeit von 130 km/h geforderten Entwurfselemente sind eingehalten.

Die erforderlichen Haltesichtweiten gemäß RAA 2008 sind im gesamten Ausbauabschnitt gewahrt.

3.4.3.2 Querschnitt

A 92 – Durchgehende Fahrbahn

Entsprechend ihrer Verkehrsfunktion ist die A 92 gem. RAA 2008 in die Entwurfsklasse EKA 1 A „Fernautobahnen“ einzustufen. Für das Jahr 2030 sind auf der A 92 mit bis zu 93.8008 Kfz/24 h im stärksten belasteten Abschnitt zu erwarten.

Dies erfordert einen sachgerechten Querschnitt nach den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen; hier wurde RQ 36 gewählt. Die Richtungsfahrbahnen weisen hierbei eine Breite von 14,50 m auf, die Regelmittelstreifenbreite beträgt 4,00 m.

Der RQ 36 wird ab Bau-km 5+200 bis zum Bauende zugrunde gelegt. Von Bauanfang bis Bau-km 4+000 kommt aufgrund des bestehenden überbreiten Mittelstreifens ein Sonderquerschnitt SQ 38,5 mit jeweils 14,50 m breiten Richtungsfahrbahnen zur Ausführung. Der Mittelstreifen weist in diesem Abschnitt eine Breite von 6,50 m auf. Zwischen Bau-km 4+800 und Bau-km 5+200 erfolgt die Verziehung der Mittelstreifenbreite von 6,50 m auf 4,00 m. Die Bankette weisen eine Regelbreite von 1,50 m auf, die neben Lärmschutzwällen um 0,50 m auf 1,00 m reduziert wird.

A 92 – AD München-Feldmoching

Die Rampen des AD München-Feldmoching werden zweistreifig als Typ Q 3 mit einer befestigten Breite von 2 x 3,50 m plus 2 x 0,25 m sowie 2,00 m Standstreifen ausgebildet.

A 92 – Anschlussstelle Oberschleißheim (B 471)

Die Verteilerfahrbahnen der AS Oberschleißheim werden mit 3,75 m breiten Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen an die Richtungsfahrbahnen der A 92 angebunden. Die Verteilerfahrbahnen selbst erhalten Fahrstreifenbreiten von 3,50 m, mit einem Standstreifen von meistens einer Breite von 2,00 m auf. Lediglich im Bereich der Trenninseln beträgt die Standstreifenbreite 3,50 m, womit der Tatsache Rechnung getragen wird, dass hier die Notrufsäulen angeordnet und ein überbreiter Standstreifen ein gefahrloses Anhalten und Benutzen der Notrufsäulen ermöglicht.

Mit Ausnahme der südwestlichen Einfahrtsrampe werden die Ein- und Ausfahrtsrampen einstreifig als Typ Q 1 mit einer befestigten Breite von 4,50 m plus 2 x 0,75 m als getrennte Fahrbahnen ausgebildet. Die südwestliche Einfahrtsrampe erhält den Rampenquerschnitt Q 2 mit einer Kurvenaufweitung von 1,25 m je Fahrstreifen.

A 92 – Anschlussstelle Unterschleißheim (B 13)

Im Bereich der Anschlussstellenäste wird der Standstreifen der A 92 jeweils durch 3,75 m breite Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen ersetzt. Die Aus- und Einfahrten erhalten Aus- bzw. Einfädelungsspuren vom Typ A 1 bzw. E 1 nach RAA. Die Ein- und Ausfahrtsrampen werden weitestgehend einstreifig als Typ Q 1 mit einer befestigten Breite von 4,50 m plus 2 x 0,75 m als getrennte Fahrbahnen ausgeführt. Die Einfahrtsrampe Richtung AD München-Feldmoching erhält auf rund

75 m Länge zwei Fahrstreifen. Soweit erforderlich erfolgt eine Aufweitung der Ausfahrtsrampen im Vorfeld der Knotenpunkte im Zuge der B 13 zur Aufnahme von Abbiegespuren.

A 92 – AK Neufahrn

Die Richtungsfahrbahn Deggendorf der A 92 erhält im Bereich des AK Neufahrn zwei durchgehende Fahrstreifen mit je 3,50 m Breite, zwei Ausfädelungsstreifen mit je 3,75 m Breite sowie einen Standstreifen mit 2,50 m Breite.

Die neu zu bauende Verteilerfahrbahn Richtung München sowie die von Nürnberg bzw. München und Eching-Ost kommenden Rampen weisen 3,50 m breite Fahrstreifen auf. Die Standstreifenbreite entlang der Verteilerfahrbahn beträgt 2,00 m, im Anschlussbereich an die Richtungsfahrbahn München der A 92 wird die Standstreifenbreite der durchgehenden Fahrbahn von 2,50 m aufgegriffen.

Bundesstraßen B 471 und B 13

Die im Zuge der Anschlussstellen Oberschleißheim bzw. Unterschleißheim neu zu bauenden Bundesstraßen B 471 und B 13 erhalten 3,50 m breite Fahrstreifen, 0,50 m breite Randstreifen sowie einen 4,00 m breiten Mittelstreifen. Zusätzliche Ein- und Ausfädelungsstreifen sowie Verflechtungsstreifen und Abbiegespuren werden ebenfalls 3,50 m breit ausgeführt.

Staatsstraße St 2342

Der Staatsstraße 2342 liegt ein Querschnitt mit 4,00 m breiten Fahrstreifen einschl. Kurvenaufweitung, 0,50 m breiten Randstreifen und einem 3,00 m breiten Mittelstreifen zugrunde. Soweit erforderlich werden die Fahrbahnen im Vorfeld der Knotenpunkte im Zuge der B 13 zur Aufnahme von Abbiegespuren aufgeweitet.

Querende Straßen und Wege

Die querenden Straßen und Wege erhalten Querschnitte entsprechend den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen bzw. den Richtlinien für den ländlichen Wegebau. Insofern die Bestandsquerschnitte breiter sind als die in den jeweiligen Richtlinien vorgesehenen Querschnitte, werden diese bei der Wiederherstellung der querenden Straßen und Wege aufgegriffen.

Wegenetz

Die öffentlichen Feld- und Waldwege erhalten entsprechend den Richtlinien für den ländlichen Wegebau den Querschnitt eines einstreifigen Wirtschaftsweges mit Fahrbahnbreiten von 3,00 m und Bankettbreiten von je 0,75 m

Abgesehen von Einwänden zum Flächenverbrauch wurde die Querschnittsgestaltung nicht konkret angegriffen. Die Wahl des Querschnitts ist einerseits im Hinblick auf den Flächenverbrauch, andererseits im Hinblick auf die erforderliche Leistungsfähigkeit sachgerecht.

3.4.3.3 Anschlussstellen, Kreuzungen, Einmündungen

3.4.3.3.1 Anschlussstellen und Knotenpunkte

Der Bauanfang des Ausbauabschnitts liegt am AD München-Feldmoching (A 99). Im Ausbauabschnitt liegen die AS Oberschleißheim (B 471) und AS Unterschleißheim (B 13). Das Ausbauende liegt am AK Neufahrn (A 9).

Gemäß den Ergebnissen der Verkehrsprognose 2030 mit Untersuchung der Anschlussstellen Ober- und Unterschleißheim des Büros TRANSVER wird ein umfangreicher Ausbau der AS Oberschleißheim und AS Unterschleißheim vorgesehen. Die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte im Zuge der Anschlussstellen wird mit Hilfe von Qualitätsstufen nach dem „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS)“ beurteilt. Dieses Handbuch sieht Qualitätsstufen von A (sehr kurze Wartezeiten) bis Stufe F (Anlage überlastet und extrem lange Wartezeiten) vor.

Die AS Oberschleißheim weist im Bestand an beiden Knotenpunkten deutliche Überlastungen für die Prognoseverkehrsbelastung 2030 auf. Am westlichen Knotenpunkt sinkt die Verkehrsqualität sowohl in der Morgen- als auch in der Abendspitze auf Qualitätsstufe F ab. Der östliche Knotenpunkt erreicht in der Morgenspitze Qualitätsstufe D und in der Abendspitze nur noch Qualitätsstufe E.

Die beiden Knotenpunkte der AS Unterschleißheim zeigen für die Prognosebelastung 2030 ebenfalls deutliche Defizite. Dies gilt insbesondere für den südlichen Knotenpunkt, der sowohl morgens als auch abends nur über Qualitätsstufe F verfügt. Der nördliche Knotenpunkt weist in der Morgenspitze ebenfalls Qualitätsstufe F und in der Abendspitze Qualitätsstufe D auf.

Im Zuge des Ausbaus der A 92 sind folgende Maßnahmen im Bereich der Anschlussstellen festgelegt, wobei auf Nr. 4.3.1 des Erläuterungsberichts (Unterlage 1 T 4) verwiesen wird:

AD München-Feldmoching

Der Ausbau der BAB A 92 erstreckt sich bis in das AD München-Feldmoching hinein und beginnt daher beim Bau-Km der BAB A 99 A99_340_4,442.

Von Deggendorf kommend gehen der rechte Fahrstreifen und der Verflechtungsstreifen in die Rampe Richtung Stuttgart und die beiden linken Fahrstreifen in die Rampe Richtung Salzburg über. Hierdurch kann die bestehende Überführung (BW 17/2) der Rampe Richtung Stuttgart über die Rampe Richtung Salzburg entfallen. Beide Rampen erhalten einen zweistreifigen Querschnitt mit Standstreifen.

Die zunächst einstreifige Rampe von Salzburg kommend geht rund 180 m südöstlich des BW 17/3 in einen zweistreifigen Querschnitt mit Standstreifen über. Dieser mündet in den rechten Fahrstreifen und den Verflechtungsstreifen der Richtungsfahrbahn Deggendorf.

AS Oberschleißheim

Die Anschlussstelle wird als Vollkleeblatt mit zwei Verteilerfahrbahnen entlang der A 92 und je vier Aus- und Einfahrtsrampen ausgebildet.

Die Bundesstraße 471 wird im Bereich der AS Oberschleißheim um bis zu rund 15 m Richtung Norden verschoben und erhält einen zweibahnigen Querschnitt mit vier Fahrstreifen. Dieser zweibahnige Querschnitt wird im Bereich der B 471 rund 450 m östlich bis rund 420 m westlich der A 92 umgesetzt. Dieser geht im weiteren Verlauf Richtung Oberschleißheim und Dachau in den einbahnigen Bestandsquerschnitt mit zwei Fahrstreifen über. Die Verknüpfung mit der AS Oberschleißheim erfolgt über Aus- und Einfädelungsstreifen bzw. Verflechtungsstreifen.

Im Zuge der AS Oberschleißheim ist der Neubau des Überführungsbauwerks der Bundesstraße 471 über die A 92 vorgesehen. Diesem liegt ein 4-streifiger Querschnitt mit einem Verflechtungsstreifen je Fahrtrichtung und Mittelstreifen zugrunde. Der Neubau gliedert sich in zwei Abschnitte. Zunächst wird die nördliche Brückenhälfte neu errichtet, bevor dann die südliche Brückenhälfte errichtet wird. Während der Errichtung der nördlichen Brückenhälfte, erfolgt die Verkehrsführung

auf dem bestehenden Brückenbauwerk. Die Fußgänger und Radfahrer können unverändert auf der nördlichen Brückenkappe geführt werden. Nach Fertigstellung der nördlichen Brückenhälfte wird das bestehende Bauwerk abgebrochen und die südliche Brückenhälfte hergestellt. Für die Abwicklung des Verkehrs einschließlich der Fußgänger und Radfahrer steht in dieser Zeit die bereits fertiggestellte nördliche Brückenhälfte zur Verfügung.

Bei dieser Lösung ist nur eine geringe Verschwenkung der bestehenden Achse der Bundesstraße 471 erforderlich, so dass sich eine gute Linienführung ergibt. Die notwendige Verschwenkung resultiert aus der Maßgabe, Flächeninanspruchnahmen benachbart zum Schleißheimer Kanal und Eingriffe in das Gewässer zu vermeiden bzw. weitestgehend zu minimieren.

Die Verteilerfahrbahn der AS Oberschleißheim Richtung München erhält einen Ausfädelungstreifen entlang der A 92 und bis zur südwestlichen Einfahrtsrampe einen einstreifigen Querschnitt mit Standstreifen. Im weiteren Verlauf weist die Verteilerfahrbahn drei Fahrstreifen zuzüglich Standstreifen auf, von denen der rechte bei Bau-km 2+490 eingezogen wird. Die darauffolgende zweistreifige Verteilerfahrbahn mit Standstreifen bindet bei Bau-km 2+370 an die Richtungsfahrbahn München der A 92 an. Hierbei geht der linke Fahrstreifen durch Spuraddition in der Richtungsfahrbahn München auf, während der rechte Fahrstreifen eingezogen wird.

Die Verteilerfahrbahn Richtung Deggendorf verfügt bis zur südöstlichen Ausfahrtsrampe über zwei Fahrstreifen, von denen sich der rechte durch Spursubtraktion aus der Richtungsfahrbahn Deggendorf entwickelt. Im weiteren Verlauf erhält die Verteilerfahrbahn einen einstreifigen Querschnitt mit Standstreifen und schließt bei Bau-km 3+665 mit einem Einfädelungstreifen an die A 92 an.

Die südwestliche Einfahrtsrampe wird zweistreifig ausgeführt, alle anderen Rampen sind einstreifig. Die Verknüpfung der Rampen mit den Verteilerfahrbahnen sowie der B 471 erfolgt überwiegend mit Aus- und Einfädelungs- sowie Verflechtungstreifen. Davon ausgenommen sind lediglich die südwestliche Einfahrtsrampe sowie die südöstliche Ausfahrtsrampe. Bei der südwestlichen Einfahrtsrampe geht der linke Fahrstreifen durch Spuraddition in der Verteilerfahrbahn Richtung München auf. Der Fahrstreifen der südöstlichen Ausfahrtsrampe entwickelt sich durch Spursubtraktion aus dem rechten Fahrstreifen der Verteilerfahrbahn Richtung Deggendorf.

Durch die beschriebenen Maßnahmen erreicht die AS Oberschleißheim sowohl in der Morgen- als auch in der Abendspitze mindestens die Qualitätsstufe D.

Von Bau-km 3+090 bis Bau-km 3+350 wird die Hackerstraße überbaut, wodurch die bestehende Anbindung an die B 471 entfällt. Die Anbindung des Ortsteils Badersfeld der Gemeinde Oberschleißheim an die B 471 erfolgt künftig ausschließlich über die Baderstraße. Eine Wendemöglichkeit für große Fahrzeugen wird am Ende der Hackerstraße mittels Wendehammer geschaffen.

Der Geh- und Radweg entlang der B 471 wird aufgrund ihrer Verbreiterung nach Norden überbaut und im Westen sowie Osten der AS Oberschleißheim nördlich der verlegten B 471 neu angelegt. Im Bereich der Rampen der Anschlussstelle rückt der Geh- und Radweg rund 90 m von der verlegten B 471 ab. Aufgrund des Neubaus der AS Oberschleißheim muss der in diesem Bereich verlaufende Geh- und Radweg von Badersfeld nach München-Feldmoching verlegt werden. Dieser kreuzte bislang gemeinsam mit der A 92 die B 471 im Zuge des BW 3/2, querte anschließend den Schleißheimer Kanal und wurde zusammen mit diesem im Zuge des BW 3/4s unter der westlichen Anschlussstellenrampe hindurchgeführt. Künftig verläuft der Geh- und Radweg westlich des Ablaufgrabens der Olympia-Regattaanlage München sowie des Schwebelbachs und quert zusammen mit diesem im Zuge des neu zu errichtenden BW 3/06s die B 471 und im Anschluss daran mit dem ebenfalls neu zu bauenden BW 3/05s den Schleißheimer Kanal.

AS Unterschleißheim

Diese Anschlussstelle wird rund 100 Meter in Richtung Norden verschoben. Die nördliche Anschlussstellenrampe wird weiterhin mit der verlegten B 13 höhengleich verknüpft. Diese Verknüpfung ist nur um 60 m weiter nordöstlich verschoben. Die Anbindung der südlichen Anschlussstellenrampe an die verlegte B 13 liegt rund 220 m südöstlich des bestehenden Knotenpunktes.

Aufgrund der Verschiebung der AS Unterschleißheim sind weitere Knotenpunkte zu verschieben. Im Zuge dessen muss auch die B 13 selbst um bis zu ca. 95 m Richtung Nordosten verschoben werden und erhält von Südosten kommend bis rund 360 m nordwestlich der A 92 einen zweibahnigen Querschnitt mit vier Fahrstreifen. Dieser geht im weiteren Verlauf Richtung Ingolstadt in den einbahnigen Bestandsquerschnitt mit zwei Fahrstreifen über.

Ferner muss auch der südliche Knotenpunkt zwischen der AS Unterschleißheim und der St 2342 rund 220 m südöstlich des bestehenden Knotenpunktes neu angelegt und höhenfrei ausgebildet werden. Die Verbindungsrampe von Ingolstadt kommend verfügt über zwei Fahrstreifen. Die Einmündung in die St 2342 erhält zwei Rechtsabbiegestreifen Richtung Stadtgebiet Unterschleißheim und einen Linksabbiegestreifen Richtung AK Neufahrn. Die Rampe von München kommend wird im Anschluss an den Ausfädelungstreifen einstreifig ausgeführt und im Verknüpfungsbereich mit der Anschlussstellenrampe sowie der St 2342 mit einem Linksabbiegestreifen Richtung Stadtgebiet Unterschleißheim und einem Rechtsabbiegestreifen Richtung AK Neufahrn ausgestattet. Die Rampe nach München ist einstreifig und schließt mit einem Einfädelungstreifen an die B 13 an. Die Rampe Richtung Ingolstadt verfügt auf rund 90 m Länge über zwei Fahrstreifen und geht anschließend ebenfalls in einen einstreifigen Querschnitt über.

Außerdem muss der nördliche Knotenpunkt zwischen der AS Unterschleißheim und der Moosachstraße rund 60 m Richtung Nordosten verschoben werden. Auf der freiwerdenden Fläche der ehemaligen B 13 wird ein Pendlerparkplatz errichtet, der an die Moosachstraße angebunden wird. Von Ingolstadt kommend erhält die B 13 im Knotenpunktsbereich einen kombinierten Rechtsabbiege- und Geradeausfahrstreifen, zwei Geradeausfahrstreifen sowie zwei Linksabbiegestreifen Richtung AD München-Feldmoching. Von München kommend werden ein Linksabbiegestreifen Richtung Inhauser Moos, zwei Geradeausfahrstreifen Richtung Ingolstadt und ein Rechtsabbiegestreifen Richtung AD München-Feldmoching angeordnet. Der kombinierte Rechtsabbiege- und Geradeausfahrstreifen des nördlichen Knotenpunkts geht im weiteren Verlauf in den linken Fahrstreifen der südlichen Verbindungsrampe von Ingolstadt kommend über. Zwischen der Rampe nach Ingolstadt und dem Rechtsabbiegestreifen Richtung AD München-Feldmoching wird ein Verflechtungstreifen ausgebildet.

Der Neubau der AS Unterschleißheim erfordert folglich auch den Neubau des Überführungsbauwerks der B 13 über die A 92 (BW 9/1) vor. Dieser kann aufgrund der Verschiebung der B 13 nach Osten in einem Bauabschnitt ausgeführt werden.

Die Einfahrt der Anschlussstelle Unterschleißheim in Richtung AK Neufahrn erfolgt einstreifig, wohingegen die Einfahrt in Richtung AD München-Feldmoching auf rund 75 m Länge über zwei Fahrstreifen verfügt, bevor sie im weiteren Verlauf ebenfalls einstreifig ausgestaltet ist. Die Ausfahrt vom AD München-Feldmoching kommend wird im Verknüpfungsbereich mit der B 13 und St 2342 mit zwei Geradeaus-

fahrsstreifen Richtung München und Unterschleißheim sowie einem Rechtsabbiegestreifen Richtung Ingolstadt ausgestattet.

Die Ausfahrt vom AK Neufahrn kommend erhält an der Einmündung in die Bundesstraße 13 einen Linksabbiege-, einen kombinierten Linksabbiege- und Geradeausfahrstreifen sowie einen Rechtsabbiegestreifen. Von der A 92 kommend sind beide Ausfahrtsrampen zunächst einstreifig.

Die St 2342 verfügt künftig im Bereich von der Querung der Paul-Kulisch-Straße bis zum Knotenpunkt mit der AS Unterschleißheim und der B 13 über einen zweibahnigen Querschnitt mit vier Fahrstreifen. Südwestlich der B 13 erhält die St 2342 künftig von Unterschleißheim kommend zwei Geradeausfahrstreifen Richtung AK Neufahrn und Ingolstadt sowie einen Rechtsabbiegestreifen Richtung München. In der Gegenrichtung werden zwei Geradeausfahrstreifen Richtung Unterschleißheim sowie ein Linksabbiegestreifen Richtung München angeordnet. Nordöstlich der B 13 wird die St 2342 mit einem Geradeausfahrstreifen Richtung AK Neufahrn und zwei Linksabbiegestreifen Richtung Ingolstadt ausgestattet.

Durch den Neubau der AS Unterschleißheim weist der nördliche Knotenpunkt in der Zukunft morgens und abends mit Ausnahme des Anschlusses der Moosachstraße mindestens die Qualitätsstufe D auf. Der südliche Knotenpunkt erreicht in der Morgenspitze die Qualitätsstufe C und in der Abendspitze die Qualitätsstufe B.

Der Geh- und Radweg am südlichen Knotenpunkt der AS Unterschleißheim, der parallel zur B 13 verläuft, muss verlegt werden. Künftig quert der parallel zur B 13 verlaufende Geh- und Radweg die St 2342 im Zuge des neu zu errichtenden BW 9/01s und wird entlang der Paul-Kulisch-Straße und der nördlichen Ingolstädter Straße bis zur Einmündung dieser in die St 2342 geführt. Außerdem wird der Geh- und Radweg entlang beidseits der Moosachstraße bis zur Einmündung des Kanalwegs verlängert.

AK Neufahrn

Der Ausbau der BAB A 92 erstreckt sich bis ebenfalls bis in das AK Neufahrn hinein und endet daher beim Bau-Km der BAB A 92 A92_160_0,139.

Die Rampen von München und Eching-Ost kommenden werden an einer neuen Stelle an die Richtungsfahrbahn München der A 92 angebunden. Diese münden in

eine einstreifige Verteilerfahrbahn mit Standstreifen entlang der Richtungsfahrbahn München, an die bei Bau-km 12+830 die zweistreifige Rampe von Nürnberg kommend anschließt. Im weiteren Verlauf weist die Fahrbahn drei Fahrstreifen auf, von denen der rechte bei Bau-km 12+490 eingezogen wird. Die darauffolgende zweistreifige Verteilerfahrbahn mit Standstreifen bindet bei Bau-km 12+410 an die Richtungsfahrbahn München der A 92 an. Hierbei geht der linke Fahrstreifen durch Spuraddition in der Richtungsfahrbahn München auf, während der rechte Fahrstreifen eingezogen wird.

Im Zuge des Rückbaus der vorherigen Anbindung der Rampen von München und Eching-Ost kommend (bei Bau-km 13 + 040) erhält die Richtungsfahrbahn München der A 92 von Bau-km 12 + 755 bis Bau-km 13 + 120 einen neuen Standstreifen. Die Fahrbahn Richtung Deggendorf verfügt über zwei durchgehende Fahrstreifen und zwei Ausfädelungstreifen sowie einen Standstreifen.

Für weitere Informationen wird auf Kapitel 4.3.1 des Erläuterungsberichts (Planunterlage 01 T4) verwiesen.

3.4.3.3.2 Einwände

Der geforderte reduzierte Umfang des Ausbaus der Anschlussstelle Oberschleißheim kann aufgrund entsprechender zukünftiger Verkehrsbelastungen nicht entsprochen werden. Das dem Erläuterungsbericht als Anlage beigefügte Gutachten des Vorhabensträgers zeigt, dass ein bestandsorientierter Umbau der Anschlussstelle Oberschleißheim die zukünftige Verkehrsbelastung nicht abwickeln kann. Das durch den Vorhabensträger geplante Vollkleeblatt hingegen kann dies leisten und erzielt bei den je nach Tageszeit am stärksten belasteten Verkehrsströmen eine gesteigerte Qualitätsstufe. Es bestehen keine Anhaltspunkte, die diese Einschätzung in Frage stellen. Zudem wurden seitens des Vorhabensträgers darauf geachtet, die Mindestradien nach den Regelwerken zu verwenden, um den Flächenverbrauch der Anschlussstelle möglichst gering zu halten.

Der geplante zweistreifige Umbau der B 471 in der Anschlussstelle Oberschleißheim wird vorweggenommen, damit die Anschlussstellen für die mögliche Verbreiterung der B 471 dann nicht mehr umgebaut werden muss. Dies liegt jedoch in der Zuständigkeit des Staatlichen Bauamtes Freising.

Die Forderung der Gemeinde Eching, dass die AS Unterschleißheim als Vollkleeblatt ausgeführt wird, wird dagegen zurückgewiesen. Aus technischen Gründen ist dies

nicht möglich, da zum einen die beiden untergeordneten Straßen Moosachstraße und Landshuter Straße angebunden werden müssen und zum anderen die Bebauung sehr nah an die Anschlussstelle heranreicht.

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 T3), den Lageplänen (Unterlage 5 T2) und den straßenrechtlichen Verfügungen (Unterlage 12 T2) aufgeführt. Im Folgenden wird auf Einwendungen eingegangen, die im Verlauf des Anhörungsverfahrens gegen die Planung im Zusammenhang mit Auswirkungen auf das nachgeordnete Straßen- und Wegenetz vorgebracht wurden:

3.4.3.4.1 B 471 und B 13

Die im Zuge der Anschlussstellen Oberschleißheim bzw. Unterschleißheim neu zu bauenden Bundesstraßen B 471 und B 13 erhalten 3,50 m breite Fahrstreifen, 0,50 m breite Randstreifen sowie einen 4,00 m breiten Mittelstreifen. Zusätzliche Ein- und Ausfädelungsstreifen sowie Verflechtungsstreifen und Abbiegespuren werden ebenfalls 3,50 m breit ausgeführt.

3.4.3.4.2 St 2342

Der St 2342 liegt ein Querschnitt mit 4,00 m breiten Fahrstreifen einschließlich der Kurvenaufweitung, 0,50 m breiten Randstreifen und einem 3,00 m breiten Mittelstreifen zugrunde. Soweit erforderlich werden die Fahrbahnen im Vorfeld der Knotenpunkte im Zuge der B 13 zur Aufnahme von Abbiegespuren aufgeweitet.

3.4.4 Immissionsschutz

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 Gestaltung, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann der Immissionsschutz nicht weiter verbessert werden.

3.4.4.1 Verkehrslärmschutz

Der Schutz der Anlieger vor Verkehrslärm erfolgt im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen nach den verschiedenen, in dieser Reihenfolge zu beachtenden Stufen:

- Gemäß § 50 BImSchG ist bereits bei der Planung der Trassen von Verkehrswegen darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich unterbleiben. Dies gilt zunächst unabhängig von der Festlegung des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV.
- Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, vgl. §§ 41 ff. BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung).
- Wenn den genannten Anforderungen nicht durch eine entsprechende Planung oder technische Vorkehrungen Rechnung getragen werden kann, hat der Betroffene gegen den Vorhabenträger einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld, § 42 Abs. 1, Abs. 2 BImSchG bzw. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG.

3.4.4.1.1 § 50 BImSchG

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie, Höhenlage und sonstige Gestaltung der Straße hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung. Nach dieser Vorschrift sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die Flächen so zu ordnen, 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 Planfeststellungsbehörde richtet. In der Rechtsprechung ist der Trennungsgrundsatz teilweise als Abwägungsdirektive oder Optimierungsgebot anerkannt, das allerdings in der Abwägung überwunden werden kann, vgl. BVerwG vom 16.03.2006, Urt. v. 16.03.2006, Az- 4 C 1075/04; BayVGh, Urt. v. 30.10.2007, Az. 8 A 06.40026.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist der gewählte beidseitige Ausbau der bestehenden Autobahn hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung. Andere Trassenführungen scheiden wegen der

damit verbundenen erheblich größeren Beeinträchtigungen öffentlicher und privater Belange aus. Andere Trassen- oder Gradientenvarianten sind deshalb in der Gesamtschau auch unter Berücksichtigung des § 50 Satz 1 BImSchG nicht vorzugswürdig. Der bestandsorientierte sechsstreifige Ausbau der A 92 zwischen AD München-Feldmoching und AK Neufahrn entspricht dem Gebot des § 50 BImSchG, da er ausreichende Abstände zu den schutzwürdigen Bebauungen und Gebieten einhält und soweit wie möglich schädliche Umwelteinwirkungen vermeidet. 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. Auf die Ausführungen unter C.3.4.2 Planungsvariante und C 3.4.3 Ausbaustandard dieses Beschlusses wird verwiesen.

3.4.4.1.2 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Verkehrslärmimmissionen ist grundsätzlich auf der Grundlage von § 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV vorzunehmen.

§ 41 Abs. 1 BImSchG i.V.m. 16. BImSchV sind auf das geplante Vorhaben anwendbar, da eine wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße vorliegt. Die bestehende BAB A 92 soll um einen Fahrstreifen je Richtung erweitert werden, vgl. § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 der 16. BImSchV. Eine Pflicht zur Lärmsanierung bestehender Verkehrswege besteht grundsätzlich nicht, außer die Zunahme der Immissionen ist auf einen baulichen Eingriff zurückzuführen.

In § 3 der 16. BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen inzwischen nach Abschnitt 3 in Verbindung mit Abschnitt 1 der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) zu erfolgen. Die Ermittlung der Lärmimmissionen im Rahmen des Schalltechnischen Gutachtens basiert zurecht auf der Grundlage der RLS-90, Ausgabe 1990, welche mit der 16. BImSchV als verbindliche Vorschrift zur Berechnung von Schallimmissionen eingeführt wurde. Seit dem 1. März 2021 ist die RLS-19 grundsätzlich der Berechnung von Verkehrslärm an Straßen zu Grunde zu legen. Diese ist jedoch auf das vorliegende Verfahren gemäß § 6 Nr.1 der 16. BImSchV noch nicht anzuwenden, da der Antrag auf Planfeststellung vor dem 01.03.2021 gestellt wurde. Die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens wurde am 18.08.2014 beantragt. Für Planfeststellungsverfahren, welche vor dem 1. März 2021 beantragt wurden, ist weiterhin die RLS-90 heranzuziehen.

Die Beurteilungspegel für Straßen, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach der Berechnungsmethode entsprechend der RLS-90 ermittelt. Der Beurteilungspegel bezieht sich auf die zu bauende oder zu ändernde Straße. Es ist also kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden, solange keine Gesamtbelastung zu erwarten ist, die mit Gesundheitsgefahren oder Eingriffen in die Substanz des Eigentums verbunden ist (vgl. BVerwG, Urt. v. 21.03.1996, NVwZ 1996, 1003 und BVerwG, Urt. v. 23. 2. 2005, Az. 4 A 5/04).

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

- an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen:
am Tag 57 Dezibel (A) und in der Nacht 47 Dezibel (A)
- in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten:
am Tag 59 Dezibel (A) und in der Nacht 49 Dezibel (A)
- in Kerngebieten, Dorfgebieten, Mischgebieten und Urbanen Gebieten:
am Tag 64 Dezibel (A) und in der Nacht 54 Dezibel (A)
- in Gewerbegebieten:
am Tag 69 Dezibel (A) und in der Nacht 59 Dezibel (A)

Die Art der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus der Festsetzung in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete (z.B. Industriegebiet), sowie Anlagen und Gebiete für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach § 2 Abs. 2 Satz 2 i.V.m. Abs. 1 der 16. BImSchV zu bestimmen. Die Grenzwerte legen fest, welches Maß an schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche zum Schutze der Betroffenen im Regelfall nicht überschritten werden darf.

3.4.4.1.3 Verkehrslärberechnung

Die Berechnungen der Schallimmissionen erfolgte nach den RLS-90. Maßgeblich für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose.

Im Auftrag des Vorhabensträgers wurde durch die TRANSVER GmbH eine Verkehrsuntersuchung für die A92 vom AD München Feldmoching bis zum AK

Neufahrn erstellt. Die Ermittlung der Verkehrsprognose beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Dem Gutachten wurde eine Straßenverkehrszählung von 2010 und eine Erhebung an den Anschlussstellen Ober- und Unterschleißheim vom März 2010 zu Grunde gelegt. Der Lkw-Anteil wurde gemäß Verkehrsgutachten für den Tagzeitraum zwischen 9,7 % und 10,3 % (Prognose für 2030) festgelegt und für den Nachtzeitraum 20,4% bis 23 % (Prognose für 2030) angesetzt. Die jeweiligen Werte wurden für die Abschnitte AD München-Feldmoching bis AS Oberschleißheim, AS Oberschleißheim bis AS Unterschleißheim und AS Unterschleißheim bis AK Neufahrn. Die Verkehrsprognose sieht für das Jahr 2030 eine Verkehrsmenge von bis zu 93.803 Kfz/24 h (AS München-Feldmoching – AS Oberschleißheim) vor. Die genauen Werte lassen sich aus der Unterlage Erläuterungsbericht 1 T4, der Schalltechnischen Berechnung 17.1 T2 und der Tabelle 2 des Verkehrsgutachten vom 03.02.2014 entnehmen. Der Streckenabschnitt AS Oberschleißheim – AS Unterschleißheim weist eine Verkehrsprognose von 85.336 Kfz /24 h und der dritte Abschnitt vom AS Unterschleißheim bis zum AK Neufahrn dann wiederum 90.692 Kfz / 24 h auf.

Einer Prognose wohnen naturgemäß Unsicherheiten inne. Der Lärmschutz ist jedoch nicht auf Spitzenbelastungen, sondern auf die durchschnittliche Verkehrsbelastung auszulegen (BVerwG, Urt. v. 21.03.1996, Az. 4 C 26/94). Dies ist sinnvoll, da es unwirtschaftlich wäre Lärmschutzauflagen auf Spitzenbelastungen auszulegen, die dann aber 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).

Die detaillierten Ergebnisse der schalltechnischen Berechnung sind in der Unterlage Erläuterungsbericht 1 T4 und der Schalltechnischen Untersuchung 17.1 T2 dargelegt.

3.4.4.1.4 Ergebnis, Darstellung der Lärmschutzmaßnahmen und Beurteilung

Eine Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen. Der Bau von Straßen im Sinne des § 41 BImSchG ist die Neuerrichtung eines Verkehrsweges. Von einem Neubau

ist auch dann auszugehen, wenn eine bestehende Trasse auf einer längeren Strecke verlassen wird. Maßgeblich ist das äußere Erscheinungsbild im Gelände. Nach gefestigter Rechtsprechung kommen allein bauliche Änderungen in Betracht, nicht aber Änderungen in der Nutzung und Auslastung des Verkehrswegs (BVerwG, Urt. v. 12. 4. 2000, Az. 11 A 18/98). 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 um eine wesentliche Änderung einer Bundesautobahn, da die A 92 zwischen AD München-Feldmoching und dem AK Neufahrn durchgehend in beiden Fahrtrichtungen um einen Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 der 16. BImSchV).

Gemäß §§ 41, 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG i.V.m. § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist bei der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen grundsätzlich sicherzustellen, dass die Beurteilungspegel die dort genannten Immissionsgrenzwerte nicht überschreiten.

Die Berechnung der Schallimmissionen wurde im Nahbereich der A 92 an jedem einzelnen Gebäude fassaden- und stockwerksscharf durchgeführt. Die konkrete Lage der Immissionsorte ist den Lageplänen zum Schallschutz (Unterlagen 7.0T2 – 7.6T2) und in der Schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 17.1 T2) zu entnehmen.

Die Immissionsorte wurden folgenden unterschiedlichen räumlichen Bereichen zugeordnet:

B: Badersfeld

E: Eching

I: Inhausermoos

O: Oberschleißheim

R: Riedmoos

U: Unterschleißheim

Die vorgelegten Schallimmissionsberechnungen des Vorhabenträgers für das Prognosejahr 2030 ergeben, dass die Grenzwerte im Untersuchungsgebiet teilweise weit überschritten werden. Lärmvorsorgemaßnahmen sind nach den schalltechnischen Berechnungen erforderlich.

Die höchsten Überschreitungen der maßgebenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete betragen an vorhandener Wohnbebauung im Inhausermoos im Nahbereich nördlich der Autobahn tagsüber mehr als 10 dB(A), in der Nacht mehr als 14 dB(A). Die höchsten Überschreitungen der maßgebenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Mischgebiete betragen an der Bebauung in Riedmoos nördlich der A 92 bis zu 8 dB(A) am Tag und bis zu 12 dB(A) in der Nacht.

Badersfeld

Im Bereich südlich von Badersfeld (vgl. z.B. Immissionsort BA4, Hackerstr. 12) liegen Immissionen i.H.v. 60/54 dB(A) vor, die die gemäß § 2 Abs. 1 der 16.BImSchV geltenden Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete um bis zu 1/5 dB(A) tags/nachts überschreitet.

Oberschleißheim:

Im Norden von Oberschleißheim beträgt am südlich zur Autobahn nächstgelegenen Gebäude (vgl. z.B. Immissionsort OA9, Am Birkenschlag 9) der künftige Beurteilungspegel bis zu 59/52 dB(A) tags/nachts. Die maßgebenden Wohnbereichsgrenzwerte der 16. BImSchV von 59/49 dB(A) tags/nachts werden am Tag eingehalten, nachts um bis zu 3 dB(A) überschritten.

Riedmoos:

Im Süden der Ortschaft Riedmoos am Zwerchwiesenweg (vgl. z.B. Immissionsort-RB58, Zwerchwiesenweg 2; Abstand zur Straßenachse der A 92 ca. 45 m) ergeben sich unter Berücksichtigung des vorhandenen ca. 3,5 m hohen Schallschutzwalls entlang der A 92 ein Pegel von bis zu 72/66 dB(A) tags/nachts.

Unterschleißheim:

Im Bereich Unterschleißheim werden an mehreren Immissionsorten die geltenden Grenzwerte überschritten (Schalltechnische Untersuchung Unterlage 17.1 T2):

An der Kindertagesstätte in unmittelbarer Nachbarschaft zur Autobahn A 92 (vgl. Immissionsort UB8, Am Weiher 8) berechnen sich unter Berücksichtigung der Abschirmwirkung des vorhandenen ca. 7m hohen Schallschutzwalls Beurteilungspegel von bis zu 61 dB(A) tags. Der für Sondergebiete gemäß 16. BImSchV geltende Grenzwert von 57 dB(A) wird um bis zu 4 dB(A) überschritten.

An der zur Autobahn nächstgelegenen Wohnbebauung im Westen Unterschleißheims (vgl. z.B. Immissionsort-UB4, Am Weiher 3) ergeben sich – ebenfalls abgeschirmt durch den bestehenden ca. 7 m hohen Schallschutzwall – Beurteilungspegel von bis zu 60/54 dB(A) tags/nachts. Die maßgebenden Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete werden tags/nachts um bis zu 1/5 dB(A) überschritten.

An den gewerblich genutzten Flächen südlich der Landshuter Straße (vgl. Immissionsort UD28, Landshuter Straße 13) ebenfalls in unmittelbarer Nachbarschaft der A 92 liegen Beurteilungspegel von bis zu 76/70 dB(A) tags/nachts vor. Die anzuwendenden Grenzwerte der 16.BImSchV für Gewerbegebiete von 69/59 dB(A) tags/nachts werden am Tag um bis zu 7 dB(A), in der Nacht, sofern hier Nutzungen vorliegen, um bis zu 11 dB(A) überschritten.

Im Mischgebiet südwestlich der Anschlussstelle Unterschleißheim (vgl. z.B. Immissionsort UE70, Konrad-Zuse-Straße 11) berechnen sich Beurteilungspegel zu 63/57 dB(A) tags/nachts. Die maßgebenden Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete von 64/54 dB(A) werden am Tag eingehalten und in der Nacht um bis zu 3 dB(A) überschritten. An den südlich angrenzenden Wohngebietsflächen (vgl. Immissionsort UE19) werden die geltenden Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete tags/nachts bei Beurteilungspegeln von bis zu 62/56 dB(A) um bis zu 3/7 dB(A) tags/nachts überschritten.

Inhausermoos

Im Außenbereich am südlichen Rand vom Inhausermoos, des Ortsteils von Haimhausen (vgl. Immissionsort IA49, Moosachstr. 41) ergeben sich Schallimmissionen von bis zu 66/60 dB(A) tags/nachts. Die maßgebenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von 64/54 dB(A) für Wohnen im Außenbereich werden zukünftig ohne zusätzliche Schallschutzmaßnahmen um bis zu 2/6 dB(A) tags/nachts überschritten.

Am zur Autobahn nächstgelegenen Gebäude im Wohngebiet (vgl. Immissionsort IA123, Ringstr. 15; Abstand zur Straßenachse der A 92 ca. 90 m) berechnen sich – unter Berücksichtigung der Abschirmwirkung des vorhandenen ca. 3,5 m hohen Schallschutzwalls – Beurteilungspegel von bis zu 69/63 dB(A) tags/nachts. Die geltenden Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete der 16. BImSchV tags/nachts werden am Tag um bis zu 10 dB(A), in der Nacht um bis zu 14 dB(A) überschritten. Im Nahbereich der Anschlussstelle Unterschleißheim berechnen sich an den nächstgelegenen Wohngebäuden im Außenbereich (vgl. z.B. Immissionsort IB 13, Moosachstraße 3) nördlich der A 92 Beurteilungspegel von bis zu 66/61 dB(A) tags/nachts. Der geltende Grenzwert für Wohngebiete im Außenbereich tags/nachts wird am Tag um bis zu 2 dB(A), in der Nacht um bis zu 7 dB(A) überschritten.

Eching

Im Bereich von Eching nördlich der A 92 (vgl. Immissionsort EA001, Am Forellenbach 1) berechnen sich ohne zusätzliche Schallschutzmaßnahmen Beurteilungspegel von bis zu 66/61 dB(A) tags/nachts. Der für Wohnen im Außenbereich maßgebende Grenzwert tagsüber wird um bis zu 2 dB(A) und nachts um bis zu 7 dB(A) überschritten.

Südlich der A 92 ergeben sich am Nordrand der Echinger Bebauung (vgl. Immissionsort EA35, Moosweg 4) Beurteilungspegel von bis zu 62/56 dB(A) tags/nachts. Der für Wohnen im Außenbereich maßgebende Grenzwert der 16. BImSchV von 64/54 dB(A) tags/nachts wird am Tag eingehalten und in der Nacht um bis zu 2 dB(A) überschritten.

Die gesetzlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Lärmvorsorgemaßnahmen sind nach § 41 Abs. 1 BImSchG i.V.m. § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 der 16. BImSchV durch den Vorhabenträger wegen einer wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße sind erfüllt. Die planfestgestellte Planung des Vorhabensträgers sieht für die vom Ausbau betroffenen Abschnitte an der A 92 vom AD München-Feldmoching und dem AK Neufahrn daher folgende Kombination aus aktiven und passiven Lärmvorsorgemaßnahmen vor:

- Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags:
Es ist vorgesehen ab dem AD München-Feldmoching Bau-km 0+623 bis Bau-km 0+800 einen lärmarmen Fahrbahnbelag mit einer Pegelminderung von - 2 dB(A) zu verwenden. Ab A 92 Bau-km 0+800 bis 12+300 wird ein lärmarmen Fahrbahnbelag mit einer Lärminderung von - 5 dB(A) und weiter

bis zum Bauende bei A 92 Bau-km 13+208 ein lärmarmen Fahrbahnbelag mit einer Minderung von - 2 dB(A) verwendet. Die Streckenabschnitte sind im Detail in den Lageplänen zum Schallschutz Unterlage 7.0-7.6 T2 dargestellt und im Regelungsverzeichnis (Unterlage 11 T3) beschrieben. Darauf wird jeweils Bezug genommen.

- Aktive Lärmschutzmaßnahmen:

Die konkreten Details der aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind der Unterlage 17.1 T2 und den Lageplänen zum Schallschutz 7.0-7.6 T2 zu entnehmen.

Zum Schutz der Bebauung von Badersfeld sind eine Wall-Wandkombination mit bis zu 7 m und ein Lärmschutzwand mit einer Höhe von bis zu 10,0 m ü. FOK zu errichten. An der B 471 sind ebenfalls zwei Lärmschutzwände mit einer Höhe von 3 bzw. 4m geplant. Im Bereich Oberschleißheim sind zwei Schallschutzwände mit 3 bzw. 4 m ü. FOK und ein Schallschutzwand mit einer Höhe von 5 m auf einer Länge von 1230 m inklusive entsprechenden Übergangsbereichen umzusetzen. Im Bereich Riedmoos lässt sich aufgrund beengter Platzverhältnisse lediglich eine Lärmschutzwand-Wand-Kombinationen mit einer Höhe von 2,0 bis 9,5 m ü. FOK südwestlich der Straßenüberführung der Birkhahnstraße über die A 92 bzw. von bis zu 9,5 m Höhe nordwestlich der Straßenüberführung mit anschließendem Wall mit 8,0 m Höhe realisieren.

Im Südwesten von Unterschleißheim ist ein Lärmschutzwand mit einer Höhe von 7,0 m ü. FOK und ab Bau-km 6+115 eine Lärmschutzwand-Wandkombination mit einer Höhe von 9,0 m ü. FOK zu errichten. Nördlich daran schließen ab Bau-km 6+990 bis zur Anschlussstelle Unterschleißheim Lärmschutzwand-Wand-Kombinationen mit Höhen von 4,50 m bis 7,0 m an. Durch den notwendigen Neubau der AS Unterschleißheim und dem Verlagern der B 13 nach Osten, muss die bestehende Lärmschutzwand westlich der B 13 zwischen der A92 und der Bahnlinie (S1) neu gebaut werden. Es sind zwei Lärmschutzwände geplant: Eine Wand am Zubringer von der Landshuter Straße zur B 13 und eine Wand am Straßenrand der B 13 mit jeweils einer Höhe von 3,5 m über FOK. Im Bereich des Inhausermoos kommt es entscheidend auf den lärmindernden Belag mit einer Pegelminderung von bis zu -5 dB(A) sowie einer Wall-Wand-Kombination mit einer Höhe von 10,0 m ü. FOK an. Eine Variante hierzu

wäre die Einhausung beider Fahrbahnen der A 92 im Bereich zwischen Bau-
km 8+040 und 8+800.

In Kombination der geplanten aktiven Lärmschutzanlagen mit den
lärmmindernden Fahrbahnbelägen ergeben sich folgende Lärmberechnungs-
ergebnisse der künftigen Situation:

Die ohne Lärmschutzmaßnahmen auftretende flächenhafte Überschreitung
der Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV kann mit den vorgeschlagenen
Maßnahmen erheblich reduziert werden. Es kommt laut der Berechnungen
nach dem Ausbau der A 92 inklusive aktiver Lärmschutzmaßnahmen zu
Pegelminderungen zwischen minimal 1 dB(A) und maximal 16 dB(A) an den
schutzbedürftigen Nutzungen. Dies gilt einerseits für gewerbliche
Ansiedlungen im Nahbereich der Autobahn als auch entfernter gelegene
Misch- und Wohngebietsflächen.

Mit den geplanten aktiven Schallschutzmaßnahmen werden im gesamten
Ausbauabschnitt an fünf Gebäuden nördlich der A 92 im Umfeld der B 13 die
Grenzwerte der 16. BImSchV weiterhin überschritten.

- Passive Lärmschutzmaßnahmen

Im Hinblick auf die o.g. fünf Gebäude, an denen weiterhin trotz Realisierung
aktiver Lärmschutzmaßnahmen die Grenzwerte überschritten werden, haben
wir den betroffenen Grundstückseigentümern dem Grunde nach einen
ergänzenden Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Einbau der
erforderlichen lärmdämmenden Einrichtungen in zum Wohnen bestimmten
Räumen (passiver Lärmschutz) unter A.3.5.8 in diesem Beschluss zuerkannt,
sofern das vorhandene Schalldämm-Maß nicht ausreicht. Verbesserungen
an den Umfassungsbauteilen sind notwendig, wenn das vorhandene
Schalldämm-Maß kleiner als das erforderliche Schalldämm-Maß ist. Hierzu
wird durch den Vorhabensträger bzw. deren beauftragte Dritte eine
Überprüfung der Außenbauteile der anspruchsberechtigten Gebäude vor Ort
nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt.

Auszugehen ist von der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
(24. BImSchV). Schallschutzmaßnahmen im Sinne dieser Verordnung sind
bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger
Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Die Festlegung

der schutzbedürftigen Räume erfolgt nach den "Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97". Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von schallgedämmten Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen genutzt werden und in Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle sowie Lärmschutzfenstern. Auf Antrag der Haus- bzw. Wohnungseigentümer werden die Anzahl der Räume, die Anzahl der Fenster und die Schallschutzklasse der Fenster in einer Einzelüberprüfung außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens festgelegt.

In der Unterlage 17.1 T2, Anlage 2, sind die fünf Gebäude aufgelistet, deren Grundstückseigentümer dem Grunde nach ein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen zusteht und zusätzlich die 13 Grundstücke, denen vom Vorhabenträger im Rahmen des Erörterungstermins im Beisein der Genehmigungsbehörde die freiwillige Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen zugesprochen wurde.

Verhältnismäßigkeitsprüfung

Der Vorhabenträger kommt mit der vorliegenden Planung seiner gesetzlichen Verpflichtung auf Lärmvorsorge für die betroffenen Wohnbereiche mit der oben beschriebenen und in diesem Beschluss festgesetzten Kombination aus aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen nach. Zum Schutze der betroffenen Anwesen vor dem Verkehrslärm der A 92 im Bereich München-Feldmoching bis Neufahrn sind ein stark lärmmindernder Fahrbahnbelag und zusätzliche aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist durch den Vorhabenträger sicherzustellen, dass durch den Straßenbau keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Grundsätzlich haben aktive Lärmschutzmaßnahmen Vorrang vor passiven Lärmschutzmaßnahmen, außer erstere stehen außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck. Betroffene haben also prinzipiell einen Anspruch auf „Vollschutz“ durch aktive Schutzmaßnahmen, von dem aber nach Maßgabe des § 41 Abs. 2 BImSchG Abstriche möglich sind, vgl. OVG Weimar, Ur. v. 16. August 2018, Az. 1 O 169/11. Gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG sind Maßnahmen des aktiven Schallschutzes nur so weit durchzuführen, wie deren Kosten nicht außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Folglich ist eine Kosten-Nutzen-Abwägung durchzuführen, deren Ausgangspunkt die erforderlichen Maßnahmen für

den Vollschutz sind. Der Vorhabenträger setzte sich damit auseinander, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (Vollschutz). Erweist sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig, sind schrittweise Abschlüsse vorzunehmen. Auf diese Weise ist die mit noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln (vgl. BVerwG, Urt. v. 13. 5. 2009, Az. 9 A 72/07). Der Vorhabensträger hat aufgrund der eigenen Abwägung in einem Fall einer wirtschaftlicheren Variante des aktiven Lärmschutzes den Vorrang gewährt und in Bezug auf fünf Grundstücke den aktiven Lärmschutz abgelehnt und passiven Lärmschutz favorisiert. Diese Abwägung macht sich die Planfeststellungsbehörde zu eigen.

Die Verhältnismäßigkeitsprüfung des § 41 Abs. 2 BImSchG verlangt entsprechend des Gesetzeswortlautes eine Abwägung, die alle relevanten Umstände des Einzelfalles in den Blick nimmt (vgl. BVerwG, Urt. v. 10. 10. 2012, Az. 9 A 19/11). Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks sind die Vorbelastung, die Schutzbedürftigkeit und Größe des Gebiets, das ohne ausreichenden aktiven Schallschutz von schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche des betreffenden Verkehrsweges betroffen wäre, die Zahl der dadurch betroffenen Personen, die Wirksamkeit einer Lärmschutzmaßnahme sowie das Ausmaß der für sie prognostizierten Grenzwertüberschreitungen und des zu erwartenden Wertverlustes der betroffenen Grundstücke.

Im Bereich Inhausermoos berechnen sich unter Berücksichtigung des vorhandenen, ca. 3,5 m ü. FOK hohen Schallschutzwalls aktuell Überschreitungen des Tagesgrenzwertes der 16. BImSchV (59 dB(A) tags) an 143 Wohneinheiten und Überschreitungen des maßgebenden Nachtgrenzwertes (49 dB(A) nachts) an 228 Wohneinheiten. Somit liegen insgesamt 371 Schutzfälle vor.

Ein Vollschutz für den Bereich Inhausermoos, d.h. die einschlägigen Grenzwerte werden tag und nachts eingehalten, kann mittels folgender Varianten erreicht werden:

- Variante 1: Einhausung: Einhausung beider Fahrbahnen der A 92 im Bereich Bau-km 8+040 und Bau-km 8+800 (Länge 760 m)
- Variante 2: Außenwand und lärmindernder Asphalt mit DstrO = -5 dB(A): Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags auf der A 92, Wall-Wand

Kombinationen mit einer Höhe von 10,0 m ü. FOK zwischen Bau-km 8+030 und Bau-km 8+675

Im Hinblick auf den Bereich Inhausermoos ergeben sich für die Einhausung Gesamtkosten von 39,3 Mio €. Die Kosten je Schutzfall betragen dabei jeweils ca. 105.930 €. Demgegenüber betragen die Gesamtkosten für die andere Variante des aktiven Lärmschutzes (lärmmindernder Fahrbahnbelag und Wall-Wand-Kombination) 4,41 Mio. € und jeweils pro Schutzfall 11.900,- €. Die Kosten für die Option bestehend aus lärmmindernden Fahrbahnbelag und der Wall-Wand-Kombination betragen lediglich 11 % der Gesamtkosten für die Einhausung.

Neben der Betrachtung der Kosten je gelösten Schutzfall ist der künftige Unterhalt für eine Einhausung deutlich teurer. Die erste Variante „Einhausung“ mit einer Länge von 760 m ist gem. der „Richtlinie für den Entwurf, die konstruktive Ausbildung und Ausstattung von Ingenieurbauten“ (RE-ING) einem Tunnel gleichzusetzen. Somit wird eine betriebstechnische Ausrüstung benötigt, wie zum Beispiel Löschwasserversorgung, Havariebecken, Schlitzrinnen, Beleuchtung, Lüftung, u.v.m. Zusätzlich zu den jährlichen Betriebskosten kommen die Wartung und ggf. Reparaturkosten hinzu. Bei der zweiten Variante „Wall-Wand Kombinationen und lärmmindernder Fahrbahnbelag“ müssen lediglich die Wände regelmäßig geprüft, der Bewuchs an den Wällen gepflegt und der Fahrbahnbelag nach einigen Jahren erneuert werden. Nachteil an einer Einhausungslösung sind außerdem die gesteigerten Immissionen am jeweiligen Beginn und Ende der Einhausung. Der Ortsteil Inhausermoos, Gemeinde Haimhausen, ist bereits durch die bestehende A 92 vorbelastet. Für die Grundstücke, die im Inhausermoos am nächsten an der A 92 liegen, liegt der Bebauungsplan „Moosachstr.“ vor, der ein allgemeines Wohngebiet ausweist. Es liegt daher eine gewisse Schutzbedürftigkeit für diesen Bereich vor. Die geplante Option führt jedoch zu einer Minderung der Immissionen, die zu einer Einhaltung der Immissionsgrenzwerte gem. § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV führt. Die Umsetzung eines lärmmindernden Fahrbahnbelags und einer Wall-Wand-Kombination stellt daher die mit noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation dar. Die Variante mit der Einhausung kann ausgeschlossen werden, da diese zu weit höheren Kosten führt (vgl. BVerwG, Urt. v. 10. 10. 2012, Az. 9 A 20/1).

Für den Bereich Unterschleißheim, insbesondere im Umfeld der umzubauenden B 13 ist kein Vollschutz seitens des Vorhabensträgers geplant. Auch dieser Bereich ist bereits durch die bestehende A 92 und die B 13 vorbelastet. Im Gegensatz zu dem Ortsteil Inhausermoos/Bebauungsplan „Moosachstr.“ liegen die fünf

Grundstücke Maisteg 7, Maisteg 9 (jeweils Gemeinde Haimhausen) und Kanalweg 9, Kanalweg 11 und Moosachstr. 3 (Stadt Unterschleißheim) im Außenbereich, was eine geringere Schutzbedürftigkeit nach sich zieht. Es sind sehr wenige Grundstücke in einem sehr kleinen Gebiet von der Überschreitung der Immissionsgrenzwerte betroffen. Folglich sind sehr wenige Personen von der Überschreitung der Immissionsgrenzwerte betroffen. Durch passive Schallschutzmaßnahmen können diese jedoch auch eingehalten werden. Die passiven Lärmschutzmaßnahmen sichert der Vorhabensträger den Betroffenen auch zu. Für die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte durch aktive Lärmschutzmaßnahmen bei den o.g. fünf Gebäuden wären Schallschutzwände westlich der B 13 mit einer Höhe von 2 m über FOK und einer Länge von insgesamt 505 m östlich eine Schallschutzwand mit einer Höhe von 4 m über FOK und einer Länge von 140 m notwendig. Hierfür ergeben sich Gesamtkosten von 454.000 €, die pro gelösten Schutzfall 90.800 € betragen, d.h. einen sehr hohen Betrag. Für den aktiven Lärmschutz sprechen die verhältnismäßig geringen Gesamtkosten für diese Maßnahmen. Dennoch überwiegen die Aspekte, die gegen die Durchführung der aktiven Lärmschutzmaßnahme sprechen. Diese Kosten stehen aufgrund der o.g. Aspekte außer Verhältnis zum Schutzzweck und sind unverhältnismäßig, § 41 Abs. 2 BImSchG. Somit entsteht an diesen Gebäuden dem Grunde nach ein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen an schutzbedürftigen Räumen nach Maßgabe der 24. BImSchV. Die Kosten für die Abwicklung nach 24. BImSchV belaufen sich auf ca. 48.000 €.

3.4.4.1.5 Einwände zum Lärmschutz

3.4.4.1.5.1 Verkehrsgutachten/-prognose

Es wurde im Verfahren vorgetragen, dass das Verkehrsgutachten mit dem Prognosehorizont 2025 nicht Bestandteil der ausgelegten Planfeststellungsunterlagen war. Das Verkehrsgutachten lag zwar im Rahmen der ersten Auslegung nicht aus; die Auslegung wurde aber mit der Auslegung der 1. Tektur nachgeholt. Der Umfang der Unterlagen, die im Verfahren der Offenlegung der Öffentlichkeit zugänglich zu machen sind, bestimmt sich nach Art. 73 BayVwVfG. Zu dem gemäß Art. 73 Abs. 3 Satz 1 BayVwVfG auszulegenden Plan gehören aber nicht alle Unterlagen, die möglicherweise zur umfassenden Beurteilung der Rechtmäßigkeit des Vorhabens der Planung erforderlich sind. Ausreichend ist es vielmehr, wenn sich die Auslegung auf die Unterlagen beschränkt, die der Einzelne benötigt, um den Grad seiner Betroffenheit abzuschätzen und sich das Interesse, Einwendungen zu erheben, bewusst zu machen. Maßgeblich kommt es daher darauf an, ob die mit der

Auslegung bezweckte Anstoßwirkung ohne die Unterlagen zu einem wesentlichen Punkt verfehlt würde (BVerwG, Urt. v. 27.10.2000, Az. 4 A 18.99). Bereits durch die im Erläuterungsbericht enthaltenen Informationen zu der Verkehrsprognose wird der Anstoßwirkung Genüge getan. In der 1. Tektur vom 22.12.2017 war das überarbeitete Verkehrsgutachten mit Prognosehorizont 2030 (Stand: 24.08.2016) als Anlage 1 dem Erläuterungsbericht jedoch beigefügt. Im Übrigen wäre insoweit eine Heilung eines möglichen Rechtsverstoßes eingetreten.

Ferner wurde im Anhörungsverfahren die Verkehrsprognoseberechnung kritisiert, da neben anderen Mängeln die Prognose des zu erwartenden Verkehrs zu gering angesetzt sei. Dieser Einwand wird zurückgewiesen. Wir halten die Kritik an der Verkehrsuntersuchung der TRANSVER GmbH basierend auf Straßenverkehrszählungen aus 2010 bzw. 2014 (von Prof. Dr. Kurzak), Verkehrserhebungen an den Anschlussstellen Ober- und Unterschleißheim aus 2010/2014 (von Prof. Dr. Kurzak) sowie künftigen lokalen Siedlungsentwicklungen für nicht gerechtfertigt. Zur Ermittlung der Lärmbelastigungen für die betroffenen umliegenden Anwesen und sich eventuell ergebender Ansprüche auf zusätzlichen Lärmschutz hat der Vorhabensträger die schalltechnische Berechnung auf der Grundlage der 16. BImSchV und nach der RLS-90 durchgeführt. Dabei sind die für das Jahr 2030 prognostizierten Verkehrsmengen zu Grunde gelegt worden. Im Zuge der 1. Tektur vom 22.12.2017 wurde das Verkehrsgutachten der TRANSVER GmbH mit Stand vom 24.08.2016 aktualisiert. Die ursprüngliche Prognose für das Jahr 2025 wurde auf 2030 fortgeschrieben. Dabei flossen alle aktuell absehbaren Entwicklungen für Infrastrukturprojekte im Großraum München sowie Maßnahmen aus Bundesverkehrswegeplan 2030 und aus dem 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern sowie maßgebende und bekannte Maßnahmen der Landkreise (Kreisstraßen), Städte und Gemeinden in das Modell ein. Insbesondere die beiden Anschlussstellen Ober- und Unterschleißheim wurden nochmal einer genauen Prüfung unterzogen.

Eine gesetzliche Vorgabe, nach welchen Methoden eine Verkehrsprognose im Einzelnen zu erstellen ist, existiert nicht (vgl. BVerwG, Beschluss v. 15.03.2013, Az. 9 B 30.12). Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist eine Verkehrsprognose mit den zu ihrer Zeit verfügbaren Erkenntnismitteln unter Beachtung der dafür erheblichen Umstände sachgerecht, d. h. methodisch fachgerecht zu erstellen. Dabei wird sowohl bei der Wahl des Prognosezeitraumes als auch bei der Wahl der Methode ein weiterer Spielraum zugestanden (vgl. OVG Schleswig, Beschluss v. 28.06.2010, Az.1 LA 24/10). Eine gesetzliche Vorgabe

dazu, welchen Zeitraum die Planfeststellungsbehörde bei der Ermittlung der Verkehrsentwicklung zugrunde zu legen hat, existiert nicht. Aufgrund des weiten Fortschrittes wurde im Rahmen der einzelnen Tektoren auf eine weitere Fortschreibung der Verkehrsprognose verzichtet. Die Verkehrsprognose wurde nach technischen Standards erstellt, weshalb den Einwänden nicht stattgegeben werden kann.

In der Anlage 1 zum Erläuterungsbericht Unterlage 01 T3 ist der Pkw- und Lkw-Verkehr dargestellt. In den Einwendungen wurde auf die unterschiedlichen Prognosen eingegangen und diese in Frage gestellt. Folgende Erläuterungen dienen der Klarstellung: Im Verkehrsgutachten (Unterlage 1T3 Anlage 1) sind auf der Seite 13 die Eingangsdaten für die Schalltechnische Untersuchung aufgelistet. Dabei ist zwischen den einzelnen Einheiten zu unterscheiden. Für die Lärmberechnung ist die Einheit Kfz (DTV) von Bedeutung. Diese umschreibt den durchschnittlichen täglichen Verkehr bezogen auf alle Tage eines Jahres. Die Einheit Kfz (Werktag) zeigt den Kfz-Verkehr für einen Normalwerktag (Mo. bis Do.) außerhalb der Schulferien auf und ist nicht in die Lärmberechnung eingeflossen. Des Weiteren werden in der Schalltechnischen Untersuchung zwei verschiedene Prognosefälle betrachtet, siehe Tabelle 3 (Planfall) und Tabelle 4 (Nullfall) in der Anlage 1 zur Unterlage 1T3. Der Prognoseplanfall betrachtet die Verkehrsprognose im Jahr 2030 mit dem Ausbau der A92 und weist daher höhere Zahlen auf. Beim Prognosenullfall handelt es sich um die Verkehrsprognose 2030 ohne den Ausbau der A 92. Bei der Lärmberechnung werden beide Fälle berücksichtigt. Maßgebend für die Beurteilung sind jedoch nur die berechneten Ergebnisse auf Grundlage des Prognoseplanfalls.

Die Prognose für 2030 berücksichtigt, dass bereits weitere Maßnahmen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes im Umfeld der A 92, wie z.B. vierstreifiger Ausbau der B 471, Ausbau der B 301 und der B 388 im Bereich Ismaning schon durchgeführt wurden. In der Verkehrsprognose 2030 ist im Verkehrsmodell die geplante Ortsumfahrung Oberschleißheim (St 2342), der geplante vierstreifige Ausbau der B 471 zwischen AS Oberschleißheim und Dachau sowie die Planungen der Landeshauptstadt München zur Verlängerung der Schleißheimer Straße und die Anbindung an die A 99 enthalten. Ferner sind der vierstreifige Ausbau der B 13 zwischen Maisteig (St 2339) und AS Unterschleißheim und die St 2063 Ostumfahrung Dachau zusätzlich mit der Umfahrung Herbertshausen (St 2339) mitberücksichtigt. Hierbei darf nicht verkannt werden, dass es sich um einen dicht besiedelten Raum mit entsprechender Straßeninfrastruktur handelt, der noch weiterwachsen wird.

Die Prognose für 2030 verwendet den Regelquerschnitt 36 (sechs Fahrstreifen plus Seitenstreifen) und kann daher einen DTV (siehe oben) von bis zu 110.000 Kfz/24 h aufnehmen. Im Planfall fällt im Jahr 2030 ein DTV von 93.803 Kfz/24 h an. Die Kapazität ist folglich nicht ausgeschöpft und angesichts von weiteren Straßenausbaumaßnahmen im Umfeld des konkreten Vorhabens ist davon auszugehen, dass der Ausbau auch über den Prognosezeitraum ausreichend ist.

3.4.4.1.5.2 Istzustand der A 92

Auf der A 92 kommt bereits eine Verkehrsbeeinflussungsanlage (VBA) zum Einsatz, um den Verkehrsfluss zu homogenisieren. Dennoch wird sich die zukünftige Verkehrsbelastung steigern, so dass ein vierstreifiger Querschnitt mit VBA nicht ausreicht.

3.4.4.1.5.3 Lärmberechnung/Schalltechnisches Gutachten

Ferner wurde im Anhörungsverfahren das Schalltechnische Gutachten inklusive zugrundeliegender Berechnungen kritisiert.

Wie bereits erwähnt, wurden die Erkenntnisse aus dem Verkehrsgutachten fortgeschrieben. Die Prognose der TRANSVER GmbH wurde der schalltechnischen Untersuchung des Ingenieurbüros Möhler + Partner, Stand: August 2014, zugrunde gelegt. Das von Möhler + Partner erarbeitete schalltechnische Gutachten wurde im Rahmen der 1. Tektur nochmals überarbeitet und enthält nun eine deutlich erhöhte Anzahl an Immissionsorten (z.B. am Georg-Neuhäusler- Weg). Die Immissionsorte werden nach den LoD1 Daten (Gebäudeinformationsdaten) definiert. Dabei werden auch die Geschosshöhen und die einzelnen Fassaden berücksichtigt. Die einzelnen Immissionsorte können der Unterlage 17.1 T2 entnommen werden. Die Berechnung erfolgte jeweils nach der RLS-90 „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990“, siehe oben. Die aktuelle Version RLS-19 ist im vorliegenden Fall nicht anzuwenden, da der Antrag auf Planfeststellung vor dem 1. März 2021 gestellt wurde, vgl. § 6 Nr. 1 der 16. BImSchV. Für Planfeststellungsverfahren, welche vor dem 1. März 2021 beantragt wurden, ist weiterhin die RLS-90 heranzuziehen.

Grundstücke in den Ortsteilen Deutenhausen, Ottenburg und Günzenhausen der Gemeinde Eching sind in dem schalltechnischen Gutachten nicht enthalten, da diese eine gewisse Entfernung zum Vorhaben aufweisen. Aufgrund eingegangener Einwände wurde für die Ortsteile Deutenhausen, Ottenburg und Günzenhausen die

Schallimmissionen nachträglich berechnet. Die Grenzwerte gemäß § 2 Abs. 1, Abs. 2 der 16. BImSchV werden eingehalten. Außerdem wurde auch der Immissionsort UE 15 Carl-Meuth-Straße 1 nachberechnet. Auch in diesem Fall werden die Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV eingehalten. In der überarbeiteten Lärmberechnung wurden auch die geänderten Ein- und Ausfahrten der B 13 inklusive der Höhenlagen berücksichtigt.

Zum einen wurden tatsächliche Messungen als Grundlage für die Lärmberechnungen gefordert und zum anderen wurde kritisiert, dass lokale Gegebenheiten nicht berücksichtigt worden seien. Der Forderung nach tatsächlichen Messungen und Nachprüfungen im Hinblick auf die Lärmbelastung kann nicht entsprochen werden. Die Schallpegelmessung eignet sich nicht, da die Messung immer von den jeweils gerade vorherrschenden Randbedingungen abhängt (beispielsweise Witterungseinflüsse, Hintergrundgeräusche oder auch schwer erfassbare, zeitliche Schwankungen der Verkehrsstärke). Messungen geben somit die momentane Situation für nur einen einzelnen Ort zu einem bestimmten Zeitpunkt wieder. Daher sind gemäß § 3 Abs. 1 der 16. BImSchV Berechnungen der Schallimmissionen (Beurteilungspegel für Straßen) erforderlich. Beim Straßen- und Schienenverkehr bildet die Berechnung von Schallimmissionen die wesentliche Grundlage für die Lärmvorsorge und die Lärmsanierung. Die jederzeitige Reproduzierbarkeit von Mittelungspegeln ist daher unbedingt erforderlich, da sich davon die Ansprüche der Autobahnanlieger ableiten. Grundsätzlich sind in die Berechnung lokale Gegebenheiten und die jeweilige Entfernung zum Vorhaben miteinbezogen. Ungünstige Wind- und Wetterverhältnisse sowie die erste Reflexion des Schalls wurden in der Lärmberechnung berücksichtigt. In der Berechnung wird auch das aktuelle Gelände bzw. die Topografie durch ein Geländemodell hinterlegt.

Die Kritik, dass nur der Verkehrslärm betrachtet worden ist, kann nicht nachvollzogen werden. Für die Berechnung und die Planung der Schallschutzmaßnahmen an der Autobahn, spielt nur der Verkehr eine Rolle. Lärmschutzmaßnahmen für einen Sportplatz oder den Flugplatz in Oberschleißheim haben jeweils keinen Bezug zum Vorhaben.

Grundstücke, die in einer größeren Entfernung zum geplanten Vorhaben liegen (z.B. Am Michaelianger 1d bzw. 7 und Klosterwiese 39, alle in Oberschleißheim), wurden zulässigerweise nicht in die Lärmberechnung mit einbezogen. Wenn eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV nicht

zu erwarten ist, ist eine konkrete Betrachtung nicht erforderlich. Ferner zeigt die Lärmberechnung, dass die Grenzwerte bei der Bebauung, die näher zur A 92 liegen als die genannten Grundstücke/Gebäude, die Grenzwerte eingehalten werden.

Die Berücksichtigung der Geschwindigkeit der Kraftfahrzeuge erfolgte in der Berechnung entsprechend der Vorgaben der RLS-90. In der RLS-90 ist die Richtgeschwindigkeit bei freier Fahrt mit 130 km/h festgelegt. Ab dem Zeitpunkt eines Geschwindigkeitswechsels (z.B. von 80 km/h auf freie Fahrt) wird sofort ab dem Zeitpunkt des Wechsels die höhere Geschwindigkeit in der Berechnung verwendet, da dies in der RLS-90 und im Rechenprogramm festgeschrieben ist. Die Berechnung gemäß RLS-90 ermöglicht nicht die Spitzengeschwindigkeiten einzelner Verkehrsteilnehmer in die Berechnung einzubeziehen.

Teilweise wurden die Expertise und die Neutralität der durch den Vorhabensträger beauftragten Dienstleister kritisiert. Sowohl die Verkehrsprognose als auch das schalltechnische Gutachten wurden nach fachlichen Standards ergebnisoffen erstellt. Es wurden keine substantiierten Anhaltspunkte vorgetragen, die dies widerlegen.

Die Lärmvorsorge ist von den Auslösewerten für die Lärmsanierung zu unterscheiden. Die Lärmvorsorge wurde unter C 3.4.4.1 dieses Beschlusses bereits ausführlich erläutert. Die Lärmsanierung ist dagegen eine freiwillige Leistung des Bundes auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen. Voraussetzung für die Lärmsanierung ist die Überschreitung bestimmter Auslösewerte, die am 01.08.2020 erneut abgesenkt wurden und sich somit weiter an die Immissionsgrenzwerte der Lärmvorsorge annähern. Nichtsdestotrotz setzen die Grenzwerte für die Lärmvorsorge deutlich niedriger an, weshalb ein größerer Schutz gewährleistet wird. Das gegenständliche Vorhaben beinhaltet eine Planung, die auf die Einhaltung der geltenden Immissionsgrenzwerte der Lärmvorsorge abzielt.

3.4.4.1.5.4 Dimensionierung der geplanten Lärmschutzmaßnahmen

Teilweise wurde von Einwendern gefordert, dass statt eines Lärmschutzwalles eine Lärmschutzwand errichtet werden soll, ein höherer Lärmschutzwall gebaut werden soll und/oder dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung eingeführt werden soll. Außerdem wurde teilweise die Umsetzung einer Tunnellösung bzw. Einhausung gefordert.

Die Einwände werden zurückgewiesen. Das geplante Lärmschutzkonzept (z. B. Lärmschutzwände, Lärmschutzwälle und Wall-Wand-Kombinationen) hält die gültigen Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV mit Ausnahme von fünf Grundstücken (siehe oben) ein. Eine gesundheitliche Beeinträchtigung der anliegenden Wohnbevölkerung ist im untersuchten Bereich der A 92 nicht zu erwarten. Der Vorhabenträger kommt mit der vorliegenden Planung seiner gesetzlichen Verpflichtung auf Lärmvorsorge für die betroffenen Wohnbereiche nach. In den Planfeststellungsunterlagen sind neben der Höhe auch die schalltechnischen Eigenschaften der Lärmschutzeinrichtungen festgelegt. Um Schallreflexionen weitestgehend zu vermeiden, werden die Lärmschutzwände auf der autobahnabgewandten Seite überwiegend mit hochabsorbierenden Eigenschaften eingesetzt. Darüberhinausgehende Lärmschutzmaßnahmen sind mangels Erforderlichkeit und aus wirtschaftlichen Erwägungen nicht geboten. Der Vorhabenträger kann bei Einhaltung der Grenzwerte die wirtschaftlichere Option wählen und ist nicht zu Lärmschutzwänden oder der Errichtung eines Tunnels bzw. einer Einhausung verpflichtet. Zudem ist der Vorhabensträger auch dazu verpflichtet den Flächenverbrauch für das gesamte Vorhaben möglichst gering zu halten. Daher ergeben sich in unterschiedlichen Bereichen unterschiedliche Lärmschutzmaßnahmen.

Der Forderung nach einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 - 100 km/h bzw. 120 km/h kann ebenfalls nicht entsprochen werden. Auf den Bundesautobahnen in der Bundesrepublik Deutschland gilt derzeit eine Richtgeschwindigkeit (empfohlene maximale Geschwindigkeit) von 130 km/h nach § 1 Satz 1 Nr. 1 der Verordnung über eine allgemeine Richtgeschwindigkeit auf Autobahnen und ähnlichen Straßen (Autobahn-Richtgeschwindigkeits-V), also keine definierte generell maximal zulässige Geschwindigkeit. Die Planung der A 92 als Autobahn wurde daher zu Recht vom Vorhabenträger entsprechend den RAA so geplant, dass keine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erforderlich ist und eine Richtgeschwindigkeit von 130 km/h gilt. Auf Autobahnen hat deren besondere Verkehrsfunktion Vorrang. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf der A 92 kann von der Straßenverkehrsbehörde aus Gründen der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs gemäß § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO angeordnet werden. Der Erlass einer Anordnung gem. § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO setzt nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung das Vorliegen einer konkreten Gefahr für die Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs voraus. Dies liegt im vorliegenden Fall nicht vor. Gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO i.V.m. Nr. 2.1 und Nr. 1.1 Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm

(Lärmschutz-Richtlinien-StV) v. 23.11.2007 i.V.m. der RLS- 90, kommen straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen wie eine Maßnahme gem. § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 dann in Betracht, wenn die vom Straßenverkehr herrührenden Schallimmissionen nicht zumutbar sind (vgl. BayVGH, Beschluss v. 06.07.2020, Az.11 ZB 18.1840). Nach der Rechtsprechung bestimmt sich die Grenze der Zumutbarkeit der verkehrsbedingten Beeinträchtigungen jedoch nicht allein anhand eines bestimmten Schallpegels oder Abgaswerts. Jedoch dienen die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV als Orientierungshilfe zur Bestimmung der Zumutbarkeitsgrenze (vgl. BayVGH, Beschluss v. 29.07.2021, Az. 8 CE 21.1102). Das verfahrensgegenständliche Vorhaben überschreitet die Beurteilungspegel am Immissionsort in einem Wohngebiet 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts und in einem Mischgebiet 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts nicht. Eine Unzumutbarkeit ist auch nicht aus anderen Gründen ersichtlich. Daher liegen die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung derzeit nicht vor. Auch die Argumentation, dass es sich um eine Stadtautobahn handele, für die eine Geschwindigkeitsbegrenzung eingeführt werden sollte, greift nicht. Bei der A 92 handelt es sich nicht um eine Stadtautobahn, sondern um eine Fernautobahn mit der Verbindungsfunktionsstufe 0 (kontinentale Verbindung); folglich gehört diese der höchsten Entwurfsklasse EKA 1 A an.

Ferner wurde im Rahmen der Einwendungen beantragt, dass zukünftig keine Standstreifenfreigabe auf der A 92 erfolgt und an der A 99 Sanierungsmaßnahmen bzw. ein Ausbau des Lärmschutzes erfolgen soll. Das Planfeststellungsverfahren betrifft den sechsstreifigen Ausbau der A 92 und enthält weder eine Standstreifenfreigabe noch hat das anhängige Verfahren Einfluss auf andere Verfahren wie z.B. das bereits unanfechtbar abgeschlossene Verfahren zur A 99 Sanierung Tunnel Allach und temporäre Seitenstreifenfreigabe.

Die Gemeinde Oberschleißheim forderte, die vorgesehenen Lärmschutzwälle im Gemeindegebiet von Oberschleißheim so auszugestalten, dass auf ihnen zusätzliche Lärmschutzwände errichtet werden können. Der Vorhabensträger kann nicht verpflichtet werden, die Krone der Lärmschutzwälle größer zu gestalten als erforderlich. Wir bitten die Gemeinde daher, sich mit dem Vorhabensträger für die Übernahme der Mehrkosten für die überdimensionierten Lärmschutzwälle in Verbindung zu setzen.

Dem geforderten grundsätzlichen Lärmschutz für die Tierwelt an den umliegenden Seen (Regatta Park See und Unterschleißheimer See) entbehrt einer gesetzlichen

Grundlage. Bei dem geplanten Ausbau der A 92 ist ein lärmindernder Belag mit einem D_{Stro} von -5dB(A) vorgesehen, der deutlich zu einer Lärminderung führt, was auch den Frei- und Erholungsflächen zugutekommt. Zwischen den Naherholungsgebieten und der Autobahn liegen zudem mindestens 200 m Luftlinie sowie ein Gehölzstreifen. Ferner wurden Schallschutzmaßnahmen für weniger bewohnte Gebiete wie die o.g. Naherholungsgebiete gefordert. Der gesetzliche Verkehrslärmschutz bezieht sich jedoch auf bauliche Anlagen, die entweder schon vorhanden sind oder doch zumindest planerisch konkretisiert sind, vgl. § 42 Abs. 1 BImSchG. Das Naherholungsgebiet um den Unterschleißheimer See oder um den Regattasee in Oberschleißheim zeichnet sich dadurch aus, dass mit Ausnahme der örtlichen Gaststätten keine baulichen Anlagen bestehen.

Die Forderung nach einer Installation einer Photovoltaikanlage an den Lärmschutzwällen und -wänden wird zurückgewiesen. Die Wirkung des aktiven Schallschutzes wird durch eine Photovoltaikanlage nicht verbessert.

3.4.4.1.5.5 Orientierungswerte der DIN 18005 Teil 1

Speziell für die Bauleitplanung entwickelt wurde die vom Deutschen Institut für Normung herausgegebene DIN 18005 Teil 1 („Schallschutz im Städtebau“). Das Beibl. 1 zur DIN 1005 Teil 1 enthält flächenbezogene „schalltechnische Orientierungswerte“ für die städtebauliche Planung, welche eine andere Kategorisierung wie § 2 der 16. BImSchV und niedrigere Grenzwerte enthält. Diese Orientierungswerte sind aber nicht für das Straßenausbauvorhaben gesetzlich verpflichtend.

3.4.4.1.5.6 Lärmschutzwand im Mittelstreifen

Es wurden vor der Überarbeitung der Unterlagen im Bereich Inhausermoos Lärmschutzwände auf dem Mittelstreifen gefordert, um den Lärmschutz zu verbessern. Der Forderung nach Erstellung von zusätzlichen Lärmschutzwänden im Mittelstreifen kann nicht entsprochen werden. Grundlage für die Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen ist die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Das gewählte Lärmschutzkonzept sieht in diesem Bereich einen Vollschutz vor, d. h. für alle Schutzfälle im Bereich Inhausermoos werden die Tag- und Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten.

3.4.4.1.5.7 Fahrbahnbelag

Der geforderte lärmindernde Fahrbahnbelag mit einem D_{Stro} -Wert von -5 db(A) wird im Bereich des Vorhabens ab Bau-km 0+800 bis Bau-km 12+300 entsprechend

den Änderungen in der 1. und 2. Tektur zum geplanten Vorhaben eingebaut. Der Forderung eine flächenhafte Lärminderung durch den offenporigen Asphalt dauerhaft sicherzustellen, wird dadurch auf einem großen Abschnitt des Vorhabens nachgekommen. Dem offenporigen Asphalt (OPA) wird gemäß Amtlichen Rundschreiben 3/2009, herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und dem Statuspapier der Bundesanstalt für Straßenwesen (Stand: 31.03.2009) ein D_{StrO} -Wert von - 5 dB(A) zuerkannt. Der o.g. D_{StrO} -Wert ist ein Korrekturwert für lärmarme Fahrbahnbeläge über die Dauer ihrer Haltbarkeit. Nach den bisherigen Erfahrungen ist die lärmindernde Wirkung jedoch tatsächlich anfangs deutlich höher als der o.g. Wert und dann bis zum Ende der Lebenszeit ein D_{StrO} -Wert von - 5 dB(A) gegeben. Aufgrund der lärmindernden Eigenschaften des offenporigen Asphalts entsteht eine flächendeckende Lärmreduzierung, da der Lärm am Ort des Entstehens verringert wird. Allerdings zeigt die Erfahrung des Vorhabenträgers, dass derartige Beläge nach acht bis zwölf Jahren substanziell beschädigt sind und dann erneuert werden müssen. Der Vorhabenträger sichert zu, dass der lärmindernde Fahrbahnbelag erneuert wird, sobald dies aus schall- und/oder bautechnischer Sicht erforderlich ist. Der Vorhabensträger widerspricht der Annahme, dass der Fahrbahnbelag nur bei zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln turnusmäßig erneuert wird. Es kann daher eine dauerhafte lärmindernde Wirkung von - 5 dB(A) seitens des Vorhabenträgers zugesichert werden. Wir haben daneben unter A.3.5.5 bis A.3.5.7 dieses Beschlusses Nebenbestimmungen festgesetzt, um die dauerhafte Wirksamkeit des lärmindernden Fahrbahnbelages sicherzustellen. Weitergehende Anträge auf Durchführung eines regelmäßigen und zeitlich engmaschigen Monitorings und die Bekanntgabe der hierbei erzielten Prüfergebnisse bzw. den Vorhabensträger zu verpflichten, zu einem fixen Zeitpunkt den Fahrbahnbelag zu erneuern, werden daher zurückgewiesen.

Die Forderung der Gemeinde Eching, dass der lärmindernde Belag mit einem D_{StrO} -Wert von -5 dB(A) bis zum Bau-km 13+208 eingebaut werden soll, wird zurückgewiesen. Bereits durch die Zusage den lärmindernden Fahrbahnbelag mit den o.g. Eigenschaften bis zu Bau-km 12+300 zu verbauen, werden die Immissionsgrenzwerte im konkreten Bereich fast überwiegend eingehalten. Lediglich bei den o.g. fünf Grundstücken ist dies nicht der Fall. Es ist jedoch nicht ersichtlich, dass eine Verlängerung des Abschnitts, in dem der der lärmindernde Belag mit einem D_{StrO} -Wert von -5 dB(A) eingebaut wird, daran etwas ändern würde. Zudem ist es aus bautechnischer Sicht nicht vorteilhaft, den lärmindernden Fahrbahnbelag in den Rampen des AK Neufahrn zu führen. Da der lärmindernde Fahrbahnbelag

nur eine beschränkte Liegedauer zulässt, wäre bei Erhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen mit erheblichen Behinderungen im AK Neufahrn in kurzen Zeitintervallen zu rechnen. Zudem wird im Rampenbereich der lärmindernde Belag aufgrund der Zentripetalkräfte besonders schnell in seiner Wirksamkeit beeinträchtigt.

3.4.4.1.5.8 Einordnung bzgl. Immissionsgrenzwerte

Für die Wohnstätte auf dem Grundstück Georg-Neuhäusler Weg 2, Oberschleißheim wurden Grenzwerte gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 1 der 16. BImSchV geltend gemacht. Dem kann nicht entsprochen werden, da keine der genannten Varianten einschlägig ist.

Krankenhäuser i. S. von § 2 Abs. 1 Nr. 1 Var. 1 der 16. BImSchV sind die in §§ 2 Nr. 1 Krankenhausfinanzierungsgesetz (KHG), 107 Abs. 1 SGB V bezeichneten Einrichtungen. Kurheime i. S. von § 2 Abs. 1 Nr. 1 Var. 2 der 16. BImSchV sind die in § 107 Abs. 2 SGB V beschriebenen Vorsorge- oder Rehabilitationseinrichtungen. Schulen sind unter Berücksichtigung des herkömmlichen Begriffsverständnisses und des Schutzzwecks der Regelung Einrichtungen, in denen typischerweise jedenfalls auch Kinder und Jugendliche unterrichtet werden, vgl. § 2 Abs. 1 Nr. 1 Var. 3 der 16. BImSchV. Dazu gehören neben den allgemeinbildenden Schulen auch die Berufsschulen, nicht aber die Hochschulen. Altenheime sind die in § 1 Abs. 1 Heimgesetz genannten Heime zur Betreuung von älteren Menschen, § 2 Abs. 1 Nr. 1 Var. 4 der 16. BImSchV. Die in § 1 Abs. 1 Heimgesetz zusätzlich erwähnten Einrichtungen zur Betreuung pflegebedürftiger oder behinderter Volljähriger sind jedoch nicht erfasst. Dies entspricht der gesetzlichen Wertung, dass nicht alle Einrichtungen eine besondere Schutzbedürftigkeit im Vergleich zu Wohngebäuden aufweisen. Entsprechend der Homepage des Betreibers handelt es sich bei dem Gebäude im Georg-Neuhäusler-Weg 2, Oberschleißheim um eine Wohnanlage für Menschen im Alter von 27 - 69 Jahren. Die Bewohner der Anlage arbeiten in den Werkstätten, die fußläufig zu erreichen sind, oder nehmen untertags andere Betreuungsmöglichkeiten in Anspruch, die ebenfalls fußläufig zu erreichen sind. Demzufolge wird der Begriff des Wohnens erfüllt und die Grenzwerte des § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV sind einschlägig. Diese wurden vom Vorhabenträger auch angesetzt.

Für den Bereich Riedmoos wurde teilweise gefordert, dass ein höherer Lärmschutzwall errichtet werden soll. Hierbei wurde mit der Situation in Badersfeld argumentiert. Teilweise wurde auch argumentiert, dass in der Gemeinde

Haimhausen, Ortsteil Inhausermoos, andere Lärmschutzgrenzwerte zugrunde gelegt werden als im Stadtteil Riedmoos der Stadt Unterschleißheim. Dabei wurde verkannt, dass im Bereich Riedmoos, konkret Hirschdamm-Torfstecherweg, ein Dorfgebiet/Mischgebiet vorliegt, weshalb die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV gelten. Der Bebauungsplan Nr. 129 C Riedmoos Hirschdamm-Torfstecherweg vom 26.10.2005 weist als Art der baulichen Nutzung ein Dorfgebiet gemäß § 5 BauNVO aus. Die Sportplätze des SV Riedmoos sind vom Bebauungsplan ausgenommen, wohingegen eine danebenliegende Anlage zur Erzeugung von Strom vom o.g. Bebauungsplan erfasst wird. Das Sportplatzgelände würde aber im Zweifel nach § 34 Abs. 1, Abs. 2 BauGB nach der Eigenart der näheren Umgebung baurechtlich beurteilt werden, da es zwischen den Gebäuden am „Torfstecherweg“ und der Straße „Zum Hirschdamm“ und der Photovoltaikanlage liegt. Daher werden für die baulichen Anlagen des SV Riedmoos die gemäß § 2 Abs. 2 Satz 2, Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV einschlägigen Immissionsgrenzwerte eines Dorfgebiets angewandt. Für das Grundstück Zum Hirschdamm 2 wurden die Grenzwerte für ein reines Wohngebiet gem. § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV gefordert. Zum einen werden diese laut der Schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 17.01 T2) sogar eingehalten. Für dieses Grundstück gilt ebenfalls der bereits erwähnte Bebauungsplan mit der Festsetzung Dorfgebiet gem. § 5 BauNVO. Ebenfalls wurde dem Grundstück Furtweg 59, Unterschleißheim in zulässiger Art und Weise der Immissionsgrenzwert gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV für ein Mischgebiet zugeordnet.

Im Bereich des Zwerchwiesenwegs in Riedmoos kam es zu einer Änderung des Bebauungsplanes (129 A/II vom 22.02.2017 und 129 A/II_1 vom 13.11.2019), der nun ein allgemeines Wohngebiet vorsieht. Die Stadt Unterschleißheim wandte ein, dass aufgrund der Änderung von Dorfgebiet zu allgemeinem Wohngebiet höhere Lärmschutzwälle bzw.- wände gebaut werden müssten. Dies wird insbesondere damit begründet, dass die Unterlagen zur 1. Tektur vom 22.12.2017 erst nach dem Inkrafttreten des geänderten Bebauungsplanes auslagen. Der geänderte Bebauungsplan ist am 23.01.2017 in Kraft getreten. Die 1. Tektur wurde am 22.12.2017 beantragt. Der Vorhabenträger ging in diesem Bereich für die Beurteilung der einzuhaltenden Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV von einem Dorfgebiet aus. Folglich wurden in den Unterlagen die gem. § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV genannten Grenzwerte zu Grunde gelegt. Vor der Änderung war im Bebauungsplan der Stadt Unterschleißheim (Erörterungstermin Tag 2 23.07.2019) für diesen Bereich die Gebietskategorie Dorfgebiet festgesetzt. Erst durch die Öffentlichkeitsbeteiligung zur 1. Tektur vom 22.12.2017 stellte sich

heraus, dass die Gebietskategorie ohne Hinweis an die Autobahndirektion Südbayern geändert worden war. Die Schalltechnische Untersuchung zeigt auf, dass bei vier bebauten Grundstücken und einem dem derzeit unbebauten Grundstück die Immissionsgrenzwerte für ein allgemeines Wohngebiet gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV nicht eingehalten werden können. Konkret handelt es sich um die Anwesen Zwerchwiesenweg 2, 4, 8 und 17 sowie das unbebaute Grundstück Fl.Nr. 773/7, Gemarkung Unterschleißheim (ursprünglich Zwerchwiesenweg 6). Auch unter entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen treten Überschreitungen der Grenzwerte für die Nacht um ca. 1 - 2 db(A) ein. Regelungen zu konkurrierenden Fach- und gemeindlichen Planungen sind in § 38 BauGB enthalten. Die höchstrichterliche Rechtsprechung nimmt eine Konkretisierung der Fachplanung im Zeitpunkt der Auslegung der Planunterlagen an (vgl. BVerwG, Urt. v. 22.05.1987, Az. 4 C 33-35/83). Teilweise wird auch die Meinung vertreten, dass dies bereits durch die gesetzliche Bedarfsfeststellung erfolgt (vgl. BVerwG, Beschluss v. 05. 11. 2002; Az. 9 VR 14/02). Der wesentliche Kern der Fernstraßenplanung zum sechsstreifigen Ausbau war bereits im Ausgangsverfahren aus 2014 enthalten und hat durch die o.g. Tektur keine grundlegende Änderung erfahren. Die grundsätzlich nachvollziehbare Änderung der Gebietskategorie, die dem Wegfall der landwirtschaftlichen Prägung von Riedmoos mit Aufgabe des letzten Landwirtschaftlichen Betriebs Rechnung trägt, hätte gleichwohl einer Ermittlung bedurft, ob überhaupt Immissionsgrenzwerte für ein Wohngebiet technisch nicht eingehalten werden können. Ohne dies zu ermitteln bzw. nachzuweisen wurde die Einhaltung der Lärmgrenzwerte der Berücksichtigung und Abwägung im noch abzuschließenden Planfeststellungsverfahren zugeordnet. Indes hat die Überprüfung in diesem Verfahren ergeben, dass die Einhaltung der Grenzwerte für aktiven Lärmschutz nicht möglich ist; Lärmschutzanlagen (Wall-Wand-Kombinationen) können aus statischen Gründen z.B. im Hinblick auf Windlasten nicht beliebig hoch dimensioniert werden. Letztendlich braucht diese Thematik nicht weitervertieft werden, weil die subjektiven Rechte der betroffenen Grundstückseigentümer durch Gewährung passiven Lärmschutzes geschützt werden.

Die Stadt Unterschleißheim kann die Überschreitung der Lärmvorsorgewerte der 16. BImSchV für Wohngebiete nicht als Vertreter oder Prozessstandschafter der betroffenen Grundstückseigentümer geltend machen (BVerwG, Urt. v. 10.4.2019, Az. 9 A 22/18). Eine unzulässige Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit, die grundsätzlich ein wehrfähiges Recht wäre, können wir ebenfalls nicht erkennen, weil nur ein sehr kleiner Teil des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes von der Überschreitung betroffen ist. Da eine Erhöhung der Lärmschutzanlage nicht möglich ist und eine Einhausung der A 92 aus Lärmschutzgründen für die geringe Zahl von

fünf Schutzfällen nicht ernsthaft diskutiert werden braucht, durfte der Vorhabensträger gem. §§ 41 Abs. 2, 42 BImSchG auf passiven Lärmschutz verweisen.

Von der Stadt Unterschleißheim wurde ferner geltend gemacht, dass die Bebauung an der Konrad-Zuse-Straße 9, 13, 17 und 21 Ecke Nördliche Ingolstädter Straße nach ihrer Eigenart einem reinen Wohngebiet entspreche und daher gem. § 2 Abs. 2 Satz 2, Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte für ein reines Wohngebiet eingehalten werden müssten. Die geltenden Immissionsgrenzwerte richteten sich in Gebieten, für die keine Festsetzungen in einem Bebauungsplan getroffen worden sind, nach der Schutzbedürftigkeit des konkreten Gebiets. Hierfür könne die Eigenart der näheren Umgebung einschließlich der lagebedingten Lärmvorbelastung herangezogen werden (vgl. BVerwG, Urt. v. 06.09.2018, Az. 3 A 14.15). Der Vorhabenträger hat dargelegt, dass sich auf dem Grundstück Nördliche Ingolstädter Straße 5, Unterschleißheim, ein Beherbergungsbetrieb befindet. Infolgedessen wurde ein Mischgebietscharakter angenommen. Zudem befindet sich auf der anderen Straßenseite der Nördlichen Ingolstädter Straße ein Gewerbegebiet, für das ein rechtskräftiger Bebauungsplan „Gewerbegebiet a. d. Carl-von-Linde-Straße u. Siemensstraße“ besteht. Zwar schließt sich südlich an das Gebiet um die Nördliche Ingolstädter Straße und die Konrad-Zuse-Str. 9, 13, 17 und 21 ein allgemeines Wohngebiet, aber angesichts der Vorbelastung durch den naheliegenden Verkehr auf der B13 und der A92 sowie den Schwerlastverkehr aus dem nahen Gewerbegebiet kann ein reines Wohngebiet nicht als Eigenart der näheren Umgebung angenommen werden. Die Einordnung als Mischgebiet durch den Vorhabenträger ist nachvollziehbar und entspricht den tatsächlichen Verhältnissen.

Die Stadt Unterschleißheim forderte schließlich auch einer Erhöhung der Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Furtweges bzw. Unterschleißheimer Sees. Hierfür wurde ein in Aufstellung befindlicher Bebauungsplan für die Ausweisung eines allgemeinen Wohngebietes vorgetragen. Der 2017 in Aufstellung befindliche Bebauungsplan Nr. 142, der eine Wohnbebauung nördlich des Furtweges vorsieht, ist bis dato nicht in Kraft getreten. Unter Annahme eines allgemeinen Wohngebiets hat der Vorhabenträger die Immissionen für ein künftiges Wohngebiet dennoch berechnen lassen. Die gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV einzuhaltenden Grenzwerte wären hypothetisch auch eingehalten. Angesichts dessen, dass der Bebauungsplan noch nicht existent ist, kann nicht von einer hinreichend konkreten und verfestigten Planung ausgegangen werden.

Die vorgetragene nördliche Erweiterung des Baugebiets „Am Weiher“ führt ebenfalls nicht dazu, dass die geplanten Lärmschutzmaßnahmen erweitert werden müssen. Die Berechnungen der Vorhabenträgerin ergeben, dass auch für die zum damaligen Zeitpunkt geplanten und inzwischen realisierten Gebäude Am Weiher 3a - d die Immissionsgrenzwerte gem. § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV eingehalten werden.

Die Berücksichtigung des am 08.03.2018 in Kraft getretenen Bebauungsplanes „Sondergebiet Hotel südlich des Andreas-Danzer-Weges“ durch den vorliegenden Plan war ebenfalls nicht erforderlich, da auch diese Planung erst nach Auslegung der Planunterlagen erfolgt war, vgl. oben. Am ursprünglichen Hotel Dolce Munich, das nun unter der Bezeichnung Infinity Hotel & Conference Resort firmiert, werden aber die Immissionsgrenzwerte eines Mischgebiets gem. § 2 Abs. 1 Nr. 3, Abs. 2 der 16. BImSchV eingehalten.

3.4.4.1.5.9 Windgeschwindigkeiten

Die Kritik, dass für die Lärmberechnung keine tatsächlichen lokalen Windgeschwindigkeiten und Windrichtungen verwendet wurden, kann nicht nachvollzogen werden. Die Lärmberechnung erfolgte nach der RLS-90, welche hierzu Vorgaben enthält. In der RLS-90 ist eine Windgeschwindigkeit von 3 m/s zum Immissionsort festgelegt. Auch bei der Windrichtung wird von einer ganzjährigen Mitwindwetterlage ausgegangen. D.h. entsprechend der RLS-90 wird zugunsten der Anlieger unterstellt, dass der Wind das ganze Jahr vom Emissionsort in Richtung auf den Immissionsort durchgehend zu weht (rd. 3 m/s), was in der Realität nicht der Fall sein wird. Für den Immissionsort Gertrud-Weinhold-Weg 12, Oberschleißheim, wurde dieser Durchschnittswert mit dem im Energieatlas angegebenen Wert verglichen. Für diesen Immissionsort kann dem Energieatlas eine mittlere Windgeschwindigkeit von 3,1 m/s entnommen werden. Demzufolge entspricht die angenommene Windgeschwindigkeit annähernd der tatsächlichen Windgeschwindigkeit. Gleiches gilt für den Immissionsort Lodershamweg 8, Oberschleißheim. Dem Energieatlas kann entnommen werden, dass am Lodershamweg 8 auch eine mittlere Windgeschwindigkeit von 3,0 m/s herrscht.

Im Bereich Unterschleißheim beispielsweise am Immissionsort Zum Hirschdamm 2 herrscht laut Energieatlas eine mittlere Windgeschwindigkeit bis 3,2 m/s und am Fastlingerring 78 eine mittlere Windgeschwindigkeit von 2,9 - 3,0 m/s.

3.4.4.2 Schadstoffbelastung

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung zu vereinbaren.

3.4.4.2.1 Allgemeines und Bewertung

Der Staat darf durch seine Entscheidungen keine verkehrlichen Maßnahmen zulassen, die im Ergebnis einen nicht zu rechtfertigenden Eingriff in Leben oder Gesundheit auslösen. Dies ergibt sich aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG und der daraus abzuleitenden Schutzpflicht des Staates. Ließe er es zu, dass durch den Bau oder die wesentliche Änderung eines öffentlichen Verkehrsweges eine die menschliche Gesundheit gefährdende Schadstoffbelastung der Luft entsteht (vgl. BVerwG, Urt. v. 23. 11. 2001, Az. 4 A 46/99), würde er diese Pflicht verletzen. Es ist jedoch nicht festzustellen, dass durch das planfestgestellte Autobahnvorhaben unzumutbare gesundheitsgefährdende Schadstoffbelastungen der Luft erfolgen.

Diese Feststellung gilt sowohl im Hinblick auf den Maßstab des § 50 BImSchG als auch unter Beachtung der Regelungen des Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG. Für die durch den Straßenverkehr auf einer neuen oder wesentlich geänderten Straße verursachte Luftbelastung gelten der Planungsgrundsatz des § 50 BImSchG und 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 sind gem. § 3 Abs. 1 BImSchG Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen. Die maßgeblichen Grenz- und Luftqualitätswerte sind in der 39. BImSchV enthalten. Diese Verordnung legt fest, wann eine schädliche Umwelteinwirkung durch verkehrsbedingte Luftschadstoffe vorliegt. Die luftschadstofftechnischen Auswirkungen dieser Straßenausbaumaßnahme wurden mittels Berechnungen anhand der Richtlinie zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, RLuS 2012, ermittelt und beurteilt. Dabei wurden auch vorhandene Vorbelastungen berücksichtigt.

Zusammenfassend gibt es aufgrund des prognostizierten Mehrverkehrs, der mit der 6-streifigen Erweiterung einhergeht, an allen in der Unterlage 17.2 T2

Luftschadstofftechnische Untersuchung aufgeführten Immissionsorten keine signifikanten Erhöhungen der Schadstoffkonzentrationen. Im Anschluss an den Erörterungstermin wurden zwei zusätzliche Immissionsorte untersucht. Insgesamt wurden demzufolge acht Immissionsorte zwischen der AS Oberschleißheim und der AS Unterschleißheim betrachtet. Die Erhöhungen liegen an den Bestandsgebäuden bei +/-0 µg/m³ NO₂ und 0,04 µg/m³ PM₁₀ (Immissionsort UA14). Im direkten Vergleich zum Prognose-Nullfall ergeben sich unter Berücksichtigung des steigenden Verkehrsaufkommens und Einsatz des aktiven Schallschutzes keine signifikanten Erhöhungen. Die höchsten Schadstoffwerte betragen demnach für PM₁₀ 18,23 µg/m³, PM_{2,5} 12,83 µg/m³ und für NO₂ 23 µg/m³ (Immissionsort UA14). Somit werden die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV an allen maßgebenden Immissionsorten deutlich unterschritten. Dies gilt auch für die nachträglich noch untersuchten Immissionsorte, siehe S. 11 der Unterlage 17.2 T2. Die Auswirkungen der Planung auf die lufthygienische Situation sind daher nicht erheblich. Es bestehen keine Anhaltspunkte dafür, dass eine Anpassung der im Rahmen der 2. Tektur vom 27.03.2020 geänderten Berechnungen notwendig ist.

3.4.4.2.2 Einwände

Die Angabe der Windgeschwindigkeiten und der Windrichtungen in der luftschadstofftechnischen Untersuchung wurde in den Einwendungen kritisiert. Der geplante Wall bei Oberschleißheim (Gebiet des Bebauungsplans „Am Moosweg“ und „Ertlgebiet“) wurde infolgedessen als zu gering/niedrig kritisiert. Außerdem wurde eine Wand mit Überdachung/Einhausung gefordert.

Wie in der luftschadstofftechnischen Unterlage 17.2 T2 erläutert, werden die maßgebenden Grenzwerte der 39. BImSchV deutlich unterschritten. Aufgrund des prognostizierten Mehrverkehrs kommt es zur keiner signifikanten Erhöhung der Schadstoffkonzentrationen. Die luftschadstofftechnische Untersuchung kann entnommen werden, dass Schadstoffkonzentrationen sich mit zunehmendem Abstand von der Quelle verringern. Dabei erfolgt die Abnahme der Konzentrationen nicht linear, sondern anhand einer logarithmischen Funktion. In der Folge werden bei den meisten Schadstoffkomponenten, insbesondere aber den für den Straßenverkehr maßgebenden Gruppen, bereits in einem Abstand von ca. 20 m zur Quelle Reduzierungen um rund 50 % erreicht. In einem Abstand von ca. 120 m sind nur mehr rund 20 % der Anfangskonzentration feststellbar. Demzufolge sind die geplanten Maßnahmen (Wall-Wand-Kombinationen und Wände) ausreichend.

Weitere Maßnahmen zum Schutz vor erhöhten Luftschadstoffkonzentrationen sind nicht erforderlich.

Das Heranziehen der Werte der Luftmessstation Johanneskirchen, München, ist entgegen entsprechenden Einwänden sachgerecht. Da sich im Beurteilungsgebiet keine Messstation der Landesüberwachung Bayern (LÜB) befindet, wurde aus dem bestehenden Messstellennetz in Bayern ein für das Beurteilungsgebiet realistischer Wert ermittelt. Da sich das Beurteilungsgebiet im Nahbereich zur Stadt München befindet, eignen sich städtische Hintergrundstationen. Daher wurde die Messstation München-Johanneskirchen gewählt, was mit dem Bayerischen Landesamt für Umwelt abgestimmt worden ist. Die Hintergrundbelastung für die Messstation „München Johanneskirchen“ wurde in der 2. Tektur vom 27.03.2020 bis zum Jahr 2018 aktualisiert.

Es wurde kritisiert, dass bestimmte Schadstoffe (wie Benzol, Kohlenmonoxid sowie Schwefeldioxid) von der o.g. Messstation nicht erfasst werden. Die folgenden Luftschadstoffe werden von den Messstationen nicht erfasst: Partikel (PM_{2,5}), Stickstoffmonoxid (NO), Schwefeldioxid (SO₂), Kohlenstoffmonoxid (CO), Schwefeldioxid (SO₂) und Benzol (C₆H₆). Es wurde daher bei der weiteren Berechnung – unter Berücksichtigung des Vorbelastungsniveaus der LÜB-Messstellen des LfU und der vor Ort vorliegenden Gegebenheiten auf Anhaltswerte im Anhang A, Tabelle A1 der RLuS 2012 für die Kategorie Freiland „hoch“ zurückgegriffen.

Der Einwand der Stadt Unterschleißheim, dass im Bereich, in dem die A 92, die B 13 und die St 2342 aufeinandertreffen, keine Luftschadstoffe berechnet wurden, wird zurückgewiesen. Bei der luftschadstofftechnischen Untersuchung wurden die nächstgelegenen Immissionsorte zur A 92 ausgewählt. Da sich im Bereich der AS Unterschleißheim der nächstgelegene Immissionsort in einem Abstand von ca. 125 m befindet (Moosacher Straße 1) wurde dieser als unkritischer eingestuft als der in der Untersuchung tatsächlich verwendete Immissionsort IO INH_40, da sich dieser in einem Abstand von 80 m zur A 92 befindet. Weiterhin befindet sich die Autobahnausfahrt Unterschleißheim nicht in der von Westen nach Osten verlaufenden Hauptwindrichtung zum nächstgelegenen Immissionsort, sodass der Einfluss durch verkehrsbedingte Luftschadstoffe der B 13 bzw. der St. 2342 für die Moosacher Straße 1 zu vernachlässigen ist.

Es wurde eingewandt, dass die Naherholungsgebiete zwischen München Feldmoching und Eching einer erhöhten Luftverschmutzung durch die sechsstreifige Autobahn unterliegen. Im Gegensatz zur 16. BImSchV bezieht sich die 39. BImSchV nicht auf bauliche Anlagen, sondern dient generell dem Schutz der menschlichen Gesundheit, vgl. § 2 Abs. 1 oder Abs. 2 der 39. BImSchV und dem Schutz der Vegetation, vgl. § 2 Abs. 4 der 39. BImSchV. Aufgrund des prognostizierten Mehrverkehrs und der Errichtung des aktiven Schallschutzes (Wall-Wand bzw. Wand), der mit der 6-streifigen Erweiterung einhergeht, ergeben sich an allen Immissionsorten keine signifikanten Erhöhungen der Schadstoffkonzentrationen. Die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV werden an allen maßgebenden Immissionsorten im Planfall zuverlässig unterschritten. Die Auswirkungen der Planung auf die lufthygienische Situation sind daher nicht erheblich.

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 19.1.0 T3 dargestellt. 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 19.1.0 T3 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

3.4.5.2.1.1 Allgemeines zu Natura 2000

In der näheren Umgebung des Vorhabens liegen zwei „Natura 2000“- Schutzgebiete, also Schutzgebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung:

- FFH-Gebiet Nr. 7734-301 „Gräben und Niedermoorreste im Dachauer Moos“
- FFH-Gebiet Nr. 7735-371 „Heideflächen und Lohwälder nördlich von München“

Das Straßenbauvorhaben tangiert westlich der Regattaanlage Oberschleißheim das FFH-Gebiet 7734-301 „Gräben und Niedermoorreste im Dachauer Moos“ und südöstlich des AD München-Feldmoching das FFH-Gebiet Nr. 7735-371 „Heideflächen und Lohwälder nördlich von München“. Eine direkte räumliche Betroffenheit des FFH-Gebiets 7734-301 durch die unmittelbaren Auswirkungen des Vorhabens ist in sehr geringem Flächenumfang gegeben. Das FFH-Gebiet Nr. 7735-371 wird zwar flächenmäßig nicht tangiert, aber auch Projekte, die außerhalb eines Natura 2000-Gebiets realisiert werden sollen, können nach gefestigter höchstrichterlicher Rechtsprechung Anlass für eine Verträglichkeitsprüfung nach § 34 Abs. 1, Abs. 2 BNatSchG geben (vgl. OVG Münster, Urt. v. 03.08.2010, Az. 8 A 4062/04).

Ausgangspunkt der Überprüfung ist § 34 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 BNatSchG, wonach Projekte einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen unzulässig sind, wenn sie Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung in den für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen erheblich beeinträchtigen. Die Zulassungsentscheidung darf nur erlassen werden, wenn die zuständige Behörde festgestellt hat, dass durch das Projekt das jeweilige FFH-Gebiet als solches nicht beeinträchtigt wird.

Ob ein Straßenbauvorhaben ein betroffenes FFH-Gebiet erheblich beeinträchtigt, ist mit Blick auf die konkreten Erhaltungsziele des FFH-Gebiets zu beurteilen. Hierfür stellt allein der günstige Erhaltungszustand der geschützten Lebensräume und Arten i.S.d. Legaldefinitionen des Art. 1 lit. e und lit. i der Richtlinie 92/43/EWG (FFH-Richtlinie) ein geeignetes Beurteilungskriterium dar (VG München Ur. v. 4.7.2024, Az. 31 K 18.4150). Ein günstiger Erhaltungszustand muss trotz Durchführung des Vorhabens stabil bleiben und ein bestehender schlechter Erhaltungszustand darf sich jedenfalls nicht weiter verschlechtern (BVerwG, Ur. v. 17. 1. 2007, Az. 9 A 20/05). Mit dem Begriff der „Stabilität“ wird die Fähigkeit eines Ökosystems bezeichnet, nach einer Störung wieder zum ursprünglichen Gleichgewicht zurückzukehren. Die durch ein Projekt betroffenen geschützten Lebensraumtypen oder Arten weisen unterschiedliche Empfindlichkeiten auf. Daher spielen unterschiedliche naturschutzfachliche Kriterien bei der Bewertung eine Rolle, ob der günstige Erhaltungszustand stabil bleiben wird (vgl. BVerwG, a.a.O.). Dagegen wäre eine Beurteilung der Erheblichkeit ohne Berücksichtigung unterschiedlicher Empfindlichkeiten der Lebensraumtypen und Arten nicht sachgerecht. Das gemeinschaftliche Vorsorgeprinzip, das in Art. 6 Abs. 3 der FFH-Richtlinie seinen Niederschlag gefunden hat, verlangt allerdings nicht, dass die Verträglichkeitsprüfung auf ein „Nullrisiko“ ausgerichtet wird (OVG Lüneburg Ur. v. 22.04.2016, Az. 7 KS 27/15).

Ein Projekt ist nur dann zulässig, wenn nach Abschluss der Verträglichkeitsprüfung unter Berücksichtigung der besten einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse, d. h. nach Ausschöpfung aller wissenschaftlichen Mittel und Quellen, kein vernünftiger Zweifel verbleibt, dass erhebliche Beeinträchtigungen vermieden werden. Die erforderliche Prüfung darf nicht lückenhaft sein und muss vollständige, präzise und endgültige Feststellungen enthalten. Das BVerwG hat hierzu konkretisiert, dass solche vernünftigen Zweifel an der Unerheblichkeit der Projektauswirkungen nur dann ausgeräumt werden können, wenn im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung ein Gegenbeweis geführt werden kann, der die besten einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse berücksichtigt und alle wissenschaftlichen Mittel und Quellen ausschöpft (BVerwG, Ur. v. 17.01.2007, Az. 9A 20/05). Diese strengen Prüfkriterien liegen dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde.

Eine Projektgenehmigung kann danach in drei Fällen erteilt werden:

- wenn sich bereits im Rahmen einer Vorprüfung (nicht formalisierte, überschlägige Prüfung) anhand objektiver Umstände ausschließen lässt,

dass ein FFH-Gebiet von dem Projekt einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Plänen oder Projekten erheblich beeinträchtigt werden könnte, oder

- wenn die Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung ergibt, dass das Projekt FFH-Gebiete in den für ihren Schutzzweck oder für ihre Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen nicht erheblich beeinträchtigt oder
- wenn die Durchführung einer FFH- Verträglichkeitsprüfung zwar ergibt, dass sich das Projekt nachteilig auf das FFH-Gebiet als solches auswirkt, das Projekt jedoch im Wege einer Ausnahmeregelung gemäß § 34 Abs. 3 BNatSchG dennoch zugelassen werden kann.

Die FFH-Vorprüfung für das FFH-Gebiet Nr. 7734-301 ergibt nachvollziehbar, dass durch das Vorhaben eine erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele von vornherein ausgeschlossen werden kann, siehe nachfolgende Erläuterungen. Nach höchstrichterlicher Rechtsprechung wird angenommen, dass, wenn eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele ohne vertiefte Prüfung ausgeschlossen werden kann, der Verzicht auf eine Verträglichkeitsprüfung keinen Rechtsfehler begründet (VGH Mannheim Ur. v. 17.11.2022, Az. 14 S 2056/21).

Die FFH-Vorprüfung für das Gebiet Nr. 7735-371 Teilfläche 01 genügt nicht. Es ist eine FFH-Verträglichkeitsprüfung erforderlich, da eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele nicht von vornherein ausgeschlossen werden kann.

Beeinträchtigungen werden als erheblich eingestuft, wenn sie dazu führen können, dass ein Schutzgebiet seine Funktion für die konkreten Erhaltungsziele oder den Schutzzweck nicht mehr oder nur noch in eingeschränktem Umfang erfüllen kann. Grundsätzlich ist jede Beeinträchtigung gebietsbezogener Erhaltungsziele als erheblich zu werten und muss daher als Beeinträchtigung des Schutzgebiets als solches qualifiziert werden (BVerwG, Ur. v. 17.01.2007, Az. 9A 20/05 Leitsatz Nr. 2). Damit wird die Betrachtung jedes einzelnen Erhaltungsziels notwendig.

Die Herleitung der Beeinträchtigungsintensität erfolgt auf verbal-argumentative Weise und berücksichtigt für die relevanten Lebensraumtypen und Arten deren Erhaltungszustand, die Flächen- bzw. Populationsgröße im Gebiet sowie mögliche Funktionsbeziehungen innerhalb und außerhalb des Schutzgebiets. Zur Beurteilung möglicher Beeinträchtigungen eines Lebensraumtyps werden auch - in Abstimmung mit den Naturschutzbehörden nach fachlichen Kriterien ausgewählte - charakteristische Arten, die eine stärkere Bindung an den Lebensraumtyp besitzen,

im Gebiet schwerpunktmäßig vorkommen und Reaktionen gegenüber möglichen Projektwirkungen zeigen (Indikatorfunktion), untersucht. Weist der derzeitige Bestand eines Lebensraumtyps oder einer Art einen „ungünstigen“ Erhaltungszustand auf, werden die Projektauswirkungen nicht nur im Hinblick auf den Erhalt des bisherigen Erhaltungszustands, sondern auch im Hinblick auf die Wiederherstellung eines „günstigen“ Erhaltungszustands untersucht.

Die Prüfung orientiert sich an den für das jeweilige FFH-Gebiet festgelegten Erhaltungszielen. Die Erhaltungsziele sind der Bayerischen Natura-2000-Verordnung (BayNat2000V) zu entnehmen. Der günstige Erhaltungszustand eines Lebensraums und der einer Art sind jeweils in § 3 Abs.2 und Abs. 3 BayNat2000V normiert.

3.4.5.2.1.2 FFH-Gebiet Nr. 7734-301 „Gräben und Niedermoorreste im Dachauer Moos“

Aufgrund der Verträglichkeitsabschätzung des Vorhabenträgers (siehe Unterlage 19.2.01 T1) und der Stellungnahmen der Naturschutzbehörden können erhebliche negative Auswirkungen durch den sechsstreifigen Ausbau der A 92 für dieses Gebiet zuverlässig ausgeschlossen werden. Daher ist für dieses Gebiet nach § 34 Abs. 1 BNatSchG keine detaillierte Verträglichkeitsprüfung erforderlich.

Beschreibung des Gebiets, Erhaltungsziele, Lebensräume und Arten

Eine genaue Beschreibung des FFH-Gebiets, der im Schutzgebiet vorkommenden Lebensraumtypen und Arten sowie der Erhaltungsziele befindet sich auch in den Unterlagen U19.02.01 T1, auf die ergänzend hingewiesen wird.

Das FFH-Gebiet Nr. 7734-301 „Gräben und Niedermoorreste im Dachauer Moos“ liegt zwischen Dachau und Oberschleißheim in den Städten und Gemeinden München, Dachau, Oberschleißheim, Karlsfeld, Hebertshausen und Haimhausen. Das FFH-Gebiet umfasst eine Fläche von insgesamt 269 ha. Das Gebiet umfasst überwiegend Moorwald- und Streuwiesenreste des Dachauer Moores sowie Gräben mit begleitenden Gehölz- und Hochstaudensäumen.

Das FFH-Gebiet ist in mehrere Teilgebiete aufgegliedert. Die zum Vorhaben nächstgelegene Teilfläche ist die Nr. 7734-301.07, welche insgesamt eine Fläche von 22,7 ha umfasst. Dieses Teilgebiet wird im östlichen Randbereich vom Vorhaben flächenmäßig tangiert.

Im FFH-Gebiet kommen folgende Lebensraumtypen des Anhangs I und Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie vor:

Lebensraumtyp nach Anhang I der FFH-RL

EU-Code	Lebensraumtyp	Flächenausdehnung
6410	Pfeifengraswiesen auf kalkreichem Boden, torfigen und tonig-schluffigen Böden (Molinion caeruleae)	5 ha
6430	Feuchte Hochstaudensäume der planaren und montanen bis alpinen Höhenstufe	15 ha
6510	Magere Flachland-Mähwiesen (Alopecurus pratensis, Sanguisorba officinalis)	25 ha
91D0*	Moorwälder	100 ha

Arten des Anhangs II		
EU-Code	Wissenschaftlicher Name	Deutscher Name
1061	Maculinea nausithous	Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling
1044	Coenagrion mercuriale	Helm-Azurjungfer

Die folgenden gebietsbezogenen Konkretisierungen der Erhaltungsziele liegen für dieses Gebiet vor:

- Erhalt ggf. Wiederherstellung des Grabensystems mit Streuwiesen- und Moorwaldresten im Dachauer Moos. Erhalt des spezifischen Wasserhaushalts mit hohen Grundwasserständen als Voraussetzung für den Erhalt der Lebensräume und ihrer charakteristischen Arten.
- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Pfeifengraswiesen auf kalkreichem Boden, torfigen und tonig-schluffigen Böden und der Mageren Flachland-Mähwiesen mit ihrem Wasser- und Nährstoffhaushalt, der gehölzarmen Struktur und den charakteristischen Arten. Erhalt der Feuchten Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe.
- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Moorwälder mit natürlichen Strukturen und spezifischem Wasserhaushalt einschließlich ausreichend hoher Alt- und Totholzanteile sowie der charakteristischen Arten.

- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Population des Dunklen Wiesenknopf-Ameisen-bläulings mit den hierfür erforderlichen Wirtsameisen und den Beständen des Großen Wiesenknopfs. Erhalt großer Spenderpopulationen sowie der Vernetzung der Teilpopulationen über Saumstrukturen, Grabenränder, Magerwiesen und Brachen.
- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Population der Helm-Azurjungfer durch Erhalt der Gräben und Bäche als unzerschnittene Vernetzungsstrukturen mit ausreichender Wassermenge und -qualität und in einem guten ökologischen Zustand. Erhalt der Lebensräume (Bäche, ungeräumte Gräben, Streuwiesen, strukturreiches Grünland, Brachen); Erhalt großer Spenderpopulationen.

Verträglichkeitsabschätzung

Hinsichtlich des FFH-Gebiets Nr. 7734-301 „Gräben und Niedermoorreste im Dachauer Moos“ konnten erhebliche Beeinträchtigungen der für das Gebiet festgelegten Erhaltungsziele schon im Zuge der Vorprüfung aus den folgenden Gründen ausgeschlossen werden.

Eine Beeinträchtigung der gebietsbezogenen Erhaltungsziele bzgl. der Pfeifengraswiesen sowie der mageren Flachland-Mähwiesen, bzgl. der Moorwälder und der Population des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings durch das Vorhaben kann ohne Weiteres ausgeschlossen werden. Pfeifengraswiesen, magere Flachland-Mähwiesen, feuchte Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe sowie Moorwälder kommen im Wirkungsbereich des Vorhabens nicht vor. Außerdem ist kein Vorkommen des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings im Wirkungsbereich des Vorhabens bekannt und darüber ist dies auch nicht zu erwarten.

Der Erhalt bzw. die Wiederherstellung der Population der Helm-Azurjungfer bedarf einer eingehenderen Betrachtung. Die Population der Helm-Azurjungfer im gesamten FFH-Gebiet ist nicht durch das Vorhaben beeinträchtigt, da auf der Teilfläche keine Population vorhanden ist. Im einschlägigen Bereich des Schleißheimer Kanals zwischen der Zufahrt zur Ruderregatta und dem Schwebelbach entsprechen die strukturellen Gegebenheiten nicht bzw. nur stark eingeschränkt den Habitatansprüchen der Helm-Azurjungfer. Die Helm-Azurjungfer besiedelt in der Schotterebene der Alpenflüsse grundsätzlich nur grundwasserbeeinflusste, deutlich fließende Gräben und kleine Bäche mit hohen Deckungsgraden an wintergrünen, krautigen Wasserpflanzen und einer günstigen Wärmebilanz. Stark beschattete Gewässer werden aufgrund der dann fehlenden Erwärmung regelmäßig nicht besiedelt. Die durch das Vorhaben tangierten

Gewässerbereiche des o.g. FFH-Gebiets sind aufgrund der gewässerbegleitenden, geschlossenen Gehölzbestände bzw. der vorhandenen Brückenbauwerke sehr stark beschattet und weisen keine deckende, immergrüne Wasserpflanzendecke auf. Zudem tritt nach Auskunft des zuständigen Wasserwirtschaftsamtes München am Schleißheimer Kanal bei strengen Wintern Grundeis auf, was zumindest in dieser Zeit auf eine fehlende bzw. nur geringe Grundwasserbeeinflussung hinweist.

Im Rahmen der faunistischen Erhebungen konnte in dem o.g. bedingt geeigneten Abschnitt lediglich ein Individuum der Helm-Azurjungfer nachgewiesen werden. Folglich kann eine unmittelbare Gefährdung der nicht vorhandenen Population bzw. des nicht vorhandenen günstigen Erhaltungszustandes ausgeschlossen werden.

Die Teilziele „Erhalt der Gräben und Bäche als unzerschnittene Vernetzungsstruktur mit ausreichender Wassermenge und -qualität und in gutem ökologischem Zustand“ sowie „Erhalt der Lebensräume“ werden ebenfalls nicht durch das Vorhaben erheblich beeinträchtigt. Da es sich um einen bestandsorientierten Ausbau der vorhandenen Bundesautobahn handelt, gehen von dem Vorhaben keine neuen erheblichen Zerschneidungswirkungen für den Schleißheimer Kanal aus. Zwar wird eine neue Geh- und Radwegbrücke über den Schleißheimer Kanal errichtet, die aber am Randbereich des FFH-Gebiets östlich der Fahrbahn der A 92 liegt. Die Dimensionierung der neu zu errichtenden Geh- und Radwegebrücke weist bei einer Breite von 4,00 m zwischen den Geländern eine lichte Weite von 6,50 m und eine lichte Höhe von 1,00 m auf. Damit ist das neu geplante Brückenbauwerk allein aufgrund seiner Dimensionierung nicht geeignet, potenzielle Wanderungsbewegungen der Helm-Azurjungfer entlang des Schleißheimer Kanals in erheblichem Umfang zu beeinträchtigen. Es besteht keine Verschlechterung der bestehenden Vernetzungsfunktion.

Baubedingte vorübergehende Stoffeinträge können durch entsprechende Vermeidungsmaßnahmen während des Baus minimiert werden und werden von der ökologischen Baubegleitung überwacht.

Qualitative Beeinträchtigungen der beiden Gewässer Schleißheimer Kanal und Schwebelbach durch betriebsbedingte dauerhafte Stoffeinträge werden durch die Errichtung 4 m hoher Irritationsschutzwände im Bereich der Brückenbauwerke sowie durch die Neuordnung der Straßenentwässerung wirksam vermieden.

Die vom Landratsamt München im Rahmen der 3. Tektur vom 23.08.2023 eingewandte mögliche Beeinträchtigung des FFH-Gebiets Nr. 7734-301 durch die mit Bescheid vom 07.02.2024 genehmigte Teilmaßnahme „Umverlegung des Ablaufkanals der Ruderregattaanlage bei der Anschlussstelle Oberschleißheim“ führt

zu keiner anderen Beurteilung. Den Belangen des Gebietsschutzes ist durch die Gestaltung der Planung der Teilmaßnahme selbst sowie durch die Nebenbestimmungen im Bescheid vom 07.02.2024 Rechnung getragen worden. Nach Angaben des Vorhabensträgers sowie nach Aussage des zuständigen Wasserwirtschaftsamtes München und der zuständigen unteren Naturschutzbehörde hat sich der Zustand des Schleißheimer Kanals an der Stelle der Teilmaßnahme sogar verbessert.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass das Vorhaben zu keiner Beeinträchtigung und/ oder Gefährdung der Erhaltungsziele des FFH- Gebietes führt. Beeinträchtigungen der Lebensraumtypen und ihrer charakteristischen Arten sowie der gebietsbezogenen Erhaltungsziele sind daher mit Sicherheit auszuschließen.

3.4.5.2.1.3 FFH-Gebiet Nr. 7735-371 „Heideflächen und Lohwälder nördlich von München“

Weder das plangegenständliche Vorhaben allein noch im Zusammenwirken mit anderen Plänen und/oder Projekten bedingt eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebietes Nr. 7735-371 „Heideflächen und Lohwälder nördlich von München“.

Beschreibung des FFH-Gebietes, Erhaltungsziele, Lebensräume und Arten

Eine genaue Beschreibung des FFH-Gebiets, der im Schutzgebiet vorkommenden Lebensraumtypen und Arten sowie der Erhaltungsziele befindet sich auch in den Unterlagen U19.02.02 T1, auf die ergänzend hingewiesen wird.

Das FFH-Gebiet Nr. 7735-371 „Heideflächen und Lohwälder nördlich von München“ umfasst eine Fläche von 1.916 ha. Das Gebiet ist charakterisiert als großflächiger Kalkmagerrasenkomplex mit kontinentalen, submediterranen und alpinen Floren- und Faunenelementen und artenreichen Flachland-Mähwiesen der Münchner Schotterebene.

Die Heiden in der nördlichen Münchener Ebene sind die größten noch verbliebenen südbayerischen Niederterrassenheiden auf Kalkschotter. Sie wurden am Ende der letzten Eiszeit (vor ca. 10.000 Jahren) geschaffen, als das Schmelzwasser des Isargletschers große Mengen Schotter heranzuführte und als sogenannte „Garchingener Schotterzunge“ meterdick ablagerte. Im Münchner Bereich liegt das Grundwasser so tief in den stark durchlässigen Schotterflächen, so dass sich nur arme, schnell austrocknende Böden entwickeln konnten, vgl. FFH-Managementplan, Stand: 12.10.2017.

Das FFH-Gebiet setzt sich aus sieben Teilflächen zusammen (siehe auch Unterlage 19.2.2 Anlage 1 T1). Die Teilflächen sind überwiegend weit voneinander entfernt.

Die westlichste Teilfläche (7735-341.01) befindet sich unmittelbar benachbart zum AD Feldmoching während die östlichen Teilflächen (7735-341.05 und 7735-341.06) zwischen Eching und Neufahrn liegen.

Die Teilflächen sind wie folgt benannt:

- 01 Flugplatz Oberschleißheim mit Korbinianholz im Landkreis München
- 02 Panzerwiese mit Hartelholz in der Stadt München
- 03 Fröttmaninger Heide in der Stadt München
- 04 Naturschutzgebiet Mallertshofer Holz im Landkreis München und Freising
- 05 Naturschutzgebiet Garchinger Heide
- 06 Naturschutzgebiet Echinger Lohe im Landkreis Freising
- 07 Fröttmaninger Heide im Landkreis München.

Die zum Vorhaben benachbarte Teilfläche des FFH-Gebietes Nr. 7735-371.01 grenzt im Bereich der Rampe A 99 Nord auf Höhe des Brückenbauwerkes BW 17/3 unmittelbar an das Baufeld an. Diese Teilfläche des FFH-Gebiets weist eine Größe von ca. 339 ha auf. Auf einer Länge von ca. 200 m ist die FFH-Teilfläche und das Vorhaben unmittelbar benachbart. Die Teilmaßnahme „Anpassung der Nord-Rampe der A 99“ im Bereich des BW 17/3 umfasst dabei den lagegleichen Ersatzneubau des BW 17/3 (Brücke über die Bahnlinie), die leichte lagemäßige Anpassung der Rampenfahrbahn sowie die Anpassung der Rampenböschungen südöstlich des BW 17/3. Die Gesamtlänge der Fahrbahnanpassung der Rampe östlich der Bahnlinie umfasst eine Gesamtlänge von 300 m. Die lagemäßige Verschiebung der Rampenfahrbahn erfolgt dabei in die FFH-abgewandte Richtung nach Westen. Lediglich die Anpassung der östlichen Rampenböschung (Kopfbereich der Dammlage zum BW 17/3) mit einer Länge von 65 m erfolgt unmittelbar benachbart zum FFH-Teilgebiet 01.

Im FFH-Gebiet kommen folgende Lebensraumtypen des Anhangs I und Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie vor:

Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-RL	
EU-Code	Lebensraumtyp
6210*	Naturnahe Kalk-Trockenrasen und deren Verbuschungsstadien (Festuco Brometalia); *besondere Bestände mit bemerkenswerten

	Orchideen
6210	Naturnahe Kalk-Trockenrasen und deren Verbuschungsstadien (Festuco Brometalia)
6510	Magere Flachland-Mähwiesen (<i>Alopecurus pratensis</i> , <i>Sanguisorba officinalis</i>)
9170	Labkraut-Eichen-Hainbuchenwald (<i>Galio Carpinetum</i>)

Arten des Anhangs II		
EU-Code	Wissenschaftlicher Name	Deutscher Name
1084*	<i>Osmoderma eremita</i> *	Eremit
1477	<i>Pulsatilla patens</i>	Finger-Küchenschelle

Die Teilflächen unterscheiden sich stark in Qualität und Ausprägung.

Die relevante Teilfläche 01 ist geprägt von Mähwiesen und Magerrasen, wobei ein Fünftel der Gesamtfläche Lebensraumtypen entspricht. Die restlichen Offenlandflächen könnten sich zu einem Lebensraumtyp entwickeln. Die Waldflächen besitzen einen hohen Anteil des Lebensraumtypen Eichen-Hainbuchen-Wälder.

Die folgenden gebietsbezogenen Konkretisierungen der Erhaltungsziele liegen für dieses Gebiet vor:

- Erhalt ggf. Wiederherstellung der national bedeutsamen Kalkmagerrasen, der artenreichen Flachland-Mähwiesen sowie der lichten Mischwaldbestände im Münchner Norden im Bereich der Garchinger Heide, der Fröttmaninger Heide, der Panzerwiese, der Heiden um den Sportflugplatz Oberschleißheim sowie der Echinger Lohe, des Mallertshofer, Hartel- und Korbinianiholzes.
- Erhalt ggf. Wiederherstellung des Biotopverbunds und der funktionalen Zusammenhänge zwischen den Teilgebieten.
- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Naturnahen Kalk-Trockenrasen und deren Verbuschungsstadien, insbesondere der Bestände mit bemerkenswerten Orchideen, sowie der Mageren Flachland-Mähwiesen einschließlich der Waldsäume mit ihren typischen, zum Teil nutzungsgeprägten Strukturen.

Erhalt ggf. Wiederherstellung des charakteristischen Nährstoffhaushaltes sowie des weitgehend gehölzfreien Charakters. Erhalt der einmaligen Durchmischung dealpiner, submediterraner und kontinentaler Florenelemente mit Vorkommen sehr seltener Arten wie Frühlings-Adonisröschen, Ausdauerndem Lein und Filziger Flockenblume, insbesondere in der Garchinger Heide. Erhalt bzw. Wiederherstellung der charakteristischen faunistischen Artengemeinschaften, u. a. mit Vorkommen von Wechselkröte, Heidelerche, Kleinem Heidegrashüpfer und Blauflügeliger Ödlandschrecke, sowie deren Habitatelemente.

- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Labkraut-Eichen-Hainbuchen-Wälder, insbesondere in der Echinger Lohe, aber auch im Mallertshofer, Hartel- und Korbinianiholz; Erhaltung bzw. Wiederherstellung des biotopprägenden Nährstoffhaushalts, der Störungsarmut, eines hohen Anteils an Höhlenbäumen, Alt- und Totholz sowie der charakteristischen Bestandsstruktur und Baumartenzusammensetzung.
- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Population des Eremiten und seiner Lebensräume in ausreichend großen Laubwaldbeständen mit einem ausreichend hohen Anteil an Tot- und Altholz und anbrüchigen Bäumen (insbesondere Eichen).
- Erhalt bzw. Wiederherstellung der einzigen Population der Fingerküchenschelle in Deutschland in der Garchinger Heide sowie ihrer Wuchsorte in lockeren, kurzrasigen, sehr nährstoffarmen Magerrasenbeständen. Verhindern von Streufilzbildung, Erhalt ggf. Wiederherstellung von offenen Bodenstellen für die Keimung und einer bestandserhaltenden landwirtschaftlichen Nutzung.

Funktionale Beziehungen des Schutzgebiets zu anderen Natura 2000-Gebieten

Es ist zu unterscheiden zwischen Offenland-Lebensraumtypen und Wald-Lebensraumtypen. Zudem sind mögliche funktionale Beziehungen zwischen den Teilflächen des FFH-Gebiets Nr. 7735-371 und anderen Natura 2000-Gebieten zu betrachten.

Die ehemals zusammenhängenden Heideflächen im Norden von München (um 1800 ca. 15.000 ha zwischen Neufahrn und München) sind heute stark fragmentiert und flächenmäßig sehr verkleinert. Die Offenlandgesellschaften umfassen heute 1.365 ha des FFH-Gebiets. Damit einhergehend war die weitgehende Isolation der einzelnen Teilgebiete des FFH-Gebiets. Viele wertbestimmende Arten kommen nur noch in einzelnen Teilflächen vor.

Der einzige in den Erhaltungszielen genannte Wald-Lebensraumtyp innerhalb des FFH-Gebietes ist der LRT 9170 „Labkraut-Eichen-Hainbuchenwald“. Der Anteil dieses Lebensraumtypes umfasst mit ca. 173 ha 9 % des FFH-Gebietes (Angabe laut Managementplanentwurf, S. 10) und kommt in allen Teil-Gebieten des FFH-Gebietes vor. Zwischen den Teilflächen 01 und 02 des FFH-Gebiets Nr. 7735-371 besteht eine räumliche Nachbarschaft, die allerdings funktional durch die A 99 durchbrochen wird. Funktionale Beziehungen zwischen den LRT-Wäldern der anderen Teilflächen des FFH-Gebietes sind nicht erkennbar.

Das nächstbenachbarte FFH-Gebiet mit vergleichbaren Offenland-Lebensraumtypen ist das Gebiet Nr. 7537-301 „Isarauen von Unterföhring bis Landshut“. Als Bestandteil dieses FFH-Gebiets liegt die Dietersheimer Brenne am nächsten an dem FFH-Gebiet Nr. 7735-371 „Heideflächen und Lohwälder nördlich von München“. Ein (voll)funktionsfähiger Biotopverbund zwischen beiden FFH-Gebieten besteht derzeit aufgrund der räumlichen Distanz nicht.

Funktionale Beziehungen zu anderen Natura 2000-Gebieten sind im Hinblick auf Laubkraut-Eichen-Hainbuchenwälder nicht erkennbar.

Auswirkungen des Vorhabens auf das FFH-Gebiet

Das Untersuchungsgebiet wurde auf die Flächen des FFH-Gebiets beschränkt, in dem die Erhaltungsziele oder die für den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteile erheblich beeinträchtigt werden könnten.

Im Nahbereich potenziell relevanter Stickstoffeinträge wurden im Zuge der Bestandskartierung lediglich die Lebensraumtypen:

- 6210 naturnahe Kalktrockenrasen und deren Verbuschungsstadien
- 6510 magere Flachland-Mähwiesen
- Bestände des LRT 9170 - Labkraut-Eichen-Hainbuchenwald sind im relevanten Wirkungsbereich nicht vorhanden. Die Auswertung der Forsteinrichtungsdaten bestätigte die Ergebnisse der Kartierung.

Die Erhaltungszustände der Lebensraumtypen sind unterschiedlich zu bewerten: Für den LRT 6210 sind überwiegend Teilflächen mit dem Erhaltungszustand C (= mittel bis schlecht) und eine Teilfläche mit dem Erhaltungszustand B (= gut) erfasst. Der LRT 6510 wurde nur in einer Fläche nachgewiesen. Der Erhaltungszustand wird mit B = gut bewertet.

Die vom Vorhaben auf die im Gebiet vorhandenen geschützten Lebensraumtypen und Arten ausgehenden Wirkfaktoren sind in der Unterlage U19.02.02 T1 ab Kapitel 3.2 ausführlich dargestellt.

Anlage- und baubedingte Wirkfaktoren des Vorhabens lösen keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele aus. Grundsätzlich bewegen sich die bau- und anlagebedingten Auswirkungen des Vorhabens räumlich und qualitativ in einem sehr engen Rahmen. Durch die anlagebedingten Auswirkungen kommt es zu keiner dauerhaften Inanspruchnahme von Flächen und/oder Lebensräumen innerhalb des FFH-Gebiets. Unmittelbare baubedingte Auswirkungen auf die Erhaltungsziele aufgrund einer bauzeitlichen (vorübergehenden) Flächeninanspruchnahme liegen nicht vor. Mittelbare bauzeitliche Auswirkungen durch Schall, visuelle Reize, Erschütterungen u.ä. sind für die Lebensraumtypen gemäß Anhang I der FFH-Richtlinie und die Arten gemäß Anhang II der FFH-Richtlinie nicht einschlägig, da keine besonderen Empfindlichkeiten dieser bestehen.

Lediglich betriebsbedingte Wirkfaktoren bedürfen einer genaueren Betrachtung. Aufgrund einer deutlichen Reduktion der Schallbelastung innerhalb des FFH-Gebiets wirken sich Schallimmissionen nicht auf dieses aus (Unterlage 17.1 T1 Schalltechnische Untersuchungen). Der infolge des Vorhabens resultierende Verkehr verursacht aber Emissionen, die im Zusammenwirken mit der bestehenden Hintergrundbelastung zu Stoffeinträgen führen können. Nährstoffeinträge - vor allem Stickstoff- aus der Luft belasten die Ökosysteme und gefährden die biologische Vielfalt. Ein erhöhtes Stickstoffangebot führt durch die Beschleunigung der Bodenversauerung und/oder Eutrophierung zu relevanten Veränderungen des charakteristischen bzw. biotopprägenden Nährstoffhaushaltes. Dadurch ist eine Beeinträchtigung folgender (Teil-)Ziele der Erhaltungsziele möglich:

- Erhalt ggf. Wiederherstellung des charakteristischen Nährstoffhaushaltes mit Bezug zu den Lebensraumtypen: 'Naturnahen Kalk-Trockenrasen und deren Verbuschungsstadien sowie zu 'Mageren Flachland-Mähwiesen';
- Erhaltung bzw. Wiederherstellung des biotopprägenden Nährstoffhaushaltes mit Bezug zu dem Lebensraumtyp 'Labkraut-Eichen-Hainbuchen-Wälder'.

Für die Beurteilung von Auswirkungen von Stickstoffeinträgen dient der critical load-Ansatz als Maßstab, der eine geeignete quantitative Beurteilungsgrundlage für die Verträglichkeit von Straßenbauvorhaben im Zusammenhang von verkehrsbedingten Stickstoff-Depositionen im FFH-Gebiet darstellt. Critical loads sind Vorsorgewerte, die die Eintragsraten für Stickstoff beschreiben, bis zu denen nach derzeitigem Kenntnisstand langfristig signifikante und schädliche Effekte für den jeweiligen Lebensraumtyp ausgeschlossen sind. Die critical loads beziffern die mit Sicherheit unbedenklichen Stickstoffeinträge und damit die Belastbarkeit der relevanten Lebensraumtypen mit Stickstoffeinträgen ohne relevante Auswirkungen für ein FFH-Gebiet. Entsprechend höchstrichterlicher Rechtsprechung ist die Anwendung des

critical load-Ansatzes zulässig (vgl. BVerwG, Urt. v. 12.06.2019, Az. 9 A 2.18, BeckRS 2019, 20641 sowie OVG Münster, Urt. v. 16.06.2016, Az. 8 D 99/13.AK).

Vorhabensbedingte Stoffeinträge können dann relevante Beeinträchtigungen für das FFH-Gebiet auslösen, wenn die Stickstoff-Gesamtbelastung über den örtlichen critical load-Werten (öCL) des jeweiligen Lebensraumtypes liegen. Die Gesamtbelastung setzt sich dabei aus Hintergrundbelastung, Zusatzbelastung durch andere Projekte und die verkehrsbedingten Zusatzbelastungen zusammen.

Die Hintergrundbelastung wurde auf der Basis der Daten des Umweltbundesamtes (UBA) mit der zeitlichen Bezugsbasis 2009 und Übermittlung von Messwerten von 2003-2016 des LfU errechnet. Zum Zeitpunkt der Nachreichung der Anlage zur Unterlage 19.2.2 T1 lagen bereits aktuelle Daten des UBA vor:

Depositionswert Wiesen und Weiden bzw. Grünland:	11,31 kg N/ha/a
Depositionswert Laub- und Mischwald:	18,9 kg N/ha/a

Die Hintergrundbelastung ist folglich gestiegen. Die aktuellen UBA-Werte werden als zu berücksichtigende Hintergrundbelastung festgesetzt.

Als Zusatzbelastungen werden nach erneuter Prüfung folgende Projekte mitberücksichtigt:

- Stickstoff-Immissionen durch die Verlegung der Polizeihubschrauberstaffel
- Stickstoff-Immissionen durch das Wohngebiet Freiham Nord.

Die Verlegung der Polizeihubschrauberstaffel führt maximal zu einer zusätzlichen Belastung von 0,04 kg N/ha/a, die bei der Berechnung der Gesamtbelastung zu berücksichtigen ist. Dies wird auf das zu dem Vorhaben Neubau/Unterbringung der Polizeihubschrauberstaffel Bayern in Oberschleißheim vorgelegte Gutachten von BAADER KONZEPT gestützt. Der 2. Realisierungsabschnitt des Wohngebietes Freiham Nord wirkt sich schon nicht auf näher gelegene FFH-Gebiete Nr. 7735-302 und 7834-301 (Entfernung ca. 5,5 km) aus, weshalb bei einer Entfernung von ca. 6,8 km eine Zusatzbelastung ausgeschlossen werden kann.

Die verkehrsbedingten Stickstoffdepositionen wurden gutachterlich für das Vorhaben geprüft. Die ermittelten Werte sind nachvollziehbar. Im Bereich des AD München-Feldmoching werden durch die beiden Autobahnen A 99 und A 92 Maximalwerte von 10 kg N /ha /a im Wald bzw. 9 kg N /ha /a für Offenlandgesellschaften erreicht. Die verkehrsbedingte Belastung nimmt dabei mit zunehmender Entfernung vom Straßenrand sehr schnell ab. Vorhabensbedingte Zusatzbelastungen hinsichtlich der Stickstoffdepositionen ergeben sich nur für die Bereiche mit Erhöhungen beim

prognostizierten DTV (Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke). Dementsprechend treten durch das Vorhaben Erhöhungen der Stickstoffdeposition entlang der A 92 und der Rampen zwischen A 92 und A 99 auf.

In den nachfolgenden angegebenen örtlichen critical load-Werten sind die konkreten Klima-, Boden- und Vegetationsverhältnisse des betroffenen Natura 2000-Gebietes mitberücksichtigt.

Als Beurteilungsschwellen wurden in Abstimmung mit den Fachbehörden seitens der Vorhabenträgers folgende Beurteilungsschwellen definiert:

Örtliche critical load-Werte (öCL)			
LRT 9170		18 kg N /ha /a	Gesamtbelastung
LRT 6210	gepflegt	25 kg N /ha /a	Gesamtbelastung
	verbrachend	20 kg N /ha /a	Gesamtbelastung
LRT 6510	gepflegt	25 kg N /ha /a	Gesamtbelastung
	verbrachend	20 kg N /ha /a	Gesamtbelastung

Folglich können Gesamtbelastungen (Hintergrundbelastung + Zusatzbelastung durch andere Projekte + verkehrsbedingte Belastung) auftreten, die die örtlichen critical load- Werte überschreiten. Daher war eine detailliertere Überprüfung erforderlich.

Nach ständiger Rechtsprechung darf insoweit unabhängig von der Vorbelastung des betroffenen Lebensraums eine Zusatzbelastung dann nicht als erheblich beeinträchtigend angesehen werden, wenn sie die relevante Schwelle von 3 % der sog. örtlichen critical load-Werte und damit von 0,3 kg N/ha*a nicht überschreitet (vgl. BVerwG, Urte. v. 12.06.2019, Az. 9 A 2.18, BeckRS 2019, 20641).

Die Irrelevanzschwelle liegt unabhängig vom Lebensraumtyp bei 0,3 kg N/ ha/ a (vorhabensbedingte Zusatzbelastung). Die Bagatellschwelle ist vom Lebensraumtyp abhängig und beträgt jeweils 3 % vom örtlichen critical load Wert.

Der Lebensraumtyp 6210 liegt insbesondere mit der zusätzlich kartierten Fläche am nächsten benachbart zum Bauvorhaben. Diese Fläche befindet sich ca. 110 m östlich der A 92 bei Bau-km 0+430. Eine anlagen- und baubedingte Beeinträchtigung des Lebensraumtypes bzw. den entsprechenden Erhaltungszielen kann aufgrund des räumlichen Abstandes und fehlender Wirkungszusammenhänge ausgeschlossen werden. Eine Beeinträchtigung des Erhaltungszieles „Erhalt ggf. Wiederherstellung des charakteristischen Nährstoffhaushaltes“ durch betriebs-

bedingte Stickstoffeinträge wird ebenfalls ausgeschlossen. Die Irrelevanzschwelle (0,3 kg N /kg /a) liegt zwar unmittelbar benachbart zur erfassten LRT-Fläche, aber die maximalen Eintragungshöhen innerhalb der FFH-Abgrenzung sind laut Depositionsgutachten < 0,3 kg N /kg /a und damit im Sinne der FFH-Verträglichkeit nicht relevant.

Eine Fläche des Lebensraumtyps 6510 liegt benachbart zum Wirkungsbereich des Vorhabens. Diese Fläche liegt ca. 400 m östlich der A 92 (Höhe Bau-km 1+000). Eine anlagen- und baubedingte Beeinträchtigung des Lebensraumtypes bzw. den entsprechenden Erhaltungszielen kann aufgrund des großen räumlichen Abstandes und fehlender Wirkungszusammenhänge ausgeschlossen werden. Eine Beeinträchtigung des Erhaltungszieles „Erhalt ggf. Wiederherstellung des charakteristischen Nährstoffhaushaltes“ durch betriebsbedingte Stickstoffeinträge kann ebenfalls ausgeschlossen werden. Der Bereich mit N-Einträgen oberhalb der Irrelevanzschwelle (0,3 kg N /ha /a) liegt außerhalb der erfassten LRT-Fläche.

Bei Annahme, dass der Lebensraumtyp 9170 in der Nähe des Vorhabens vorhanden ist, kann eine Beeinträchtigung des Teil-Erhaltungszieles „Erhaltung bzw. Wiederherstellung des biotopprägenden Nährstoffhaushaltes“ durch betriebsbedingte Stickstoffeinträge ebenfalls ausgeschlossen werden. Der Bereich mit N-Einträgen oberhalb der Irrelevanzschwelle (0,3 kg N /kg /a) liegt außerhalb potenziell möglicher LRT-Flächen.

Das Vorhaben löst ausschließlich benachbart zur FFH-Teilgebietsfläche Nr. 7735-371.01 relevante Steigerungen der prognostizierten Verkehrsmengen aus. Damit kann eine Betrachtung der anderen Teilflächen hinsichtlich der Auswirkungen verkehrsbedingter Stickstoffdepositionen entfallen. Die vorhabensbedingte Zusatzbelastung liegt im Bereich der erfassten Lebensraumtypen jeweils unterhalb der Irrelevanzschwelle von 0,3 kg N /ha /a. Es liegen keine Anhaltspunkte vor, die diesem Ergebnis widersprechen. Damit lässt sich ein kausaler Zusammenhang zwischen vorhabensbedingter Emission und Deposition nicht mehr herstellen. Erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele durch vorhabensbedingte Stickstoffdepositionen können damit ausgeschlossen werden.

Kumulative Wirkungen mit anderen Plänen und Projekten auf die Erhaltungsziele des FFH-Gebietes

Im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung wird neben den Auswirkungen des konkret zur Zulassung stehenden Projekts auf das betroffene FFH-Gebiet zusätzlich geprüft, ob sich in Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten eine erhebliche Beeinträchtigung ergeben kann.

Dabei werden nur solche Vorhaben berücksichtigt, die noch nicht verwirklicht worden sind, aber schon hinreichend konkretisiert sind und sich ebenfalls auf die gleichen Erhaltungsziele wie das beantragte Vorhaben auswirken können. Nach höchstrichterlicher Rechtsprechung kommt es darauf an, ob die Auswirkungen der anderen Pläne und Projekte und damit das Ausmaß der Summationswirkung verlässlich absehbar sind (vgl. BVerwG, Urt. v. 15.05.2019, Az. 7 C 27/17). Dies ist grundsätzlich nicht schon mit Einreichung prüffähiger Unterlagen oder der Auslegung der Unterlagen, sondern erst bei Erlass der Zulassungsentscheidung der Fall (vgl. BVerwG, Urt. v. 15.05.2019, Az. 7 C 27/17). Betreffen Projekte unterschiedliche Erhaltungsziele, kann sich deren Betroffenheit auch in der Summation nicht ändern. Wenn sich Projekte auf dieselben Erhaltungsziele auswirken, ist anhand der Umstände des Einzelfalls zu überprüfen, ob sie auch räumlich zusammenwirken (vgl. BayVGH, Urt. v. 30.10.2007, Az. 8 A 06.40023).

Folgende Pläne und Projekte wurden untersucht:

Vorhaben „Wesentliche Änderung des Heizkraftwerkes (HKW) Freimann der SWM Service GmbH (SWM), Gemarkung Schwabing“

Diese Maßnahme der SWM München GmbH ist bereits realisiert. Dieses Vorhaben wurde aber in dem hiermit planfestgestellten Straßenbauvorhaben bereits berücksichtigt. Die Festlegung der durch die Erweiterung des Heizkraftwerks ausgelösten Zusatzbelastung erfolgte in Rücksprache mit dem Landesamt für Umwelt (LfU), Referat 16 Luftschadstoffe. Diese Zusatzbelastung war bereits in der Unterlage 19.2.2 T1 enthalten, wurde aber auch in den ergänzenden Untersuchungen 2026 (Anlage zur Unterlage 19.2.2 T1 Berücksichtigung projektübergreifender Summationswirkungen durch Stickstoffimmissionen, Stand Februar 2026) mitberücksichtigt.

Verlegung der Polizeihubschrauberstaffel

Die Zusatzbelastung durch dieses Projekt wurde bereits in den o.g. Berechnungen berücksichtigt. Diese ist gering und wirkt sich daher nicht aus.

Freiham Nord

Aufgrund der großen Entfernung führt die Realisierung dieses Städtebauprojekts zu keiner Zusatzbelastung.

Das Bauvorhaben ist mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebiets Nr. DE 7735-371 „Heideflächen und Lohwälder nördlich von München“ vereinbar, da es weder einzeln noch im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet ist, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen, vgl. § 34 Abs. 1 BNatSchG.

3.4.5.2.2 Sonstige Schutzgebiete/geschützte Flächen

3.4.5.2.2.1 Landschaftsschutzgebiete

Naturschutzgebiete sind im Bereich und näheren Umfeld des Vorhabens zwar vorhanden, aber nicht vom gegenständlichen Vorhaben betroffen. Beispielsweise ist das Naturschutzgebiet „Schwarzhölzl“ nicht von der Maßnahme betroffen.

Das Bauvorhaben liegt in folgenden Landschaftsschutzgebieten:

- Landschaftsschutzgebiet „Schwarzhölzl mit dem nach Süden und Osten anschließenden Gebiet, dem Würmkanal und dem Gebiet um den Baggersee in Feldmoching“
- Landschaftsschutzgebiet „Münchner Norden im Bereich der Gemeinden Garching bei München, Ober- und Unterschleißheim“
- Landschaftsschutzgebiet „Dachauer Moos im Gebiet der Gemeinden Ober- und Unterschleißheim“
- Landschaftsschutzgebiet „Freisinger Moos und Echinger Gfild“

Das Landschaftsschutzgebiet „Amperauen mit Hebertshäuser Moos und Inhäuser Moos“ liegt zwar in der Nähe des Bauvorhabens, wird aber von den Maßnahmen nicht berührt.

Das Landschaftsschutzgebiet „Schwarzhölzl mit dem nach Süden und Osten anschließenden Gebiet, dem Würmkanal und dem Gebiet um den Baggersee in Feldmoching“, das Landschaftsschutzgebiet „Münchner Norden im Bereich der Gemeinden Garching bei München, Ober- und Unterschleißheim“, das Landschaftsschutzgebiet „Dachauer Moos im Gebiet der Gemeinden Ober- und Unterschleißheim“ und das Landschaftsschutzgebiet „Freisinger Moos und Echinger Gfild“ sind vom Vorhaben berührt. Lediglich bei den drei zuletzt genannten Schutzgebieten liegt ein Flächenverlust vor.

Das Straßenausbauvorhaben berührt das Landschaftsschutzgebiet „Schwarzhölzl mit dem nach Süden und Osten anschließenden Gebiet, dem Würmkanal und dem Gebiet um den Baggersee in Feldmoching. Konkret wird am Autobahndreieck München-Feldmoching das Landschaftsschutzgebiet „Schwarzhölzl“ berührt, vgl. § 2 Abs. 1 Buchstabe o), Abs 2 i.V.m. Anlage „Grenzbeschreibung der Landschaftsschutzgebiete“ der Gemeindeverordnung zum Schutze von Landschaftsteilen in der Landeshauptstadt München (Landschaftsschutzverordnung) vom 9. Oktober 1964, zuletzt geändert vom 02.08.2013 (MüABI. S. 314).

Das o.g. Landschaftsschutzgebiet „Schwarzhözl“ ist räumlich im Bereich des AD M.-Feldmoching (Auf- und Abfahrtsrampen) von der Maßnahme betroffen, da es nahtlos in das Landschaftsschutzgebiet „Münchner Norden“ übergeht. Es werden aber keine Flächenverluste am Landschaftsschutzgebiet ausgelöst, da sich die Maßnahme in diesem Bereich auf die bestehenden Straßengrundstücke beschränkt. Gemäß § 3 Abs. 1 der Schutzgebietsverordnung ist es verboten, Veränderungen vorzunehmen, die geeignet sind, die Natur zu schädigen, den Naturgenuss zu beeinträchtigen oder das Landschaftsbild zu verunstalten. Von diesem Veränderungsverbot wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss eine Befreiung gem. § 3 Abs. 2 Nr. 1 der Verordnung i.V.m. § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG aus überwiegenden Gründen des allgemeinen Wohls erteilt. Die Voraussetzungen der Vorschrift liegen hier aufgrund der Erforderlichkeit des Vorhabens unter Berücksichtigung der festgesetzten Kompensations- und Gestaltungsmaßnahmen vor. Wegen der Gründe verweisen wir auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter C.3.3 dieses Beschlusses.

Das Landschaftsschutzgebiet „Münchner Norden im Bereich der Gemeinden Garching bei München, Ober- und Unterschleißheim“ ist im Bereich vom Autobahndreieck München-Feldmoching bis zum Schleißheimer Kanal berührt, vgl. §§ 1 und 2 i.V.m. Kartenausschnitte der Verordnung des Landkreises München über das Landschaftsschutzgebiet „Münchner Norden im Bereich der Gemeinden Garching b. München, Ober- und Unterschleißheim“ vom 24.07.1989. Gemäß § 4 der genannten Verordnung sind im Landschaftsschutzgebiet alle Handlungen verboten, die dem in § 3 der Verordnung beschriebenen Schutzzweck entgegenstehen oder den Charakter der Lebensräume für Pflanzen und Tiere nachteilig verändern. Die Verordnung dient dazu die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes zu sichern, die Schönheit, Vielfalt und Eigenart des Landschaftsbildes der Münchner Schotterebene zu bewahren und die besondere Bedeutung für die Erholung zu gewährleisten, § 3 Nr.1-3 der Verordnung. Durch den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 92 gehen ca. 12,90 ha des bereits vorbelasteten Landschaftsschutzgebiets verloren. Ferner werden zusätzliche Unterführungsbauwerke notwendig und die vorhandenen Unterführungsbauwerke werden verbreitert. Dies kann eine Barrierewirkung für Fledermäuse und andere Säugetiere auslösen. Zudem ist eine Verstärkung der technischen Überprägung des Landschaftsbildes zu erwarten. Von diesem Veränderungsverbot wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss eine Befreiung gem. § 7 der Verordnung i. V. m. § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG aus überwiegenden Gründen des allgemeinen Wohls erteilt. Die Voraussetzungen der Vorschrift liegen hier aufgrund der Erforderlichkeit des Vorhabens unter Berücksichtigung der festgesetzten Kompensations- und

Gestaltungsmaßnahmen vor. Insbesondere die Vermeidungsmaßnahme 4.2 V (Lichthof und Bermen) wurde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens überarbeitet, damit die Beeinträchtigungen für Fledermäuse und andere Säugetiere möglichst minimiert werden. Wegen der Gründe des allgemeinen Wohls verweisen wir auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter C.3.3 dieses Beschlusses.

Das Landschaftsschutzgebiet „Dachauer Moos im Gebiet der Gemeinden Ober- und Unterschleißheim“ ist im Bereich vom Schleißheimer Kanal bis zum Inhausermoos nordwestlich der BAB A 92 berührt, vgl. § 1 i.V.m. Kartenausschnitte der Verordnung des Landkreises München über das Landschaftsschutzgebiet „Dachauer Moos im Gebiet der Gemeinden Ober- und Unterschleißheim“ vom 8. Dezember 1981 (ABl Nr. 38 vom 8. Dezember 1981) in der Fassung der Änderungsverordnung vom 18. Dezember 2001 (ABl Nr. 32 vom 21. Dezember 2001). Gemäß § 2 der genannten Verordnung ist es im Landschaftsschutzgebiet verboten, Veränderungen vorzunehmen, die geeignet sind, die Natur zu schädigen, den Naturgenuss zu beeinträchtigen oder das Landschaftsbild zu verunstalten. Durch den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 92 gehen ca. 9,60 ha des bereits vorbelasteten Landschaftsschutzgebiets verloren. Ferner werden zusätzliche Unterführungsbauwerke notwendig und die vorhandenen Unterführungsbauwerke werden verbreitert. Dies kann eine Barrierewirkung für Fledermäuse und andere Säugetiere auslösen. Zudem ist eine Verstärkung der technischen Überprägung des Landschaftsbildes zu erwarten. Von diesem Veränderungsverbot wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss eine Befreiung gem. § 5 der Verordnung i. V. m. § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG aus überwiegenden Gründen des allgemeinen Wohls erteilt. Die Voraussetzungen der Vorschrift liegen hier aufgrund der Erforderlichkeit des Vorhabens unter Berücksichtigung der festgesetzten Kompensations- und Gestaltungsmaßnahmen vor. Insbesondere die Vermeidungsmaßnahme 4.2 V (Lichthof und Bermen) wurde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens überarbeitet, damit die Beeinträchtigungen für Fledermäuse und andere Säugetiere möglichst minimiert werden. Wegen der Gründe des allgemeinen Wohls verweisen wir auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter C.3.3 dieses Beschlusses.

Das Landschaftsschutzgebiet „Freisinger Moos und Echinger Gfild“ ist im Bereich östlich der B13, vgl. § 1 i.V.m. Kartenausschnitte der Verordnung des Landkreises Freising über das Landschaftsschutzgebiet „Freisinger Moos und Echinger Gfild“ vom 20. Oktober 1994, zuletzt geändert vom 08.07.2010. Gemäß § 4 der genannten Verordnung sind im Landschaftsschutzgebiet alle Handlungen verboten, die den Charakter des Gebietes verändern oder dem besonderen Schutzzweck (§ 3 der

Verordnung) zuwiderlaufen. Die Schutzzwecke sind in § 3 der Verordnung aufgeführt und betreffen den Erhalt und die Wiederherstellung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes, die Bewahrung der Vielfalt, der Eigenart und der Schönheit des Landschaftsbildes sowie die Gewährleistung des Naherholungswertes unter Berücksichtigung der Landwirtschaft. Durch den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 92 gehen ca. 15,08 ha des bereits vorbelasteten Landschaftsschutzgebiets verloren. Ferner werden vorübergehend lineare Habitatstrukturen beeinträchtigt, Grünflächen und Gehölze gehen verloren und Zerschneidungswirkungen können sich verstärken. Zudem ist eine Verstärkung der technischen Überprägung des Landschaftsbildes zu erwarten. Von diesem Veränderungsverbot wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss eine Befreiung gem. § 7 Abs. 1 der Verordnung i. V. m. § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG aus überwiegenden Gründen des allgemeinen Wohls erteilt. Die Voraussetzungen der Vorschrift liegen hier aufgrund der Erforderlichkeit des Vorhabens unter Berücksichtigung der festgesetzten Kompensations- und Gestaltungsmaßnahmen vor. Insbesondere die Vermeidungsmaßnahme 4.2 V (Lichthof und Bermen) wurde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens überarbeitet, damit die Beeinträchtigungen für Fledermäuse und andere Säugetiere möglichst minimiert werden. Wegen der Gründe des allgemeinen Wohls verweisen wir auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter C.3.3 dieses Beschlusses.

3.4.5.2.2.2 Biotope

Für die Überbauung/Beseitigung oder sonstigen Beeinträchtigungen der im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Planunterlage Nr. 19.1 T3) angegebenen gesetzlich geschützten Biotope lassen wir wegen der ausreichenden Kompensation der Eingriffe nach § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG i.V.m. § 30 Abs. 1, Abs. 2 und Abs. 3 BNatSchG eine Ausnahme zu. Eine Ausnahme gem. § 30 Abs. 3 BNatSchG i.V.m. Art. 23 Abs. 3 Satz 1 Alt. 2 BayNatSchG kann aufgrund der Notwendigkeit der Maßnahme aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses erteilt werden. Im gesamten Bereich des Vorhabens sind zahlreiche geschützte Biotope von diesem berührt. Von den im konkreten Raum erfassten, gesetzlich geschützten Biotoptypen werden folgende Biotoptypen von der Maßnahme beansprucht bzw. beeinträchtigt:

- F 13 natürlich entstandene Fließgewässer
- F 14 natürlich entstandene Fließgewässer
- F 212 künstlich angelegte Fließgewässer mit naturnaher Entwicklung
- F 222 künstlich angelegte Fließgewässer mit naturnaher Entwicklung
- F 232 künstlich angelegte Fließgewässer mit naturnaher Entwicklung
- G 312 Magerrasen

- G 314 Magerrasen
- K 123 mäßig artenreiche Säume und Staudenfluren
- K 132 artenreiche Säume und Staudenfluren
- B 111 Gebüsche / Hecken trocken-warmer Standorte
- B 113 Sumpfgebüsche
- L 432 Sumpfwälder
- L 522 Weichholz-Auwald
- L 533 Hartholz-Auwald
- R 111 Großröhrichte außerhalb der Verlandungsbereiche
- R 113 Großröhrichte außerhalb der Verlandungsbereiche
- R 121 Großröhrichte der Verlandungsbereiche
- S 132 eutrophe Stillgewässer

Der dauerhafte Verlust an geschützten Biotopen beträgt rund 0,7 ha. Der Kompensationsbedarf wurde formal-quantitativ über das Biotopwertverfahren erfasst. Diese Verluste werden überwiegend funktionsgleich und möglichst ortsnah kompensiert (vgl. Planunterlage Nr. 19.1 T3). Im Falle des Halbtrockenrasens wird durch Mahdgutübertragung zumindest ein Ausgleich im Rahmen der Gestaltungsmaßnahme 14 G angestrebt. Der Einwand der Höheren Naturschutzbehörde, dass durch den Umbau der AS Oberschleißheim zu einem Vollkleeblatt ein naturschutzfachlich hochwertiges Biotop berührt wird, wird zurückgewiesen. Tatsächlich befindet sich nordwestlich der AS Oberschleißheim ein ca. 24.000 m² großes gesetzlich geschütztes Biotop (7735-0095-001, Feuchtgebüsche und Hochstaudenfluren). Dieses Biotop wird vom Bauvorhaben auch berührt, aber dennoch ist die Erteilung einer Ausnahme möglich. Insgesamt werden rund 8,4 ha geschützte Biotope im Rahmen der geplanten Ausgleichs- und Kohärenzmaßnahmen neu geschaffen.

Ebenso dürfen aus diesem Grund Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze und -gebüsche einschließlich Ufergehölze oder -gebüsche und sonstige geschützte Landschaftsbestandteile beeinträchtigt werden (§§ 39 Abs. 5, 39 Abs. 7 BNatSchG, Art. 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Art. 16 Abs. 2, Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG). Eine Ausnahme gem. Art. 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Abs. 2 i.V.m. Art. 23 Abs. 3 Satz 1 Alt. 2 BayNatSchG kann ebenfalls aufgrund der Notwendigkeit der Maßnahme aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses erteilt werden.

Ergänzend wird auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter C.3.3 dieses Beschlusses verwiesen. Die Ausnahmen sind ebenfalls von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst.

3.4.5.2.3 Artenschutz

Das Artenschutzrecht steht dem Vorhaben im Ergebnis ebenfalls nicht entgegen.

3.4.5.2.3.1 Rechtsgrundlagen

Verbotstatbestände und geschützte Arten

Das Bundesrecht regelt die - hier allein zu betrachtenden - artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote in § 44 Abs. 1 Nrn. 1 bis 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, wildlebenden 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 Vogelschutz-Richtlinie) Tierarten, die in Anhang A oder B der EG-Verordnung Nr. 338/97, in Anhang IV der FFH-Richtlinie oder in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 BNatSchG (Bundesartenschutzverordnung) aufgeführt sind.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wildlebende 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-Richtlinie 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 wildlebenden 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-Richtlinie 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 § 44 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 (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG).

Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden (§ 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG).

Für Standorte wild lebender Pflanzen der in Anhang IV b) der FFH-Richtlinie aufgeführten Arten gelten die § 44 Abs. 5 Satz 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 (§ 44 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.

3.4.5.2.3.2 Prüfmethodik

Die „spezielle artenschutzrechtliche Prüfung“ (Unterlage 19.3 T3) 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 vom Vorhabenträger vorgelegten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung („saP“, vgl. Unterlage 19.3 T3), die wir zur Grundlage unserer Untersuchung machen stützt sich auf die mit Schreiben des Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr vom 20.08.2018 Az.: G7-4021.1- 2.3 eingeführten „Hinweise zur Aufstellung naturschutzfachlicher Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Straßenplanung (saP)“ mit Stand 08/2018.

Wir erachten die faunistischen Untersuchungen des Vorhabenträgers für ausreichend, um darauf unsere artenschutzrechtliche Beurteilung zu stützen. Die Prüfung, ob artenschutzrechtliche Verbote gemäß § 44 Abs. 1 Nrn. 1 - 4 BNatSchG eingreifen, setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Trassenbereich vorhandenen Tier- und Pflanzenarten und ihrer Lebensräume voraus. 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, Beschl. v. 18.06.2007, Az. 9 VR 13/06; BVerwG, Beschl. V. 13.03.2008, Az. 9 VR 9/07).

In Kenntnis der im Untersuchungsraum nachweislich oder potenziell vorkommenden Arten und der relevanten Projektwirkungen wird in einem nächsten Prüfschritt untersucht, ob die Verbote gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 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 vorhabenbedingte 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 fest-gestellten Planunterlagen, insbesondere im Landschaftspflegerischen Begleitplan und der speziellen artenschutzrechtlichen Untersuchung (Unterlagen 19.1 T3 und 19.3 T3) 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, war zu untersuchen, ob die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG vorliegen.

Unter Berücksichtigung der Größe des Vorhabens und der Bedeutung des Naturraumes hält die Planfeststellungsbehörde die Unterlagen für ausreichend.

3.4.5.2.3.3 Berücksichtigung von Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung

Schutz-, Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen sind Bestandteil der Projektplanung (Unterlage 9.3 T3) 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:

- **Maßnahme 1 V** „Errichtung von Biotopschutzzäunen und Ausweisung von zu schützenden Flächen im Bereich empfindlicher Biotopflächen und zu erhaltender Gehölze“:
Vor Beginn der Baumaßnahme werden in Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung die zu erhaltenden Biotop- und Gehölzstrukturen markiert und durch die Errichtung eines i.d.R. ortsfesten Schutzzaunes vor unbeabsichtigten Beeinträchtigungen (mechanische Beschädigung, Stoffeinträge, Abgrabung, Aufschüttung, Kollisionen mit dem Aktionsraum der Zauneidechse im Bereich des ehemaligen Parkplatzes) geschützt. Im Bereich des AD Feldmoching, Rampe Richtung Deggendorf, km 0+000 bis 0+350 ist dem Bauzaun auf der straßenabgewandten Seite ein 5 m breiter regelmäßig gemähter Grünlandstreifen als Vergrämuungsmaßnahme vorzulagern. Die Vergrämuung wird zu den Hauptaktivitätszeiten der Zauneidechse (Mitte Mai - Mitte Oktober) während der gesamten Bauzeit fortlaufend umgesetzt. In diesem Bereich wird der Bauschutzzaun als kombinierter Bauschutz- und Reptilienzaun ausgeführt. Alternativ kann in diesem Bereich dem Bauschutzzaun ein Reptilienschutzzaun vorgelagert werden.
- **Maßnahme 2 V** „Schutzmaßnahme für Fließgewässer“: In Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung werden die vom Bauvorhaben betroffenen Gewässer während der gesamten Bauzeit im Arbeitsbereich durch geeignete Schutzvorkehrungen vor Einträgen von Bau- und Bodenmaterial geschützt.
- **Maßnahme 3.1 V** „Zeitliche Beschränkung der Rodungsarbeiten und Baufeldfreimachung“: Die Rodungsmaßnahmen und die Baufeldfreimachung erfolgt außerhalb der Nist- und Brutzeiten (nicht im Zeitraum vom 1. März bis 30. September) und unter Kontrolle der UBB.
- **Maßnahme 3.2 V_{FCS}** „Zeitliche Beschränkung von Rodungsarbeiten im Bereich potenzieller Fledermausquartierbäume, Schaffung zusätzlicher Fledermausquartiere und Kontrolle potenzieller Eremitenquartiere“: Alle Gehölze mit fledermausrelevanten Strukturen und/oder Habitateignung für den Eremit werden vor der Baufeldräuung markiert. Bei Bäumen mit Quartierpotenzial (die Fledermäusen als Winterquartier dienen könnten) wird im Vorfeld der Rodung eine Kontrolle mittels Endoskopkamera durchgeführt,

um einen Besatz mit Fledermäusen auszuschließen. Die Quartierbäume (Fledermäuse) sind unter fachkundiger Aufsicht etappenweise zu fällen.

- **Maßnahme 3.3 V** „Verzicht auf nächtliche Bauarbeiten und Freihaltung ausreichender Flugkorridore während der Bauzeit“: Verzicht auf Bauarbeiten nach Einbruch der abendlichen Dämmerung im Zeitraum vom 1. März bis 31. Oktober. Im Bereich der maßgeblichen Leitlinien für Fledermäuse (Würmkanal, Schleißheimer Kanal, Schwebelbach, Gänsbach, Moosach, Brückenrampen mit begleitenden Gehölzstrukturen im Bereich BW 4/3 und BW 2/1 M sowie vorsorglich im Bereich BW 17/3) ist während der gesamten Bauzeit im Zeitraum vom 1. März bis 31. Oktober sicherzustellen, dass ein ausreichender Flugkorridor unter der Brücke hindurch gewährleistet bleibt.
- **Maßnahme 3.4 V** „Zeitliche Beschränkung der Bauarbeiten an bestimmten Brückenbauwerken“ (BW 1/1, BW 3/2, BW 3/4s, BW 4/2 und BW 9/1) wegen Nestern der Gebirgsstelze bzw. Wasseramsel und Fledermaushabitaten.
- **Maßnahme 4.1 V** „Errichtung von Überflughilfen zum Erhalt bestehender Verbundfunktionen“: Errichtung von 4 m über Fahrbahnoberkante hohen Überflughilfen und Aufstellen von Irritationsschutz-/Leit-/ und Sperrwänden für Fledermäuse beidseitig der Fahrbahn der A 92, welche dem Schutz von querenden Tieren vor irritierenden Einflüssen der Straße, wie Lärm und Blendwirkungen des Verkehrs, an der Vernetzungsachse dienen und damit die Funktion der benachbarten Bauwerke als Querungshilfe erhöht.
- **Maßnahme 4.2 V** „Verbreiterung bestehender Unterführungen zum Erhalt bestehender Verbundfunktionen“: Damit durch die Verbreiterung der Unterführungsbauwerke im Zuge des 6-streifigen Ausbaus der A 92 keine funktionalen Beeinträchtigungen für die Migrationslinien ausgelöst werden, erfolgt eine Vergrößerung des Lichtraumprofils der Bauwerke und wo möglich die Anlage von Landbermen beidseitig der Gewässer.
- **Maßnahme 15 V** „Kollisionsschutz für die Bibervorkommen im Bereich der AS Oberschleißheim“: Im weiteren Gewässerumfeld im Bereich der AS Oberschleißheim werden die gewässerzugewandten Fahrbahnränder durch bauliche Maßnahmen so gestaltet, dass Querungsversuche von Bibern wirksam unterbunden werden.

Hinzu kommen die folgenden Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (CEF-Maßnahmen):

- **Maßnahme 9.1 A_{FCS/CEF}** Anlage von Habitatstrukturen für die Zauneidechse Bau-km 1+700 bis 2+230

- **Maßnahme 9.3 A_{CEF}** Anlage von Habitatstrukturen für die Zauneidechse Bau-km 10+880
 - **Maßnahme 9.4 A_{FCS/CEF}** Anlage von Habitatstrukturen für die Zauneidechse Bau-km 10+740 bis 10+880
 - **Maßnahme 9.6 A_{FCS/CEF}** Anlage von Habitatstrukturen für die Zauneidechse Bau-km 11+960 bis 12+050
- Jeweils soll die Lebensraumkapazität für die Zauneidechse durch die Anlage ergänzender Habitatstrukturen optimiert werden.

Für diejenigen Arten, für die artenschutzrechtliche Ausnahmen erteilt wurden, sind darüber hinaus folgende Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustandes (FCS-Maßnahmen) vorgesehen:

- **Maßnahme 3.2 V_{FCS}** siehe oben
- **Maßnahme 5 A_{FCS}** „Aufwertung des Gänsbachlaufes: Anlage eines naturnahen Parallelgerinnes zum Gänsbachlauf unter Berücksichtigung/ Erhalt der bestehenden Ufergehölze. Entwicklung von gewässerbegleitenden Hochstauden-, Röhrich- und Gehölzstrukturen durch Ansaat bzw. Initialpflanzung. Verwendung von Saatgut von heimischen Wildpflanzen bzw. Gehölzen mit geeigneten gebietsheimischen Herkünften.
- **Maßnahme 6 A_{FCS}** „Schaffung eines strukturreichen Lebensraumkomplexes aus mageren Offenland- und Gehölzhabitaten (Teilfläche)“: Umwandlung bestehender Brennessel-Dominanzbestände in artenreiches Extensivgrünland durch Abtrag und Abtransport des Vegetationsbestandes und der oberen Bodenschicht sowie nachfolgender Ansabung eines artenreichen Grünlandbestandes durch Auftrag eines entsprechenden Oberboden-Pflanzen-Gemisches. Umwandlung bestehender Intensivgrünlandflächen in artenreiches Grünland durch streifenweisen Umbruch und Ansaat geeigneter Samenmischungen aus heimischen Wildpflanzen. Durch die Pflanzung von standortgerechten Wildobstbäumen wird auf Teilflächen eine ergänzende Streuobstwiese entwickelt. Im Übergangsbereich zwischen der neu anzulegenden Streuobstwiese und dem Gehölzbestand im Norden werden südlich des bestehenden Gehölzbestandes und parallel zur Bahnlinie ergänzende Habitatstrukturen für die Zauneidechse angelegt.
- **Maßnahme 7 A_{FCS}** „Entwicklung von extensiven Offenland-Gehölzkomplexen

und Renaturierung des Schwebelbachlaufs und des Regattakanals“: Umwandlung der bestehenden Ackerflächen und des bestehenden Wirtschaftsweges in artenreiches, extensives Grünland bzw. feuchtegeprägte Hochstaudenfluren durch Ansaat unter Verwendung von Saatgut von heimischen Wildpflanzen. Renaturierung des Schwebelbachlaufes sowie Anlage eines offenen, naturnahen Gewässerlaufes für den Regattakanal. Dazu Verlängerung der Fließstrecke durch geschwungenen Verlauf unter Beibehaltung der Grundcharakteristik eines deutlich fließenden, grundwasserbeeinflussten Gewässerlaufes.

- **Maßnahme 9.1** $A_{FCS/CEF}$ Anlage von Habitatstrukturen für die Zauneidechse Bau-km 1+700 bis 2+230
- **Maßnahme 9.2** A_{FCS} Anlage von Habitatstrukturen für die Zauneidechse Bau-km 3+050 - 3+400
- **Maßnahme 9.3** A_{CEF} Anlage von Habitatstrukturen für die Zauneidechse Bau-km 10+880
- **Maßnahme 9.4** $A_{FCS/CEF}$ Anlage von Habitatstrukturen für die Zauneidechse Bau-km 10+740 bis 10+880
- **Maßnahme 9.5** A_{FCS} Anlage von Habitatstrukturen für die Zauneidechse Bau-km 12+065
- **Maßnahme 9.6** $A_{FCS/CEF}$ Anlage von Habitatstrukturen für die Zauneidechse Bau-km 11+960 bis 12+050
- **Maßnahme 9.7** A_{FCS} Anlage von Habitatstrukturen für die Zauneidechse Bau-km 12+370 - 12+430
- **Maßnahme 9.8** A_{FCS} Anlage von Habitatstrukturen für die Zauneidechse Bau-km 12+230 - 12+270

Jeweils soll die Lebensraumkapazität für die Zauneidechse durch die Anlage ergänzender Habitatstrukturen optimiert werden.

- **Maßnahme 10** A_{FCS} „Anlage naturnaher Laubwaldstrukturen mit vorgelagerten, artenreichen Saumgesellschaften“: Umwandlung bestehender Ackerflächen in naturnahe, strukturreiche Laubwaldgesellschaften mit vorgelagerten artenreichen Saumgesellschaften. Dazu Pflanzung standortheimischer Laubbaumarten aus geeigneten Herkünften. Anlage eines gestuften Waldmantels durch die Pflanzung von mindestens acht verschiedenen Arten von Sträuchern und Bäumen der Wuchsklasse II.
- **Maßnahme 11** A_{FCS} „Stärkung offenlandbrütender Vogelarten durch Schaffung geeigneter Habitate im Erdinger Moos bei Langenpreising“: Anlage organisch geformter flacher Bodenmulden im Bereich ehemaliger

Grabenläufe und/oder Gewässerläufe. Umwandlung der jetzigen Grünflächen in artenreiche, lückig bewachsene Feucht- bis Nasswiesen bzw. artenreiche Säume durch Ansaat geeigneter Saatgutmischungen unter Beachtung der Vorgaben des § 40 BNatSchG.

- **Maßnahme 12 A_{FCS}** „Stärkung offenland- und gehölzbrütender Vogelarten durch Entwicklung artenreicher, extensiv genutzter Grünlandgesellschaften und Ergänzung der gewässerbegleitenden Gehölzbestände“: Umwandlung bestehender Ackerflächen in gewässerbegleitende Laubholzbestände. Pflanzung standortgerechter, heimischer Laubgehölze aus geeigneten Herkünften zur Entwicklung eines geschlossenen (gewässerbegleitenden) Waldbestandes. Entnahme der nicht standortgerechten Nadelgehölze aus dem vorhandenen Gehölzbestand. Umwandlung des bestehenden Intensiv-Grünlandes in artenreiches Extensivgrünland durch Anpassung der Nutzungsintensität sowie durch streifenweisen Umbruch und anschließende Ansaat mit geeigneten Samenmischungen heimischer Wildpflanzen.
- **Maßnahme 14.1 G_{FCS}** „Gestaltung der straßenbegleitenden Grünflächen zwischen dem AD München-Feldmoching und dem Schleißheimer Kanal“
- **Maßnahme 14.2 G_{Teilfläche FCS}** „Gestaltung der straßenbegleitenden Grünflächen im Bereich zwischen und Schleißheimer Kanal und Unterschleißheim“
- **Maßnahme 14.4 G_{Teilfläche FCS}** „Gestaltung der straßenbegleitenden Grünflächen im Bereich zwischen AS Unterschleißheim und der AK Neufahrn“

Im Bereich des Banketts und des Mittelstreifens Ansaat von Landschaftsrasen. Die straßenbegleitenden Grünflächen zwischen bestehenden Waldflächen und der A 92 werden durch die Pflanzung einer vorgestellten Baumreihe und die Ansaat von Saumgesellschaften gestaltet. Im Bereich der ehemaligen Parkplatzflächen erfolgt ein Teil-Rückbau der versiegelten Flächen, die Anlage von mageren Rohbodenstandorten durch Oberbodenabtrag und die Beseitigung der Gehölzsukzession auf bestehenden Magerrasenstandorten zur Stärkung der Habitatstrukturen für Reptilien, Heuschrecken und Tagfalter sowie der vorhandenen Magerrasenflächen. Die verbleibenden straßenbegleitenden Grünflächen werden durch die Pflanzung von heimischen Laubbäumen und -sträuchern zu Hecken, Baumgruppen und Baumreihen gestaltet. Die gehölzfreien Flächen werden mit Samenmischungen für krautreiche Wiesengesellschaften bzw. in Nachbarschaft zu Gehölzstrukturen für Saumgesellschaften begrünt.

Auf die Planunterlagen Nrn. 9.3 T3 „Landschaftspflegerischer Begleitplan-Maßnahmeblätter“ und 19.3 T3 „Unterlagen zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung“ wird hiermit verwiesen.

3.4.5.2.3.4 Verstoß gegen Verbote

Unter Berücksichtigung der durch Kartierungen und Bestandsdaten (vgl. Planunterlage Nr. 19.3 T3 Kapitel 1 Punkt 1.2) ermittelten möglichen Vorkommen dieser Arten und der Wirkfaktoren (vgl. Planunterlage Nr. 19.3 T3 Kapitel 2) des Vorhabens sind folgende Arten bzw. Artengruppen für die artenschutzrechtliche Prüfung relevant:

- Fledermäuse:
 - Kleine Bartfledermaus
 - Großer Abendsegler
 - Kleiner Abendsegler
 - Fransenfledermaus
 - Wasserfledermaus
 - Zwergfledermaus
 - Rauhautfledermaus
 - Weißrandfledermaus
 - Mückenfledermaus
 - Nordfledermaus
- Biber
- Reptilien: Zauneidechse
- Käfer: Eremit
- Vögel:
 - Häufige Brutvögel: Amsel, Bachstelze, Blaumeise, Buchfink, Buntspecht, Eichelhäher, Feldsperling, Fitis, Gartenbaumläufer, Gartengrasmücke, Gebirgsstelze, Goldammer, Grünfink, Heckenbraunelle, Kernbeißer, Kohlmeise, Mönchsgrasmücke, Rabenkrähe, Rotkehlchen, Schwanzmeise, Singdrossel, Stieglitz, Straßentaube, Sumpfmeise, Sumpfrohrsänger, Tannenmeise, Wacholderdrossel, Waldbaumläufer, Wasseramsel, Weidenmeise, Zaunkönig, Zilpzalp
 - Dorngrasmücke
 - Gartenrotschwanz
 - Gelbspötter
 - Pirol
 - Wiesenschafstelze

- Feldlerche
 - Kiebitz
 - Grauschnäpper
 - Grünspecht
 - Star
- Fledermäuse

Allein aufgrund des allgemeinen Kollisionsrisikos ist eine Betroffenheit der zehn im Vorhabengebiet vorkommenden Arten/Artgruppen der Fledermäuse zu prüfen. Ferner stehen Betroffenheiten aufgrund der möglichen Beeinträchtigungen von Lebensstätten von Baumhöhlen- und Rindenspalten – bewohnenden Arten im Rahmen der Gehölzentfernung für den Bau der Straße im Raum. Kleine Bart-, Zwerg-, Weißrand- und Nordfledermaus sind "Gebäudefledermäuse", wohingegen Wasser-, Fransen-, Mücken-, Rauhautfledermaus sowie Kleiner Abendsegler und Großer Abendsegler sind "Baumfledermäuse". In der vom Vorhabensträger vorgelegten Untersuchung erfolgte aber keine Unterscheidung zwischen den beiden Gruppen.

Bedeutsame Jagdbiotope und bedeutsame Flugrouten für Fledermäuse nach den fachlichen Methoden werden durch das Vorhaben nicht berührt. Im Bereich der Birkhahnstraße findet sich aber ein bedeutendes Jagdhabitat der Rauhhaut- und der Weißrandfledermaus. Angesichts der geringen Gehölzverluste in diesem Bereich wird das Schädigungsverbot § 44 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG dadurch nicht verletzt. Im Zusammenhang mit dem 6-streifigen Ausbau kommt es aber zum Verlust einzelner Bäume mit Höhlen/Spalten und zum Abbruch von Brückenbauwerken, für die jeweils das Quartierpotenzial nicht ausgeschlossen werden kann. Bei Umsetzung der FCS-Maßnahme 3.2 V_{FCS} werden ergänzende Quartiermöglichkeiten bereitgestellt und neu geschaffen, welche diese Verluste ausgleichen. Zusätzlich wird durch die Maßnahme 3.2 V_{FCS} die Zeit für die Rodungsarbeiten beschränkt, sodass eine Fällung besetzter Quartiere ausgeschlossen wird. Das Schädigungsverbot gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG ist aufgrund des Verlusts von Quartieren trotz dieser Maßnahmen für die Fransenfledermaus, den Großen Abendsegler, den Kleinen Abendsegler, die Rauhautfledermaus und die Wasserfledermaus erfüllt.

Störungen i.S.v. § 44 Abs. 1 Nr. 2 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG der Fledermausarten durch das Vorhaben können sich durch Lichtverschmutzungen aufgrund von Baustellenbeleuchtungen, sowie durch die sich aus den Bautätigkeiten ergebenden

Lärmimmissionen ergeben. Diese Auswirkungen werden durch die Maßnahme 3.3 V minimiert, indem auf nächtliche Bauarbeiten verzichtet wird oder durch geeignete Maßnahme eine möglichst geringe Lichtstreuung gewährleistet wird. Aufgrund der Bautätigkeiten kann es zusätzlich zu temporären Störwirkungen kommen, welche in einer vorübergehenden Veränderung der Flugrouten resultieren. Es wurden zwei bedeutsame Flugrouten identifiziert, eine für Rauhaut- und Weißrandfledermaus bei der Überführung Birkhahnstraße und eine für die Wasserfledermaus am Schleißheimer Kanal. In Bezug auf die Flugroute an der Birkhahnstraße bleiben die relevanten Gehölzstrukturen nördlich der Brücke und damit die Funktionen jedoch erhalten. Für die strukturgebundene Wasserfledermaus ist der Wasserkörper des Kanals die entscheidende Leitlinie. Durch die planfestgestellten Maßnahmen (Maßnahme 3.3 V Freihaltung ausreichender Flugkorridore während der Bauzeit, Maßnahme 3.4 V Zeitliche Beschränkung an den Brückenbauwerken 1/1, 3/2, 3/4, 4/2 und 9/1 sowie Maßnahme 4.2 V Verbreiterung bestehender Unterführungen) wird aber gewährleistet, dass die Wasserfledermaus sowohl in der Bau- als auch der Betriebsphase nicht beeinträchtigt wird. Aufgrund dessen können die Störwirkungen als unerheblich eingeschätzt werden. Das Störungsverbot gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG ist aufgrund dieser Erwägungen nicht erfüllt.

Für Fledermausarten mit strukturgebundenen Flugverhalten werden Transfer- und Jagdflüge orientierend an Vertikalstrukturen durchgeführt. Aus diesem Grund ist in den Bereichen, in welchen die Straße relevante Leitstrukturen durchschneidet, mit einem Einfliegen von Fledermäusen in den Verkehrsraum und einem daraus resultierenden potenziell erhöhten Kollisionsrisiko zu rechnen. Um die Fledermäuse zu schützen, werden alle Gehölze mit Quartierpotenzial für Fledermäuse im Vorfeld der Rodung mittels Endoskopkamera kontrolliert (Maßnahme 3.2 V_{FCS}). Bei nachgewiesenem oder nicht auszuschließendem Fledermausvorkommen werden die Höhlenöffnungen mit einem Einwege-Ausgang verschlossen. Das Fällen von Bäumen mit Quartiernachweisen erfolgt unter fachkundiger Aufsicht etappenweise. Im Rahmen der Maßnahme 3.4 V werden die Bauerwerke 3/2 und 9/1 auf mögliche Quartiere von Fledermäusen im Sommer und Herbst untersucht. Soweit der Befund positiv ist, werden nach dem Ausflug der Tiere die entsprechenden Aus-/Einflug-Öffnungen zur Nachtzeit verschlossen. Der geeignete Zeitraum dafür ist der Frühherbst. Eine relevante Erhöhung des Kollisionsrisikos durch den Ausbau der Straße ist bei Beachtung der vorgesehenen Minimierungsmaßnahmen nicht anzugeben. Nach Datenlage existieren im konkreten Raum nur zwei bedeutsame Flugrouten, die die BAB A 92 queren. In beiden Fällen ist angesichts der lokalen Gegebenheiten eine nennenswerte Erhöhung des Kollisionsrisikos nicht zu erwarten.

Zusätzlich gilt allgemein, dass bei Straßen wie der BAB A 92 mit einer DTV von > 50.000 Kfz/24 h das verkehrsbedingte Kollisionsrisiko auch für strukturgebunden fliegende Arten gering ist.

Es ist anerkannt, dass nach dem Bau einer Straße eine Kollision geschützter Tiere mit der Trasse oder Verkehrsteilnehmern nicht vollständig ausgeschlossen werden kann. Bei diesen betriebsbedingten Tötungen einzelner Exemplare handelt es sich um sozialadäquate Risiken, die daher auch nicht tatbestandsmäßig i.S.d.

§ 44 Abs. 1 BNatSchG sind (vgl. VGH Mannheim, Beschl. v. 22.08.2022, Az. 5 S 2372/21, BeckRS 2022, 22329). Nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung ist der Tatbestand des Tötungs- und Verletzungsverbots nur erfüllt, wenn sich durch das Vorhaben das Kollisionsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten in signifikanter Weise erhöht (vgl. BVerwG, Beschl. v. 8.3.2018, Az. 9 B 25.17). Dabei sind Maßnahmen, mittels derer Kollisionen vermieden oder dieses Risiko zumindest minimiert werden soll, in die Prüfung des Tötungstatbestands einzubeziehen. Hiernach ist das Tötungsverbot nicht erfüllt, wenn das Vorhaben nach naturschutzfachlicher Einschätzung jedenfalls aufgrund der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen kein signifikant erhöhtes Risiko kollisionsbedingter Verluste von Einzelexemplaren verursacht. Dies trifft vorliegend zu, weshalb ein Verstoß gegen das Tötungsverbot gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG ausgeschlossen ist. Es sind auch keine Anhaltspunkte dafür bekannt, dass die Fledermäuse aufgrund ihrer Verhaltensweisen gerade im Bereich des Vorhabens ungewöhnlich stark von den Risiken des dadurch verursachten Straßenverkehrs betroffen sind, oder sich diese besonderen Risiken durch die konkrete Ausgestaltung des Vorhabens einschließlich der geplanten Vermeidungs- oder Minderungsmaßnahmen nicht beherrschen lassen (vgl. BVerwG, Ur. v. 18.03.2009, Az. 9 A 39.07).

Nach alledem wird eine artenschutzrechtliche Ausnahmeerteilung für die Fransenfledermaus, den Großen Abendsegler, den Kleinen Abendsegler, die Rauhaufledermaus und die Wasserfledermaus aufgrund des Schädigungsverbots von Lebensstätten erforderlich.

- Biber:

Der Biber lebt in der Regel an Fließgewässern und entfernt sich üblicherweise nicht weit davon. Im Rahmen der faunistischen Erhebungen wurde ein Revier am Schwebelbach nachgewiesen. Aufgrund der hohen Populationsdynamik des Bibers und des vorhandenen Revierdruckes sind kurzfristige Änderungen aber jederzeit möglich. Dies beinhaltet auch die Neuerrichtung bzw. Aufgabe von Burgen.

Eine direkte oder indirekte Beeinträchtigung von Fortpflanzungs- und/oder Ruhestätten i.S.v. § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG durch das Planvorhaben ist nicht erkennbar. Im Verlauf des konkreten Vorhabens kommt es zu keinen Schädigungen von etwaigen Erdbauten und/oder Burgen des Bibers, da diese 180m und 500 m von der Querung der BAB A 92 entfernt sind. Essenzielle Nahrungshabitate gehen im Eingriffsbereich nicht verloren. Das Schädigungsverbot gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG ist daher nicht erfüllt.

Der Biber ist außerdem als äußerst störungstolerant einzustufen. Eine Behinderung des freien Raumwechsels für den Biber entsteht nicht, da die Unterführung der Gewässer zu allen Zeitpunkten auch während der Bauphase erhalten bleibt. Auch andere mögliche Störungen, die zu einer Beeinträchtigung des vorhandenen Reviers am Schwebelbach führen könnten, sind durch entsprechende Vermeidungsmaßnahmen ausgeschlossen. Vorsorglich wird an Schwebelbach sowie Schleißheimer Kanal und Würmkanal auf nächtliche Bauarbeiten verzichtet (Maßnahme 3.3 V). Zudem werden gemäß Maßnahme 3.4 V für den Raumwechsel des Bibers besonders bedeutsame Gewässerunterführungen verbreitert. Das Störungsverbot gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG ist aufgrund dieser Erwägungen nicht erfüllt.

Auch wenn sich durch das Vorhaben für den Biber keine relevanten Veränderungen der Querungsmöglichkeiten über die Fließgewässer, ergeben, wird durch die deutliche räumliche Ausweitung der Anschlussstelle Oberschleißheim und die Querung mehrerer Fließgewässerstrukturen in diesem Bereich das Gefährdungspotential für terrestrisch querende Individuen steigen. Da es in der Vergangenheit im benachbarten Bereich zwischen B 471 und Schwebelbach/Schleißheimer Kanal wiederholt zu Kollisionsopfern gekommen ist, wird hier durch die geplante Vermeidungsmaßnahme 15 V eine bauliche Vorkehrung zur Verhinderung zukünftiger Kollisionen getroffen. Eine signifikante Erhöhung verkehrsbedingter Kollisionsopfer ist dadurch ausgeschlossen, weshalb ein Verstoß gegen das Tötungs- und Verletzungsverbot gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG ausgeschlossen ist.

Nachdem trotz der Maßnahme 15 V (Errichtung einer baulichen Barriere zur Vermeidung von Kollisionen) ein vollständiger Ausschluss jeglicher Kollisionsopfer nach Auffassung der Höheren Naturschutzbehörde und des Vorhabensträgers nicht möglich ist, wird höchst vorsorglich für den Biber eine Ausnahme vom Tötungs- und Verletzungsverbot erforderlich (siehe unten).

- Zauneidechse:

Es sind zwei lokale Populationen auf dem aufgelassenen Rastplatz südlich der AS Oberschleißheim und eine Population zwischen AS Unterschleißheim und AK Neufahrn bekannt.

Sowohl bei dem südlichen wie auch dem nördlichen Bestand der Zauneidechse entlang der BAB A 92 können Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen die Verluste von Fortpflanzungs- und Ruhestätten jedoch nicht vollständig ausschließen. Daher ist der Verbotstatbestand der Schädigung von Lebensstätten gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt. Es bleiben jedoch in allen Bereichen zumindest einzelne Fundstellen erhalten.

Die Vernetzung der Populationen entlang der A 92 wird durch Überbauung von einzelnen Habitaten geschwächt. Bei beiden Zauneidechsenbeständen kommt es aber nicht zu einer Isolation der Population. Um Störeffekte durch die Bauphase und die anlagebedingten Effekte zu mindern, werden im Rahmen der Maßnahme 9 A_{CEF} ergänzende Habitatstrukturen in Verbindung mit Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen angelegt. Zusätzlich wird durch die Maßnahme 1 V das Baufeld durch Biotopschutzzäune abgegrenzt. Eine Störung der Lebensstätten durch baubedingte Immissionen von Lärm und Erschütterungen, die zu einer vorübergehenden Beeinträchtigung der Lebensraumqualität führen könnte, kann mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden. Die Zauneidechse kann grundsätzlich als störungsunempfindlich eingestuft werden. Das Störungsverbot gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG ist aufgrund dieser Erwägungen nicht erfüllt.

Nachdem trotz der Maßnahmen ein vollständiger Ausschluss jeglicher Störungen nach Auffassung der Höheren Naturschutzbehörde und des Vorhabensträgers jedoch nicht möglich ist, wird höchst vorsorglich auch eine Ausnahme vom Störungsverbot erforderlich.

Im Rahmen der Eingriffe in Bereichen, in denen Zauneidechsen vorkommen, kann es zu einem bauzeitlich erhöhten Mortalitätsrisiko für die Zauneidechse durch die Bautätigkeit kommen. Um ein erheblich gesteigertes Tötungsrisiko zu verhindern, sind Maßnahmen erforderlich. An den Berührungspunkten der Zauneidechsen mit dem Baugeschehen wird ein Einwandern der Tiere in den Bauraum durch Zäune verhindert bzw. durch die Terminierung der Arbeiten auf den Winter ein Einwirken auf

aktive Tiere durch die Maßnahmen 1 V und 3.1 V ausgeschlossen. Das Absammeln und Verbringen der Individuen in sichere Lebensräume gemäß den Maßnahmen 9.1 A_{FCS/CEF}, 9.3 A_{CEF}, 9.4 A_{FCS/CEF} und 9.6 A_{FCS/CEF} kann nach Auffassung der Höheren Naturschutzbehörde und des Vorhabenträgers indes ein vollständiges Abfangen nicht garantieren und die Tötung einzelner Tiere nicht vollständig ausschließen. Insoweit ist das Tötungs- und Verletzungsverbot gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG nicht zuverlässig auszuschließen.

Nach alledem wird für die Zauneidechse eine artenschutzrechtliche Ausnahmeerteilung im Hinblick auf die Tatbestände gemäß § 44 Abs. 1 Nr.1 bis 3 BNatSchG erforderlich.

- Brutvögel der Allerweltsarten (Vogelarten nach der Unterlage 19.3 T3)

Alle o.g. Allerweltsarten wurden im Bereich des Vorhabens nachgewiesen. Diese Vogelarten erfüllen weder das Schädigungsverbot gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG noch das Störungsverbot gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG. Das Tötungs- und Verletzungsgebot gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG ist ebenfalls nicht einschlägig.

Durch Flächeninanspruchnahmen gehen im "worst case" insgesamt 332 Reviere der Allerweltsvogelarten verloren. Zusätzliche Funktionsverluste entstehen bei einzelnen Arten durch Fernwirkungen (ca. vier bis fünf Revieräquivalente). Selbst wenn bis zu 332 Reviere verloren gehen und zusätzlich vier bis fünf Revieräquivalente verloren gehen, ist davon auszugehen, dass alle Arten ausweichen können. Denn die Verlustreviere verteilen sich über einen großen Raum und aufgrund der starken Vorbelastung sind die erforderlichen Funktionen der aktuell besetzten Habitate sehr gering. Durch die nachfolgend genannten Ausgleichsmaßnahmen werden die Habitatverluste der o.g. Vogelarten auf Populationsniveau kurz- bis mittelfristig kompensiert:

5 A_{FCS} „Aufwertung des Gänsbachlaufes“,

6 A_{FCS} „Schaffung eines strukturreichen Lebensraumkomplexes aus mageren Offenland- und Gehölzhabitaten (Teilfläche),

7 A_{FCS} „Entwicklung von extensiven Offenland-Gehölzkomplexen und Renaturierung des Schwebelbachlaufes und des Regattakanals“,

8 G „Anlage optisch wirksamer Gehölzstrukturen“,

9 A_{FCS/CEF} „Anlage von Habitatstrukturen für die Zauneidechse“,

10 A_{FCS} „Anlage naturnaher Laubwaldstrukturen mit vorgelagerten, artenreichen Saumgesellschaften“,

11 A_{FCS} „Stärkung offenlandbrütender Vogelarten durch Schaffung geeigneter Habitats im Erdinger Moos bei Langenpreising“,

12 A_{FCS} „Stärkung offenland- und gehölzbrütender Vogelarten durch Entwicklung artenreicher, extensiv genutzter Grünlandgesellschaften und Ergänzung der gewässerbegleitenden Gehölzbestände“

13 E „Ersatzmaßnahme ehemaliger Pionierübungsplatz Krailling“,

14 G „Neugestaltung des Autobahnbegleitgrüns“

Eine tatbestandliche Schädigung von Lebensstätten der Allerweltsarten nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist demzufolge auszuschließen.

Alle im Vorhabenbereich festgestellten Vogelarten der hier behandelten Gruppe sind gegenüber verschiedensten Störungen robust und in der Lage, sich rasch an neue Störquellen zu gewöhnen. Eine gewisse Verlagerung der Aktionsräume ist möglich, aber erfüllt dennoch das Störungsverbot nicht. Das Störungsverbot gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG ist aufgrund dieser Erwägungen nicht erfüllt.

Im Zuge der erforderlichen Rodungen bzw. der Baufeldfreimachung und auch durch den Umbau der Brückenbauwerke ist es nicht ausgeschlossen, dass Nestlinge getötet werden oder Vogelnester zerstört werden. Um dieses Risiko zu minimieren, werden die Rodungsarbeiten und die Baufeldfreimachung zeitlich beschränkt (Maßnahme 3.1 V). Ferner werden die Nistmöglichkeiten von Wasseramsel und Gebirgsstelze an den Bauwerken 1/1, 3/4 und 4/2 vor Abriss/ Umbau außerhalb der Brutzeit der beiden Arten demontiert (Maßnahme 3.4 V). Unter Berücksichtigung der einschlägigen zeitlichen Beschränkungen der Maßnahme 3.1 V und dem Abbau von Nistmöglichkeiten nach 3.4 V kann das Tötungs- und Verletzungsverbot hinsichtlich der Allerweltsarten ausgeschlossen werden.

- Dorngrasmücke, Gartenrotschwanz, Gelbspötter, Pirol, Wiesenschafstelze, Feldlerche, Kiebitz, Grauschnäpper, Grünspecht, Star

Mit Blick auf die verbotene Schädigung von Lebensstätten gehen je zwei Reviere (im Auffahrtskreisel der AS Oberschleißheim sowie in den Begleitgehölzen der A 92 Ostseite, südlich der Birkhahnstraße) von Dorngrasmücke und Gartenrotschwanz verloren, von Gelbspötter zwei Reviere mit Status C sowie Revieräquivalente von 0,4 im Bereich zwischen AD München-Feldmoching und der AS Oberschleißheim. Für den Pirol geht ein Revier durch Überbauung nahe der AS Oberschleißheim verloren. Durch das Vorhaben gehen zwei Reviere der Wiesenschafstelze durch Überbauung an der AS Unterschleißheim verloren und zudem werden fünf weitere

Reviere beeinträchtigt (10 % bis 60 % Minderung der Habitateignung). Bei der Feldlerche werden fünf Reviere an der AS Unterschleißheim beeinträchtigt (je 10% bis 20 % Abnahme der Habitateignung). Eine Sicherung der Funktionen durch CEF-Maßnahmen im räumlichen Kontext ist nicht umsetzbar, da entsprechend geeignete Flächen nicht verfügbar sind.

Für den Kiebitz ist analog zu obigen Ausführungen zum Störungsverbot eine anlage- und betriebsbedingte Schädigung von Lebensstätten auszuschließen. Nimmt man ausschließlich baubedingte Auswirkungen in den Blick, kann eine vorübergehende baubedingte Schädigung von Lebensstätten des Kiebitzes nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Baubedingte Störungen (Baulärm, Erschütterungen, Staubbelastung, Silhouettenwirkungen durch Baumaschinen und -fahrzeuge) in Kombination mit der Dauer der Baumaßnahmen von mindestens 2 Jahren können zur Aufgabe des Brutplatzes der ansässigen Kiebitze führen. Dementsprechend wird höchst vorsorglich von einer Beeinträchtigung von vier Revieren ausgegangen, alle bei der AS Oberschleißheim, südlich der B 471. Eine Sicherung der Funktionen durch CEF-Maßnahmen im räumlichen Kontext ist auch im Hinblick auf den Kiebitz nicht umsetzbar, da entsprechend geeignete Flächen nicht verfügbar sind.

Beim Grauschnäpper gehen drei Reviere durch Überbauung verloren und beim Grünspecht wird ein potenzielles Revier durch Fernwirkung um 40 % in der Habitateignung gemindert. Das einzige im Bereich des Vorhabens vorhandene Revier des Stars (Status B) geht durch Überbauung verloren. Eine Sicherung der Funktionen durch CEF-Maßnahmen im räumlichen Kontext ist auch im Hinblick auf diese drei Vogelarten nicht umsetzbar, da entsprechend geeignete Flächen nicht verfügbar sind.

Der Tatbestand der Störung gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG kann für die ersten sechs der vorbenannten Arten (Dorngrasmücke, Gartenrotschwanz, Gelbspötter, Pirol, Wienschafstelze und Feldlerche) zuverlässig ausgeschlossen werden, weil weitere Paare, Reviere und Bestände im Umfeld der Trasse nicht vorkommen. Beim Kiebitz ist anlage- und betriebsbedingt nicht von einer Störung auszugehen, da bei allen Nachweisen derzeit der artspezifische kritische Schallpegel bereits überschritten wird. Aufgrund von Lärmschutzmaßnahmen nach der 16. BImSchV gehen die auf den Kiebitz einwirkenden Schallbelastungen zurück. Die derzeitigen Kiebitznachweise liegen bis auf einen Nachweis außerhalb der artspezifischen Effektdistanz (200 m). Durch das Vorhaben nähert sich die Fahrbahnkante im Bereich der Nachweise westlich der A 92 um < 10 m den

festgestellten Kiebitznachweisen an und östlich der A 92 nähert sich die Fahrbahn bis max. 20 m den Nachweisen an. Durch die Verschiebungen werden keine Überschreitungen der Effektdistanz ausgelöst. Lässt man die bestehende Vorbelastung außer Acht und geht ausschließlich von den baubedingten Auswirkungen aus, kann eine zusätzliche Störung des Kiebitzes nicht ausgeschlossen werden. Dementsprechend wird bauzeitlich von einer Beeinträchtigung von vier Revieren ausgegangen, alle bei der AS Oberschließheim, südlich der B 471. Für den Kiebitz wird damit gegen das Störungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG verstoßen.

Für Grauschnäpper und Grünspecht sind Störungen im Sinne der Verbotsnorm auszuschließen. Der Tatbestand der Störung gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG kann für den Star zuverlässig ausgeschlossen werden, weil weitere Paare, Reviere und Bestände im Umfeld der Trasse nicht vorkommen.

Im Hinblick auf das Tötungs- und Verletzungsverbot gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG können alle o.g. Arten (Dorngrasmücke, Gartenrotschwanz, Gelbspötter, Pirol, Wiesenschafstelze, Feldlerche, Kiebitz, Grauschnäpper, Grünspecht und Star) gemeinsam abgehandelt werden. Aufgrund der Eingriffe im Zuge der Baufeldfreimachung besteht das Risiko der Tötung einzelner Individuen. Um dieses Risiko abzumindern, werden die Rodungsmaßnahmen und die Baufeldfreimachung zeitlich auf zwischen dem 1. Oktober und 28./29. Februar eines Jahres beschränkt (vgl. Maßnahme 3.1 V), sodass sie außerhalb der Nist- und Brutzeiten der Arten umgesetzt werden. Somit kann eine Tötung und Verletzung von Individuen vermieden werden. Aufgrund der Störeffektivität der Arten, welches mit einem Abstandsverhalten zum Verkehr einhergeht, ist nicht mit einer signifikanten Erhöhung des Kollisionsrisikos im Betrieb zu rechnen. Unter Berücksichtigung der genannten Vermeidungsmaßnahmen kann ein Verstoß gegen das Tötungs- und Verletzungsverbot gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden.

Die Regierung von Oberbayern, Höhere Naturschutzbehörde, hat die naturschutzfachlichen Unterlagen und Gutachten überprüft und keine weiteren Einwände erhoben. Auf die fachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Planunterlage Nr. 19.3 T 3 wird verwiesen.

3.4.5.2.3.5 Artenschutzrechtliche Ausnahme

Von den artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen werden hiermit gem. § 45 Abs. 7 Nr. 5 BNatSchG von den artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 BNatSchG Ausnahmen erteilt für

- Zauneidechse
- Biber
- Fransenfledermaus
- Großer Abendsegler
- Kleiner Abendsegler
- Rauhautfledermaus
- Wasserfledermaus
- Dorngrasmücke
- Gartenrotschwanz
- Gelbspötter
- Pirol
- Wiesenschafstelze
- Feldlerche
- Kiebitz
- Grauschnäpper
- Grünspecht
- Star

Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 4 und 5 BNatSchG können Ausnahmen von den Verboten nach § 44 Abs. 1 BNatSchG im Interesse der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit, einschließlich der Verteidigung, 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-Richtlinie neben Gründen sozialer und wirtschaftlicher Art sowie den benannten Abweichungsgründen des Art. 6 Abs. 4 Unterabs. 1 FFH-Richtlinien auch vielfältige andere Gründe in Betracht (vgl. BVerwG, Beschl. v. 05.12.2008, Az. 9 B 28.08).

Inhaltliche Beschränkungen, die über die Ausrichtung auf ein öffentliches Interesse hinausgehen, sind Art. 6 Abs. 4 Unterabsatz 1 FFH-RL nicht zu entnehmen (vgl. BVerwG, Urt. v. 12.03.2008, Az. 9 A 3.06). Im Rahmen der artenschutzrechtlichen Ausnahmeprüfung gelten jedenfalls keine strengeren Anforderungen (vgl. BVerwG, Urt. v. 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, Urt. v. 16.03.2006, Az. 4 A 1075/04).

Nach § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG können die nach Landesrecht für Naturschutz und Landschaftspflege zuständigen Behörden – wegen der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses also auch die Planfeststellungsbehörden – im Einzelfall Ausnahmen von den Verboten des § 44 BNatSchG aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art zulassen.

Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses liegen zu Gunsten des planfestgestellten Vorhabens vor. Die mit dem planfestgestellten Vorhaben verfolgten Ziele sind tragfähige Gründe. Die Erweiterung der A 92 ist vom Gesetzgeber in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Maßnahme des weiteren Bedarfs aufgenommen worden. Es wird auf die obigen Ausführungen zur Bedeutung des erforderlichen 6-streifigen Ausbaus der BAB A 92 verwiesen. Ausgehend von den Ergebnissen einer gesamtwirtschaftlichen Bewertung, welche die Dringlichkeit des 6-streifigen Ausbaus der A 92 bestätigte, wurde der unvorhergesehene Bedarf nach § 6 FStrAbG anerkannt. In der Planrechtfertigung ist daher eine Dringlichkeit der Maßnahme anzunehmen, wie sie sich bei einer Einstufung in den vordringlichen Bedarf ergäbe. Der unvorhergesehene Bedarf lässt sich – nach einer allgemeinen „Verkehrsdelle“ während der Sars-Cov2-Pandemie – weiterhin mit der außergewöhnlichen Verkehrsentwicklung im Norden von München begründen, die auch durch die dynamische Entwicklung des Flughafens verursacht wird. So ist eine Zunahme in den Flugbewegungen, den Passagierzahlen und im Frachtaufkommen weiter zu verzeichnen. Der Kritik der Umweltvereinigungen insoweit ist zwar zuzugeben, dass es im Geschäftsreiseverkehr seit der Pandemie Veränderungen im Reiseverhalten gibt (Konferenzen teilweise in online-Formaten, statt in Präsenz). Indes führen diese Änderungen zu Abflachungen bei den Anstiegen, nicht aber zu einem Wegfall von Wachstum bei Passagierzahlen und Flugbewegungen (Stand 2024: <https://www.munich-airport.com/presse-zweistelliges-passagierwachstum-29841478>). Das Wachstum setzte sich auch im Jahr 2025 fort: <https://www.munich-airport.de/presse-flughafen-muenchen-setzt-2025-seinen-wachstumskurs-fort-37852207>. Neben der Verbesserung der Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität wird durch Maßnahmen der Lärmvorsorge auch eine Verbesserung

der Wohnqualität im Siedlungsbereich der angrenzenden Gemeinden und deren umliegender trassennaher Ortsteile erreicht. Durch intensive Baumaßnahmen für Wohnen und Gewerbe, sowie bedeutende Straßeninfrastrukturprojekte im Norden von München und dem angrenzenden Umland kommt es zu erheblichen Verkehrszunahmen auf dem umliegenden Straßennetz. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang die geplante Verlängerung der Schleißheimer Straße mit Anbindung an die A 99 sowie neue Gewerbeansiedlungen im Bereich zwischen München-Feldmoching und Flughafen München. In Oberschleißheim wurde bereits in den vergangenen Jahren der Campus der Veterinärmedizinischen Fakultät der Ludwig-Maximilians-Universität weiterentwickelt und im Jahr 2025 wurde daran anknüpfend das neue Gewerbegebiet „One Health & Technology Campus“ ausgerufen. In Unterschleißheim zog der Business Campus in den vergangenen zehn Jahren bereits zahlreiche Gewerbeansiedlungen von großen Firmen wie BMW nach sich. Auf dem Gelände des Münchener Flughafens wird in den kommenden Jahren auf einer rund 26 ha großen Fläche ein branchen- und unternehmensübergreifendes Innovationszentrum, das sog. LabCampus, entstehen. Direkt daneben soll zudem eine hochmoderne Konzert- und Veranstaltungsarena für bis zu rund 20.000 Besucher entstehen. In diesem Entwicklungsgebiet ist auch die Errichtung eines weiteren Hotels auf dem Flughafenareal geplant. Außerdem plant die Flughafen München GmbH den Bau eines neuen Mietwagenzentrums mit rund 5.600 Stellplätzen, dessen Inbetriebnahme für 2028 vorgesehen ist. Bei alledem ist berücksichtigt, dass zwar nach Auffassung der Flughafen München GmbH und des Luftamts Südbayern unanfechtbar Baurecht für die dritte Start- und Landebahn besteht, dieses aber u.a. aufgrund gesellschaftsinterner Vereinbarungen, insbesondere der Ablehnung des Baus durch den Mitgesellschafter Landeshauptstadt München, sowie der derzeitigen Haltung des Freistaates nicht ausgeübt wird.

Bei Unfällen oder Baumaßnahmen im gegenständlichen Abschnitt der A 92 stehen Umleitungen nur eingeschränkt zur Verfügung, weil auch die Umleitungstrecken an der Belastungsgrenze liegen. Sowohl die A 9 im Abschnitt AK München Nord bis AK Neufahrn als auch die B 471 sind ihrerseits häufig überlastet und stauanfällig. Insgesamt sind diese Umstände hinreichend, um das Tatbestandsmerkmal des § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG zu verwirklichen. Dabei ist sich die Planfeststellungsbehörde darüber im Klaren, dass die Erteilung einer Ausnahme im Ermessen steht, wobei überwiegend angenommen wird, dass bei Vorliegen der tatbestandlichen Voraussetzungen nach den Grundsätzen des intendierten Ermessens, eine Ausnahme erteilt werden soll. Die zentralen Ausnahmevoraussetzungen sind als Tatbestandvoraussetzungen normiert.

Entspricht ein Vorhaben den Vorgaben der fachplanerischen Planrechtfertigung, liegen berücksichtigungsfähige Abweichungsgründe vor (BVerwG, Urt. 09.07.2009, A C 12/97). Vorliegend setzt sich der Abweichungsgrund in der erforderlichen Abwägung durch.

Darüber hinaus wird die Erteilung der Ausnahme auch im Interesse der öffentlichen Sicherheit, einschließlich der Verteidigung nach § 45 Abs. 7 Nr. 4 BNatSchG zugelassen.

Ausgehend von einer grundstürzenden Änderung der europäischen Sicherheitsarchitektur seit (spätestens) dem Februar 2022 kommt dem Militärstraßengrundnetz in einem Krisenfall besondere Bedeutung zu. Wenngleich die militärische Nutzung zu Kräfteverlegungen der Bundeswehr oder verbündeter Streitkräfte die zivile Nutzung nicht ausschließt, führt die Inanspruchnahme eines Fahrstreifens durch militärische Kräfte zu Friktionen auf dem verbleibenden Restfahrstreifen, der dann den gesamten zivile Personen- und Schwerlastverkehr aufnehmen müsste. Gegenseitige Störungen des Verkehrsablaufs sind aus militärischer Sicht zu vermeiden. Von daher ist es aus Sicht der Landesverteidigung gem. § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 4 BNatSchG förderlich, wenn etwaige Engpässe im Militärgrundstraßennetz beseitigt werden. Da bekanntlich teilweise bestritten wird, dass im Anwendungsbereich der VS-RL (Art. 9 Abs. 1 Buchstabe a VS-RL) Ausnahmen auf § 45 Abs. 7 Nr. 5 BNatSchG gestützt werden können (nicht von der Richtlinie gedeckte Umsetzung) war der weitere Ausnahmegrund zu prüfen und vorsorglich heranzuziehen (BVerwG Urteil vom 18.11.2025, 9 A 17.25)

Keine zumutbare Alternative

Gemessen an den Maßstäben des Artenschutzrechts gibt es keine zumutbare Alternative. Die Unzulässigkeit der Erteilung einer Ausnahme bei Verfügbarkeit zumutbarer Alternativen trägt unter anderem den Vorgaben des Art. 9 Abs. 1 der Vogelschutzrichtlinie und des Art. 16 Abs. 1 FFH-Richtlinie Rechnung, die beide jeweils beinhalten, dass eine Verbotsausnahme nur in Frage kommt, wenn es keine anderweitige zufriedenstellende Lösung gibt. Insoweit etabliert § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG ein strikt beachtliches Vermeidungsgebot (vgl. BVerwG, Urt. v. 6.11.2013, Az. 9 A 14/12, NVwZ 2014, 714 Rn. 74). Daher kann dies auch nicht im Wege der planerischen Abwägung überwunden werden (vgl. VGH Mannheim Urt. v. 20.11.2018, Az. 5 S 2138/16, BeckRS 2018, 30958 Rn. 186).

Die Prüfung der Alternativlosigkeit der Ausnahmen ist ähnlich wie bei der Abweichungsprüfung im Rahmen des § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG aufgebaut. Es

kommt darauf an, ob sich die Planungsziele an einem günstigeren Standort oder mit geringerer Eingriffsintensität verwirklichen lassen.

Die für den Habitatschutz entwickelte Rechtsprechung zur Alternativenprüfung wird auch auf den Bereich des Artenschutzrechts übertragen. Als Alternative kommen nur solche Vorhabensvarianten in Betracht, mit denen sich die konkreten Ziele noch – wenn auch unter gewissen Abstrichen am Zielerfüllungsgrad – verwirklichen lassen. Eine planerische Variante, die nicht verwirklicht werden kann, ohne dass selbständige Teilziele, die mit dem Vorhaben verfolgt werden, aufgegeben werden müssen, ist von der Planfeststellungsbehörde nicht zu berücksichtigen (vgl. zu Art. 6 Abs. 4 FFH-Richtlinie: BVerwG Beschl. v. 3.6.2010, Az. 4 B 54/09, BeckRS 2010, 50800, Rn. 9). Anlass, diese für den Habitatschutz entwickelte Leitlinie nicht auf den Artenschutz zu übertragen, gibt es nicht. Die Null-Variante scheidet vorliegend damit als Alternative aus, da sie einem Verzicht auf die Erreichung der Planungsziele gleichkommt. Als Alternative sind ferner nur solche zu werten, die nicht die Identität des Vorhabens berühren. Von einer Alternative kann dann nicht mehr die Rede sein, wenn sie auf ein anderes Projekt hinausläuft, weil die vom Vorhabensträger in zulässiger Weise verfolgten Ziele nicht mehr verwirklicht werden könnten (vgl. BVerwG Beschl. v. 3.6.2010, Az. 4 B 54/09, BeckRS 2010, 50800, Rn. 9). Als vorzugswürdig können sich des Weiteren nur solche Alternativen erweisen, die zumutbar sind. Zumutbar sind nur diejenigen Alternativen, deren Verwirklichungsaufwand – auch unter Berücksichtigung naturschutzexterner Gründe – nicht außer Verhältnis zu dem mit ihnen erreichbaren Gewinn für den Naturschutz steht (vgl. BVerwG, Urt. v. 17.5.2002, Az. 4 A 28.01). Der Vorhabensträger kann daher unter anderem nicht auf eine Alternative verwiesen werden, wenn diese ihm unverhältnismäßige Opfer abverlangt oder andere Gemeinwohlbelange erheblich beeinträchtigt; hierzu zählen auch Kostengründe (vgl. zu Art. 6 Abs. 4 FFH-Richtlinie BVerwG, Urt. v. 6.11.2013, Az. 9 A 14.12). Ein Verzicht auf das Bauvorhaben kommt angesichts der für die Planlösung streitenden gewichtigen öffentlichen Belange nicht in Betracht.

Gemessen an diesen Maßstäben ist es nicht zu beanstanden, dass der Vorhabensträger nur zwei verschiedene technische Ausbauvarianten und keine weiteren Möglichkeiten geprüft hat, vgl. Kapitel 3.2 des Erläuterungsberichts Unterlage 1 T4. Dabei wurden der beidseitige (symmetrische) Ausbau und der einseitige (asymmetrische) Ausbau als technische Ausbauarten geprüft. Der symmetrische Ausbau wurde gewählt, da diese die wirtschaftlicher Variante ist, die den Flächenverbrauch bis Bau-km 4+800 minimiert, die fahrbahnbegleitenden Vegetationsstrukturen mehr schont, die bestehenden Lärmanalagen weiter genutzt

werden können und bestehende Bausubstanz bei den Brücken erhalten bleibt. Es wurden alle möglichen Standort- und Planungsalternativen geprüft und in der Folge die Möglichkeiten der Vermeidung und Minimierung (anderweitige technische Lösungen zur Vermeidung von Schädigung und Störung der betroffenen Arten) berücksichtigt. Die gewählte Ausbauart ist nicht zu beanstanden kann, da der asymmetrische Ausbau andere Gemeinwohlbelange erheblich beeinträchtigt.

Erhaltungszustand der Population 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 örtliche Population abzustellen. Maßgeblich ist vielmehr, ob die Population als solche in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet, dass über das Plangebiet hinausgeht, als lebensfähiges Element erhalten bleibt (vgl. BVerwG, Urt. v. 28.03.2013, Az. 9 A 22.11). 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 dem 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 Raum negativ auswirkt (vgl. BVerwG aaO).

Fledermäuse (Fransenfledermaus, Großer Abendsegler, Kleiner Abendsegler, Rauhautfledermaus, Wasserfledermaus)

In Abwägung mit dem gegenläufigen Belang des Artenschutzes im Hinblick auf die o.g. fünf Fledermausarten überwiegen die Gründe für den 6-streifigen Ausbau der BAB A 92.

Es kann nicht vollständig ausgeschlossen werden, dass mit dem Verlust einiger Bäume und Brückenbauwerke auch Quartiere für die Fransenfledermaus, Großer Abendsegler, Kleiner Abendsegler, Rauhautfledermaus und Wasserfledermaus

verloren gehen könnten (siehe oben). Der Eintritt dieses im Falle eines Worst-Case-Szenarios möglichen Verbotstatbestandes kann in Hinblick auf die für das Vorhaben streitenden Gründe nach § 45 Abs. 7 Satz 2 Nr. 5 BNatSchG weggewogen werden.

Zumutbare Alternativen sind nicht gegeben, siehe die o.g. Ausführungen. Die durch die Erhebungen erfassten Bäume mit Baumhöhlen liegen im Nahbereich der bestehenden Autobahn, weshalb bei beiden Ausbauvarianten ein Verlust von Quartieren nicht vollständig ausgeschlossen werden kann (vgl. Maßnahme 3.2 V_{FCS}).

Mit Ausnahme des Kleinen Abendseglers kann aufgrund der geographischen Lage und der vorherrschenden Habitatstrukturen grundsätzlich davon ausgegangen werden, dass die o.g. Arten weitverbreitet sind und eine hohe Populationsdynamik aufweisen. Der Erhaltungszustand von Fransen-, Wasser- und Rauhaufledermaus ist auf Ebene der kontinentalen Biogeographischen Region Bayerns als günstig einzustufen; auf Ebene der lokalen Population hingegen vorsorglich nur als mittel-schlecht. Der Erhaltungszustand von Großem und Kleinem Abendsegler wird auf Ebene der kontinentalen Biogeographischen Region Bayerns als ungünstig-unzureichend beurteilt, auf der Ebene der lokalen Population als mittel-schlecht. Zur Kompensation des potenziellen Quartierverlustes und damit zur Stabilisierung der lokalen Populationen erfolgt eine Neuanlage von Quartieren. Bei den Maßnahmen handelt es sich um eine Kombination aus dem Ausbringen von Fledermauskästen sowie der Entwicklung von Altbäumen zur Habitatbäumen. Um die Konkurrenzsituationen zwischen höhlenbrütenden Vogelarten und Baum-Fledermäusen hinsichtlich des Quartierpotenzials vorzubeugen, erfolgt ergänzend zu den o. g. Maßnahmen auch ein Ausbringen von Vogel-Nistkästen im Umfeld der Maßnahme. Die räumlichen und strukturellen Voraussetzungen sind als sehr günstig zu bewerten, so dass eine mittelfristige Besiedlung unterstellt werden kann. Durch die dauerhafte Sicherung der neu geschaffenen bzw. initiierten Quartiere ist hier mittel- bis langfristig von einer Verbesserung des verfügbaren Quartierpotenzials im Vergleich zum Status quo auszugehen. Eine vorhabensbedingte Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Populationen der betroffenen Arten (Fransenfledermaus, Großer Abendsegler, Kleiner Abendsegler, Rauhaufledermaus, Wasserfledermaus) kann demzufolge trotz der Eingriffe ausgeschlossen werden. Die Gewährung der Ausnahme führt demnach zu keiner nachhaltigen Verschlechterung der Populationen der fünf Fledermausarten. Die Voraussetzungen für eine Ausnahme sind anhand der obigen Ausführungen erfüllt.

Biber

In Abwägung mit dem gegenläufigen Belang des Artenschutzes im Hinblick auf den Biber überwiegen die Gründe für den 6-streifigen Ausbau der BAB A 92.

Die Ausnahme im Hinblick auf das Tötungs- und Verletzungsverbot ist vorsorglich beantragt, weil ein vollständiger Ausschluss jeglicher Kollision von Biber trotz der geplanten Vermeidungsmaßnahmen 3.3 V und 3.4 V nicht möglich erscheint. Der Vorhabensträger ging ursprünglich davon aus, dass der Tötungs- und Verletzungstatbestand für den Biber nicht erfüllt wird, vgl. Unterlage 19.3 T3 „saP“ Seite 20 f. In Ansehung dieser zweifelhaften Erfüllung des Tatbestandes sind die oben dargestellten für das Vorhaben sprechenden zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses bei Weitem erfüllt.

Ein Verzicht auf das Vorhaben (Nullvariante) sowie eine Ausführung an einem anderen Standort kommen aus dem oben Gesagten im Rahmen der Alternativenprüfung nicht in Betracht. Eine noch schonendere Ausführung konnte im Abstimmungsprozess zwischen Vorhabensträger und Naturschutzbehörden nicht identifiziert werden.

Im Bereich des Vorhabens wurde ein Revier des Bibers am Schwebelbach aufgefunden, konkret bei km 4+600 bis 4+700 nordwestlich Oberschleißheim. Der Aktionsraum der Tiere liegt hauptsächlich unterhalb der BAB-Querung des Gewässers im Riedmoos. Ein einzelner Nachweis weist aber darauf hin, dass die Tiere gelegentlich auch in den Abschnitt oberhalb der Autobahn wechseln.

Der Erhaltungszustand des Bibers wird in Bayern (S. 20 der Unterlage 19.3 T3 „saP“) als günstig bewertet; im Umfeld des Vorhabens ist von einer Revier-Sättigung auszugehen und ein günstiger Erhaltungszustand der lokalen Population anzunehmen. Zur Vermeidung von Eingriffen wird an Schwebelbach, Schleißheimer Kanal und Würmkanal auf nächtliche Bauarbeiten verzichtet und die für den Raumwechsel des Bibers besonders bedeutsame Gewässerunterführungen verbreitert. Um eine Kollision auszuschließen, wird auf einer Länge von 650 Meter eine bauliche Barriere errichtet. Insgesamt ist davon auszugehen, dass sich der derzeit günstige Erhaltungszustand des Bibers trotz des Vorhabens nicht verschlechtert. Die Voraussetzungen für eine Ausnahme sind anhand der obigen Ausführungen erfüllt.

Zauneidechse

In Abwägung mit dem gegenläufigen Belang des Artenschutzes im Hinblick auf die Zauneidechse überwiegen die Gründe für den 6-streifigen Ausbau der BAB A 92.

Bezogen auf die Zauneidechse werden tatbestandlich alle drei Verbotstatbestände (Tötungsverbot, Störungsverbot, Schädigungsverbot von Lebensstätten) erfüllt.

Im Hinblick auf Alternativen verweisen wir auf die obigen Ausführungen. In dem langwierigen Abstimmungsprozess zwischen Vorhabensträger und der Höheren Naturschutzbehörde der Regierung von Oberbayern konnten keine Alternativen identifiziert werden. Da sich Zauneidechsen regelmäßig in den autobahnbegleitenden Lebensräumen finden lassen, ist eine andere zumutbare Alternative nicht gegeben.

Grundsätzlich ist die Zauneidechse in Bayern weit verbreitet. Der Erhaltungszustand der Art auf Ebene der kontinentalen Biogeographischen Region Bayerns ist ungünstig. Der Erhaltungszustand der lokalen Population wird ebenso vorsorglich mit mittel-schlecht bewertet. Bei beiden lokalen Beständen entlang der Autobahn ist der Erhaltungszustand eher ungünstig. Im rückgelagerten Umfeld und außerhalb des Wirkungsraums des Vorhabens sind weitere Zauneidechsenvorkommen bekannt, deren Erhaltungszustand ebenfalls eher als ungünstig bewertet wird.

Trotz der möglichen projektbedingten Verluste ist dennoch insgesamt nicht anzunehmen, dass ein Wiedererstarken der Populationen auf das heutige Niveau und auch darüber hinaus nicht möglich ist. Durch Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen bleiben in beiden Beständen entlang der A 92 Vorkommen erhalten, und es ist auch eine Vernetzung mit abseits des Eingriffskorridors liegenden Vorkommen anzunehmen. Dies gilt vor allem auf Grund der FCS-Maßnahmen. Die geplanten FCS-Maßnahmen (Maßnahmenkomplex 9 A_{FCS} zur Herstellung von Habitatstrukturen – bestehend aus acht Teilmaßnahmen) sind umfangreich und tendenziell überschießend. Sie sind so positioniert, dass sie alle Beeinträchtigungsbereiche eng arrondieren. Die Teilflächen berücksichtigen jeweils die dortigen Anforderungen der Zauneidechse. Bei der Maßnahme 9.1 A_{CEF/FCS} sind neben der Anlage geeigneter Habitats für die Zauneidechse auch das Abfangen von Zauneidechsen und das Umsetzen in die optimierten Bereiche vorgesehen. Die Maßnahmen 9.3 A_{FCS} und 9.4 A_{CEF/FCS} werden mittels Rodung, der Neuanlage von Magerrasen, der Pflanzung von Sträuchern und der Anlage ergänzender Strukturelemente aufgewertet. Bei der Fläche der Maßnahme 9.4 A

CEF/FCS ist ebenfalls das Abfangen von Zauneidechsen und das Umsetzen in die optimierten Bereiche vorgesehen. Die Maßnahme 9.6 A_{CEF/FCS} umfasst auch die Anlage von Magerrasen, von Strauchpflanzungen. Die restlichen Teilflächen bezwecken ebenso die Optimierung der Lebensraumkapazität für die Zauneidechse durch die Anlage ergänzender Habitatstrukturen in Verbindung mit Gestaltungs- und/oder Ausgleichsmaßnahmen. Folglich kann bei rascher Umsetzung eine Wiederbesiedlung der acht Teilflächen mit hinreichender Sicherheit erwartet werden. Die komplette Wiederherstellung sollte in weniger als zehn Jahren nach Herstellung der Maßnahmen abgeschlossen sein. Außerdem werden die jeweiligen Vorkommen der Zauneidechsen soweit wie möglich durch geeignete Maßnahmen gegenüber baubedingten Einwirkungen gesichert (Bauzaun, Abmarkung der zu schützenden Flächen durch ökologische Baubegleitung; vgl. Maßnahme 1 V). Daher ist eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Populationen der Zauneidechse auszuschließen. Wegen der Einzelheiten verweisen wir auch auf Unterlage 19.3 T3. Die Gewährung der Ausnahme führt demnach zu keiner nachhaltigen Verschlechterung der Populationen der Zauneidechsen. Die Voraussetzungen für eine Ausnahme sind anhand der obigen Ausführungen erfüllt.

Dorngrasmücke, Gartenrotschwanz, Gelbspötter, Pirol, Wiesenschafstelze, Feldlerche, Kiebitz, Grauschnäpper, Grünspecht, Star

Bei der Dorngrasmücke wird das Verbot, Lebensstätten zu schädigen, in Ansehung von zwei Revieren verletzt. Im Rahmen der Abwägung tritt das zur Realisierung der Maßnahme mit den für sie sprechenden gewichtigen Gründen zurück. Eine andere zumutbare Realisierung des Vorhabens, die diese Reviere nicht tangiert, ist nicht gegeben. Die Dorngrasmücke ist in Bayern ein mäßig häufiger Brutvogel, mit Schwerpunkt der Vorkommen in Nordbayern. Der Erhaltungszustand auf der biogeografischen Region ist günstig einzustufen, der der lokalen Population vorsorglich als mittel-schlecht. Es ist dennoch nicht anzunehmen, dass die lokale Population durch den Eingriff irreversibel beschädigt wird. Mit Herstellung der geplanten Kompensationsmaßnahmen (14 G_{FCS}: Neugestaltung des Autobahnbegleitgrüns, teilweise orientiert an den Lebensraumanforderungen der Dorngrasmücke) kann daher eine (Wieder-) Besiedlung vor Ort erwartet werden. Wegen der Einzelheiten verweisen wir auch auf Unterlage 19.3 T3. Die Gewährung der Ausnahme führt demnach zu keiner nachhaltigen Verschlechterung der Population der Dorngrasmücke. Die Voraussetzungen für eine Ausnahme sind anhand der obigen Ausführungen erfüllt.

Entsprechendes gilt für den Gartenrotschwanz. Eine andere zumutbare Realisierung des Vorhabens, die diese Reviere nicht tangiert, ist nicht gegeben. Der Gartenrotschwanz ist in Bayern ein mäßig häufiger Brutvogel, dessen Erhaltungszustand auf biogeografischer Ebene als ungünstig bis unzureichend beurteilt wird. Der Verlust von zwei Revieren wird die Dynamik der lokalen Population nicht nachhaltig schädigen. Unter Berücksichtigung der Kompensationsmaßnahmen (6 A_{FCS}: Schaffung eines strukturreichen Lebensraumkomplexes und 14 G_{FCS}: Neugestaltung des Autobahnbegleitgrün, teilweise orientiert an den Lebensraumanforderungen des Gartenrotschwanzes) sollten daher mittel- bis langfristig eine Wiederansiedlung ermöglicht sein. Wegen der Einzelheiten verweisen wir auch auf Unterlage 19.3 T3. Die Gewährung der Ausnahme führt demnach zu keiner nachhaltigen Verschlechterung der Population des Gartenrotschwanzes. Die Voraussetzungen für eine Ausnahme sind anhand der obigen Ausführungen erfüllt.

Für den Gelbspötter gehen zwei Reviere durch Überbauung verloren und ein Revier wird in der Eignung deutlich beeinträchtigt, ohne dass dies durch zumutbare Alternativen verhindert werden könnte. Der Gelbspötter ist in Bayern mäßig häufiger Brutvogel. Der großräumige Erhaltungszustand ist ungünstig bis unzureichend und der Erhaltungszustand der lokalen Population wird vorsorglich mit mittel-schlecht bewertet. Dies obwohl in jüngerer Zeit großflächig im Norden der Münchener Ebene gute Siedlungsdichten festgestellt wurden (knapp 3 Reviere/100 ha). Durch den Eingriff wird deren Dynamik nicht nachhaltig beschädigt. Die geplanten Kompensationsmaßnahmen (vgl. 7 A_{FCS}: Entwicklung von extensiven Offenland-Gehölz-Komplexen und Renaturierung des Schwebelbaches und des Regattakanals, 10 A_{FCS}: Anlage naturnaher Laubwaldstrukturen mit artenreichen Saumgesellschaften und 12 A_{FCS}: Entwicklung Extensivgrünland und Ergänzung gewässerbegleitender Gehölze) sollten bereits mittelfristig eine Wiederansiedlung ermöglichen. Wegen der Einzelheiten verweisen wir auch auf Unterlage 19.3 T3. Die Gewährung der Ausnahme führt demnach zu keiner nachhaltigen Verschlechterung der Population des Gelbspötters. Die Voraussetzungen für eine Ausnahme sind anhand der obigen Ausführungen erfüllt.

Ein Revier des Pirols geht verloren. Eine andere zumutbare Realisierung des Vorhabens, die dieses Revier nicht tangiert, ist nicht gegeben. Der Pirol ist in Bayern mäßig häufiger Brutvogel. Bei günstigem Erhaltungszustand auf biogeografischer Ebene ist der Erhaltungszustand der lokalen Population eher mittel bis schlecht.

Dies gilt, obwohl der Pirol im Bereich der nördlichen Münchener Ebene von der "Verwaldung" des ehemaligen großen Niedermooses profitiert hat. Aufgrund der "Vorwarnstufe" der Art in Bayern wird dennoch vorsorglich davon ausgegangen, dass sich die betroffene Population in einem tendenziell ungünstigen Erhaltungszustand befindet. Jedenfalls kann aber angenommen werden, dass deren Dynamik ausreicht, die als Kompensationsmaßnahmen geplanten Lebensräume (vgl. 7 A_{FCS}: Entwicklung von extensiven Offenland-Gehölz-Komplexen und Renaturierung des Schwebelbaches und des Regattakanals und 10 A_{FCS}: Anlage naturnaher Laubwaldstrukturen mit artenreichen Saumgesellschaften) mittel- bis langfristig zu besiedeln. Im Endergebnis ist eine weitere Verschlechterung des jetzigen ungünstigen Erhaltungszustandes der Populationen auszuschließen. Die Voraussetzungen für eine Ausnahme sind anhand der obigen Ausführungen erfüllt.

Von Revieren der Wiesenschafstelze gehen zwei Reviere an der AS Unterschleißheim durch Überbauung verloren und fünf Reviere werden in unterschiedlichem Ausmaß beeinträchtigt, ohne dass dies durch zumutbare Alternativen verhindert werden könnte. Die Wiesenschafstelze ist ein in Bayern mäßig häufiger Brutvogel, der als ungefährdet und mit Bestandstendenz "gleichbleibend" zu werten ist. Der biogeografische Erhaltungszustand ist ungünstig, der der lokalen Population mittel-schlecht. Auch wenn in der nördlichen Münchener Ebene in den letzten Jahren in den Ackerlagen auf den ehemaligen großen Niedermooren individuenreiche Bestände festgestellt wurden, wird aufgrund der Bewertung für Bayern dennoch vorsorglich davon ausgegangen, dass sich die betroffene Population in einem ungünstigen Erhaltungszustand befindet. Es kann aber auch mit Blick auf die Maßnahmen 11 A_{FCS}: „Stärkung offenlandbrütender Vogelarten durch Schaffung geeigneter Habitate im Erdinger Moos“ und 12 A_{FCS}: „Stärkung Offenland-brütender Vogelarten durch Entwicklung artenreicher, extensiv genutzter Grünlandgesellschaften“ angenommen werden, dass deren Dynamik ausreicht, die als Kompensationsmaßnahmen geplanten Lebensräume rasch zu besiedeln. Im Endergebnis ist eine weitere Verschlechterung des jetzigen ungünstigen Erhaltungszustandes der Populationen auszuschließen. Die Voraussetzungen für eine Ausnahme sind anhand der obigen Ausführungen erfüllt.

Ferner werden fünf Reviere der Feldlerche im Umfang einer Abnahme von 10 bis 20 % der Habitateignung beeinträchtigt. Eine andere zumutbare Realisierung des Vorhabens, die diese Reviere nicht tangiert, ist nicht gegeben. Die Reviere liegen bei der AS Unterschleißheim, südlich der A 92. Die betroffene Population befindet sich mit einiger Sicherheit in einem schlechten Erhaltungszustand. Aufgrund der auch

hier noch weiten Verbreitung kann aber angenommen werden, dass die Populationsdynamik ausreicht, die als Kompensationsmaßnahmen geplanten Lebensräume (vgl. 11 A_{FCS}: Stärkung offenlandbrütender Vogelarten durch Schaffung geeigneter Habitats im Erdinger Moos und 12 A_{FCS}: Stärkung Offenland-brütender Vogelarten durch Entwicklung artenreicher, extensiv genutzter Grünlandgesellschaften auf der nordöstlichen Teilfläche) rasch zu besiedeln und im Endergebnis eine weitere Verschlechterung des jetzigen ungünstigen Erhaltungszustandes der Populationen ausgeschlossen werden. Die Voraussetzungen für eine Ausnahme sind anhand der obigen Ausführungen erfüllt.

Beim Kiebitz kann eine vorübergehende baubedingte Schädigung von Lebensstätten (Nr. 3) und eine zusätzliche Störung (Nr. 2) nicht gänzlich ausgeschlossen werden, ohne dass dies durch zumutbare Alternativen verhindert werden könnte. Während der Bauzeit wird von einer Beeinträchtigung von vier Revieren (2 BP mit 50 % und 2 BP mit jeweils 25 %) ausgegangen, die alle bei der AS Oberschleißheim liegen. Der Kiebitz ist in Bayern lückig verbreitet. Der Kiebitz weist 2014/2015 einen im Vergleich zu 2006 um ca. 12 % zurückgegangenen Bestand auf. Der biogeografische Erhaltungszustand ist ungünstig bis schlecht, der der lokalen Population mittelschlecht. Die betroffene Population (nördliche Münchener Ebene) befindet sich mit einiger Sicherheit ebenfalls in einem schlechten Erhaltungszustand. Aufgrund der auch hier teilweise noch guten Verbreitung kann aber angenommen werden, dass die Populationsdynamik ausreicht, die als Kompensationsmaßnahmen geplanten Lebensräume (vgl. 11 A_{FCS}) rasch zu besiedeln. Unter Berücksichtigung der Maßnahme 11 A_{FCS} „Stärkung offenlandbrütender Vogelarten durch Schaffung geeigneter Habitatstrukturen im Erdinger Moos bei Langenpreising“ kann eine weitere Verschlechterung des jetzigen ungünstigen Erhaltungszustandes der Populationen ausgeschlossen werden. Die Voraussetzungen für eine Ausnahme sind anhand der obigen Ausführungen erfüllt.

Der Grauschnäpper verliert durch Überbauung drei Reviere (Verbotstatbestand nach Nr. 3), ohne dass dies durch zumutbare Alternativen verhindert werden könnte. Der Grauschnäpper ist in Bayern ein häufiger Brutvogel. Der Bestand im Freistaat wird aktuell mit etwa 30.000 bis 77.000 Paaren angegeben, bei gleichbleibender Tendenz. Insgesamt gilt der Erhaltungszustand in Bayern als sehr günstig ("Allerweltsart"). Bei günstigem Erhaltungszustand der Art auf Ebene der kontinentalen Biogeographischen Region Bayerns und gutem der lokalen Population wird aufgrund von Rückgängen in anderen Gebieten (Vorwarnstufe) vorsorglich Kompensationsmaßnahmen ergriffen, die die lokale Population langfristig befördern

werden (10 A_{FCS} und 12 A_{FCS}). Es kommt zu keiner nachhaltigen Verschlechterung des derzeit günstigen Erhaltungszustandes der Populationen auf beiden Ebenen. Die Voraussetzungen für eine Ausnahme sind anhand der obigen Ausführungen erfüllt.

Für den Grünspecht wird eine Beeinträchtigung eines (möglichen) Reviers durch Fernwirkung (40 % Minderung der Habitateignung; das Revierzentrum fällt durch den Ausbau in die artspezifische Effektdistanz) eintreten. Eine andere zumutbare Realisierung des Vorhabens, die diese Reviere nicht tangiert, ist nicht gegeben. Der Grünspecht ist als Brutvogel in Bayern mäßig häufig, bei aktuell leicht positiver Tendenz. Dennoch gilt der Erhaltungszustand der Art in Bayern als eher ungünstig. Daher werden vorsorglich Kompensationsmaßnahmen (Maßnahme 5 A_{FCS}: Aufwertung des Gänsbachlaufs) ergriffen, die die lokale Population langfristig befördern werden. Eine weitere Verschlechterung des jetzigen ungünstigen Erhaltungszustandes ist auszuschließen. Die Voraussetzungen für eine Ausnahme sind anhand der obigen Ausführungen erfüllt.

Ein Revier des Stars wird im Umgriff des Vorhabens überbaut, ohne dass dies durch zumutbare Alternativen verhindert werden könnte. Der Star ist als Brutvogel in Bayern sehr häufig, allerdings ist die Art in jüngerer Zeit deutlich rückläufig. Der Erhaltungszustand auf biogeografischer Ebene ist günstig („Allerweltsart“), der der lokalen Population wird als mittel-schlecht eingestuft. Es ist anzunehmen, dass die Bestandssituation für Bayern auch auf den Naturraum bzw. auf die getroffene Population übertragen werden könnte. Vorsorglich werden aber Kompensationsmaßnahmen (7 A_{FCS}: Entwicklung von extensiven Offenland-Gehölz-Komplexen und Renaturierung des Schwebelbaches und des Regattakanals und 14 G_{FCS}: Neugestaltung des Autobahnbegleitgrüns (Teilflächen) und Ausbringung von 10 Starenkästen im Bereich 14.2 G_{FCS}) ergriffen, die die lokale Population langfristig befördern werden. Eine Verschlechterung des ungünstigen Erhaltungszustandes der lokalen Population kann daher ausgeschlossen werden. Insoweit fließen die genannten Maßnahmen mit ein. Die Voraussetzungen für eine Ausnahme sind anhand der obigen Ausführungen erfüllt.

Eine Besiedlung der artspezifischen Zielflächen kann bei den Acker- und Wiesenbrütern (Schafstelze, Feldlerche, Kiebitz, auch Grünspecht part.) rasch und bei den Gehölzbrütern mittelfristig (z.B. Gelbspötter) bis langfristig (Grauschnäpper) erwartet werden. Auch ist keine der Lokalpopulationen in einem derart ungünstigen

Zustand, dass deren lokale Bruttradition abreißen könnte. Damit liegen die Ausnahmevoraussetzungen auch insoweit vor.

3.4.5.2.3.6 Einwände im Hinblick auf Artenschutz

Einwand Landratsamt München

Das Landratsamt München forderte für das Brückenbauwerk BW 3/1 am Schleißheimer Kanal eine Erhöhung der lichten Höhe. Nach den planfestgestellten Unterlagen beträgt beim neuen Brückenbauwerk der A 92 BW 3/1 die lichte Höhe 1,60 m, die Länge des Bauwerks 68,1 m und die lichte Weite 14,0 m.

Durch das Erfordernis einer längeren überbrückten Strecke des Schleißheimer Kanals ergeben sich andere statische Anforderungen an das Brückenbauwerk, insbesondere eine deutliche Verstärkung des Brückenoberbaus. Dadurch reduziert sich bei gleichbleibender Sohlhöhe des Gewässers und gleichbleibender Gradienten der A 92 automatisch die lichte Höhe über dem Wasserkörper (konkret von 2,44 m auf 1,60 m reduziert). Um eine gleichbleibende lichte Höhe über dem Schleißheimer Kanal zu erreichen, wären erhebliche Eingriffe aufgrund entsprechend breiterer Böschungsstrukturen oder der Errichtung von Stützmauern notwendig. Die funktionalen Einschränkungen durch die reduzierte lichte Höhe werden zumindest teilweise durch eine deutliche Aufweitung der lichten Weite kompensiert. Zudem sorgen umfassende Maßnahmen dafür, dass an dieser Stelle kein Tatbestand gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG für die Fledermausarten erfüllt wird. Das Bauwerk wird im Mittelstreifenbereich mit Lichthof, Landbermen beidseitig des Gewässers (Maßnahme 4.2V) und beidseitig der Fahrbahnen mit bis zu 4 m hohen Überflughilfen (Maßnahmen 4.1V) ausgebildet (siehe Unterlage 9.3 T3).

Vor Beginn und während der Bauarbeiten werden die Schutzmaßnahmen zu einem beschränkten Baufeld (Maßnahme 1V), zu Rodungsarbeiten und zeitlichen Vorgaben für den Bauablauf (Maßnahmen 3.1V - 3.4V) sowie Maßnahmen zum Schutz des Fließgewässers (Maßnahme 2V) ausgeführt und entsprechend beachtet (siehe Unterlage 9.3 T3).

Angesichts dieser umfangreichen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen wird die Forderung des Landratsamtes zurückgewiesen.

Einwand Landratsamt Freising

Das Landratsamt Freising kritisierte die geplanten Einzelflächen (9.1 A_{FCS/CEF} bis 9.8 A_{FCS}) im Hinblick auf Größe und Lage (entlang von Straßenböschungen in isolierter, teilweise schattiger Lage).

Die Kritik wird zurückgewiesen, da die geplanten Flächen hinreichend überprüft wurden und in ihrer Gesamtheit die Lebensraumkapazität für die Zauneidechse mittelfristig deutlich erhöhen. Alle Einzelflächen wurden hinsichtlich Lage und Ausgestaltung intensiv zwischen Vorhabensträger und deren Fachgutachter abgestimmt und als tendenziell überschießend bewertet. Die Höhere Naturschutzbehörde hat im Rahmen der 3. Tektur bestätigt, dass die Voraussetzungen für die Ausnahmeerteilung gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5, Satz 2 BNatSchG vorliegen. Daher kommt die Planfeststellungsbehörde zu keinem anderen Ergebnis bzgl. der Zauneidechse.

Außerdem wurde seitens des Landratsamts Freising im Rahmen der 3. Tektur vom 23.08.2023 kritisiert, dass die Datengrundlage für die Unterlage 19.3 T3 „Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung“ (saP) veraltet sei. Die Aktualität der Datengrundlage wurde vom Vorhabensträger in enger Abstimmung mit der Höheren Naturschutzbehörde an der Regierung von Oberbayern überprüft. Konkret wurden die ausgewerteten und erhobenen Daten im Hinblick auf mögliche Änderungen in der Habitatausstattung und / oder bei den Artnachweisen überprüft. Es konnten keine relevanten Veränderungen der Habitatstrukturen oder sonstige relevante Sachverhalte festgestellt werden, die auf eine Änderung des zu berücksichtigenden Artenspektrums schließen lassen. Die Ergänzungen in der Unterlage 19.3 T3 sind aufgrund von Forderungen aus dem Anhörungsverfahren entstanden.

3.4.5.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

3.4.5.3.1 Eingriffsregelung

Das Vorhaben ist mit erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft i. S. v. § 14 Abs. 1 BNatSchG verbunden. Die geplanten Maßnahmen des Vorhabens stellen einen erheblichen Eingriff in Natur und Landschaft nach § 14 Abs. 1 BNatSchG dar. 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 Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können.

Unbeschadet der Abwägung nach § 15 Abs. 5 BNatSchG ist die Eingriffsregelung nicht vorrangig darauf angelegt, Vorhaben mit denen Eingriffe in Natur und Landschaft einhergehen, zu verhindern (vgl. BVerwG, Urt. v. 07.03.1997,

Az. 4 C 10.96). Vielmehr zielt die Eingriffsregelung darauf ab, individuell für ein Vorhaben die mit dem Vorhaben verbundenen Folgen für Natur und Landschaft zu regeln. Ziel der Eingriffsregelung ist es, den Vorschriften des Fachrechts ein auf die Bedürfnisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege zugeschnittenes Folgenbewältigungs-system zur Seite zu stellen (vgl. BVerwG, Urt. v. 07.03.1997, Az. 4 C 10.96).

Nach den gesetzlichen Bestimmungen des § 15 Abs. 1 Satz 1, Satz 2 i.V.m. Abs. 2 Satz 1 BNatSchG hat derjenige, 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 erhebliche 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 anderen Belangen 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 gemäß § 15 Abs. 6 BNatSchG Ersatz in Geld zu leisten. Die Ersatzzahlung bemisst sich nach den durchschnittlichen Kosten der nicht durchführbaren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen durchschnittlichen Kosten für deren Planung und Unterhaltung sowie die Flächenbereitstellung unter Einbeziehung der Personal- und sonstigen Verwaltungskosten. Die BayKompV konkretisiert diese bundesgesetzlichen Regelungen und stellt eine bayernweit einheitliche Anwendungspraxis der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung sicher. Die Ersatzzahlung wird von der zuständigen Behörde im Zulassungsbescheid oder, wenn der Eingriff von einer Behörde durchgeführt wird, vor der Durchführung des Eingriffs festgesetzt.

Dieses Entscheidungsprogramm des BNatSchG steht selbstständig neben den

fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (vgl. BVerwGE 85, 348, 357). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten.

3.4.5.3.2 Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), striktes Recht dar (vgl. BVerwG, Urteil v. 30.10.1992, NVwZ 1993, 565, Leitsatz). Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung der Eingriffsregelung bedarf. Als vermeidbar ist nach BNatSchG im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartende erhebliche Beeinträchtigungen.

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Durch verschiedene Schutz-, Vermeidungs-, und Minimierungsmaßnahmen werden Beeinträchtigungen, die durch den Baubetrieb hervorgerufen werden können, teilweise vermieden. Insoweit wird auf die vorgesehenen Maßnahmen im Maßnahmenübersichtsplan bzw. Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen in der Übersicht (Planunterlage 9.1 T3), den einzelnen Lageplänen der landschaftspflegerischen Maßnahmen (Planunterlagen 9.2 jeweils T2 bzw. T3), den Maßnahmenblättern (Planunterlagen 9.3 T3) sowie auf die Erläuterungen im landschaftspflegerischen Begleitplan (Planunterlage 19.1 T3) verwiesen:

- **1V** Errichtung von Biotopschutzzäunen und Ausweisungen von zu schützenden Flächen im Bereich empfindlicher Biotopflächen und zu erhaltende Gehölze.
- **2V** Schutzmaßnahmen für Fließgewässer.

Der vorgelegte Landschaftspflegerische Begleitplan orientiert sich an den „Richtlinien für die landschaftspflegerische Begleitplanung im Straßenbau (RLBP), Ausgabe 2011“ mit den bayerischen Anpassungen sowie an der „Verordnung über die Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft (Bayerische Kompensations-verordnung – BayKompV)“ einschließlich der Vollzugshinweise zur

Bayerischen Kompensationsverordnung für den staatlichen Straßenbau des Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr vom 28.02.2014, Az. IIZ7-4021-001/11, einschließlich Anlagen.

3.4.5.3.3 Verbleibende Beeinträchtigungen

Bei der Baumaßnahme erfolgen Eingriffe in den Naturhaushalt. Wie in den Unterlagen 19.1 T3, 19.1.1 T3 und 19.1.2 T2 bzw. T3 dargestellt ist, werden die Belange des Naturschutz- und Landschaftsschutzes von dem Bauvorhaben beeinträchtigt. 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 Erholungseignung und auf Boden, Wasser, Klima und Luft.

Das Planungsgebiet liegt im Münchner Umland und gliedert sich in fünf Bezugsräume, die alle im Bereich der Naturraumeinheit „Münchner Schotterebene“ liegen:

- Gehölzreiche Niedermoorlandschaft zwischen dem AD München-Feldmoching bis zum Gänsbach **(Nr.1)**
- Landwirtschaftlich geprägte Flur zwischen Gänsbach und Unterschleißheim **(Nr. 2)**
- Inhauser Moos **(Nr. 3)**
- Siedlungsbereiche von Unter- und Oberschleißheim **(Nr. 4)**
- Landwirtschaftliche Feldflur zwischen Unterschleißheim und Neufahrn in der Münchner Schotterebene **(Nr. 5).**

Diese Planungsraumeinheiten sind in der Planunterlage 19.1 T3, Kapitel 2.2. genauer beschrieben und hinsichtlich ihrer Lage und Abgrenzung in den Unterlagen 9.1 T3, 9.2 T3 und 19.1.2 T3 dargestellt.

Trotz der vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen (vgl. Planunterlagen Nrn. 9.1 - 9.3 T3 und 19.1 T3) entstehen durch das Straßenbauvorhaben Beeinträchtigungen von Biotopflächen, der jeweiligen Bodenfunktion, des Landschaftsbilds und der Erholungsnutzung. Es verbleiben im Wesentlichen folgende projektbedingten Beeinträchtigungen für die jeweiligen

Bezugsräume, die sich auf den naturschutzfachlichen Kompensationsbedarf auswirken:

- dauerhafte und vorübergehende Inanspruchnahme von Biotop-/Nutzungstypen mit geringer bis hoher Bedeutung (Nr. 1, Nr. 2, Nr. 3, Nr. 4 und Nr. 5)
- Versiegelung und sonstige Inanspruchnahme von Boden (Nr. 1, Nr. 2, Nr. 3, Nr. 4 und Nr. 5)
- vorübergehende Beeinträchtigung von linearen Habitatstrukturen mit Bedeutung als Migrationslinie parallel zur Bahnlinie (Nr. 1)
- Verlust straßenbegleitender Grünflächen und Gehölzbestände mit landschaftsbildbereichernder Wirkung (Nr. 1, Nr. 2, Nr. 3, Nr. 4 und Nr. 5)
- Verlust bzw. mittelbare Beeinträchtigung von Habitatstrukturen mit Nachweis von naturschutzfachlich relevanten/wertgebenden Tierarten (Nr. 1)
- Verstärkung der technischen Überprägung des Landschaftsausschnittes (Nr. 1, Nr. 2, Nr. 3, Nr. 4 und Nr. 5)
- Verstärkung von Zerschneidungswirkungen durch Aufweitung des Autobahnkörpers (Nr. 2 und Nr. 5)
- Vorübergehende Beeinträchtigung von linearen Habitatstrukturen mit untergeordneter Bedeutung als Migrationslinie (Nr. 3 und Nr. 4)
- Vorübergehende Beeinträchtigung von linearen Habitatstrukturen mit Bedeutung als Migrationslinie (Nr. 5)

Es wird auf die tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation (Planunterlage Nr. 9.4 T3) verwiesen. Eine ausführliche Konfliktbeschreibung ist in den Maßnahmeblättern (Planunterlage Nr. 9.3. T3), sowie den Landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplänen (Planunterlage Nr. 19.1.2/0-8 T3) und dem Landschaftspflegerischen Begleitplan (Planunterlage Nr. 19.1 T3) enthalten, auf die wir hiermit verweisen. Die Ermittlung des Kompensationsbedarfs erfolgte nach den Vorgaben der Vollzugshinweise zur Bayerischen Kompensationsverordnung (BayKompV) vom 07.08.2013 für den staatlichen Straßenbau der Bayerischen Staatsministerien des Inneren und für Landesentwicklung und Umweltfragen in der Bekanntmachung vom 28.02.2014. Insgesamt kommt es zu einer Netto-Neuversiegelung von 31,25 ha (37,06 ha Neuversiegelung abzüglich 5,71 ha Entsiegelung), zu einer Überschüttung von 33,83 ha und zu einer bauzeitlichen Flächeninanspruchnahme von ca. 55 ha.

Die maßgeblichen verbleibenden Konflikte werden in der tabellarischen Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation dargestellt und es werden den maßgeblichen Konflikten Maßnahmenkomplexe bzw. Einzelmaßnahmen zugeordnet. Für das gesamte Vorhaben ergibt sich somit ein Kompensationsbedarf von rund 1.942.806 Biotopwertpunkten (vgl. Planunterlage Nr. 19.1 T3 Kapitel 6.3 und Planunterlage Nr. 9.4 T3).

3.4.5.3.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung

Nach § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG sind die o.g. unvermeidbaren Beeinträchtigungen auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Die Pflicht zu möglichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist nach der gefestigten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts striktes Recht, also einer Abwägung nicht zugänglich (vgl. BVerwG, Beschluss v. 30.10.1992, Az. 4 A 4.92, NVwZ 1993, 565; BVerwG, Urt. v. 01.09.1997, Az. 4 A 36.9).

Eine Abwägung findet naturschutzrechtlich erst im Rahmen des § 15 Abs. 5 BNatSchG (spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung) statt. Die naturschutzrechtliche Abwägung ist bipolarer Art. Konkret wird geprüft, ob die nach Abzug aller Vermeidungs- und Ausgleichsanstrengungen verbleibenden Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes oder des Landschaftsbildes von solcher Bedeutung und von solchem Gewicht sind, dass diese den für das Vorhaben streitenden Belangen im Range vorgehen (vgl. BVerwG, Urt. v. 17.01.2007, Az. 9 C 1.06). Demgegenüber betrifft die fachplanerische Abwägung ein mehrpoliges, unter allen berührten Aspekten zu beurteilendes und zu einem Ausgleich zu bringendes Interessengeflecht. Bei dieser kommt es daher darauf an, die Bedeutung aller betroffener Belange gegenüberzustellen und die Auswahl unter mehreren verhältnismäßigen und geeigneten Maßnahmen so vorzunehmen, dass die öffentlichen und privaten Belange möglichst gering betroffen werden (Übermaßverbot).

Die fachplanerische und die spezifische naturschutzrechtliche Abwägung haben allerdings gemeinsam, dass die für das Vorhaben sprechenden Belange inhaltsgleich zum Gegenstand beider Abwägungen gemacht werden (BVerwG, Urt. v. 17.01.2007, Az. 9 C 1.06).

Eine Beeinträchtigung ist gemäß § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung nach § 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neugestaltet ist. Bei der Festsetzung von Art und Umfang der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind gemäß § 15 Abs. 2 Satz 5 BNatSchG die Programme und Pläne nach den §§ 10 und 11 BNatSchG zu berücksichtigen.

Für die im Rahmen des geplanten Bauvorhabens vorzusehenden Maßnahmen wurde aus den räumlichen und fachlichen Anforderungen und den Zielsetzungen übergeordneter Fachplanungen ein Leitbild „Arten- und Biotopschutz, natürliches Funktionsgefüge“ und ein Leitbild „Landschaftsbild und Erholung / Naturgenuss“ entwickelt. Dabei wurde insbesondere auf das einschlägige Arten- und Biotopschutzprogramm, den Regionalplan und den Wald funktionsplan und die Abstimmungen mit den zuständigen Naturschutzbehörden zurückgegriffen. Danach sieht die landschaftspflegerische Begleitplanung ein Maßnahmenkonzept vor, das im Wesentlichen auf die qualitative und quantitative Sicherung der Funktion des Naturhaushaltes und der entsprechenden Artvorkommen innerhalb des Untersuchungsgebietes sowie auf die Bewahrung der Vielfalt und Eigenart des Naturraumes in seiner typischen Ausprägung und die Eignung für die naturgebundene Erholungsnutzung ausgerichtet ist. Auf die Ausführungen in Unterlage 19.1. T3, Kap. 5.1, wird hiermit verwiesen.

Folgende Teilleitbilder im Hinblick auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild waren Grundlage für die Ableitung entsprechender Maßnahmen:

- Verbesserung der Grundwasser- und Bodenfunktionen durch Rückbau nicht mehr benötigter versiegelter Flächen und durch Nutzungsextensivierung auf bislang intensiv genutzten Flächen unter Berücksichtigung der spezifischen Bodenfunktionen
- Aufwertung bestehender Fließgewässer- / Oberflächengewässerstrukturen durch Renaturierungsmaßnahmen und die Anlage von gewässerbegleitenden Pufferstreifen

- Gewährleistung und Optimierung des Fortbestandes der Populationen streng geschützter und sonstiger naturschutzfachlich wertgebender / maßgeblicher Arten während der Bauphase und nach Abschluss des Bauvorhabens
- Verbesserung des Biotopverbundes und der Migrationsfunktion zwischen den beidseits der A 92 gelegenen Flächen
- Erhöhung der Lebensraumvielfalt und des Habitatangebotes für die naturschutzfachlich maßgeblichen Arten
- Anlage optisch wirksamer Strukturen zur Aufwertung / Erhalt des Landschaftsbilds bzw. der Landschaftsqualität und zur besseren Einbindung der A 92 und ihrer Nebeneinrichtungen in das Landschaftsbild.

Basierend auf diesen Leitbildern wurden geeignete landschaftspflegerische Maßnahmen abgeleitet, die die Eingriffswirkungen möglichst gut kompensieren. Der erforderliche Ausgleichsbedarf gemäß der Biotopwertermittlung wird über die Neuanlage von Ausgleichsflächen im näheren Umfeld und im gleichen Naturraum kompensiert. Vorrangig und soweit möglich werden die Biotop- und Habitatverluste im bestehenden Umfeld ausgeglichen, um die zusammenhängenden und zum Teil sehr hochwertigen Lebensraumkomplexe in ihrem Verbund wiederherzustellen und zu stärken.

Folgende Maßnahmen sind insbesondere vorgesehen:

- Bei der Maßnahme 5 A_{FCS} werden Teilflächen im Eigentum der öffentlichen Hand mit einer derzeitigen Freizeitnutzung als Ausgleichsfläche überplant (Gesamtfläche 2,48 ha).
- Die Ausgleichsfläche 6 A_{FCS} stellt die Verwertung eines Kompensationsüberhanges dar, der sich beim Ersatzneubau des Bauwerkes 17/1 an der A 99 im Bereich AD München-Feldmoching ergeben hat (zugeordnete Teilfläche 0,23 ha).
- Die Maßnahme 7 A_{FCS} dient sowohl der Kompensation der allgemeinen Eingriffe in den Naturhaushalt und in das Landschaftsbild als auch der Förderung der FFH-Erhaltungszielart Helm-Azurjungfer (FFH-Gebiet Nr. 7734 301), der Umsetzung der artenschutzrechtlichen Erfordernisse verschiedener Vogel- und Reptilienarten sowie der Kompensation der Beeinträchtigung der gewässergebundenen Vernetzungsfunktionen im Untersuchungsgebiet (Gesamtfläche 1,79 ha).

- Die Maßnahme 8 G dient aufgrund ihrer Lage und Ausgestaltung in besonderem Maße auch einem Ausgleich der Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes (Gesamtfläche 1,95 ha).
- Die Maßnahme 9 A_{FCS/CEF} hat aufgrund der Anlage von Habitatstrukturen für die Zauneidechse eine besondere artenschutzrechtliche Funktion. Durch die Situierung der Maßnahme auf Flächen, die für die Realisierung des Vorhabens eh in Anspruch genommen werden müssen bzw. im Bereich sonstiger Kompensationsflächen liegen, lässt sich eine zusätzliche Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen vermeiden (acht Teilflächen).
- Die Maßnahme 10 A_{FCS} soll die Bannwaldverluste im Bereich der AS Oberschleißheim kompensieren. Daneben trägt die Maßnahme zur Kompensation der allgemeinen naturschutzrechtlichen Eingriffe bei und ist teilweise auch Bestandteil des artenschutzrechtlichen Maßnahmenkonzeptes für verschiedene Vogel- und Reptilienarten (Gesamtfläche 1,01 ha).
- Die Maßnahme 11 A_{FCS} situiert artenschutzrechtliche Erfordernisse (Stärkung offenlandbrütender Vogelarten) auf bereits bestehenden Ausgleichsflächen der Bundestraßenbauverwaltung. Die Inanspruchnahme neuer und/oder zusätzlicher Flächen kann hierbei vermieden werden.
- Die Maßnahme 12 A_{FCS} nutzt eine ehemalige Abbaufäche und kombiniert artenschutzrechtliche Erfordernisse, naturschutzrechtliche und waldrechtliche Erfordernisse auf der gleichen Fläche (Gesamtfläche 11,52 ha).
- Die Maßnahme 13 E deckt den größten Anteil des erforderlichen Kompensationsbedarfes ab. Bei der Maßnahme 13 E handelt es sich um einen Teilbereich einer geplanten Ökokontofläche, die auf dem ehemaligen Pionierübungsplatz Krailling entwickelt wird. Eine Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen ist damit nicht verbunden.
- Die Maßnahme 14 G dient der Einbindung der geplanten A 92 und ihrer Nebeneinrichtungen in das Landschaftsbild, indem straßenbegleitende Grünflächen neugestaltet werden. Von diesen Flächen gehen auch artenschutzrechtliche Wirkungen aus.

Die Beeinträchtigung des Landschaftsbilds durch die Verbreiterung der Fahrbahnen, Ersatzneubau von aktiven Schallschutzmaßnahmen und der Neukonzeption zweier Anschlussstellen kann durch die Aufwertung von Flächen am Gänsbach (5 A_{FCS}), am Schwebelbach (7 A_{FCS}) und am Regattakanal (7 A_{FCS}) und die Neuanlage von Gehölzstrukturen (8 G) kompensiert werden. Der Kompensationsbedarf wird mit den geplanten Maßnahmen vollständig gedeckt.

Auf agrarstrukturelle Belange wurde entsprechend § 15 Abs. 3 BNatSchG bei der Erstellung des Kompensationskonzepts Rücksicht genommen. Wie von § 15 Abs. 3 Satz 1 Halbsatz 2 BNatSchG gefordert, werden für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch genommen. Zudem wurde vorrangig geprüft, ob der Ausgleich oder Ersatz auch durch Maßnahmen zur Entsiegelung, durch Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen oder durch Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes dienen, erbracht werden kann, vgl. § 15 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG. Es werden beispielsweise ehemalige Verkehrsflächen entlastet und wiederbegrünt, Ökokontoflächen / -guthaben genutzt, auf einer Kompensationsfläche unterschiedliche Maßnahmenzielsetzungen umgesetzt sowie sonstige nicht landwirtschaftliche Flächen oder im Zuge der technischen Planung verbleibende „Rest“-Flächen als Kompensationsflächen genutzt. Diese Maßnahmen tragen maßgeblich zum sparsamen Umgang mit Grund und Boden bei.

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

3.4.5.3.5 Einwände

3.4.5.3.5.1 Bayerischer Bauernverband

Der Bayerische Bauernverband kritisierte die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen als Kompensationsmaßnahmen. Der Vorhabensträger hat die Eingriffsermittlung im Rahmen der 1. Tektur vom 22.12.2017 gemäß den Vorgaben der BayKompV durchgeführt. Dabei war der Vorhabensträger im Rahmen der Festlegung der konkreten Kompensationsflächen bestrebt, weitestgehend Flächen des Bundes heranzuziehen. Auf folgende Flächen trifft dies zu:

5 A_{FCS} - 2,48 ha

6 A - 0,23 ha

9 A_{FCS/CEF} - untergeordnete Teilflächen

13 - Gesamtfläche 53,6 ha; es erfolgt ein Teilansatz i.H.v. ca. 17 ha

3.4.5.3.5.2 Bund Naturschutz in Bayern e. V., Kreisgruppe München und Starnberg sowie HeideAchse im Natur- und Erholungsraum Münchner Westen und Südwesten

Der Bund Naturschutz in Bayern e.V., Kreisgruppe München, kritisierte den zeitlichen Ablauf der Maßnahme 13 E, insbesondere dass diese erst nach Abschluss der Baumaßnahme an der BAB A 92 geplant ist.

Ferner wurde bemängelt, dass im Landschaftspflegerischen Begleitplan Angaben zu dieser Maßnahme 13 E (Prognosezeiträume, Erfolgskontrolle, konkrete Maßnahmen und vorhandene Biotop) fehlen würden. Außerdem wurde der Istzustand der Biotopflächen bemängelt und eine forstwirtschaftliche Nutzung der Biotopfläche Nr. FFB 7834-0031 (südlich der Rastanlage an der A96) unterstellt.

Diese Einwände gegen die Maßnahme 13 E werden zurückgewiesen. Der Vorhabensträger hat das hier festgestellte naturschutzfachliche Konzeptionskonzept, insbesondere mit der Regierung von Oberbayern, Höhere Naturschutzbehörde, und den zuständigen unteren Naturschutzbehörden an den Landratsämtern Starnberg und Fürstenfeldbruck, mehrfach abgestimmt. Die darin enthaltene Maßnahme 13 E umfasst ausschließlich Teilflächen des ehemaligen Pionierübungsplatzes Krailling. Die konkreten Maßnahmenflächen sind im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland, Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA). Der Vorhabensträger hat mittels Nutzungsvertrags zeitlich unbeschränkt Zugriff auf die Flächen. Der gesamte Pionierübungsplatz ist unabhängig vom plangegegenständlichen Vorhaben in ein Ökokonto der Straßenbauverwaltung umgewandelt worden. Diese Vorgehensweise entspricht der Verpflichtung der öffentlichen Hand für Ausgleichsflächen soweit sinnvoll möglich auf eigene Eigentumsflächen zurückzugreifen und nicht Flächen privater Eigentümer zu belasten sowie um die agrarstrukturellen Belange gemäß Vorgabe BayKompV ausreichend zu berücksichtigen.

Die zeitliche Abfolge in Bezug auf die Umsetzung der Maßnahme 13 E ist durch die Nebenbestimmung unter Ziffer A 3.3.23 dieses Beschlusses gewährleistet. Grundsätzlich sind an Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in zeitlicher Hinsicht Anforderungen gestellt. Hierfür sind § 15 Abs. 2 Satz 2, Satz 3 BNatSchG und § 15 Abs. 5 BNatSchG heranzuziehen. Während Erstere Auskunft darüber geben, wann die Kompensation wirksam wird („sobald“), ergibt sich aus § 15 Abs. 5 BNatSchG, dass die Beeinträchtigung innerhalb einer angemessenen Frist auszugleichen oder zu ersetzen ist. Dem Grunde nach sind Kompensationsmaßnahmen zeitgleich mit

dem jeweiligen Eingriff auszuführen (BVerwG, Urt. v. 21.1.2016, Az. 4 A 5/14). Jedoch ergibt sich aus § 15 Abs. 5 BNatSchG, dass der angestrebte Kompensationserfolg innerhalb einer angemessenen Frist eintreten soll. Der Gesetzgeber nimmt folglich im Rahmen der Kompensation eine vorübergehende Verschlechterung des ökologischen Zustandes hin (vgl. BVerwG, Urt. v. 15.01.2004, Az. 4 A 11/02; BVerwG Urt. v. 6.11.2012, Az. 9 A 17/11, BeckRS 2013, 50523 Rn. 149). Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass Kompensationsflächen die gewünschte ökologische Wertigkeit zumeist erst mit Verzögerung erreichen. Dem wird die kritisierte Maßnahme jedoch gerecht werden.

Die vermeintlich fehlenden Inhalte in der Maßnahmenbeschreibung sind auf die parallele Erarbeitung des Pflege- und Entwicklungsplans zum ehemaligen Pionierübungsplatz Krailling und den planfestgestellten Unterlagen zu erklären. Für den ehemaligen Pionierübungsplatz Krailling wurde im Auftrag des Vorhabensträgers auf der Basis einer Bestandserfassung und -bewertung ein Aufwertungskonzept entwickelt, das ein zu erwartendes Wertepunktevolumen von ca. 2,5 Mio. Wertpunkten ergab. Die Ermittlung der anrechenbaren Aufwertung bezieht sich auf den im Rahmen der Ökokontoplanung festgestellten Ausgangszustand. Der Abstimmungsprozess mit der zuständigen Naturschutzverwaltung ist inzwischen abgeschlossen. Eine abschließende Konkretisierung des Maßnahmenkonzeptes erfolgte in Abstimmung mit den zuständigen unteren Naturschutzbehörden an den Landratsämtern Starnberg und Fürstenfeldbruck. Der Pflege- und Entwicklungsplan „Ehemaliger Pionierübungsplatz Krailling Ökokonto“ in der Fassung vom 01.08.2022 (mit Ergänzungen in Kapitel 12.2 vom 15.12.2022) liegt vor. Dieser Plan ist Bestandteil der ‚Inwertsetzung‘ des Ökokontos. Dieser Plan enthält umfangreiche Angaben zu den geplanten Herstellungs- und Entwicklungsmaßnahmen (Kapitel 6.3 und 10 des Pflege- und Entwicklungsplans) sowie konkrete Vorgaben zur Erfolgskontrolle (Kapitel 7 des Pflege- und Entwicklungsplans).

Die Fläche des Planungsgebietes zum Ökokonto umfasst etwa 54 ha, davon fallen ca. 4 ha auf amtlich kartierte Biotope. Durch entsprechende Nebenbestimmungen in diesem Beschluss (Ziffer A 3.3.21 und 3.3.22) wird sichergestellt, dass sowohl vorhandene Biotopflächen als auch Silikatmagerrasenflächen im Komplex ehemaliger Pionierübungsplatz Krailling bei der Entwicklung der Kompensationsfläche 13 E beachtet werden und deren Bestand gesichert ist. Sowohl Maßnahmen im Offenland wie auch im Wald sind Bestandteil der Gesamtplanung des ehemaligen Pionierübungsplatzes Krailling. Da sich die

vorhandenen Offenlandanteile bereits in einem höherwertigen Ausgangszustand befinden, fällt die Anrechenbarkeit von Aufwertungsmaßnahmen diesbezüglich geringer als in den teils strukturarmen Waldbereichen aus. Die Ermittlung der anrechenbaren Aufwertung bezieht sich auf den im Rahmen der Ökokontoplanung festgestellten Ausgangszustand.

Im Bereich der genannten Biotopfläche hat keine forstwirtschaftliche Nutzung stattgefunden, vielmehr wurden vom Borkenkäfer befallene Fichtenbestände entfernt. Inwieweit in der Vergangenheit die Umsetzung von Forstarbeiten oder Unterlassung von Biotoppflegemaßnahmen zu einer unzulässigen Beeinträchtigung des Biotops geführt haben und ob eine Wiederherstellung des Biotops durch den Grundeigentümer verpflichtend durchzuführen ist, entzieht sich der Kenntnis des Vorhabensträgers. Wir verweisen diesbezüglich an die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA). Grundlage dieser Aufwertungsmaßnahme ist für den Vorhabensträger der zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses mit der BImA vorliegende Zustand.

Der Bund Naturschutz in Bayern e.V., Kreisgruppe Starnberg, kritisierte, dass in der Planung der Maßnahmen von Windwurfflächen aus der Zeit der Sturms Wiebke ausgegangen worden ist. Im konkreten Pflege- und Entwicklungsplan finden sich hierzu keinerlei Aussagen. Der Vorhabensträger widersprach einer derartigen Annahme im Rahmen der Planung.

Ferner wurde auch seitens dieser Kreisgruppe der schlechte Ausgangszustand der Biotopflächen kritisiert. Diesbezüglich verweisen wir auf die obigen Ausführungen.

Außerdem forderte der Bund Naturschutz in Bayern e.V., Kreisgruppe Starnberg, eine Rücknahme der zu starken Orientierung an der reinen Waldentwicklung in der Gesamtplanung des ehemaligen Pionierübungsplatzes Krailling. Konkret sollte laut der Kreisgruppe Starnberg der Schwerpunkt auf den Offenlandflächen liegen. Die vorhandenen Offenlandflächen werden bei der Maßnahmenplanung im Rahmen des Ökokontos berücksichtigt. Der Pflege- und Entwicklungsplan wurde mit Vertretern der unteren Naturschutzbehörden der Landkreise Starnberg und Fürstenfeldbruck sowie mit der Höheren Naturschutzbehörde an der Regierung von Oberbayern abgestimmt. Dabei wurden auch die die „Ergänzenden Hinweise zur Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen im Wald“ des BayStMELF (Stand Februar, 2018) angewandt.

3.4.5.3.5.3 Staatliches Bauamt Freising

Die Kritik an den geplanten Gestaltungsmaßnahmen an den Kreuzungspunkten der A 92 mit der B 471 und mit der B 13 wird zurückgewiesen. Im Rahmen der Maßnahmen müssen an diesen Stellen Straßenbegleitgrün an Böschungen bzw. Straßennebenflächen (geschlossene Gehölzbestände) gerodet werden. Im Bereich der B 13/A 92 erfüllen die Gestaltungsmaßnahmen zwei Funktionen. Zum einen sollen die geplanten Maßnahmen den veränderten Straßenkörper in das Landschaftsbild einbinden. Zum anderen werden auf Teilflächen FCS-Maßnahmen umgesetzt. Auf den konkreten Teilflächen wird für die Dorngrasmücke eine Mischung aus Offenland, sonnenexponierten Böschungen, lichten Heckenstrukturen und Einzelbäumen vorgesehen.

Im nördlichen Bereich der A 92 bei der B 471 unterstützt die vorgesehene Gestaltung die Wirksamkeit der benachbarten FCS-Flächen/-maßnahmen für die Zauneidechse (9.2 A_{FCS}). Im südlichen Bereich der Bereich der A 92 bei der B 471 dient die konkrete Gestaltung ebenfalls dem Landschaftsbild und die geplante Baumreihe greift das vorherrschende Gestaltungselement zwischen B 471 und Gänsbachlauf auf.

Das Staatliche Bauamt Freising regte an, dass geschlossene gemischte Gehölzpflanzungen mit höchstens zehn Prozent Baumanteil (bevorzugte Variante) oder Einzelbaumpflanzungen / Baumreihen umgeben von Magerrasen umgesetzt werden sollten. Aufgrund der vom Vorhabensträger vorgetragenen Argumente ist die konkrete Planung aus öffentlichen Gründen insbesondere aus artenschutzrechtlichen Gründen und aus Gründen des Landschaftsbildes diesen Forderungen vorzuziehen.

3.4.5.4 Vorläufige Anordnung

Die im Rahmen der vorläufigen Anordnung zur Teilmaßnahme „Umverlegung des Ablaufkanals der Ruderregatta bei der Anschlussstelle Oberschleißheim“ ergangenen Nebenbestimmungen haben auch Eingang in diesen Beschluss gefunden, soweit sie sich nicht durch Zeitablauf erledigt haben. Die Regelungen der vorläufigen Anordnung, soweit sie sich auf dauerhafte Maßnahmen beziehen, gelten fort. Den Belangen des Naturschutzes ist durch die Gestaltung der Planung selbst sowie durch die Nebenbestimmungen in diesem Beschluss unter A 3.3 Rechnung getragen.

3.4.6 Gewässerschutz

3.4.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung werden auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen erfasst. Vorliegend ist der Ausbau von Gewässern und die erforderlichen Anlagengenehmigungen mitumfasst. Die Umweltauswirkungen sind zusammen mit denen der Straße abgehandelt und bewertet. Die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf öffentliche und private Belange sind berücksichtigt.

Die geplante Trasse der A 92 München – Deggendorf vom Autobahndreieck München – Feldmoching bis zum Autobahnkreuz Neufahrn kreuzt folgende Gewässer:

- Würmkanal
- Schleißheimer Kanal
- Schwebelbach
- Gänsgraben
- Einserteilgraben
- Furthbach

3.4.6.1.1 Anlagengenehmigung

Gemäß § 36 Abs. 1 Satz 1 WHG sind Anlagen in, an, über und unter oberirdischen Gewässern so zu errichten, zu betreiben, zu unterhalten und stillzulegen, dass keine schädlichen Gewässerveränderungen i.S.v. § 3 Nr. 10 WHG zu erwarten sind und die Gewässerunterhaltung nicht mehr erschwert wird als es den Umständen nach unvermeidbar ist.

Der Schwebelbach stellt als Nebenarm der Amper ein Gewässer 1. Ordnung dar, vgl. Art. 2 Abs. 2 BayWG i. V. m. Anlage 1 Nr. 6. Beim Schleißheimer Kanal handelt es sich im betreffenden Bereich Gewässer nach Art. 20 Abs. 2 BayWG i.V.m. der Verordnung über die Genehmigungspflicht für Anlagen in oder an Gewässern dritter Ordnung im Regierungsbezirk Oberbayern vom 13.02.2014 (Nr. 226-4502-1/83) mit der Folge, dass Anlagen an oder im Gewässer der Genehmigung bedürfen.

Insgesamt werden sechs Brücken über den Schleißheimer Kanal (BW 3/01s, BW 3/02s, BW 3/03s, BW 3/04s, BW 3/05s und BW 3/1) und vier Brücken über den Schwebelbach (BW 3/06s, BW 3/09s, BW 3/10s und BW 3/11s) errichtet. Die Errichtung der Brücken über den Schleißheimer Kanal und den Schwebelbach stellen Anlagen nach Art. 20 BayWG dar. Sie werden an einem Gewässer I. Ordnung errichtet oder an einem Gewässer III. Ordnung, welches in der

Gewässerliste der o.g. Rechtsverordnung der Regierung von Oberbayern enthalten ist. Sie dienen nicht der Benutzung, der Unterhaltung oder dem Ausbau des Gewässers. Die Gewässerkreuzungen im 60-m Bereich des Gewässers bedürfen einer wasserrechtlichen Genehmigung nach § 36 WHG i.V.m. Art. 20 Abs. 1, Abs. 2 BayWG.

Bei der im Rahmen der vorläufigen Anordnung genehmigten Umverlegung des Ablaufkanals der Ruderregatta kommt es zu einer veränderten Querung von Oberflächengewässer, konkret Isar-Schleißheimer-Kanal und dem Schwebelbach. Dies stellt eine Anlage nach Art. 20 BayWG dar. Die Gewässerkreuzungen im 60-m Bereich des Gewässers bedürfen einer wasserrechtlichen Genehmigung nach § 36 WHG i.V.m. Art. 20 Abs. 1, Abs. 2 BayWG. Die Genehmigung darf jeweils gemäß Art. 20 Abs. 4 Satz 2 BayWG nur versagt werden, wenn das Wohl der Allgemeinheit beeinträchtigt wird. Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gebietet jedoch, dass eine Genehmigung für eine Anlage nur dann versagt werden darf, wenn die Gemeinverträglichkeit der Anlage mit den wasserwirtschaftlichen Verhältnissen durch Bedingungen und Auflagen und eine angemessene Befristung nicht erreicht werden kann. Das planfestgestellte Vorhaben steht bei Beachtung der unter Punkt A. 3.2 dieses Beschlusses festgesetzten Nebenbestimmungen mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft in Einklang. Weiterhin wird das Wohl der Allgemeinheit bei Einhaltung der festgelegten wasserwirtschaftlichen Nebenbestimmungen nicht beeinträchtigt. Die Genehmigung kann daher erteilt und durch diesen Planfeststellungsbeschluss ersetzt werden.

Das Wasserwirtschaftsamt München hat die Planung als Fachgutachter überprüft und bestätigt, dass aus wasserwirtschaftlicher Sicht unter Beachtung der unter A.3.2 dieses Beschlusses festgesetzten Nebenbestimmungen Einverständnis besteht. Es hat dem Vorhaben darüber hinaus zugestimmt.

3.4.6.1.2 Gewässerausbau

Im Zuge des Ausbaus der Anschlussstelle Oberschleißheim wird zur Herstellung der Durchgängigkeit des Schwebelbachs für aquatische Lebewesen der vorhandene Sohlabsturz beseitigt. Er soll durch eine Sohlgleite ersetzt werden.

Die vorgesehenen Umbaumaßnahmen am Schwebelbach (Gewässer I. Ordnung als Seitenarm der Würm) stellen einen Ausbau von Gewässern in Form einer wesentlichen Umgestaltung nach § 67 Abs. 2 WHG dar, welcher gem. § 68 WHG

einen planfeststellungs-bedürftigen Vorgang darstellt, der durch diesen Planfeststellungsbeschluss ersetzt wird. Gemäß § 68 Abs. 3 Nr. 1 und Nr. 2 WHG darf der Gewässerausbau nur genehmigt werden, wenn eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit, insbesondere eine erhebliche und dauerhafte, nicht ausgleichbare Erhöhung der Hochwasserrisiken oder eine Zerstörung natürlicher Rückhalteflächen, vor allem in Auwäldern, nicht zu erwarten ist und andere Anforderungen nach dem WHG oder sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften erfüllt werden.

Die Prüfung, ob von einem Ausbauvorhaben eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit i.S. von § 68 Abs. 3 Nr. 1 WHG zu erwarten ist, erfordert eine Prognose auf der Grundlage des wasserwirtschaftlich-technischen Erkenntnisstands und der allgemeinen Lebenserfahrung. Das Wasserwirtschaftsamt München hat die Planung als Fachgutachter überprüft und bestätigt, dass aus wasserwirtschaftlicher Sicht unter Beachtung der unter A.3.2 dieses Beschlusses festgesetzten Nebenbestimmungen Einverständnis besteht. Der Rückbau des bestehenden Absturzes und Umbau in eine durchgängige Sohlgleite ist aus wasserwirtschaftlicher Sicht wird sogar begrüßt. Eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit ist folglich durch diese Maßnahmen nicht zu erwarten. Das planfestgestellte Vorhaben erfüllt bei Beachtung der unter A.3.2 dieses Beschlusses festgesetzten Nebenbestimmungen die sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften.

Am Schwebelbach besteht die Gefahr von Grundeisbildung. Wenn es zur Bildung von Grundeis kommt, ist zur Beseitigung des Eises eine schwerlastfähige Zuwegung zur Sohlgleite zwischen der Brücke der B 471 sowie der Fuß- und Radwegbrücke über den Schwebelbach erforderlich. Daher sind die Nebenbestimmungen unter A.3.2.3.3 und A 3.2.3.5 dieses Beschlusses erforderlich.

3.4.6.2 Wasserrechtsrahmenrichtlinie

Das Vorhaben erscheint ausweislich der Stellungnahme des WWA München vom 19.03.2026 mit den Bewirtschaftungszielen der WRRL als vereinbar.

Betroffene Grundwasserkörper (GWK):

1_G100 - Quartär München (guter chem. Zustand), 1_G099 - Quartär Freising, 1_G109 - Quartär Dachau (beide schlechter chem. Zustand wegen PFOS).

- Beurteilung mengenmäßiger Zustand:

Alle GWK sind im guten mengenmäßigen Zustand. Wasserhaushalt und damit mengenmäßiger Zustand sind durch das Vorhaben unwesentlich beeinflusst, da das Niederschlagswasser und entnommenes Grundwasser bei Bauwasserhaltungen ortsnah versickert wird und keine weiträumig wirkende Barrieren ins Grundwasser eingebracht werden, die den Grundwasserstrom wesentlich beeinträchtigen.

- Beurteilung chemischer Zustand:

Das Niederschlagswasser wird im Wesentlichen über den bewachsenen Oberboden (i.d.R. 30 cm mächtig) versickert, was eine optimale Niederschlagswasserbehandlung darstellt. Bei fachgerechter Versickerung ist ohnehin nur der Parameter Chlorid relevant, welcher nach Grundwasserverordnung unter 250 mg/l im Jahresmittel liegen sollte.

Die Hintergrundbelastung für die GWK lag zuletzt zwischen rd. 20 und 45 mg/l (Mst. Neufahrn: rd. 20 mg/l, 1_G099, Link; Mst. Heimhausen: rd. 30 mg/l, 1_G109, Link; Mst. Oberschleißheim: rd. 40 mg/l, 1_G099, Link; Mst. München: rd. 45 mg/l, 1_G100, Link). Gemäß dem LfU-Merkblatt 3.2/1 - Salzstreuung - Auswirkungen auf die Gewässer (Stand 09/1999) ist im Grundwasserabstrom von Straßen bei Chloridgrundlasten von im Mittel 20-30 mg/l lokal eine Aufhöhung von über 100 mg/l bekannt. Mit zunehmender Entfernung zur Straße nehmen diese Konzentrationen durch Verdünnungseffekte bereits bei wenigen 10 bis allenfalls 100 Metern deutlich ab.

Als weitere Tendenz kommen die klimatischen Veränderungen hinzu. Beispielsweise hat sich der Tausalzverbrauch der Bayerischen Straßenbauverwaltung von 2009 bis heute mehr als halbiert (interner Link).

Auch hinsichtlich dem Parameter PFOS ist nicht mit einer Verschlechterung durch das Vorhaben zu rechnen. Der VHT wird dies wohl verbal argumentativ schlüssig begründen können: bspw. das Vorgehen bei Unfällen (v.a. PFOS-freie Löschsäume) und die Verwendung von PFOS-freien Bauprodukten.

Unter Berücksichtigung der hydrogeologischen Randbedingungen (u.a. vergleichsweise große GW-Mächtigkeit) und der Größe der GWK ist das Vorhaben unserer kursorischen Einschätzung nach mit den Bewirtschaftungszielen nach § 47 WHG vereinbar.

Oberflächenwasserkörper (OWK)

1_F412 Moosach von Unterschleißheim bis Marzling mit Mauka, Sünzhauser, Thalhauser und Wippenhauser Graben; Stadtmoosach im Stadtgebiet Freising (Link, mäßig bei Qualitätskomponente Fische und bei unterstützenden Qualitätskomponenten Wasserhaushalt, Durchgängigkeit und Temperaturverhältnissen)

1_F457 Kalterbach, Schwebelbach (Link, mäßiger Zustand bei Qualitätskomponenten Fischfauna und Makrozoobenthos und bei unterstützenden Qualitätskomponenten Wasserhaushalt, Durchgängigkeit, Morphologie und Sauerstoffhaushalt)

1_F458 Schleißheimer Kanal (Link, künstlich, gutes Potenzial)

Die Wirkfaktoren Flächeninanspruchnahme, Sedimenteintrag, Schadstoffeinträge, Lichtimmissionen, Erschütterungen und morphologischer Veränderung führen bei sachgemäßer Planung und Berücksichtigung erforderlicher Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen in der Regel zu keiner Verschlechterung des ökologischen und chemischen Zustands der OWKs. Stoffliche Einleitungen erfolgen nicht. Prozesswasser wird nicht entnommen. Mögliche Beeinträchtigungen von Gewässern sind vorübergehend und nur während der Bauzeit zu erwarten sowie im Hinblick auf den gesamten Oberflächenwasserkörper von untergeordneter Bedeutung. Durch die geplanten Ausbaumaßnahmen des Schwebelbachs wird dagegen die Durchgängigkeit und Morphologie verbessert.

Unter Einhaltung der allgemeinen Sorgfaltspflichten und der in unseren Gutachten beschriebenen Inhalts- und Nebenbestimmungen sind nach Auffassung des WWA als amtlichen Sachverständigen keine nachteiligen Auswirkungen zu erwarten; das Vorhaben ist mit den Bewirtschaftungszielen nach §§ 27ff WHG vereinbar.

3.4.6.3 Wasserrechtliche Erlaubnisse

3.4.6.3.1 Bauwasserhaltung

Das Zutageleiten von Grundwasser im Rahmen der bauzeitlichen Bauwasserhaltungen stellt eine Benutzung i.S.v. § 9 Abs. 1 Nr. 5 Var. 3 WHG, das anschließende Wiederversickern eine Benutzung i.S.v. § 9 Abs. 1 Nr. 4 Var. 2 WHG dar. Hierfür bedarf es gemäß den §§ 8 Abs.1, 9 Abs. 1 Nr.5 Var. 3, Nr. 4 Var. 2 WHG einer gesondert zur Planfeststellung auszusprechenden wasserrechtlichen Erlaubnis. Da es sich um eine vorübergehende Bauwasserhaltung mit geringen Entnahmemengen handelt, wird die wasserrechtliche Erlaubnis gemäß Art. 70 Abs. 1 Nr. 3 BayWG erteilt, vgl. § 10 Abs. 1, § 15 WHG i.V.m. Art. 15 Abs. 2 BayWG. Die

unter A.4.1.1 dieses Beschlusses ausgesprochene - beschränkte wasserrechtliche Erlaubnis konnte vorliegend nach Maßgabe der unter A.4.3 dieses Beschlusses festgesetzten Nebenbestimmungen erteilt werden. Die beantragten Bauwasserhaltungen sind - unter Berücksichtigung der in den Nebenbestimmungen festgesetzten Sicherungsmaßnahmen - mit Bestimmungen des zwingenden Rechts vereinbar (§ 12 Abs. 1 WHG), insbesondere der Vorgaben des Wasserrechts (§ 12 Abs. 1 Nr. 1 WHG). Im Rahmen des Bewirtschaftungsermessens zu berücksichtigende Belange und Gesichtspunkte (§ 12 Abs. 2 WHG) stehen den Maßnahmen ebenfalls nicht entgegen.

3.4.6.3.2 Entwässerung

Im Zuge des 6-streifigen Ausbaus der A 92 wird die Entwässerung des Straßenkörpers entsprechend den heutigen Anforderungen hinsichtlich einer Minimierung der Umweltbeeinträchtigungen durchgeführt. Die Straßenentwässerung wird gemäß den Richtlinien für die Entwässerung von Straßen (REWS), dem Arbeitsblatt DWA-A 138-1 „Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser – Teil 1: Planung, Bau, Betrieb“ und dem Merkblatt DWA-M 153 durchgeführt. Zwar wurden die Berechnung für die Antragsunterlagen noch auf der Grundlage der nunmehr ersetzten RAS-Ew 2005 durchgeführt; in den für die vorliegende Entwässerung maßgeblichen Formeln und Parametern führen das alte wie das neue Regelwerk zu den gleichen Ergebnissen.

Das auf den Fahrbahnen anfallende Oberflächenwasser wird soweit möglich breitflächig über die Bankette abgeleitet und im Bereich der Dammböschungen bzw. des angrenzenden Geländes unter Ausnutzung des Reinigungsvermögens einer möglichst ungestörten belebten Oberbodenschicht breit- und oberflächig versickert. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen. Entlang von Einschnitten oder Lärmschutzwällen bzw. -wänden wird das Oberflächenwasser breitflächig über die Bankette in Sickermulden geleitet und dezentral versickert. In Bereichen mit Mittelstreifenentwässerung (Sägezahnprofil), in denen eine breitflächige Ableitung über die Bankette nicht möglich ist, wird das Fahrbahnwasser gesammelt und überwiegend im Abstand von rund 100 m ausgeleitet. Im Anschluss an die Ausleitungen wird das Wasser entweder breitflächig oder dezentral über Sickermulden versickert. Am AD München-Feldmoching und an der AS Oberschleißheim wird das Fahrbahnwasser über eine größere Länge gesammelt und in eine Sickerfläche ausgeleitet. Vor der Ausleitung von Oberflächenwasser in Sickerflächen zur dezentralen Versickerung werden

Sedimentationsanlagen (Absetzschächte ohne Rückhaltung) vorgeschaltet. Hierdurch werden zum einen Leichtstoffe zurückgehalten und zum anderen der Schmutzeintrag in die humosen Schichten der Sickerbereiche reduziert. Für Starkregenereignisse werden soweit erforderlich Notüberläufe in Form von Durchlässen in geplanten Lärmschutzwällen oder Versickerschächten vor bestehenden Lärmschutzwällen vorgesehen. Das Fahrbahnwasser der westlichen Verteilerfahrbahn der AS Oberschleißheim (B 471) sowie der südöstlichen Anschlussstellenrampen wird teilweise gesammelt und in eine Sickerfläche mit vorgeschalteter Sedimentationsanlage ausgeleitet. Das im Bereich der Überführung der B 471 (BW 3/2) anfallende Oberflächenwasser wird den Flächen zwischen der A 92, der Bundesstraße und den Anschlussstellenrampen zugeführt und dort breitflächig über die belebte Oberbodenzone versickert. Im Bereich der AS Unterschleißheim (B 13/St 2342) wird das gesamte anfallende Oberflächenwasser wie bisher breitflächig über die belebte Oberbodenzone versickert. Das im Bereich der Überführung der Bundesstraße 13 (BW 9/1) anfallende Oberflächenwasser wird den Flächen zwischen der A 92, der B 471 und den Anschlussstellenrampen zugeführt und dort breitflächig über die belebte Oberbodenzone versickert.

Es wurden insgesamt 47 Entwässerungsabschnitte für die Entwässerung des Ausbaubereichs der A 92 zwischen Autobahndreieck München-Feldmoching und dem Autobahnkreuz Neufahrn gebildet. Eine ausführliche Darstellung des entwässerungstechnischen Maßnahmenkonzepts ist in der Unterlage 1 T4, Kap. 4.5., S. 51 ff., bzw. Unterlage 18 T2 und 18.1 T4 dargestellt. Durch die dezentrale oder breitflächige Versickerung wird das Regenwasser gereinigt und es kommt zur keiner Grundwasserbelastung.

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 ausgesprochenen Nebenbestimmungen sind schädliche Gewässerveränderungen nicht zu erwarten.

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. Die Landratsämter München und Freising, für den jeweiligen Bereich die zuständige Untere Wasserrechtsbehörden, haben jeweils ihr Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG i. V. m. Art. 63 Abs. 1 Satz 1-3 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 Bundesautobahn gegenüber privatrechtlichen Ansprüchen verstärkt abzusichern und zudem auf Dauer zu gestatten. Damit liegen die Voraussetzungen für eine gehobene Erlaubnis vor. Versagungsgründe im Sinne der §§ 12 ff. WHG stehen der Erteilung der beantragten gehobenen Erlaubnis nicht entgegen. Nach § 12 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 2 WHG ist eine Erlaubnis dann zu versagen, wenn schädliche, auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbare oder nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen zu erwarten sind oder andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften nicht erfüllt werden. Im Rahmen des Bewirtschaftungsermessens zu berücksichtigende Belange und Gesichtspunkte (§ 12 Abs. 2 WHG) stehen den Maßnahmen ebenfalls nicht entgegen.

3.4.6.3.3 Einbringen von Stoffen

Das Einbringen von Stoffen stellt eine Benutzung i.S.v. § 9 Abs. 1 Nr. 4 Var. 1 WHG dar. Im Rahmen der Planfeststellung werden durch die Baumaßnahmen (Anlagenteile im Grundwasserschwankungsbereich und Spundwände im Grundwasser) feste Stoffe in Gewässer eingebracht. Im Rahmen der Durchführung der vorbereitenden Maßnahme „Umverlegung des Ruderregattaablaufkanals“ werden durch die Überschüttung der Gewässersohle des Schleißheimer Kanals während des Microtunnelings zur Verlegung/Herstellung des neuen Ablaufgerinnes der Ruderregattastrecke auch feste Stoffe eingebracht.

Weiterhin verursachen die in das Grundwasser eingebundenen Spundwände und Bauwerke ein „Aufstauen, Absenken und Umleiten von Grundwasser“, was gemäß § 9 Abs. 2 Nr. 1 WHG ebenfalls einen Benutzungstatbestand darstellt.

Bei der Herstellung einer Unterwasserbetonsohle, also beim Einbringen von Beton in das Grundwasser, ergeben sich während des Aushärtungsprozesses des Betons Einflüsse auf das Grundwasser. Dies stellt gemäß § 9 Abs. 2 Nr. 2 WHG eine Maßnahme dar, die geeignet ist, dauernd oder in einem nicht nur unerheblichen Ausmaß nachteilige Veränderungen der Wasserbeschaffenheit herbeizuführen.

Das Herstellen der Spundwände und Bauwerke im Grundwasserbereich kann ebenfalls zu nachteiligen Veränderungen der Wasserbeschaffenheit führen. Daher stellt dies auch einen Benutzungstatbestand gemäß § 9 Abs. 2. Nr. 2 WHG dar.

Hierfür bedarf es gemäß den §§ 8 Abs.1, 9 Abs. 1 Nr.4 Var. 1, Abs. 2 Nr. 1 und 2 WHG einer gesondert zur Planfeststellung auszusprechenden wasserrechtlichen Erlaubnis. Die unter A.4.1.4 dieses Beschlusses ausgesprochene – beschränkte wasserrechtliche Erlaubnis konnte vorliegend nach Maßgabe der unter A.4.3.4 dieses Beschlusses festgesetzten Nebenbestimmungen erteilt werden. Die beschränkte Erlaubnis ist - unter Berücksichtigung der in den Nebenbestimmungen festgesetzten Sicherungsmaßnahmen - mit Bestimmungen des zwingenden Rechts vereinbar (§ 12 Abs. 1 WHG), insbesondere der Vorgaben des Wasserrechts (§ 12 Abs. 1 Nr. 1 WHG). Im Rahmen des Bewirtschaftungsermessens zu berücksichtigende Belange und Gesichtspunkte (§ 12 Abs. 2 WHG) stehen den Maßnahmen ebenfalls nicht entgegen.

3.4.6.4 Vorläufige Anordnung

Die im Rahmen der vorläufigen Anordnung zur Teilmaßnahme „Umverlegung des Ablaufkanals der Ruderregatta bei der Anschlussstelle Oberschleißheim“ ergangenen Nebenbestimmungen gelten fort, soweit sie sich nicht durch Zeitablauf erledigt haben. Den Belangen des Gewässerschutzes ist durch die Gestaltung der Planung selbst sowie durch die Nebenbestimmungen in diesem Beschluss unter A.3.2 sowie A.4.3 Rechnung getragen.

3.4.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Das Vorhaben beansprucht in erheblichem Umfang Flächen, die bisher landwirtschaftlich genutzt sind. Durch das Vorhaben werden landwirtschaftliche genutzte Ackerflächen im Umfang von rund 9,3 ha versiegelt und ca. 17,8 ha überbaut.

Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergeben jedoch, dass der Straßenbau dennoch mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die durch das Vorhaben bedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe.

In der Abwägung wurde insbesondere auch berücksichtigt, dass landwirtschaftliche Betriebe teilweise u.a. Hofanschlussflächen verlieren. Solche Flächen sind für eine Bewirtschaftung aufgrund kurzer Fahrtwege optimal. Durch den Verlust derartiger Flächen verschlechtert sich die betriebliche Situation folglich. Es besteht zwar kein Anspruch auf Beibehaltung einer besonders günstigen Betriebsflächenstruktur, aber wir erkennen die entstehenden Nachteile an. Dennoch sind die hieraus resultierenden Nachteile aus unserer Sicht nachrangig gegenüber den für das Vorhaben sprechenden Gründen des öffentlichen Wohls.

Ferner wurde auch in die Abwägung eingestellt, dass einzelne Betriebe über sehr große und gut bewirtschaftbare Schläge verfügen. Durch den Verlust derartiger Flächen verschlechtert sich die betriebliche Situation folglich. Es besteht zwar kein Anspruch auf Beibehaltung einer besonders günstigen Betriebsflächenstruktur, aber wir erkennen die entstehenden Nachteile an. Dennoch sind die hieraus resultierenden Nachteile aus unserer Sicht nachrangig gegenüber den für das Vorhaben sprechenden Gründen des öffentlichen Wohls.

Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Über die Inanspruchnahme von Flächen hinaus sind die Belange der Landwirtschaft zwar noch durch weitere mittelbare Auswirkungen des Vorhabens (insbesondere An- bzw. Durchschneidungen und Umwege) betroffen. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch auf das mögliche Mindestmaß reduziert und nicht so erheblich, dass sie zusammen mit den Flächenverlusten der Zulässigkeit des Vorhabens letztlich entgegenstehen. Insbesondere ergeben sich durch den bestandsorientierten Ausbau der bestehenden A 92 keine relevanten Neuzerschneidungen von Flächen. Das vorhandene landwirtschaftliche Wegenetz wird bestmöglich angepasst und der Ausbaustandard und die Breite der öffentlichen Feld- und Waldwege wiederhergestellt. Die Einschränkungen im Hinblick auf die Nutzung dieser Wege beschränken sich auf die Bauzeit und können nicht weiter reduziert werden. Aufgrund des überwiegenden öffentlichen Interesses an der Durchführung der Baumaßnahme an der A 92 sind diese hinzunehmen.

Existenzgefährdungen

Im Anhörungsverfahren wurden seitens der Fachbehörden keine landwirtschaftlichen Betriebe benannt, bei denen die Flächenverluste zu einer potenziellen Existenzgefährdung führen würden.

Mehrere private Einwender haben auf eine durch das Bauvorhaben ausgelöste Existenzgefährdung hingewiesen. Insgesamt waren es sieben Betriebe. Auf Anregung der Planfeststellungsbehörde hat der Vorhabensträger für vier Betriebe ein Gutachten bzw. eine Stellungnahme eines landwirtschaftlichen Sachverständigen eingeholt, da die Existenzgefährdung nicht von vornherein ausgeschlossen werden konnte. Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe in einem Umfang, dass Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Struktur in dem vom Ausbaurvorhaben betroffenen Raum auftreten könnten, sind hier jedoch nicht erkennbar. Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe sind nur dann (zusätzlich) als öffentlicher Belang in die Abwägung einzustellen, wenn sie in größerer Zahl durch das Bauvorhaben verursacht werden (vgl. BVerwG, Beschluss v. 31.10.1990, Az. 4 C 25/90). In dem dortigen Verfahren ging man von mindestens 30 Betrieben aus, die möglicherweise in ihrer Existenz gefährdet sein könnten. Dies trifft auf das vorliegende Verfahren bei weitem nicht zu. Zu den von einigen privaten Einwendern eingewandten Existenzgefährdungen ihrer landwirtschaftlichen Betriebe verweisen wir auf die Ausführungen unter C.3.5.2 dieses Beschlusses.

3.4.8 Wald

Von der Konzentrationswirkung dieses Beschlusses umfasst ist die Rodungserlaubnis nach Art. 9 BayWaldG. Jede dauerhafte Beseitigung von Wald zugunsten einer anderen Bodennutzungsart stellt gem. Art. 9 Abs. 2 Satz 1 BayWaldG eine Rodung dar. Es kommt infolge des Bauvorhabens zu einer dauerhaften Inanspruchnahme von Waldflächen auf einer Fläche von 3,24 ha.

Diese Rodung bedarf gemäß Art. 9 Abs. 2 Satz 1 BayWaldG der Erlaubnis. Die Erlaubnis ist gemäß Art. 9 Abs. 4 BayWaldG zu versagen, wenn es sich bei besagtem Wald um Bannwald handelt. Weiterhin soll sie versagt werden, wenn die Rodung Waldfunktionsplänen im Sinne des Art. 6 BayWaldG widersprechen oder deren Ziele gefährden würde oder die Erhaltung des Waldes aus anderen Gründen im öffentlichen Interesse liegt und dieses vor den Belangen des Antragsstellers den Vorrang verdient (Art. 9 Abs. 5 BayWaldG). Im Bannwald kann die Erlaubnis gemäß Art. 9 Abs. 6 Satz 2 BayWaldG erteilt werden, wenn sichergestellt ist, dass angrenzend an den vorhandenen Bannwald ein Wald neu begründet wird, der hinsichtlich seiner Ausdehnung und Funktion dem zu rodender Wald annähernd gleichwertig ist oder gleichwertig werden kann. Keiner Erlaubnis nach dem Bayerischen Waldgesetz bedürfen nach Art. 9 Abs. 8 Satz 1 BayWaldG Änderungen der Nutzung von Wald, die durch Planfeststellungsbeschlüsse zugelassen werden.

Im Planfeststellungsverfahren sind jedoch die oben genannten materiellen Grundsätze sinngemäß zu beachten, vgl. Art. 9 Abs. 8 Satz 2 BayWaldG.

Der Großteil der zu rodenden Waldflächen liegen im Umkreis der AS Oberschleißheim. Von den 2,99 ha Waldfläche im Bereich dieser Anschlussstelle entfallen 0,9 ha auf Bannwald. Ferner werden an der Rampe der A 99, am Gänsbach, am Unterschleißheimer See sowie bei Unterschleißheim kleinteilige Flächen gerodet.

Nach dem geltenden Waldfunktionsplan erfüllen die Waldbestände im Plangebiet eine Vielzahl von Funktionen. Die Wälder besitzen überwiegend eine besondere Bedeutung für Erholung, Lebensraum, Landschaftsbild, Klima-/Immissionsschutz oder nur für Lebensraum, Landschaftsbild und Klima-/Immissionsschutz. Bannwaldflächen werden durch das Vorhaben mit einer Fläche von 9.000 m² berührt.

Eine vorübergehende Inanspruchnahme von Waldflächen erfolgt nur in einem sehr geringen Umfang und ist durch die Verlegung der Gasleitung im Bereich der AS Oberschleißheim bedingt.

Alle Gehölzbestände, die sich auf den Böschungsflächen des Autobahnkörpers und/oder auf Lärmschutzanlagen der Autobahn befinden, gelten als Straßenbegleitgrün und sind damit Bestandteil der Straße, vgl. § 1 Abs. 4 Nr. 3 FStrG. Sind keine ausgeprägten Böschungsbereiche oder Lärmschutzwälle vorhanden, werden alle Gehölzbestände innerhalb der Wildschutzzäune entlang der A 92 als Straßenbegleitgrün betrachtet. Die straßenbegleitenden Gehölzbestände im Bereich der Verordnung des Landratsamtes München über die Erklärung der Wälder im Norden Münchens zu Bannwäldern vom 01. März 1985 werden nicht als Bannwald beurteilt, soweit sie im Sinne des § 1 Abs. 4 Satz 1 FStrG bereits im Bestand zur A 92 zugehörig sind. Gemäß § 2 Abs. 2 der o.g. Verordnung ist die bestehende A 92 mit den in § 1 Abs. 4 Bundesfernstraßengesetz genannten Bestandteilen vom Geltungsbereich der Verordnung ausgenommen. Insbesondere werden Gehölzbestände im Bereich der bestehenden Dämme, Böschungen, Entwässerungsanlagen und Seitenstreifen nicht als Bannwald bewertet.

Für die vorliegende Planung wird die Rodung mit diesem Beschluss aus Gründen des Allgemeinwohls zugelassen. Gründe nach Art. 9 Abs. 4 oder 5 BayWaldG, auf deren Grundlage die Erlaubnis zu versagen wäre, liegen nicht vor. Zwar handelt es

sich bei dem zu rodenden Wald in einer untergeordneten Größenordnung um Bannwald, aber die Erlaubnis zur Rodung kann auf Grundlage des Art. 9 Abs. 6 Satz 2 BayWaldG erteilt werden. Es ist sichergestellt, dass der Bannwald gleichflächig bzw. gleichwertig direkt angrenzend an den Bannwald ausgeglichen wird. Zur Sicherung der Funktionen des Waldes sind waldbauliche Maßnahmen im Umfang von insgesamt 3,27 ha vorgesehen. Der Waldverlust wird durch die Ersatzmaßnahme

5 A_{FCS} (Teilfläche) wieder ersetzt. In diesem Zusammenhang kommt es am Gänsbach zu einer Pflanzung standortgerechter Laubholzarten aus geeigneten Herkünften im Umfang von 0,66 ha. Die Ersatzmaßnahme 10 A_{FCS} „Anlage naturnaher Laubwaldstrukturen mit vorgelagerten, artenreichen Saumgesellschaften“ dient als Bannwaldersatz im Bereich der AS Oberschleißheim und umfasst eine Fläche von 1,01 ha. Zusätzlich kommt es durch die Maßnahme 12 A_{FCS} (Teilfläche) zu einer Ergänzung der gewässerbegleitenden Gehölzbestände in einem Umfang von 1,45 ha. Ferner wird auch im Rahmen der Maßnahme 7 A_{FCS} Ersatz in Höhe von 0,15 ha Waldfläche geschaffen.

Ein Flächen- und funktionsgleicher Ausgleich ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unter Beachtung der unter A.3.7 dieses Beschlusses festgesetzten Auflagen gegeben. Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten stellte in seiner Stellungnahme vom 19.03.2018 zur 1. Tektur vom 22.12.2017 dar, dass nach seiner Ansicht ebenfalls ein flächen- und funktionsgleicher Ausgleich im Rahmen der Vorgaben des Art. 9 Abs. 6 Satz 2 BayWaldG erzielt wird. Die nach der Rodung im beabsichtigten Umfang entstehenden Waldflächen können die ausgewiesenen Waldfunktionen auch weiterhin dauerhaft erfüllen. Die Stabilität des verbleibenden Bestands wird von den Rodungsmaßnahmen nicht wesentlich beeinträchtigt.

3.4.9 Denkmalschutz

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

Im Untersuchungsraum der Baumaßnahmen befinden sich die folgenden Baudenkmäler:

- D-1-62-000-3212 Würmkanal; Teil des sog. Schleißheimer Kanalsystems: FlstNr. 1483; 1484 Gemarkung Allach und FlstNr. 3732 Gemarkung Feldmoching

- D-1-84-135-1 Dachau-Schleißheimer Kanal; Nördlicher Schloßkanal Teil des Schleißheimer Kanalsystems: FlstNr. 267; 267/3; 267/4; 267/5; 267/6; 267/7 Gemarkung Oberschleißheim
- D-1-84-135-2 Nähe Ferdinand-Schulz-Allee; Würmkanal Teil des Schleißheimer Kanalsystems: FlstNr. 313; 313/3; 313/5; 3732/6 Gemarkung Oberschleißheim
- D-1-84-135-40 Feldkreuz in der Nähe zur Margarethenstraße und Moosweg: FlstNr. 226/29 Gemarkung Oberschleißheim
- D-1-84-135-43 Bildstock in der Nähe St. -Hubertus-Straße: FlstNr. 40 Gemarkung Oberschleißheim
- D-1-84-135-36 Jagdpavillon, St. -Hubertus-Straße 2: FlstNr. 38 Gemarkung Oberschleißheim
- D-1-84-135-42 und 42/1 und 42/2 Hauptgebäude, Wärterhaus und Einfriedung an der Veterinärstraße 2, Landesuntersuchungsamt für das Gesundheitswesen Südbayerns: FlstNr. 36/2 Gemarkung Oberschleißheim

Im Untersuchungsraum der Baumaßnahmen befinden sich die folgenden Bodendenkmäler:

- D-1-7734-0199 Würmkanal, teil des Schleißheimer Kanalsystems
- D-1-7735-0311 Dachauer-Schleißheimer Kanal
- D-1-7735-0082 Siedlung und Kreisgräben eines Bestattungsplatzes vor- und frühgeschichtlicher Zeitstellung
- D-1-7635-0042 Siedlung vor- und frühgeschichtlicher Zeitstellung, Nähe AK Neufahrn

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. Die Beeinträchtigung von Bau- und Bodendenkmälern wird auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang begrenzt. Eine Umplanung zugunsten der Schonung von Bau- und Bodendenkmälern ist unter den gegebenen Rahmenbedingungen nicht möglich.

Sollten im Zuge der Bauausführung auch in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege nicht aufgezeigte Bau- oder 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 BayDSchG sowohl hinsichtlich der bekannten Bodendenkmäler, der bezeichneten Verdachtsflächen als auch eventueller Zufallsfunde unter Beachtung der durch die Schutzauflagen unter A.3.9 dieses Beschlusses vorgesehenen Maßgaben. Ferner umfasst die vorliegende Entscheidung die denkmalschutzrechtliche Erlaubnis nach Art. 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BayDSchG hinsichtlich der Baudendenkmäler unter Beachtung der durch die Schutzauflagen unter A.3.9 dieses Beschlusses vorgesehenen Maßgaben.

Die unter A.3.9 dieses Beschlusses angeordneten Schutzauflagen dienen dem vorrangigen, vom Vorhabensträger im Rahmen der weiteren Detailplanung möglicherweise noch zu gewährleistenden Schutz der Bau- und 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.

Durch die frühzeitige Anzeige des Beginns von Erdbauarbeiten kann zum einen die Durchführung denkmalpflegerischer Maßnahmen abgestimmt werden, welche in der Vereinbarung zwischen Vorhabensträger und Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege festgelegt wurden. Zum anderen erhält das Bayerische Landesamt

für Denkmalpflege hierdurch Gelegenheit, nach erfolgtem Oberbodenabtrag Flächen fachlich zu beurteilen, für die der Vorhabensträger keine Voruntersuchungen durchführen muss (Verdachtsflächen ohne sichere Erkenntnisse).

3.4.10 Bodenschutz

Die Belastung des Bodens durch den Eintrag von Stoffen aus dem Verkehr und die Belastung durch die Bauarbeiten sowie die Herstellung und Unterhaltung der Anlage können wegen des dargestellten öffentlichen Interesses an der Durchführung des Vorhabens nach BBodSchG (Nutzungsfunktion im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 3 d BBodSchG) zugelassen werden.

Schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 i. V. m. § 7 BBodSchG werden nicht eintreten. Denn infolge der A 92, die im Bereich AD München-Feldmoching bis zur AS Oberschleißheim mit bis zu 93.803 Kfz/24 h, von der AS Oberschleißheim – AS Unterschleißheim mit 85.336 Kfz /24 h und von der AS Unterschleißheim bis zum AK München Neufahrn mit 90.692 Kfz/24 h belastet ist, werden für die bisher noch nicht belasteten Böden keine maßgeblichen Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen eintreten. Die Überschreitung von in der gemäß § 8 Abs. 2 BBodSchG einschlägigen BBodSchV (insbesondere Anlage 2 zur BBodSchV) ist nicht zu besorgen.

Gemäß § 4 Abs. 5 Satz 1 BBodSchV kann bei Vorhaben, bei denen auf einer Fläche von mehr als 3 000 m² Materialien auf oder in die durchwurzelbare Bodenschicht auf- oder eingebracht werden, Bodenmaterial aus dem Ober- oder Unterboden ausgehoben oder abgeschoben wird oder der Ober- und Unterboden dauerhaft oder vorübergehend vollständig oder teilweise verdichtet wird, von der Genehmigungsbehörde im Benehmen mit der für den Bodenschutz zuständigen Behörde von dem nach § 7 Satz 1 des BBodSchG Pflichtigen die Beauftragung einer bodenkundlichen Baubegleitung nach DIN 19639 im Einzelfall verlangt werden.

3.4.11 Fischerei

Den Belangen der Fischerei ist durch die Gestaltung der Planung selbst sowie durch die Nebenbestimmungen in diesem Beschluss unter A.3.1.13 und A.3.8 Rechnung getragen. Der Vorhabensträger hat zugesagt, die Beeinträchtigung der fischereilichen Verhältnisse so gering wie möglich zu halten.

Rein zivilrechtliche Fragen, wie die Haftung des Vorhabensträgers, sind im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht entscheidungsrelevant. Eine Haftungsauflage

zu Lasten des Vorhabensträgers für alle Schäden, die nachweislich durch das Bauvorhaben entstehen, ist unter Hinweis auf die gesetzlichen Haftungsbestimmungen auch nicht erforderlich.

3.4.12 Militärische Belange

Den militärischen Belangen im Hinblick auf das Militärgrundstraßennetz wird durch die unter A.3.12 in diesem Beschluss festgesetzten Nebenbestimmungen Rechnung getragen.

3.4.13 Kommunale Belange

3.4.13.1 Stadt Unterschleißheim

Die Stadt Unterschleißheim hatte im gesamten Verfahren keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben geäußert, aber es wurden einige Aspekte zu aus deren Sicht erforderlichen Änderungen eingewandt. Die Stadt Unterschleißheim erhob im Anhörungsverfahren viele Forderungen und Einwendungen, insbesondere zur gemeindlichen Bauleitplanung, zum Verkehrslärmschutz im Ortsbereich, einer zusätzlichen Anschlussstelle Mittenheim zwischen den derzeitigen Anschlussstellen Oberschleißheim und Unterschleißheim, Änderung der Geh- und Radwegführung über die Autobahnbrücken und die Nichterteilung einer Standstreifenfreigabe.

Wir haben diese Forderungen und Einwendungen der Kommune schon größtenteils im Rahmen der Würdigung der öffentlichen Belange behandelt. Auf diese Ausführungen im Beschluss wird verwiesen. Insbesondere wird im Hinblick auf die kommunale Bauleitplanung der Stadt Unterschleißheim und deren Auswirkung auf den Verkehrslärmschutz unter C.3.4.4.1.5.8 dieses Beschlusses verwiesen.

Bereits in der Stellungnahme der Stadt Unterschleißheim zum ursprünglichen Antrag sowie in der Stellungnahme zur 1. Tektur vom 22.12.2017 wurde seitens der Stadt Unterschleißheim gefordert, dass ein damals in Aufstellung befindlicher Bebauungsplan „Wohngebiet nordöstlich des Furtwegs“ zu berücksichtigen sei. Im Rahmen der 1. Tektur vom 22.12.2017 wurden in der Planunterlage 17.1 T1 die geplanten Wohnhäuser mitberücksichtigt. Die entsprechenden Berechnungen des Vorhabensträgers zeigen, dass für das zum damaligen Zeitpunkt geplante Wohngebiet die geltenden Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV eingehalten werden. Der endgültige Bebauungsplan Nr. 165 „Wohngebiet nordöstlich des Furtwegs“ wurde nun mit Wirkung vom 16.01.2025 wirksam. Es

bestehen keine Anhaltspunkte, dass für die geänderte Bebauung die Immissionsgrenzwerte nicht eingehalten werden.

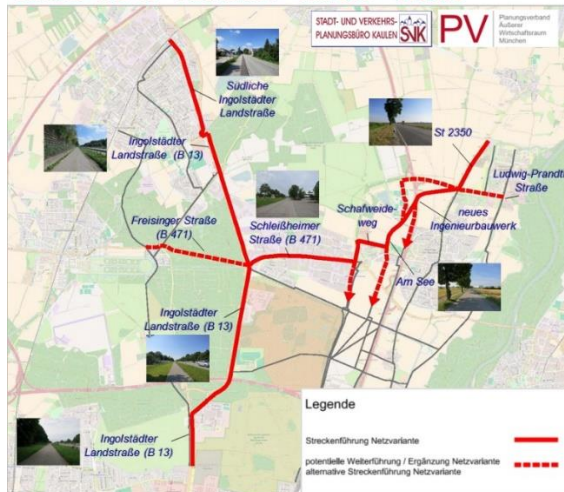
Unter C.3.4.4.1.5 dieses Beschlusses werden zahlreiche Einwendungen der Stadt Unterschleißheim zum Verkehrslärmschutz im Ortsbereich und auch der Nichterteilung einer Standstreifenfreigabe abgehandelt.

Seitens der Stadt Unterschleißheim und auch aus der Bevölkerung wurde eine weitere Anschlussstelle zwischen der AS Oberschleißheim und der AS Unterschleißheim gefordert. Für die Planung und den Bau neuer Anschlussstellen an bestehenden Bundesautobahnen ist die Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) als Baulastträger für die Bundesfernstraßen erforderlich. Das BMV entscheidet nach den Kriterien Aufnahmekapazität der Autobahn, Fernverkehrsbedeutung einer neuen Anschlussstelle sowie Alternativen, inwieweit eine Anbindung über vorhandene Anschlüsse möglich ist. Des Weiteren fließen netzkonzeptionelle und wirtschaftliche Gesichtspunkte in die Entscheidung über die Genehmigungsfähigkeit einer neuen Anschlussstelle ein. Die geforderte Anschlussstelle Mittenheim bei Riedmoos dient vorrangig lokalen Verkehrsbedürfnissen (fehlende Fernverkehrswirksamkeit). Daher wurde diese bereits 1994 vom damaligen Bundesministerium für Verkehr abgelehnt. Hinzu kommt, dass die Frage der Baulast und der Finanzierung für die hierfür erforderliche Verbindungsstraße zur Staatsstraße 2342 ungeklärt ist und der Bund als Baulastträger aus Gründen der fehlenden Netzfunktion einer Bundesfernstraßenanbindung ausscheidet. Auch der Abstand der beiden Anschlussstellen Oberschleißheim und Unterschleißheim liegt mit rd. 6 km unter dem vorgeschriebenen Mindestabstand zwischen zwei Anschlussstellen nach RAA 2008 mit 8,0 km. Aus diesen Gründen wird eine zusätzliche Anschlussstelle Mittenheim abgelehnt. Sollten sich die Randbedingungen und Verkehrsbedarf, Baulastträgerschaft und Finanzierungsmöglichkeiten geändert haben, so steht der Stadt Unterschleißheim frei, erneut einen Antrag für eine Anschlussstelle beim BMV zu stellen.

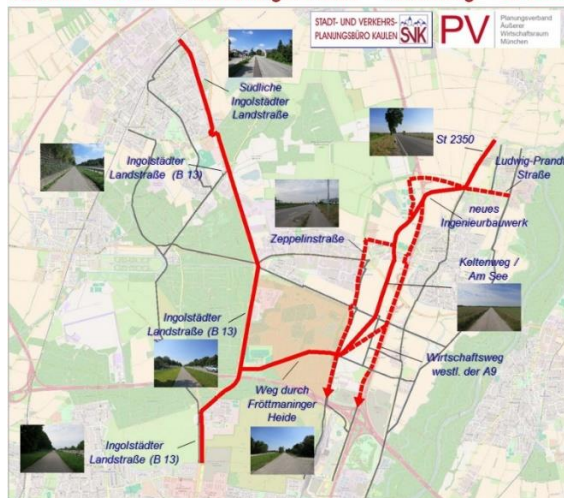
Die Forderung nach breiteren Rad- und Fußwegen (Breite von 4,0 Meter) an der Anschlussstelle Unterschleißheim kann nicht vollständig erfüllt werden. Die Breite des jeweiligen Rad- und Fußweges wurde entsprechend der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) geplant. Es wird das Regelmaß nach der ERA eingehalten. Die ERA fordert bei einem gemeinsamen Geh- und Radweg außerhalb einer Ortschaft ein Regelmaß von 2,50 m. Die Geh- und Radwege haben jeweils eine

Breite von 3,25 m. Der konkrete Geh- und Radweg ist nicht Teil der geplanten Radschnellverbindungen im Großraum München. Das Konzept für Radschnellverbindungen vom Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München, mit Datum vom 19.10.2017 aufgestellt, zeigt, dass keine der Varianten die o.g. Anschlussstellen betreffen würden.

Variante 1: B 13 – Hochbrück – Am See – St 2350



Variante 2: B 13 – Fröttmaninger Heide – Keltenweg – St 2350



Quelle jeweils:

<https://www.pv-muenchen.de/leistungen/planung/verkehrskonzepte/radschnellwege/zwischenergebnisse-machbarkeitsstudie-und-buergerveranstaltungen>

Die Kritik an der Anbindung des im Bereich der AS Unterschleißheim vorgesehenen Geh- und Radwegs an die Moosachstraße und die Paul-Kulisch-Straße wird ebenfalls zurückgewiesen. Die Anbindung im Norden an der Moosachstraße erfolgt über den parallel geführten Geh- und Radweg. Im Vergleich zum Bestand ist ein Geh- und Radweg auf beiden Seiten der Moosachstraße bis zur Einmündung des Kanalwegs geplant. Durch eine Ampel mit Fußgängerübergang sind die Geh- und Radwege auf beiden Seiten der Moosachstraße verbunden. Durch die Planung

erhält die Paul-Kulisch Straße bei der Einmündung in die nördliche Ingolstädter Straße zusätzlich einen Geh- und Radweg entlang der Straße, welcher im Bestand nicht vorhanden ist. Nach Ansicht des Vorhabenträgers ist die Kreuzung der Paul-Kulisch Straße durch den Geh- und Radweg an einer übersichtlichen Stelle gewählt. Zusätzlich muss die St 2350 durch die neue Unterführung des Geh- und Radwegs nicht mehr gequert werden. Die Anbindungen stellen auch aus unserer Sicht eine Verbesserung im Vergleich zum Bestand dar.

Die Forderung nach einer Ausrundung von der Moosachstr. in den Radweg über die A 92 und einer Ausrundung von der Paul-Kulisch-Str. in den Radweg über die A 92 wurden vom Vorhabensträger zurückgewiesen, da die geplanten Ausrundungen nach deren Ansicht ausreichend seien. Dies wurde vom zuständigen Mitarbeiter der Sachgebiets 31.1 der Regierung von Oberbayern bestätigt. Die Forderung nach einem ausreichenden Abstand mit Spritz- und Blendschutz zwischen Radweg und B13 wird ebenfalls zurückgewiesen. In der Planung sind gemäß ERA 2010 (Empfehlung für Radverkehrsanlagen) gute Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern grundsätzlich zu gewährleisten. Dazu zählt auch, dass Blendwirkungen möglichst vermieden werden sollen. In der ERA 2010 sind jedoch keine direkten, detaillierten Vorgaben zum Blendschutz für Radfahrer enthalten.

Die Forderung nach breiteren Brückenbauwerken an der Birkhahnstraße und dem Furtweg zugunsten der Fußgänger und der Radfahrer wird zurückgewiesen. Nach entsprechender Diskussion im Erörterungstermin prüfte die Stadt Unterschleißheim, ob sie sich an jeweils breiteren Geh- und Radwegen an den beiden Straßen beteiligen möchte. Gemäß Stadtratsbeschluss der Stadt Unterschleißheim vom 16.12.2020 wurde die in Aussicht gestellte finanzielle Beteiligung der Gemeinde zurückgezogen. Daher sieht die Planung nun eine Breite der Geh- und Radwege von 2,50 m außerhalb der Überführungsbauwerke und von 3,00 m auf den Bauwerken vor. Bei der Birkhahnstraße handelt es sich um eine Gemeindeverbindungsstraße in der Straßenbaulast der Stadt Unterschleißheim, Art. 47 Abs. 1 BayStrWG. Der Furtweg stellt einen ausgebauten öffentlich-rechtlichen Feldweg dar, für den mangels entgegenstehender Anhaltspunkte die Stadt Unterschleißheim die Straßenbaulast trägt. Der Vorhabensträger ist nicht verpflichtet die Brückenbauwerke mit breiteren Geh- und Radwegen auszustatten als dies von der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) gefordert wird. Es handelt sich konkret um keinen Fall einer notwendigen Folgemaßnahme i.S.v. Art. 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 1 BayVwVfG. Folgemaßnahmen an anderen Anlagen sind nur erforderlich, wenn

durch das Vorhaben Probleme für die Funktionsfähigkeit der anderen Anlage entstehen und diese gelöst werden müssen. Dies trifft jedoch vorliegend nicht zu.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum sechsstreifigen Ausbau der A 92 im Abschnitt AD München-Feldmoching bis AK Neufahrn wurde der dadurch verursachte Verkehrslärm betrachtet. Der durch den Betrieb des Flughafens München ausgelöste Fluglärm liegt nicht in dem o.g. Verfahren begründet und bedarf daher keiner Betrachtung.

Der Vorhabenträger hat keinen Einfluss auf die Umsetzung von ÖPNV-Projekten. Ein Vergleich der Wirtschaftlichkeit zwischen Straßenprojekten und ÖPNV-Projekten ist nicht vorgesehen.

Aufgrund der Forderungen der Stadt Unterschleißheim im Rahmen der Einwendungsfrist zum ursprünglichen Antrag vom 18.08.2014 wurde der Wirtschaftsweg, der durch die Grundstücke Fl. Nr. 932/4 und 932/5, jeweils Gemarkung Unterschleißheim, lief, an den nordwestlichen Rand der Grundstücke verlegt. Dies erfolgte in Abstimmung mit der Stadt Unterschleißheim und entsprechend der in der Stellungnahme der Stadt vom 17.11.2014 beigefügten Anlage 23. Im Rahmen der 1. Tektur vom 22.12.2017 forderte die Stadt Unterschleißheim jedoch eine erneute Verlegung des Wirtschaftsweges. Der Wirtschaftsweg sollte in die neu zu errichtende, südwestlich des Furtweges gelegene Böschung integriert werden. Diese Forderung wird zurückgewiesen, da sich die technische Umsetzung der erneuten Verlegung angesichts der notwendigen Böschung schwierig gestaltet. Im Erörterungstermin wurde seitens der zuständigen Mitarbeiterin des Vorhabensträgers erläutert, dass in einer Brückenböschung ein Wirtschaftsweg nicht errichtet werden kann.

Mit der o.g. Stellungnahme geht die Ablehnung der Stadt Unterschleißheim im Hinblick auf die Inanspruchnahme von Teilflächen der in ihrem Eigentum stehenden Grundstücke Fl. Nr. 932, 932/4 und 932/5 der Gemarkung Unterschleißheim, für die Errichtung der Böschung einher. Das Grundstück Fl. Nr. 932/5 ist laut Planunterlagen zur 3. Tektur vom 23.08.2023 inzwischen an den D.I.T.I.B. Türkisch-Islamische Gemeinde Fatih Moschee zu Unterschleißheim e. V. übergegangen. Für das betreffende Grundstück kann die Stadt Unterschleißheim keine Einwendungen, die in der Eigentümerstellung des D.I.T.I.B. Türkisch-Islamische Gemeinde Fatih Moschee zu Unterschleißheim e. V wurzeln, geltend machen. Eine Gemeinde ist nicht befugt, sich zum Sachwalter öffentlicher oder privater, nicht von ihrer Planungshoheit umfasster Belange aufzuschwingen (BVerwG Beschl. v. 11.8.2011, Az. 9 A 7.11).

Die ursprüngliche Brücke als Überführungsbauwerk des öffentlichen Feld- und Waldweges Furtweg über die A 92 wird komplett abgebrochen und rund 10 m weiter südwestlich mit vergrößerter Breite zwischen den Geländern und vergrößerten lichten Weiten neu errichtet. Durch die Verschiebung des Neubaus der Brücke besteht keine andere Möglichkeit als die Inanspruchnahme von Teilflächen der Grundstücke Fl. Nr. 932, 932/4 und 932/5, jeweils Gemarkung Unterschleißheim, für die Errichtung der Brückenböschung. Der Erhalt der Überquerungsmöglichkeit an dieser Stelle wurde laut Vorhabensträger von der Stadt Unterschleißheim ausdrücklich gefordert.

Die Stadt Unterschleißheim widerspricht der der vorgesehenen Beibehaltung der bestehenden Böschung an der Brücke des Furtweges über die A 92 nordwestlich des Furtweges. Der Vorhabensträger legte dar, dass diese Böschung eine Leitfunktion für Fledermäuse aufweist. Gemäß Unterlage 19.4.2. T2 Ergänzende Bestandsaufnahmen wurden am Furtweg vier Fledermausarten (Wasserfledermaus, Zwergfledermaus, Flughautfledermaus und Weißrandfledermaus) mit einem mittleren Aufkommen an Individuen vorgefunden. Dabei handelt es sich jeweils um streng geschützte Arten. Entgegen der Annahme der Stadt werden die heutigen Böschungsstrukturen nach Neuerrichtung der Brücke nicht funktionslos. Bei den im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanes durchgeführten Kartierungen wurden u.a. auch die Nahbereiche der Querungsbauwerke, die angrenzenden Leitstrukturen und die Umgebung entlang von Straßen und Wegen kontrolliert. Zusammenfassend wurde eine hohe Bedeutung des Bauwerks und der Gehölzstrukturen für verschiedene Fledermausarten festgestellt. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Entfernung der derzeit vorhandenen Böschungen einen artenschutzrechtlichen Verbotstatbestand gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG auslöst. Der Störungstatbestand kann vor allem durch Trennwirkungen erfüllt werden, die von einer geplanten Trasse ausgehen (vgl. BVerwG, Urt. v. 9.7.2008, Az. 9 A 14/07).

Ausnahmen von einem Verbot gemäß § 44 BNatSchG können nur unter bestimmten Voraussetzungen erteilt werden, vgl. § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 1 - Nr. 5, Satz 2 BNatSchG. Der Vorhabensträger sieht keine Gründe, die eine artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung rechtfertigen könnten. Dieser Ansicht schließen wir uns an. Folglich sind die Gehölzstrukturen am Furtweg zu erhalten.

Der Forderung nach landschaftspflegerischen Maßnahmen am Erholungsgebiet Unterschleißheimer See kann nicht entsprochen werden. Der Unterschleißheimer See ist ein Baggersee, der aus der Kiesentnahme beim Bau der A 92 entwickelt wurde. Der Baggersee liegt etwa 200 m von der A 92 entfernt und ist vom Vorhaben

selbst nicht betroffen. Folglich ist der Vorhabensträger weder zu Ausgleichsmaßnahmen noch zu Ersatzmaßnahmen gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG verpflichtet. Der Eingriff in den Gehölzbestand im Bereich zwischen Autobahn und Erholungsfläche ist in der Planung so weit wie möglich reduziert worden. Die dauerhafte Flächeninanspruchnahme erfolgt nur in Teilbereichen, die derzeit weder eine Freizeitnutzung aufweisen noch eine besondere Eignung für eine Freizeitnutzung aufweisen. Es handelt sich hierbei vorwiegend um dichte Gehölzbestände mittleren Alters, die kaum begehbar sind. Diese Bestände dienen vornehmlich als Pufferfläche für den Unterschleißheimer See. Durch den Eingriff in den Gehölzbestand wird die Sichtschutzfunktion nicht beeinträchtigt.

Im Bereich der Anschlussstelle Unterschleißheim ist vorgesehen, die B 13 nach Osten zu rücken. Damit entsteht im Süden zwischen der Paul-Kulisch-Straße und dem Beginn der neuen Böschung der B 13 eine freie Fläche, die derzeit keiner Nutzung zugeordnet wird. Die Fläche liegt fast vollständig innerhalb der Gemarkung der Stadt Unterschleißheim. Die künftige Nutzung und eine entsprechende Übertragung der Fläche an die Stadt Unterschleißheim wird im Nachgang zwischen dem Vorhabensträger und der Kommune geregelt. Gleiches gilt für an anderer Stelle freiwerdender Flächen.

Die Forderung nach dem Einbau von zusätzlichen Muldenentwässerungen an den Lärmschutzanlagen im Autobahnabschnitt von Bau-km 6+980 bis 8+950 konkret im Bereich, der an der nördlichen Grenze der St 2342 liegt, wird zurückgewiesen. Die künftige Entwässerung des Straßenkörpers wird entsprechend den heutigen Anforderungen hinsichtlich einer Minimierung der Umweltbeeinträchtigungen erfolgen. Seitens der Fachbehörden wurden zwar bestimmte Nebenbestimmungen gefordert, die unter A.4.3. dieses Beschlusses aufgeführt sind, aber grundsätzlich bestand Einvernehmen mit dem geplanten Entwässerungskonzept.

Der Forderung nach einer Erhöhung der Lärmschutzvorrichtungen wird zurückgewiesen. Folgende Erhöhungen wurden seitens der Stadt Unterschleißheim geltend gemacht:

- Bau-km 4+952- Bau-km 5+195: Erhöhung der Wand um 3,5 m
- Bau-km 5+200- Bau-km 5+525: Einsetzen einer Wand mit 6m
- Bau-km 5+525- Bau-km 5+575: Übergang Wand 6m bis 2m
- Bau-km 5+575- Bau-km 6+100: Einsetzen einer Wand mit 2m
- Bau-km 6+100- Bau-km 6+115: Erhöhung der Wand um 2m
- Bau-km 6+950- Bau-km 6+980: Erhöhung der Wand um 2m
- Bau-km 6+990- Bau-km 7+175: Erhöhung der Wand um 2m

- Bau-km 7+175- Bau-km 7+515: Erhöhung der Wand um 3 m

Das geplante Lärmschutzkonzept (z. B. Lärmschutzwände, Lärmschutzwälle und Wall-Wand-Kombinationen) hält die gültigen Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV mit Ausnahme von fünf Grundstücken ein, siehe C.3.4.4.1.5.4 dieses Beschlusses. Für die fünf Grundstücke ist passiver Lärmschutz vorgesehen. Zudem hat der Vorhabensträger bei weiteren Grundstücken freiwillig passiven Lärmschutz zugesichert, vgl. Unterlage 17.01 T2 Anlage 2 Passiver Lärmschutz. Eine gesundheitliche Beeinträchtigung der anliegenden Wohnbevölkerung ist im untersuchten Bereich der A 92 auszuschließen. Der Vorhabenträger kommt mit der vorliegenden Planung seiner gesetzlichen Verpflichtung auf Lärmvorsorge für die betroffenen Wohnbereiche nach. Der Vorhabensträger kann die wirtschaftlichere Option wählen und ist nicht zu höheren Lärmschutzwänden oder der Errichtung eines Tunnels bzw. einer Einhausung verpflichtet.

In Abstimmung mit der Stadt Unterschleißheim entfällt die Planung für den Kreuzungsbereich Nördliche Ingolstädter Straße und Landshuter Straße. Folglich ist ein entsprechender Umbau nicht Inhalt dieses Planfeststellungsverfahrens.

3.4.13.2 Gemeinde Oberschleißheim

Die Gemeinde Oberschleißheim hatte im gesamten Verfahren keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben geäußert, aber es wurden einige Aspekte zu aus deren Sicht erforderlichen Änderungen eingewandt. Die Gemeinde erhob im Anhörungsverfahren viele Forderungen und Einwendungen, insbesondere zum Verkehrslärmschutz im Ortsbereich, Änderung der Geh- und Radwegführung, der Wegfall der Anbindung der Hackerstraße von der B 471, die Nichterteilung einer Standstreifenfreigabe und Forderungen nach Überquerungsmöglichkeiten für Wildtiere. Außerdem wurden Einwendungen im Hinblick auf die vorhandenen und durch den Bau betroffenen Wasser- und Abwasserleitungen eingereicht.

Wir haben die Forderungen und Einwendungen der Gemeinde schon größtenteils im Rahmen der Würdigung der öffentlichen Belange dieses Beschlusses behandelt. Auf die diesbezüglichen Ausführungen wird verwiesen.

Unter C.3.4.4.1.5 dieses Beschlusses werden zahlreiche Einwendungen der Gemeinde Oberschleißheim zum Verkehrslärmschutz im Ortsbereich und auch der Nichterteilung einer Standstreifenfreigabe abgehandelt.

Die Forderung nach breiteren Rad- und Fußwegen (Breite von 4,0 m) an der AS Oberschleißheim kann nicht zur Gänze erfüllt werden. Die Breite des jeweiligen Rad- und Fußweges wurde entsprechend den ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) geplant. Es wird das Regelmaß nach den ERA eingehalten. Die ERA fordert bei einem gemeinsamen Geh- und Radweg außerhalb einer Ortschaft ein Regelmaß von 2,50 m. Die Geh- und Radwege haben jeweils eine Breite von 2,5 oder 3,0 m und 4,0 m (Geh- und Radweg nördlich der B471). Die konkreten Geh- und Radwege sind nicht Teil der geplanten Radschnellverbindungen im Großraum München. Das Konzept für Radschnellverbindungen vom Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München, mit Datum vom 19.10.2017 aufgestellt, zeigt, dass keine der Varianten die o.g. Anschlussstellen betreffen würden.

Die Gemeinde Oberschleißheim forderte den Anschluss eines Feldweges an die Dachauer Straße. Der Feldweg verläuft vom Regattapark kommend östlich des Schwebelbachs. Im Zuge der Neuordnung des Radwegkonzepts in der 2. Tektur wird der Radweg nunmehr mit dem Bauwerk BW3/06s unter der B 471 geführt und durch das BW 3/05s an die Dachauer Straße angebunden. Durch die bestehende Kreuzung Dachauer Straße / Feldweg kann der Feldweg erreicht werden. Der Forderung der Gemeinde Oberschleißheim kann nicht entsprochen werden, da dies einen erheblichen Eingriff in die Natur zur Folge hätte. Es besteht kein Rechtsanspruch auf die uneingeschränkte Aufrechterhaltung des öffentlichen Wegenetzes (vgl. Art. 14 Abs. 3 BayStrWG).

Der Wegfall der Anbindung der Hackerstraße an die B 471 wurde erstmalig im Rahmen der 2. Tektur vom 27.03.2020 vorgetragen, obwohl diese Planungen bereits in der vorherigen Tektur (1. Tektur) enthalten waren. Hierauf wandte der Vorhabensträger ein, dass diese Einwendung der formellen Präklusion unterliege. Die Berufung auf die formelle Präklusion steht zur Disposition der Behörde, über die sie ermessensfehlerfrei zu entscheiden hat. Dem Vorhabensträger ist zuzustimmen, dass die konkrete Ausgestaltung der Hackerstraße nicht im Rahmen der 2. Tektur vom 27.03.2020 inhaltlich geändert worden ist. Grundsätzlich war das Anhörungsverfahren zur 2. Tektur vom 27.03.2020 nur für Einwendungen gegen die Planänderung neu eröffnet (BVerwG, Beschluss v. 23. 6. 2009, Az. 9 VR 1/09). Wenn die Planung im Laufe des Planfeststellungsverfahrens durch eine Tektur geändert wird, kann folglich nur zu den geänderten Aspekten eingewandt werden (VG Regensburg, Urt. v. 18.11.2011, Az. RO 2 K 11.00880).

Angesichts dessen, dass im Rahmen der 2. Tektur vom 27.03.2020 sehr wohl bauliche Maßnahmen im Bereich der Hackerstraße (Neubau des Bauwerks der Hackerstraße über den Schwebelbach) enthalten waren, wird die formelle Präklusion unsererseits verneint. Überdies bleibt die Verpflichtung zur Ermittlung des Sachverhalts bestehen, auch wenn formelle Präklusion eingetreten ist, BVerwG, Beschluss v. 01.04.2005, Az. 9 VR 5/05. Wenn verspätet vorgebrachte Belange entscheidungserheblich sein können, muss die Genehmigungsbehörde dem nachgehen. Dennoch wird der Einwand zurückgewiesen, da seitens der Vorhabensträgers der Wegfall der Anbindung ausreichend begründet wurde. Aus technischen Gründen, die mit dem Ausbau der Anschlussstelle Oberschleißheim zusammenhängen und aus Sicherheitsgründen ist die Lösung die Hackerstraße nicht weiter an die B 471 anzubinden nachvollziehbar. Zudem ist es den Anliegern im Bereich Badersfeld zumutbar über die Baderstraße auf die B 471 aufzufahren. Daran ändern die vorgebrachten Gründe der Gemeinde Oberschleißheim nichts. Insbesondere liegt der Standort der Freiwilligen Feuerwehr Badersfeld nicht am Ende der künftigen Sackgasse Hackerstraße, sondern deutlich näher an der Zufahrt auf die B 471 über die Baderstraße. Gemäß Art. 9 Abs. 1 Satz 2 BayStrWG hat die Gemeinde nach ihrer Leistungsfähigkeit die Hackerstraße in einem dem gewöhnlichen Verkehrsbedürfnis und den Erfordernissen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung genügenden Zustand zu bauen und zu unterhalten.

Die Forderung nach Querungshilfen für Wildtiere wird zurückgewiesen. Der Vorhabensträger hat nachgewiesen, dass im Raum Oberschleißheim kein Bedarf vorliegt. Die Errichtung von Grünbrücken mit der Zielsetzung Wanderungsbewegungen von Großsäugern zu ermöglichen, ist wegen der damit verbundenen erheblichen finanziellen Aufwendungen und der damit einhergehenden naturschutzfachlichen Eingriffe auf Bereiche beschränkt, bei denen ein besonderes fachliches Erfordernis besteht. Im einschlägigen Wildtierkonzept des LfU findet sich für den betreffenden Raum kein maßgeblicher Wanderkorridor der Großsäuger. Das Bundesprogramm „Wiedervernetzung“, das neben den Wanderkorridoren für waldbewohnende Großsäuger auch die Vernetzung von Trocken-, Feucht- und Waldbiotopen bezweckt, ist ebenfalls für den konkreten Abschnitt der A 92 nicht einschlägig. Im Bereich Oberschleißheim bestehen derzeit durchgängig Wildschutzzäune, die eine Querung der A 92 derzeit verhindern.

Die Wasserversorgung und die Abwasserentsorgung der Gemeinde Oberschleißheim ist trotz der Durchführung der geplanten Baumaßnahmen sichergestellt. Hierfür wird auch auf die unter A.3.11.11, 3.13.19 und 3.13.20 dieses

Beschlusses verfügten Nebenbestimmungen verwiesen. Alle zu kreuzenden oder betroffenen Wasser- oder Abwasserleitungen sind für die Zeit der Baumaßnahme soweit erforderlich zu sichern und ggf. an die neuen Gegebenheiten anzupassen. Die technischen Einzelheiten und erforderlichen Maßnahmen werden unmittelbar zwischen dem jeweiligen Versorgungsträger und der Bundesstraßenbauverwaltung geregelt. Die Kostentragung regelt sich nach den vertraglichen Regelungen. Die Gemeinde Oberschleißheim lehnt die Kostentragung im Hinblick auf die Wasserleitung Nr. 4.3.1 und 4.3.8 entsprechend dem Regelungsverzeichnis (Unterlage 11 T 3) und den Schmutzwasserkanal Nr. 4.4.3 und die Abwasserdruckleitung Nr. 4.4.11 entsprechend dem Regelungsverzeichnis (Unterlage 11 T 3) ab. In Bezug auf diese Forderung verweisen wir darauf, dass zivilrechtliche Fragen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht entscheidungsrelevant sind.

3.4.13.3 Gemeinde Eching

Die Gemeinde Eching hatte im gesamten Verfahren keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben geäußert, aber es wurden einige Aspekte zu aus deren Sicht erforderlichen Änderungen eingewandt. Die Kommune erhob im Anhörungsverfahren viele Forderungen und Einwendungen, insbesondere zum Verkehrslärmschutz im Ortsbereich, zur Nichterteilung einer Standstreifenfreigabe, zu Änderungen der AS Unterschleißheim und einer zusätzlichen Anschlussstelle Mittenheim zwischen den derzeitigen Anschlussstellen Oberschleißheim und Unterschleißheim. Außerdem wurden breitere Geh- und Radwege gefordert.

Wir haben die Forderungen und Einwendungen der Kommune schon größtenteils im Rahmen der Würdigung der öffentlichen Belange in diesem Beschluss behandelt. Auf die diesbezüglichen Ausführungen wird verwiesen.

Unter C.3.4.4.1.5 dieses Beschlusses werden zahlreiche Einwendungen der Gemeinde Eching zum Verkehrslärmschutz im Ortsbereich und auch der Nichterteilung einer Standstreifenfreigabe abgehandelt. Die Forderung nach zusätzlichen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen wird zurückgewiesen. Das im Rahmen der Tekturen überarbeitete Lärmschutzkonzept hält die gültigen Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV mit Ausnahme von fünf Grundstücken, die nicht auf dem Gemeindegebiet der Gemeinde Eching liegen, ein. Die Forderung der Gemeinde Eching den Fahrbahnbelag mit der Eigenschaft $D_{\text{stro}} = -5 \text{ dB (A)}$ auch über den zugesicherten Streckenabschnitt Bau-km 0+800 bis Bau-km 12+300 einzubauen wird ebenfalls zurückgewiesen. Wie bereits dargelegt, werden mit dem

Gesamtlärmkonzept bereits die einschlägigen Grenzwerte jeweils eingehalten. Außerdem ist der Einbau des lärmindernden Fahrbahnbelags in den Rampen nicht vertretbar, da dies in regelmäßigen Abständen zu erheblichen Behinderungen am AK Neufahrn führen würde.

Die Forderung der Gemeinde Eching, dass die AS Unterschleißheim als Vollkleblatt ausgeführt wird, wird zurückgewiesen. Aus technischen Gründen ist dies nicht möglich, da zum einen die beiden untergeordneten Straßen Moosachstraße und Landshuter Straße angebunden werden müssen und zum anderen die Bebauung sehr nah an die Anschlussstelle heranreicht.

Ferner wird auch die Forderung nach einer Direktrampe von der B 13 auf die A 92 zurückgewiesen. Die Gemeinde begehrt, dass mittels einer solchen Direktrampe der von Norden auf der B 13 kommende Verkehr, der weiter auf der A 92 Richtung Westen fahren möchte, ohne Lichtzeichenanlage auf die A 92 einfahren kann. Der Vorhabensträger hat diese geforderte Variante betrachtet. Im Bestand steht eine Linksabbiegespur zur Rampe der A 92 zur Verfügung. Laut den Unterlagen liegt bei der prognostizierten Verkehrsentwicklung im Bestand eine Verkehrsqualität mit der Qualitätsstufe D-E gemäß Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) vor. Mit dem geplanten Ausbau ergeben sich an diesem nördlichen Teil des Knotenpunkts Änderungen bei den Längen der Zufahrtsstreifen und der Zuordnung der Knotenströme zu den jeweiligen Fahrstreifen. Dadurch verbessert sich die Verkehrsqualität auf die Qualitätsstufe C. Die geforderte Direktrampenslösung führt jedoch zu weiteren Flächeneingriffen, da eine Parallelfahrbahn neben der A 92 Fahrtrichtung Stuttgart mit einer Länge von ca. 600 Metern nötig wäre. Zudem wäre mit der Direktrampenslösung die höhenfreie Anbindung der östlich der B 13 liegenden Bebauung nicht mehr möglich. Die Entscheidung des Vorhabensträgers gegen die Umsetzung einer Direktrampe ist nachvollziehbar und angesichts der im Verhältnis zu den geringen Vorteilen gewichtigen Nachteilen auch vertretbar.

Seitens der Gemeinde Eching und auch aus der Bevölkerung wird eine weitere Anschlussstelle zwischen der AS Oberschleißheim und der AS Unterschleißheim gefordert. Für die Planung und den Bau neuer Anschlussstellen an bestehenden Bundesautobahnen ist die Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) als Baulastträger für die Bundesfernstraßen erforderlich. Das BMV entscheidet nach den Kriterien Aufnahmekapazität der Autobahn, Fernverkehrsbedeutung einer neuen Anschlussstelle sowie Alternativen, inwieweit eine Anbindung über vorhandene

Anschlüsse möglich ist. Des Weiteren fließen netzkonzeptionelle und wirtschaftliche Gesichtspunkte in die Entscheidung über die Genehmigungsfähigkeit einer neuen Anschlussstelle ein. Die geforderte Anschlussstelle Mittenheim bei Riedmoos dient vorrangig lokalen Verkehrsbedürfnissen (fehlende Fernverkehrswirksamkeit). Daher wurde diese bereits 1994 vom damaligen Bundesministerium für Verkehr abgelehnt. Hinzu kommt, dass die Frage der Baulast und der Finanzierung für die hierfür erforderliche Verbindungsstraße zur St 2342 ungeklärt ist und der Bund als Baulastträger aus Gründen der fehlenden Netzfunktion einer Bundesfernstraßenanbindung ausscheidet. Auch der Abstand der beiden Anschlussstellen Oberschleißheim und Unterschleißheim liegt mit rd. 6 km unter dem vorgeschriebenen Mindestabstand zwischen zwei Anschlussstellen nach RAA 2008 mit 8,0 km. Aus diesen Gründen wurde eine zusätzliche Anschlussstelle Mittenheim abgelehnt. Sollten sich die Randbedingungen und Verkehrsbedarf, Baulastträgerschaft und Finanzierungsmöglichkeiten geändert haben, so steht es der Gemeinde Eching frei, erneut einen Antrag für eine Anschlussstelle beim BMV zu stellen.

Die Gemeinde Eching kritisierte die Fällung von Bestandsbäumen im Bereich der Kreuzung der BAB A 92 mit der FS 5 (Paul-Käsmaier-Straße, Gemeindegebiet Eching). Der Gehölzbestand wurde seitens der Vorhabensträgers eingehender betrachtet und in den eingereichten Unterlagen dargestellt. Wie unter C.3.4.5.2.3 dieses Beschlusses dargestellt, ergeben sich keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände.

Im Hinblick auf die befürchtete Gefahr für die Theresienkapelle, die sich südlich der 6-streifigen A 92 auf dem Gebiet der Gemeinde befindet, sicherte der Vorhabensträger im Anhörungsverfahren eine entsprechende Beweissicherung vor Aufnahme der Bauarbeiten zu.

Der Vorhabensträger sicherte auch zu, dass die Anbindung der nördlichen Ortsteile der Gemeinde Eching an den Hauptort durch die Abfolge der Durchführung der Maßnahmen bestmöglich gewährleistet wird. Das Konzept sieht vor, dass zuerst das Bauwerk 12/1a (Geh- und Radwegbrücke) neu errichtet wird und dann das alte Bauwerk abgebrochen wird. Danach soll die Straßenführung umverlegt werden. Im zweiten Schritt wird mit dem Bauwerk 12/2 (Brücke Kreuzung FS5 und A 92) ebenso verfahren. Während der Umlegung der FS 5 können Rettungsfahrzeuge und Busse die Querung über das Bauwerk 12/1a nutzen.

Der Vorhabensträger sichert eine frühzeitige Abstimmung der betroffenen Straßenverkehrsbehörden, Einsatzleitstellen und weiterer Betroffener zu.

Für den Geh- und Radweg westlich der B 13 an der AS Unterschleißheim wurde eine Mindestbreite von 4,0 m gefordert. Diese Forderung wird zurückgewiesen, da mit der geplanten Breite von 3,25 m das Mindestmaß nach den ERA schon freiwillig überschritten wird.

3.4.13.4 Gemeinde Haimhausen

Die Gemeinde Haimhausen hatte im gesamten Verfahren keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben geäußert, aber es wurden einige Aspekte zu aus deren Sicht erforderlichen Änderungen eingewandt. Die Gemeinde erhob im Anhörungsverfahren viele Forderungen und Einwendungen, insbesondere zum Verkehrslärmschutz im Ortsbereich, einer zusätzlichen Anschlussstelle Mittenheim zwischen den derzeitigen Anschlussstellen Oberschleißheim und Unterschleißheim und Nichterteilung einer Standstreifenfreigabe. Ferner wurde die Ausgestaltung des nördlichen Teilknotens der AS Unterschleißheim und die in der Folge langen Wartezeiten für Verkehrsteilnehmer an der Moosachstr. kritisiert. Es wurden auch Forderungen zur Ausgestaltung der Geh- und Radwege aufgestellt.

Wir haben diese Forderungen und Einwendungen der Kommune schon größtenteils im Rahmen der Würdigung der öffentlichen Belange in diesem Beschluss behandelt. Auf die diesbezüglichen Ausführungen wird verwiesen.

Unter C.3.4.4.1.5 dieses Beschlusses werden zahlreiche Einwendungen der Gemeinde Haimhausen zum Verkehrslärmschutz im Ortsbereich und auch der Nichterteilung einer Standstreifenfreigabe abgehandelt. Die Forderung nach zusätzlichen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen wird zurückgewiesen. Das im Rahmen der Tekturen überarbeitete Lärmschutzkonzept hält die gültigen Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV mit Ausnahme von fünf Grundstücken ein. Von diesen fünf Grundstücken liegen zwei auf dem Gemeindegebiet der Gemeinde Haimhausen und weisen Überschreitungen der gelten Grenzwerte auf. Wie Unter C.3.4.4.1.4 dieses Beschlusses ausführlich dargestellt, überwiegen die Aspekte, die gegen die Umsetzung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen in diesem Bereich sprechen. Die Kosten hierfür stehen außer Verhältnis zum Schutzzweck und sind demzufolge unverhältnismäßig, § 41 Abs. 2 BImSchG. Die konkret geforderten

zusätzlichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden unter C.3.4.4.1.5 dieses Beschlusses aufgeführt und jeweils zurückgewiesen.

Die Forderung nach einer geänderten Ausgestaltung des nördlichen Teilknotens Moosachstr./ B 13 wird zurückgewiesen. Auf der B 13 fahren in der Spitzenstunde 472 Kfz/h in Richtung München. Zudem fahren 572 Kfz/h in der Morgenspitze von der A 92 auf die B 13 in Richtung München. Dagegen handelt es sich bei der Moosachstraße um eine untergeordnete Gemeindestraße, auf der in der Morgenspitzenstunde lediglich 72 Kfz/h fahren. In Relation zu den anderen Verkehrsströmen kann daher auf dieser Straße nur eine kurze Freigabezeit vorgesehen werden. Jedoch ermöglichen moderne verkehrsabhängige Lichtzeichenanlagen-Programme, dass flexibel auf gewisse Schwankungen bei der Verkehrsnachfrage reagiert werden kann.

Ferner wird auch die Forderung nach einer Direktrampe von der B 13 auf die A 92 zurückgewiesen. Die Gemeinde begehrt, dass mittels einer solchen Direktrampe der von Norden auf der B 13 kommende Verkehr, der weiter auf der A 92 Richtung Westen fahren möchte, ohne Lichtzeichenanlage auf die A 92 einfahren kann. Der Vorhabensträger hat diese geforderte Variante betrachtet. Im Bestand steht eine Linksabbiegespur zur Rampe der A 92 zur Verfügung. Laut den Unterlagen liegt bei der prognostizierten Verkehrsentwicklung im Bestand eine Verkehrsqualität mit der Qualitätsstufe D-E gemäß Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) vor. Mit dem geplanten Ausbau ergeben sich an diesem nördlichen Teil des Knotenpunkts Änderungen bei den Längen der Zufahrtsstreifen und der Zuordnung der Knotenströme zu den jeweiligen Fahrstreifen. Dadurch verbessert sich die Verkehrsqualität auf die Qualitätsstufe C. Die geforderte Direktrampenlösung führt jedoch zu weiteren Flächeneingriffen, da eine Parallelfahrbahn neben der A 92 Fahrtrichtung Stuttgart mit einer Länge von ca. 600 m nötig wäre. Zudem wäre mit der Direktrampenlösung die höhenfreie Anbindung der östlich der B 13 liegenden Bebauung nicht mehr möglich. Die Entscheidung des Vorhabensträgers gegen die Umsetzung einer Direktrampe ist nachvollziehbar und angesichts der im Verhältnis zu den geringen Vorteilen gewichtigen Nachteilen auch vertretbar.

Die Gemeinde Haimhausen kritisierte die geplante Wegführung der Geh- und Radwege an der gesamten AS Unterschleißheim. Die Kritik betrifft den nördlichen Bereich, in dem die Moosachstraße auf die B 13 einbiegt, die Brücke der B 13 über

die A 92 und zum anderen den südlichen Bereich Paul-Kulisch-Straße und Nördliche Ingolstädter Straße.

Die konkrete Ausgestaltung des Geh- und Radweges im Bereich Moosachstraße/Kanalweg und B 13, unterlag noch einigen Änderungen im Laufe des Planfeststellungsverfahrens. Die fachgerechte Umsetzung der Maßnahmen obliegt dem Vorhabensträger in eigener Verantwortung unter Beachtung der hierfür maßgeblichen Regelwerke. Die konkrete Ausgestaltung der Signalzeitenpläne im Bereich Moosachstraße/Kanalweg und B 13 nach den Richtlinien für Entwurf, Bau und Betrieb von Lichtsignalen im Straßenverkehr (RiLSA) obliegt an dieser Stelle jedoch dem Staatlichen Bauamt Freising als Straßenbaulastträger. Der Forderung nach einer Beleuchtung an der Kreuzung Moosachstraße und Kanalweg und der Markierung der Fahrbahn durch rote Farbe kann derzeit noch nicht abschließend entschieden werden. Beleuchtungen an Geh- und Radwegen gehören jedoch nicht zu den Aufgaben des Straßenbaulastträgers. Die konkrete bauliche Planung und Ausgestaltung im Rahmen der Ausführungsplanung erfolgt nach den aktuell geltenden Regelwerken ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) und EFA (Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen). Der Vorhabensträger sichert zu, dass angesichts der Nähe zur Anschlussstelle und dem damit erhöhten Verkehrsaufkommen mit einem hohen Sicherheitsstandard geplant wird.

Die konkrete Ausgestaltung des Geh- und Radweges im Bereich der Brücke an der B 13, unterlag ebenfalls noch einigen Änderungen im Laufe des Planfeststellungsverfahrens. Für den geforderten Aufprall- und Immissionsschutz am Geh- und Radweg über die Brücke gilt das oben bereits Gesagte. Laut Vorhabensträger beträgt auf der Brücke der Abstand zwischen der Fahrbahn der Bundesstraße und dem Geh- und Radweg mindestens 1,00 m. Die konkrete weitere Ausgestaltung (ggf. mit einer Schutzeinrichtung) wird gemäß dem einschlägigen Regelwerk des BMVI nach RIZ-Ing Kap 1, Blatt 3 noch erfolgen. Außerhalb dieses beengten Bereiches des Brückenbauwerkes beträgt der Abstand zur Fahrbahn 1,75 m und es handelt sich dabei um einen begrünten Trennstreifen. Dieser spezifische Abstand entspricht den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen.

Die Forderung nach einem Blendschutz auf der Brücke wird zurückgewiesen, da dies entsprechend den Angaben des Vorhabenträgers nicht erforderlich ist. In der Planung sind gemäß ERA 2010 (Empfehlung für Radverkehrsanlagen) gute Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern grundsätzlich zu gewährleisten. Dazu zählt auch, dass Blendwirkungen möglichst vermieden werden sollen.

In der ERA 2010 sind jedoch keine direkten, detaillierten Vorgaben zum Blendschutz für Radfahrer enthalten.

Die Kritik an der Lenkung des Radverkehrs ab der Brücke der B 13 in Richtung St 2342 und Paul-Kulisch-Str. wird zurückgewiesen. Der Vorhabensträger wird derartige Punkte bei der Ausführungsplanung überprüfen, aber zum derzeitigen Planungsstand ist eine Überarbeitung nicht angezeigt. Der Kurvenradius im Bereich des Geh- und Radweges an der künftigen B 13 Ausfahrt in Richtung St 2342 und Paul-Kulisch-Str. beträgt jedoch ca. 28 m und liegt über dem geforderten Mindestkurvenradius von 20 m entsprechend den ERA. Der Kurvenradius in der anschließenden Kurve im Bereich der Unterführung unter der St 2342 beträgt dann auch ca. 38 m und liegt ebenfalls über dem geforderten Mindestkurvenradius von 20 m entsprechend den ERA.

Die Forderung nach einem zusätzlichen Abzweig des Geh- und Radweges direkt zu St 2342 und einer Erweiterung des Geh- und Radweges an der Paul-Kulisch-Str. wird jeweils zurückgewiesen. Ersteres wird aus wirtschaftlichen Gründen vom Vorhabensträger abgelehnt, da das gesamte Brückenwerk, mit dem die St 2342 über die Paul-Kulisch-Straße führt, geändert werden müsste. Dieses Brückenwerk unterliegt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens keiner Änderung. Lediglich für die etwas kürzere Wegstrecke für Fahrradfahrer ist die Änderung dieses Brückenbauwerks unverhältnismäßig und wird daher zurückgewiesen. Im Bestand ist derzeit kein Geh- und Radweg entlang der Paul-Kulisch-Straße vorhanden, da dieser an der Nördlichen Ingolstädter Straße verläuft. Die bauliche Umsetzung von zusätzlichen Geh- und Radwegen sind nicht angezeigt.

Es wurde für den gesamten Geh- und Radweg eine Breite von 4,00 Metern gefordert. Diese Forderung wird zurückgewiesen. Der Vorhabensträger prüfte während der ersten beiden Tekturen nochmals und sicherte außerhalb des Stadtgebiets eine Breite von 3,25 m zu. Die Breite des Rad- und Fußweges wurde entsprechend den ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) geplant. Es wird das Regemaß nach den ERA eingehalten und sogar überschritten. Die ERA fordert bei einem gemeinsamen Geh- und Radweg außerhalb einer Ortschaft ein Regemaß von 2,50 m.

Die Forderung nach einer Sanierung der über den Massovkanal führenden Brücke am Moosweg/Kanalweg ist nicht Regelungsgegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

3.4.14 Leitungen und ähnliche Anlagen

3.4.14.1 Belange der Träger von Versorgungsleitungen

In der Planfeststellung ist nur über das „Ob und Wie“ der Leitungsänderungen zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Die sich die jeweiligen Träger der Leitungsanlagen mit den im Bauwerksverzeichnis und Regelungsverzeichnis enthaltenen Maßnahmen einverstanden erklärt haben, müssen keine näheren Regelungen getroffen werden. Auf die Regelungen in A.3.11.1 - 3.11.10 dieses Beschlusses wird verwiesen.

3.4.14.2 Belange der Deutschen Bahn AG

Das Bauvorhaben steht unter Beachtung der in diesem Beschluss unter A.3.11.12 dieses Beschlusses festgesetzten Nebenbestimmungen mit den Belangen des Eisenbahnverkehrs im Einklang.

3.4.15 Sonstige Belange

3.4.15.1 Naherholung

Es ist zutreffend, dass zahlreiche Naherholungsgebiete im Umfeld der geplanten Ausbaumaßnahme liegen. In der Nähe der AS Oberschleißheim befindet sich die Regattaanlage und der Regatta-Park-See. In diesem Umfeld besteht auch ein umfangreiches Rad- und Wegenetz, das regelmäßig genutzt wird. Nördlich des Stadtgebiets der Stadt Unterschleißheim liegt der Unterschleißheimer See. Der gesamte Landschaftsraum nordwestlich der A 92 ist intensiv mit Rad- und Wanderwegen erschlossen, die auch sehr regelmäßig genutzt werden. Insbesondere durch die Planung selbst sowie die Nebenbestimmungen unter A.3.4, 3.5 und 3.13. dieses Beschlusses wird sichergestellt, dass die Naherholung während der Baumaßnahme und auch nach der Inbetriebnahme der zusätzlichen Fahrstreifen weiterhin möglich ist und keinen unzumutbaren Beeinträchtigungen unterliegt. Wie bereits unter C.3.4.4.1.5.4 dieses Beschlusses dargelegt, sind die in § 2 der 16. BImSchV genannten Lärmgrenzwerte für bauliche Anlagen vorgesehen. Zudem bewirken sich die geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen (lärmmindernder Belag und teilweise Erhöhung der Lärmschutzanlagen) auch eine Minimierung der Lärmimmissionen in den jeweiligen Naherholungsgebieten. Wie schon unter C.3.4.4.2.2 dieses Beschlusses bereits dargelegt, hat das Vorhaben keine erheblichen Auswirkungen auf die lufthygienische Situation.

3.4.15.2 Belange des Lehr- und Versuchsguts Oberschleißheim der Ludwig-Maximilians-Universität

Die Universität hat sich gegen die Inanspruchnahme von Flächen des Versuchsgutes gewandt.

Der Freistaat Bayern als Eigentümer der vom Lehr- und Versuchsgut Oberschleißheim bewirtschafteten Flächen ist Grundbetroffener. Nach dem Grunderwerbsplan Unterlage 10 T3 und den Angaben des geschäftsführenden Vorstands des Lehr- und Versuchsguts, welche Grundstücke betroffen sind, wird ca. eine Fläche von 14,32 ha benötigt. Das Kompetenzzentrum bewirtschaftet teilweise die benötigten Flächen, um einen geschlossenen Stoffkreislauf aus Entnahme der Ernteprodukte (Ackergras, Getreide, Raps, Mais) und Zuführung von organischen, landwirtschaftlichen Düngemitteln unter Berücksichtigung eines geeigneten Zwischenfruchtanbaus (Ackersenf, Ölrettich, Sommerraps) sichern zu können.

Die Ludwig-Maximilians-Universität Fakultät Tiermedizin wandte daher eine Existenzgefährdung ein. Die Rechtsprechung zur Existenzgefährdung ist Ausfluss aus dem Eigentumsgrundrecht Art. 14 GG, auf den sich die Universität nicht berufen kann. Die Flächen stehen im Eigentum des Freistaates Bayern. Gegebenenfalls muss der Freistaat zur Sicherung des Forschungs- und Lehrbetriebs dem Versuchsgut andere Flächen zuweisen oder über die IMBI erwerben.

3.4.16 Klimaschutz

3.4.16.1 Vereinbarkeit des Vorhabens mit dem KSG

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Klimaschutzes zu vereinbaren. Im Rahmen der Planung hat der Vorhabenträger den Zweck des Klimaschutzgesetzes (KSG) und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele gemäß § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG zu beachten. Das Gebot ist an alle Bundesbehörden sowie an Landesbehörden adressiert, soweit diese mit der Wahrnehmung von Vollzugsaufgaben des Bundesrechts betraut sind. Damit gilt es auch für die Planfeststellung im Rahmen ihrer Entscheidung. Bei der Abwägungsentscheidung wurden die Aspekte des globalen Klimaschutzes und der Klimaverträglichkeit nach Art. 20a GG in Verbindung mit § 13 Abs. 1 Satz 1 Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) berücksichtigt. Sinn und Zweck des Klimaschutzgesetzes ist es zum Schutz vor den Auswirkungen des weltweiten Klimawandels die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben zu gewährleisten und die nationalen Klimaschutzziele zu erfüllen, § 1 Satz 1 KSG. Wesentliches Ziel des KSG ist es in diesem Zusammenhang, die bundesweiten Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) schrittweise zu reduzieren, § 3 Abs. 1 KSG. Dem Bundes-Klimaschutzgesetz liegt insoweit die Verpflichtung nach dem Pariser Abkommen zugrunde, wonach der Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 Grad Celsius und möglichst 1,5 Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen ist, § 1 Satz 3 KSG. Diese in § 1 Satz 3 genannte Temperaturschwelle ist dabei als verfassungsrechtlich maßgebliche Konkretisierung des Klimaschutzziels des Grundgesetzes anzusehen. „Berücksichtigung“ im Rahmen der Planfeststellung bedeutet, dass der Zweck des KSG und die zu seiner Erfüllung festgesetzten Ziele im Planfeststellungsbeschluss in die Erwägung einzubeziehen sind (BT-Drs. 19/14337, S. 36). In der Gesetzesbegründung des KSG wird eine Parallele zum Baugesetzbuch (BauGB) gezogen: Im „[...] Baugesetzbuch wird der Klimaschutz bereits ausdrücklich als zu berücksichtigendes öffentliches Interesse aufgeführt, in anderen Gesetzen ist dies jedoch bisher nicht der Fall. Diese Regelungslücke wird durch Absatz 1 querschnittsartig geschlossen.“ Dort wird der Klimaschutz u. a. in § 1a Abs. 5 BauGB aufgeführt. Die Klimaschutzklausel wird hier als bloßes Abwägungsmaterial und keinesfalls als sog. Optimierungsgebot verstanden, das dem Klimaschutz eine Sonderstellung gegenüber anderen Belangen einräumen würde. Dies muss auch für das Berücksichtigungsgebot gelten, da es seinem Wesen nach nur Berücksichtigung, nicht aber die Beachtung verlangt. Für eine ordnungsgemäße Berücksichtigung sind die Bedeutung der Entscheidung für den Klimaschutz zu ermitteln und Klimaschutzesichtspunkte zu berücksichtigen, soweit keine

entgegenstehenden, überwiegenden rechtlichen oder sachlichen Gründe vorliegen (BT-Drs. 19/14337, S. 36). Hinsichtlich des Zweckes und der Ziele des KSG ist zu prüfen, ob die Entscheidung zu erhöhten THG-Emissionen führt oder die Zielerreichung erschweren kann. Hierbei ist zu beachten, dass es sich beim Berücksichtigungsgebot um kein sogenanntes Optimierungsgebot handelt. Dem Klimaschutzgebot kommt trotz seiner verfassungsrechtlichen Bedeutung kein Vorrang gegenüber anderen Belangen zu. Ein solcher lässt sich weder aus Art. 20a GG noch aus § 13 KSG ableiten. Das Berücksichtigungsverbot des § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG verlangt demnach von der Planfeststellungsbehörde, mit einem – bezogen auf die konkrete Planungssituation – vertretbaren Aufwand zu ermitteln, welche CO₂-relevanten Auswirkungen das Vorhaben hat und welche Folgen sich daraus für die Klimaschutzziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes ergeben (vgl. BVerwG, Urv. v. 04.05.2022, Az. 9 A 7.21). Um die Bedeutung der Entscheidung für den Klimaschutz festzustellen, sind anhand der Sektoren Industrie (Bauwirtschaft, Betrieb, Unterhaltung), Landnutzungsänderung (Eingriff/Kompensation) sowie Verkehr (Verkehrsleistung/Transport) die zu erwartenden THG-Emissionen quantitativ zu ermitteln und zu bewerten. Der Aufstellung der Unterlagen und Berechnungen hierzu wurden neben dem Methodenpapier zur Berücksichtigung des globalen Klimas bei der Straßenplanung in Bayern des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr vom 17.11.2022 (StMB-41.2-4380-2-1-2) insbesondere das „Ad-hoc Arbeitspapier zur Berücksichtigung von großräumigen Klimawirkungen bei Straßenbauvorhaben“ (AP Klimaschutz Straße) zu Grunde gelegt.

Der Vorhabenträger hat für die Planfeststellungsbehörde Nachberechnungen anhand des „Ad-hoc Arbeitspapiers“ durchgeführt und die Ergebnisse mit den in den Planunterlagen enthaltenen Berechnungsergebnissen abgeglichen. Anhand dieser Nachberechnungen ist ersichtlich, dass es in keinem Sektor zu einer Änderung der Ergebnisse im Vergleich zu den bisherigen Berechnungen gekommen ist. Demnach können die in den Planunterlagen dargestellten Ergebnisse der Abwägung zu Grunde gelegt werden. Eine Anpassung ist nicht notwendig. Zusammengefasst beinhalten die einzelnen Sektoren folgende emissionsrelevante Sachverhalte:

- Im Sektor Industrie werden Emissionen aus dem Zeitraum der Herstellung sowie der Unterhaltung der Straße berücksichtigt und als sogenannte Lebenszyklusemissionen der Straße ausgegeben. Es handelt sich mithin um baubedingte Emissionen.
- Der Sektor Verkehr umfasst die betriebsbedingten Emissionen; sprich das nach aktuellem Stand der Technik unvermeidbar beim Betrieb von Straßen

ausgestoßene klimawirksame Gas Kohlen(stoff)dioxid (CO₂). Für die Berechnung der durch den Verkehr verursachten THG-Emissionen dient die Verkehrsprognose und die darin abgebildeten Veränderungen der Verkehrslast auf der neu beplanten Strecke sowie dem nachgeordneten Netz als Grundlage.

- Der Sektor Landnutzungsänderung umfasst den Verlust von Biotopstrukturen und Böden im Bereich geplanter Bauwerke und die daraus resultierende negative Wirkung auf die Klimabilanz. Zugleich werden hier positive Wirkungen auf die Klimabilanz durch landschaftspflegerische Maßnahmen entlang der Trasse und externe Kompensationsmaßnahmen zur Veränderung der Landnutzung betrachtet.

Die zusammengefassten relevanten CO₂-Emissionen für die Sektoren Industrie, Verkehr sowie die Flächenbilanz für den Sektor Landnutzungsänderung sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

Gesamtbilanz der vorhabensbedingten THG- Emissionen	
Sektor Industrie	
<i>fiktive Betrachtung als Gesamtneubau der A 92 in gegenständlichen Abschnitt</i>	
Lebenszyklusemissionen	3.819.026 kg CO ₂ -eq/a
<i>konkrete Betrachtung der durch den Ausbau verursachten Emissionen</i>	
Lebenszyklusemissionen	965.132,55 kg CO ₂ -eq/a
Sektor Verkehr	
Verkehrsemissionen (vorhabenbedingte Zusatzbelastung)	1.343.000 kg CO ₂ -eq/a
Sektor Landnutzungsänderung	
<i>Inanspruchnahme</i>	<i>Kompensationsmaßnahme</i>
Inanspruchnahme von Böden mit klimaschutzrelevanten Funktionen 80 ha	Erstaufforstung 3,27 ha
	Anlage sonstiger Gehölzstrukturen 9,09 ha
Inanspruchnahme von klimaschutzrelevanten Biotopen /Vegetationskomplexen 7,76 ha	Anlage extensives Grünland 9,50 ha

Der Vorhabenträger hatte von sich aus für den Sektor Industrie/Lebenszyklus den Gesamtausstoß an Klimagasen angesetzt, der sich – fiktiv – durch einen Neubau der Gesamtmaßnahme ergeben würde. Die Planfeststellungsbehörde hat diesen Ansatz im Hinblick auf die Vorgaben Methodenpapiers der Bayer. Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr und des Ad-Hoc-Papiers des Bundes für unzutreffend insoweit, als weit überschießend THG-Emissionen berechnet werden, die durch die

im Vergleich zum Bestand der Autobahn untergeordneten Änderungen bzw. Erweiterungen der Fahrbahn gar nicht anfallen. Auf Hinweis der Planfeststellungsbehörde hat der Vorhabenträger dann Nachermittlungen angestellt, die in der zweiten Zeile der Tabelle dargestellt sind. Demnach ist für den Sektor Industrie/Lebenszyklusemissionen nur rund ein Viertel der THG-Emissionen dem zur Genehmigung gestellten Vorhaben zuzurechnen. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass mit diesen Berechnungen realistische Annäherungen an den Emissionsansatz mit noch vertretbarem Aufwand erfolgen. Nach der Rspr. des BVerwG, Urt. vom 04.05.2022, 9 A 7.21 dürfen die Anforderungen an den Ermittlungsaufwand der Behörden dabei nicht überspannt werden. Die Ermittlungen und Untersuchungen sind kein Selbstzweck, sondern dienen der Beurteilung der Zulässigkeit des Vorhabens.

Die Ermittlung der allein durch den Ausbau verursachten THG-Emissionen aus dem Sektor Industrie/Lebenszyklus ergibt sich aus folgender Tabelle:

Straßenkategorie	Streck en- länge [m]	Querschnitts -breite [m]	Gesamt-fläche [m²]	Spezifische THG- Emissionen je m² Straßenoberf läche [m²/a]	kg CO₂-eq/a	Die nachteilig e Beeinfluss ung des globalen Klimas in allen drei Sektoren Industrie, Verkehr und Landnutzu ngsänderu ng kann
Bundes- oder Staatsstraße (Hauptfahrbahn Richtung München Feldmoching, inkl Ein- und Ausfahrten)			49.512,00	6,20	306.974,40	
Bundes- oder Staatsstraße (Hauptfahrbahn Richtung Neufahrn inkl. Ein- und Ausfahrten)			63.788,25	6,20	395.487,15	
Bundes- oder Staatsstraße (B471 inkl. Ein- und Ausfahrten)			19.280,00	6,20	119.536,00	
Bundes- oder Staatsstraße (B13 inkl. Ein- und Ausfahrten)			14.500,00	6,20	89.900,00	
Aufschlag Brückenabschnitte			4225,00	12,60	53.235,00	
Gesamtsumme kg CO₂-eq/a					965.132,55	

zwar nicht zur Gänze vernachlässigt werden. Sinnvollerweise ist hierbei auch nur auf die Auswirkungen auf den Treibhausgasaustoß in Deutschland abzustellen. In einer Abwägung mit den vom Bauvorhaben verfolgten Planungsziel und bei einer Gewichtung zu den Treibhausgasemissionen der Bundesrepublik je Jahr setzt sich jedoch das Vorhaben durch.

Legt man als rechtlichen Rahmen die Zahlen der Jahresemissionsgesamtmengen für die Jahre 2020 bis 2030 aus der Anlage 2 zu § 4 Abs. 1 S. 2 und 3 KSG sowie die Aufteilung der Menge auf die Sektoren in der Anlage 2a zu § 5 Abs. 1 S. 2 KSG zu Grunde, ergeben sich durch das Vorhaben aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine Einflüsse, die eine solche Relevanz aufweisen, dass sie der Verwirklichung des Bauvorhabens entgegenstehen.

3.4.16.2 Einwände von BN und Naturfreunde Bayern

Sowohl der BUND Naturschutz in Bayern e.V. (BN) als auch die Naturfreunde Bayern e.V. kritisieren sinngemäß die Priorisierung des motorisierten Individualverkehrs und die negativen Auswirkungen auf das Klima durch Verursachung zu hoher THG-Emissionen in den Sektoren Verkehr und Landnutzung. Aus der Beurteilung im Erläuterungsbericht in der Fassung der 3. Tektur sei in der Summe für den Sektor Landnutzung von erheblichen nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens auf die CO₂-Bilanz auszugehen. Das Vorhaben sei daher aus Klimaschutzgründen abzulehnen.

Beide Vereinigungen sehen dabei weder ausreichend die Mehrdimensionalität und Komplexität von Abwägungsentscheidungen, noch beurteilen sie den Bedeutungsinhalt des Berücksichtigungsgebots des KSG zutreffend.

Auch wenn der Einwand, dass das in der Verkehrspolitik bzw. im Sektor Verkehr für den (globalen) Klimaschutz Erreichte noch defizitär ist, wird die vielfältige Bedeutung ausreichend leistungsfähiger Verkehrswege gerade auch für die wirtschaftliche Entwicklung im Münchner Norden nicht gesehen. Wir verweisen hierzu auf die Ausführungen zu Planrechtfertigung und Planungszielen. Der Schutz des globalen Klimas ist zwar ein durchaus bedeutender Belang bei der Beurteilung des Vorhabens, der gegen das Vorhaben spricht, aber in der Gesamtschau und Abwägung aller für und gegen das Vorhaben streitender Rechte, Belange und Gesichtspunkte nicht geeignet, das Vorhaben zu Fall zu bringen. Es ist – bei aller berechtigten Kritik an zögerlicher Umsetzung von Klimaschutzzielen – weiterhin nicht Voraussetzung für eine positive Zulassungsentscheidung über ein Vorhaben, dass dieses bestimmte Treibhausgasbeiträge unterschreitet oder gar „klimaneutral“ ist.

Die Bestrebung, Änderung des Modalsplits in Richtung klimaschonenderer Verkehrsträger zu erreichen, ist weniger im einzelnen Zulassungsverfahren zu adressieren, in dem keinem anderen Verkehrsträger der Vorzug gegeben werden kann, weil nur das konkrete Vorhaben zur Entscheidung gestellt ist, sondern an den Gesetzgeber ministeriellen Spitzen von Planungsträgern in Bund und Land.

Den Einwand, durch den Ausbau werde neuer Verkehr induziert, halten wir für unberechtigt, soweit es um mehr als marginale Zunahmen handelt. Die Verkehrsuntersuchung hat keine Anhaltspunkte dafür ergeben, dass es zu relevant induziertem Verkehr käme. Im Projektkorridor ist induzierter Verkehr im Verhältnis zum Gesamtverkehrsaufkommen sowie zum verlagerten Verkehr durch Auflösung von Engpässen zu vernachlässigen.

3.5 Private Belange

3.5.1 Allgemeine Bemerkungen

Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Einwendern erhoben wurden: Wir verweisen zunächst auf unsere bisherigen Ausführungen in Zusammenhang mit den Einwendungen allgemeiner Art, die bereits in die Abwägung eingestellt wurden.

3.5.1.1 Eigentum

3.5.1.1.1 Unmittelbarer Flächenverlust

Das Vorhaben ist auch in Ansehung der hierdurch bedingten unmittelbaren Inanspruchnahme von Privateigentum planfestzustellen. Die Zulässigkeit der Enteignung aufgrund dieses Planfeststellungsbeschluss (§ 19 Abs. 2 FStrG) ist auch insoweit gerechtfertigt. Im Planfeststellungsbeschluss wird mit der Zulassung des Vorhabens darüber entschieden, welche Flächen für das Vorhaben benötigt werden und dem bisherigen Eigentümer entzogen werden dürfen. Der Rechtsentzug selbst und die Entscheidung über die damit verbundenen Entschädigungsfragen sind hingegen dem gesondert durchzuführenden Enteignungsverfahren vorbehalten.

Wird fremdes Grundeigentum durch eine hoheitliche Planung betroffen, indem es entweder unmittelbar überplant wird oder als Nachbargrundstück nachteilige Wirkungen von dem beabsichtigten Verfahren zu erwarten hat, so ist dieser Umstand grundsätzlich als privater Belang in die planerische Abwägung einzubeziehen, es sei denn, die Betroffenheit ist objektiv geringfügig oder nicht schutzwürdig.

Die Planfeststellungsbehörde hat diesem Gewicht, das dem Eigentum in der grundgesetzlichen Ordnung gemäß des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG zukommt, bei der Abwägung gebührend Rechnung zu tragen. Erklärt sie die Enteignung für zulässig, so muss ihre Entscheidung den Anforderungen des Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG genügen. Das Eigentümerinteresse ist nur dann überwindbar, wenn das Vorhaben dem Wohl der Allgemeinheit dient. Das bedeutet also, 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 ggf. von Pachtflächen in der Abwägung mit erheblichem Gewicht gegen die Planung wiegt. Dennoch haben es die Betroffenen hinzunehmen, dass in der Gesamtabwägung aufgrund der für das Projekt sprechenden Argumente, zugunsten des Bauvorhabens, das im öffentlichen Wohl steht, entschieden wird. In der Folge sind die Eigentümer gezwungen, 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).

Für das Bauvorhaben werden ca. 68 ha Fläche vorübergehend und ca. 57 ha dauerhaft in Anspruch genommen. Für ca. 3,5 ha werden jeweils eine beschränkte Dienstbarkeit im Grundbuch eingetragen. Im Einzelnen wird hierzu auf die Grunderwerbspläne Unterlage 10.1.0 T2, 10.1.1 T2, 10.1.2 T3, 10.1.3 T2, 10.1.4 T2, 10.1.5 T3, 10.1.6 T2 und 10.1.7 T2 sowie das Grunderwerbsverzeichnis Unterlage 10.2 T3 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.

Ein gewerblicher Betrieb genießt den Schutz des Art. 14 GG nur soweit, wie der Unternehmer Inhaber einer Rechtsstellung ist, d.h. soweit er gegen eine Beeinträchtigung seines eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs rechtlich abgesichert ist. Bloße objektivrechtlich nicht geschützte Erwerbsmöglichkeiten, Gewinnaussichten, Hoffnungen oder Chancen fallen nicht darunter. Eigene Zukunftsplanungen eines Grundstückseigentümers müssen nur dann in die planerische Abwägung eingestellt werden, wenn sie sich nach Lage und Beschaffenheit des Grundstücks bei vernünftiger und wirtschaftlicher Betrachtungsweise objektiv anbieten und nach dem Willen des Eigentümers in absehbarer Zeit verwirklicht werden sollen.

Für einzelne landwirtschaftliche Betriebe kann der Grundverlust zu erheblichen Schwierigkeiten führen. Damit sind nicht nur private Belange der Eigentümer, Art. 14 und Art. 12 GG, sondern auch ein öffentlicher Belang berührt. Die Erhaltung einer leistungsfähigen landwirtschaftlichen Produktion ist in § 1 Landwirtschaftsgesetz verankert. Es besteht ein öffentliches Interesse am Bestand leistungsfähiger landwirtschaftlicher Betriebe, nicht nur wegen der Erzeugung von Nahrungsmitteln, sondern auch wegen der vielfältigen Leistungen für die Gesellschaft (z. B. Energieerzeugung, Erhaltung der Kulturlandschaft im ländlichen Raum, Schutz und Pflege von Räumen für die Freizeit- und Erholungsnutzung).

Einige Einwander haben sich darauf berufen, dass eine Existenzgefährdung durch die Auswirkungen des Bauvorhabens vorliege. Die Frage, ob ein landwirtschaftlicher Betrieb in seiner Existenz gefährdet ist, ist nach der konkreten wirtschaftlichen Situation des jeweiligen Betriebs zu beurteilen. In Bayern existieren Haupt- und Nebenerwerbsbetriebe. Bei Ersterem handelt es sich um Betriebe, die hauptberuflich bewirtschaftet werden, wohingegen bei Nebenerwerbsbetrieben das Einkommen des Betriebsleiters zu weniger als 50 % aus der Landwirtschaft erwirtschaftet wird. Unabhängig von der Einordnung als Haupt- oder Nebenerwerb kommt es nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung darauf an, ob der infolge des Panfeststellungsbeschluss eintretende Verlust an Eigentumsflächen oder von langfristig gesicherten Pachtflächen in einer Größenordnung von bis zu fünf Prozent der Betriebsfläche erfolgt. Eine Existenzgefährdung durch die Landabgabe kann sowohl bei landwirtschaftlichen Haupt- als auch bei Nebenerwerbsbetrieben eintreten, vgl. BayVGH vom 30. 10. 2007, Az. 8 A 06. 40026. Bei durch das Straßenbauvorhaben betroffenen landwirtschaftlichen Nebenerwerbsbetrieben müssen die Einkünfte des Betriebsinhabers, die nicht dem Betrieb zuzurechnen sind, jedoch außer Betracht bleiben, BVerwG, Ur. v. 09.11.2017, Az. 3 A 3.15. Nach allgemeiner, durch Sachverständigengutachten belegter Erfahrung kann ein Verlust an Eigentumsflächen oder von langfristig gesicherten Pachtflächen in einer Größenordnung von bis zu fünf Prozent der Betriebsfläche einen gesunden landwirtschaftlichen (Voll)erwerbsbetrieb in der Regel nicht gefährden vgl. BVerwG, Ur. v. 14.04.2010, Az. 9 A 13.08. Deshalb wurde für Betriebe, bei denen die konkret vorgetragene Landinanspruchnahme den o.g. Wert nicht erreicht, in der Regel kein landwirtschaftliches Sachverständigengutachten eingeholt, da eine vorhabenbedingte Existenzgefährdung oder -vernichtung des in Rede stehenden landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetriebs nicht eintreten wird (vgl. BVerwG, Ur. v. 14.4.2010, Az. 9 A 13.08). Bei Betrieben, die bereits von vornherein nicht

lebensfähig sind, ist eine vorhabenbedingte Existenzgefährdung regelmäßig zu verneinen.

Zur genaueren Überprüfung des Einwands der Existenzgefährdung haben wir die Einwender gebeten, uns ihre Betriebsdaten zur Verfügung zu stellen oder darin einzuwilligen, die bei der Landwirtschaftsverwaltung vorliegenden Betriebsdaten nutzen zu dürfen. Die Überprüfung der Existenzfähigkeit der Betriebe bzw. der vorhabenbedingten Existenzgefährdung aufgrund der mitgeteilten oder erhobenen aktuellen Betriebsdaten erfolgte auf der Basis einer betriebswirtschaftlichen Betrachtung unter Zugrundelegung von Durchschnittssätzen aus der Agrarstatistik, die von der Landesanstalt für Landwirtschaft in Bayern (Institut für Agrarökonomie, Fachinformationen unter: <http://www.lfl.bayern.de/ilb/unternehmensfuehrung>) veröffentlicht werden. Diese Daten stellen eine geeignete Untersuchungsgrundlage dar, denn sie basieren auf umfangreichen Auswertungen zu den Betriebsergebnissen der bayerischen Testbetriebe und geben einen guten Überblick über die Struktur und die aktuellen Betriebsergebnisse der Haupt- und Nebenerwerbsbetriebe in den verschiedenen landwirtschaftlichen Betriebstypen und in den einzelnen Agrargebieten.

Bei einigen Betrieben wurde eine gutachtliche Einzelbewertung durch einen landwirtschaftlichen Sachverständigen eingeholt. Änderungen von Flächeninanspruchnahmen bei den betroffenen Eigentümern infolge der 1. Tektur vom 22.12.2017, der 2. Tektur vom 29.04.2020 und 3. Tektur vom 23.08.2023 wurden bei der Beurteilung der betrieblichen Existenzgefährdung berücksichtigt. Die 4. Tektur vom 24.10.2024 enthielt dagegen keine flächenmäßigen Änderungen.

Bei der konkreten betrieblichen Bewertung der Existenzgefährdung sind alle relevanten Daten zu erfassen. Diese benötigten betrieblichen Daten kennt nur der betroffene Betriebsinhaber selbst und sie können daher auch nicht von Amts wegen ermittelt werden. Macht ein Betroffener im Planfeststellungsverfahren geltend, in seiner wirtschaftlichen Existenz gefährdet zu sein, so muss er die maßgeblichen Umstände, die er im Planfeststellungsverfahren berücksichtigt wissen will, soweit es ihm ohne Preisgabe schutzwürdiger Daten zumutbar ist, so umfassend darstellen, dass der Planfeststellungsbehörde eine Beurteilung der Auswirkungen des Bauvorhabens auf die betriebliche Existenz möglich ist (BVerwG, Urteil vom 12.06.2019, Az. 9 A 2.18).

Für den Einwender folgt daraus eine gewisse Mitwirkungslast. Das ist hier bei mehreren Einwendern nicht erfolgt, weshalb wir hier hinreichende Anhaltspunkte für eine Existenzgefährdung verneinen und von weiteren Aufklärungsmaßnahmen absehen durften. Läge tatsächlich eine durch das planfestgestellte Vorhaben ausgelöste Existenzgefährdung vor, wäre die Offenlegung der konkreten betrieblichen Verhältnisse ein ernstes Anliegen gewesen. Soweit eine Existenzgefährdung nicht bereits offenkundig oder zumindest naheliegend ist, obliegt es dem Betroffenen, die hierfür entscheidungserheblichen Gründe darzulegen. Auch die Betroffenheit der im Nebenerwerb geführten Betriebe wird mit dem entsprechenden Gewicht in die Abwägung der agrarstrukturellen und einzelbetrieblichen Belange berücksichtigt. Es wird weder verkannt, dass Nebenerwerbsbetriebe ein wichtiger Bestandteil der Agrarstruktur sind, noch, dass auch individuelle Besonderheiten wie etwa Struktur und Arbeitsweise des Betriebs - wenn auch bedingt - berücksichtigungsfähig sind.

Die sichere Aussicht auf geeignetes Ersatzland kann u. U. die betriebliche Existenzgefährdung weniger gewichtig erscheinen lassen. Die in die Abwägung einzustellenden Belange verlieren nämlich an Gewicht, wenn durch ein verbindliches Ersatzlandangebot des Vorhabensträgers die Möglichkeit eröffnet ist, die behauptete oder festgestellte Existenzgefährdung abzuwenden. In die planerische Abwägung ist dann die individuelle Betroffenheit des Klägers nur noch mit dem (geminderten) Gewicht aufzunehmen, dass ihr bei - unterstellter - Annahme des Ersatzlandangebots verbleibt (vgl. BayVGh, Beschluss vom 12.12.2022, Az. 8 ZB 22.1707; BVerwG, Urteil vom 08.06.1995, Az. 4 C.94).

Auf individuelle Besonderheiten des einzelnen Betriebes wird bei den Einwendungen näher eingegangen. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass hier die Belange des Straßenbaus den betrieblichen Belangen vorgehen. Rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe, insbesondere die Forderung auf Entschädigung in Ersatzland, 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 bin den Grunderwerbsverhandlungen, die der Vorhabensträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln. Dies gilt insbesondere auch für die Entschädigungsmodalitäten für Eingriffe in landwirtschaftliche Grundstücke und Forstbestand und diesbezügliche Gutachten, bei Flur- und Aufwuchsschäden mit Folgeschäden/Mindererträgen, Zahlung eines

„Grubenzins“ für Auffüllungen, Bewirtschaftungsauflagen bei den naturschutzfachlichen Kompensationsflächen, Verwaltungsmehrkosten und die Entschädigung von durch den Straßenbau verursachten Sturmwürfen.

Der Vorhabensträger hat zudem zugesichert, dass er sich im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen um den Erwerb von Tauschflächen bemühen werde und den Betrieben genaue Flächenangaben über die in Bewirtschaftung verbleibenden Restflächen zeitnah zur Verfügung stellen werde.

3.5.1.1.2 Mittelbare Auswirkungen

Auch im Hinblick auf mittelbare Beeinträchtigungen ist das Vorhaben planfestzustellen. Mittelbare Auswirkungen auf das Eigentum hat die Planfeststellungsbehörde bei ihrer Abwägung in den Blick zu nehmen.

Aus dem Gewährleistungsgehalt der Eigentumsgarantie lässt sich kein Recht auf bestmögliche Nutzung des Eigentums ableiten. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten. Art. 14 Abs. 1 GG schützt nicht bloße Umsatz- und Gewinnchancen und tatsächliche Gegebenheiten, auch wenn diese von erheblicher Bedeutung sind. Ein Eigentümer muss es grundsätzlich hinnehmen, wenn sich eine Veränderung der tatsächlichen Gegebenheiten und der damit verbundene Verlust der Lagegunst negativ auswirken. Nicht geschützt ist insbesondere der Verlust an Kunden, die Erhaltung einer optisch ansprechenden Umgebungsbebauung, der über die einfachgesetzlich geregelten Rechte hinausgehende Anliegergebrauch, der Fortbestand einer bestimmten Anbindung an das öffentliche Wegesystem, wenn kein besonderer Vertrauensschutz besteht und entstehende Lagenachteile, die zu einer Minderung des Grundstückswertes führen.

Auch Ertragseinbußen sind nicht nach Art 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG ersatzfähig. Sie sind lediglich auszugleichen, soweit sie auf dem Überschreiten der Zumutbarkeitsschwelle beruhen (BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, Az. 7 A 12/11). Es entspricht ständiger höchstrichterlicher Rechtsprechung, dass der Eigentümer oder Gewerbetreibende nicht vor jedem Wertverlust oder schlechteren Verwertungschancen bzw. Gewinnaussichten geschützt ist. Auch ohne direkte Inanspruchnahme muss das Interesse des Gewerbetreibenden an der Erhaltung der unter Umständen mit erheblichen Investitionen ausgenutzten Erwerbsquellen bei der hoheitlichen Planung berücksichtigt werden. Allerdings schützt auch Art. 14 Abs. 1 GG nicht

gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit. Eine Minderung der Rentabilität ist hinzunehmen. Dies gilt selbst dann, wenn die Ursächlichkeit der geminderten Wirtschaftlichkeit durch einen staatlichen Eingriff unzweifelhaft gegeben ist (BVerwG, Urteil vom 09.06.2010, Az. 9 A 20/08).

Nach diesen rechtlichen Maßstäben kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Schluss, dass die von dem Vorhaben ausgehenden (temporären) mittelbaren Auswirkungen entschädigungslos hinzunehmen sind, soweit nicht explizit ein Anspruch festgestellt wird.

3.5.1.2 Beantragte Entscheidungen

Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG sieht Auflagen zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer vor. Eine Entschädigung nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG setzt einen Anspruch nach Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG voraus (Surrogatprinzip). Daher bildet Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG 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.

3.5.1.2.1 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 gem. § 19 Abs. 2 FStrG Vorwirkung für das nachfolgende Enteignungsverfahren (BVerwG, Urt. v. 14.05.1992, Az. 4 C 9/89). Das bedeutet der Planfeststellungsbeschluss lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht. Ein Eigentümer erleidet den Rechtsverlust erst, wenn in dem anschließenden Enteignungsverfahren eine Enteignungsentscheidung getroffen wird, in der auch die Höhe der Entschädigung festzusetzen ist. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst eine Folge des unmittelbaren Grundentzuges und daher ebenfalls dem Entschädigungsverfahren vorbehalten, vgl. Art. 6 Abs. 3 BayEG. Die Planfeststellungsbehörde darf insoweit keine Regelungen treffen, (vgl. BayVGH, Urt. v. 30.10.2007, Az. 8 A 06.40024).

3.5.1.2.2 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 der Regelung in Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung, (BayVGh, Urt. v. 30.10.2007, Az. 8 A 06.40024). Die Enteignungsbehörde kann gemäß Art. 14 Abs. 3 BayEG auf Antrag des Eigentümers oder des Enteignungsbegünstigten die Entschädigung mittels Ersatzland festsetzen, wenn diese Art der Entschädigung nach pflichtgemäßem Ermessen der Enteignungsbehörde unter gerechter Abwägung der Interessen der Allgemeinheit und der Beteiligten billig ist und bei dem Enteignungsbegünstigten die in Art. 14 Abs. 1 Nrn. 1 oder 2 BayEG genannten Voraussetzungen vorliegen. Das Bereitstellen von Ersatzland ist eine besondere Art der enteignungsrechtlichen Entschädigung, die in der Planfeststellung grundsätzlich nicht abschließend erörtert und beschieden werden muss (vgl. BVerwG, Urteil vom 11. 1. 2001, Az. 4 A 13/99).

3.5.1.3 Wegeverbindungen, Erschließungen und 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 92 weiterhin sichergestellt wird und Nachteile durch Umwege geringgehalten werden. Es wurde von Einwendern gefordert, dass jederzeit ungehinderte Zufahrt zur Siedlung Inhausermoos, Gemeinde Haimhausen, während der gesamten Bauzeit ohne zusätzlichen Zeit- u. Kostenaufwand gewährleistet sein soll. Im Zuge des Umbaus der AS Unterschleißheim, lässt es sich nicht vermeiden, dass es für die Verkehrsteilnehmer zu einem zusätzlichen Zeitaufwand infolge von Umwegen oder verlängerten Wartezeiten bei Ein- und Ausfahrten kommt. Der Vorhabensträger sicherte dem Einwender aus dem Inhausermoos jedoch zu, dass diese Zustände so kurz wie möglich gehalten werden und die Zufahrt zum Grundstück des Einwenders immer möglich sein wird.

Die Wegeverbindungen und damit die Erschließungen der Grundstücke während der Bauzeit werden weitestgehend aufrechterhalten. Auf die uneingeschränkte Aufrechterhaltung des öffentlichen Wegenetzes besteht im Übrigen kein Rechtsanspruch (vgl. Art. 14 Abs. 3 BayStrWG). Ein etwaiges Umleitungskonzept

während der Bauphase sowie die Beschilderung im Zuge der Bauausführungsplanung ist zwischen dem Vorhabenträger und den betroffenen

Gemeinden, der Polizei, der Feuerwehr, den Rettungsdiensten sowie den zuständigen Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden zu erstellen.

Die Dimensionierung der Wege (z. B. im Hinblick auf die Belastbarkeit) richtet sich nach den Grundsätzen für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen sowie den Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW 2005) und dem Arbeitsblatt DWA-A 904. Die Wege werden derart gestaltet, dass sie auch mit „neuzeitlicher Technik“ befahrbar sind. Die öffentlichen Feld- und Waldwege erhalten in der Regel eine Breite von 3 m mit 0,75 m breiten Banketten, teilweise auch 4 - 6 m mit 0,50 m - 1,5 m breiten Banketten. Die künftigen Wegbreiten werden über den bestehenden Wegbreiten liegen.

Der pauschalen Zusage zur Schaffung von Ausweichstellen auf Wunsch von Dritten kann nicht entsprochen werden, da hierfür ggfs. ein zusätzlicher Grunderwerb notwendig sein wird. Konkrete Forderungen von Bewirtschaftern liegen nicht vor.

§ 8a Abs. 4 FStrG/Art. 17 BayStrWG schützen nur Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüberhinausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken (BVerwG, Urteil vom 27.04.1990, UPR 1990, 359). Zufahrten werden nicht ersatzlos entzogen, was auch durch die Auflage unter A.3.6.5 dieses Beschlusses sichergestellt ist. Die Art und Weise der Verbindung eines Grundstücks mit anderen Grundstücken mittels des öffentlichen Wegenetzes oder der unveränderte Fortbestand einer bestimmten, auf dem Gemeingebrauch beruhenden Verbindung, stellt keine Rechtsposition dar. Über Art. 14 Abs. 3 BayStrWG gelangt man zu keinem anderen Ergebnis. 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 geringgehalten, die Erschließung der Grundstücke jedenfalls sichergestellt.

3.5.1.4 Nachteile durch Bepflanzung

Die Straßenbepflanzung gehört gemäß § 1 Abs. 4 Nr. 3 FStrG zum Zubehör der Straße. Sie ist, ebenso wie die aus naturschutz- oder waldrechtlichen Gründen festgesetzten Pflanzungen, 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. Durch die Auflage unter A.3.6.3 dieses Beschlusses ist aber sichergestellt, dass sie entsprechende Anwendung finden. Dadurch ist gewährleistet, dass es nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen kommt. 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, die vorliegend nicht gegeben sind (Zeitler, BayStrWG, Art. 17, Rd. Nr. 54). Davon ist hier nicht auszugehen.

3.5.1.5 Vorübergehende Inanspruchnahmen

Vorübergehend in Anspruch genommene Flächen, insbesondere zur Baustelleneinrichtung und Humusablagerung, sind durch den Vorhabensträger wieder zu rekultivieren. Durch den Vorhabensträger wird damit sichergestellt, dass eine weitere ordnungsgemäße landwirtschaftliche Bodennutzung des Grundstücks nach Durchführung der Baumaßnahme möglich ist. Die Oberbodenarbeiten müssen bei für Erdarbeiten geeigneter Witterung ausgeführt werden und dürfen m.a.W. nicht bei ungeeigneter Witterung durchgeführt werden. Ausschließlich trockene Bedingungen können dagegen nicht beauftragt werden. Soweit dennoch Folgeschäden entstehen, hat eine Ausgleich durch den Vorhabensträger im Entschädigungsverfahren zu erfolgen.

Der Vorhabensträger hat im Anhörungsverfahren auf die Forderung von Einwendern zugesagt, dass eine Bestandsaufnahme der vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen erfolgt und diese nach der Umsetzung der Baumaßnahme wieder in ihren ursprünglichen Zustand versetzt werden. Der abgeschobene und getrennt gelagerte Humus wird im Nachgang wieder eingebracht.

3.5.1.6 Entwässerung landwirtschaftlicher Grundstücke, Drainagen

Mehrere Einwender befürchteten negative Folgewirkungen auf Ihre angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen. Insbesondere die Beeinträchtigung von Entwässerungssystemen der landwirtschaftlichen Nutzflächen wurde vorgetragen.

Unter A.3.6.10 dieses Beschlusses haben wir den Vorhabensträger verpflichtet, dafür zu sorgen, dass die Funktionsfähigkeit durch die Baumaßnahme betroffener Drainageanlagen aufrechterhalten bzw. wiederhergestellt wird, um die ordentliche Entwässerung der Grundstücke weiterhin sicherzustellen.

Eine nachhaltige Veränderung der hydrogeologischen Verhältnisse ist ebenfalls nicht gegeben. Das Wasserwirtschaftsamt München hat keine diesbezüglichen Bedenken gegen die Planung erhoben. Eine durch das Bauvorhaben bedingte Vernässung landwirtschaftlicher Flächen ist auch nicht zu befürchten. Durch die geplante Erneuerung der Straßenentwässerungseinrichtungen wird die bestehende Entwässerungssituation verbessert. Bisher wird das anfallende Oberflächenwasser des Abschnitts der A 92 teilweise versickert (breitflächige Versickerung, dezentrale Versickerung und Schachtversickerung) oder in die Autobahn querende Vorfluter eingeleitet. Nach Umsetzung der Maßnahmen erfolgt eine vollständige Versickerung des anfallenden Oberflächenwassers (breitflächige Versickerung, dezentrale oder zentrale Versickerungsanlagen), vgl. auch C.3.4.6.2.2 dieses Beschlusses. Das Entwässerungskonzept sowie die Dimensionierung der Entwässerungseinrichtungen entspricht den geltenden Regelwerken und wurde vom Wasserwirtschaftsamt München als amtlichem Sachverständigen geprüft. Es wurden insofern keine Bedenken angemeldet.

3.5.1.7 Baubedingte Immissionen (Lärm, Staub etc.) während der Bauzeit

Von mehreren Einwendern wurden Befürchtungen hinsichtlich gravierender Beeinträchtigungen durch Lärm, Abgase und Staub während der Bauzeit vorgebracht.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist über die Zulässigkeit des beantragten Bauvorhabens auch in Anbetracht der sich daraus ergebenden bauzeitlichen Belästigungen bei der Herstellung zu entscheiden. Gemäß § 17 b Abs. 1 FStrG i.V.m. Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG sind 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. § 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG erfasst auch solche nachteiligen Wirkungen, die durch Lärm, Erschütterungen und Staub aufgrund der Bauarbeiten für das planfestgestellte Vorhaben entstehen.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass baubedingte Immissionen bei der Erstellung von Straßenbauvorhaben ganz allgemein vorkommen und in der Regel als

vorübergehender Nachteil hinzunehmen sind. Der Vorhabensträger ist bemüht, die bauzeitlichen Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten.

Ob nachteilige Wirkungen i.S.v. Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG vorliegen, beurteilt sich bei Baulärm nach §§ 22 Abs. 1, 3 Abs. 1, 5 BImSchG i.V.m. der gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG maßgeblichen allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV-Baulärm) vom 19.08.1970, die den unbestimmten Rechtsbegriff der schädlichen Umwelteinwirkungen für Geräuschimmissionen von Baustellen konkretisiert. Die AVV-Baulärm zielt auf den Schutz der Nachbarschaft ab, (vgl. BVerwG, Urt. v. 10.07.2012, Az. 7 A 11.11, Rn. 33). Schutzbedürftig sind demzufolge diejenigen, die sich dem Lärmereignis nicht nachhaltig entziehen können, weil sie nach ihren Lebensumständen, die durch den Wohnort, den Arbeitsplatz oder die Ausbildungsstätte vermittelt werden können, den Einwirkungen dauerhaft ausgesetzt und daher qualifiziert betroffen sind (BVerwG, Urt. v. 10.07.2012, Az. 7 A 11.11, Rn. 33). Hierzu gehören etwa die Eigentümer und Bewohner der im Einwirkungsbereich gelegenen Grundstücke und alle Personen, die im Wirkungsbereich des Vorhabens arbeiten. Keine Nachbarn sind dagegen Personen, die sich nur zufällig bzw. gelegentlich, d. h. ohne besondere persönliche oder sachliche Bindungen, im Umgriff des Straßenbauvorhabens aufhalten. In der AVV-Baulärm sind Immissionsrichtwerte festgehalten, bei deren Einhaltung von einer noch zumutbaren und damit entschädigungslos hinzunehmenden Lärmbelastung ausgegangen werden kann.

Der Vorhabensträger wurde in diesem Beschluss unter Beachtung der unter A. 3.4. festgesetzten Nebenbestimmungen dieses Beschlusses und den Vorgaben des Merkblattes zum Schutz gegen Baulärm (AVV-Baulärm) vom 19.08.1970 sowie der Geräte- und der Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) verpflichtet, negative Auswirkungen der Bauausführung soweit wie möglich durch geeignete Maßnahmen zu reduzieren. Anhaltspunkte für die Überschreitung der in der AVV-Baulärm enthaltenen Grenzwerte liegen nicht vor.

Die fehlenden Angaben, welche Maßnahmen vorgesehen sind, um den Lärmschutz während der Umsetzung der Baumaßnahmen zu gewährleisten, wurden seitens des Vorhabensträgers nachgereicht. Während der Bauphase wird aufgrund entsprechender Vorgaben des Arbeitsschutzes eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 80 km/h installiert, wodurch der Verkehrslärm stark reduziert wird und die Grenzwerte eingehalten werden. Hierzu verweisen wir auch auf die Auflagen in A.3.4 dieses Beschlusses zur Bauausführung.

Der fragliche notwendige Lkw-Verkehr zur Bauausführung, der die Baustelleneinrichtungsflächen, insbesondere zum Massenabtransport anfährt, wird über den öffentlichen Verkehrsraum abgewickelt und fällt daher unter den Gemeingebrauch der für den öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen nach Art. 14 Abs. 1 BayStrWG. Aus diesem Grund ist er weder als Baustellenlärm nach der AVV-Baulärm zu beurteilen, noch fällt er mangels baulichen Eingriffs in den betreffenden Straßenabschnitt unter den Anwendungsbereich der 16. BImSchV. Er ist daher aus immissionsschutzrechtlicher Sicht prinzipiell hinzunehmen, selbst wenn dadurch für die betroffenen Anlieger dieser Straßen große langjährige Belastungen entstehen können. Dies wäre nur dann nicht der Fall, wenn die Auswirkungen als gesundheitlich kritisch und damit über das als Gemeingebrauch zulässige Maß hinausgehend bewertet werden müssten. Dafür sind keine Anhaltspunkte ersichtlich.

Vorübergehende Beeinträchtigungen der lufthygienischen Situation durch die Emissionen von Luftschadstoffen oder Staub durch die Bauausführung, insbesondere durch Baustellenverkehr auf öffentlichen Straßen führen ebenfalls zu keiner erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigung bei Beachtung der unter A.3.4 festgesetzten Nebenbestimmungen dieses Beschlusses. Trotz einer eventuellen Zusatzbelastung durch Baustellenfahrzeuge auf öffentlichen Straßen liegt auch dies noch im Gemeingebrauch der dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen. Es ist auch davon auszugehen, dass die dadurch verursachte Zusatzbelastung nicht spürbar sein wird, sondern in der bereits vorhandenen dominanten Zusatzbelastung in den betroffenen Bereichen aufgehen wird. Durch Lkw-Fahrten auf den nichtöffentlichen Baustraßen ist ebenfalls mit keinen nennenswerten unzumutbaren Schadstoffbelastungen zu rechnen.

Eine Verschmutzung der angrenzenden Flächen durch Schmutz, Stäube und Schadstoffe über ein zulässiges Maß hinaus ist bei Beachtung der unter A.3.4 festgesetzten Nebenbestimmungen dieses Beschlusses nicht zu erwarten. Gemäß §§ 2 Abs. 1 Nr. 4, 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV sind die verkehrswegebezogenen Vorschriften des BImSchG auf den Lärmschutz beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen beschränkt, so dass sich bezüglich einer eventuellen Zusatzbelastung durch Baustellenverkehr keine Ansprüche aus dem BImSchG zu Gunsten der betroffenen Anwesen ergeben. Eine wesentliche Änderung in diesem Sinn liegt hier nicht vor, da es schon an einem erheblichen baulichen Eingriff i. S. von § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 oder Nr. 2 der 16. BImSchV fehlt. Dies folgt auch daraus, dass die Baustellenverkehrsführung auf den gewählten Straßen nicht auf Dauer angelegt ist, sondern nur während der Bauarbeiten. Anders wäre es nur, wenn diese vorübergehenden Belastungen ein

Ausmaß erreichten, welches auch unter Berücksichtigung der begrenzten Zeitspanne schlechthin unzumutbar wäre. Dafür, dass die Belastungen die Grenze des Unzumutbaren während der Bauzeit überschreiten, sind keine Anhaltspunkte gegeben.

3.5.1.8 Sicherung von Versorgungsleitungen während der Baudurchführung

Es wurde von den Einwendern gefordert, bestehende Versorgungsleitungen (Wasser, Strom, Telekommunikation etc.) während der Baudurchführung und darüber hinaus ständig betriebsfähig zu halten. Durch die Baumaßnahme dürfe es diesbezüglich nicht zu Unterbrechungen kommen. Die entsprechenden Leitungen seien ausreichend zu sichern. Die Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Belange der Versorgungsunternehmen wurden unter C.3.11 dieses Beschlusses behandelt. Auf die unter A.3.11 in diesem Beschluss zu Gunsten der Versorgungsunternehmen getroffenen Nebenbestimmungen wird verwiesen. Der Forderung wird damit soweit wie möglich entsprochen.

3.5.1.9 Beweissicherung

Verschiedene Einwander forderten im Anhörungsverfahren die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens für alle Bauwerke/Gebäude entlang der Ausbaustrecke auf Kosten des Vorhabensträgers.

Auch wenn kein Rechtsanspruch auf die Durchführung von Beweissicherungsverfahren vor Beginn der Bauarbeiten besteht, hat der Vorhabensträger im Anhörungsverfahren weitgehend den Forderungen betroffener Einwander entsprochen und ist an diese Zusagen gebunden.

3.5.1.10 Schadensersatz

Einige Einwander haben bereits im Anhörungsverfahren Schadensersatzansprüche für durch das Bauvorhaben verursachte Schäden (z. B. Gebäudeschäden, Vernässungsschäden) aufgrund der bestehenden Baugrundverhältnisse im Planungsbereich angemeldet, Beweislastregelungen und Kostenvereinbarungen zur Beseitigung von Schäden im Zuge des Ausbaus verlangt. Außerdem wurde auch ein Schadensersatz für Schäden an Fischen und Fischnährtieren bereits geltend gemacht.

Haftungs- und Gewährleistungsaufgaben wegen Schäden, die nachweislich auf das Bauvorhaben zurückzuführen sind, haben wir dem Vorhabensträger nicht auferlegt,

da in der Planfeststellung lediglich öffentlich-rechtliche Beziehungen zwischen dem Vorhabensträger und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt werden und solche Auflagen unter Hinweis auf die gesetzlichen Haftungsbestimmungen auch nicht erforderlich sind. Eventuell auftretende und auf das Bauvorhabenzurückzuführende Schäden werden durch den Vorhabensträger über ein zugesagtes Beweissicherungsverfahren vor, während und nach Beendigung der Baumaßnahmen erfasst und entsprechend den zivilrechtlichen Schadensersatzregelungen ersetzt.

3.5.1.11 Wertverlust für Grundstücke

Private Einwender forderten im Anhörungsverfahren einen finanziellen Ausgleich für den Wertverlust der Immobilien durch höhere Lärm- und Schadstoffbelastung sowie eine Verschlechterung des Wohnumfeldes.

Die Forderung wird abgelehnt. Durch die Planung und unsere Auflagen in diesem Beschluss ist gewährleistet, dass keine zumutbaren Auswirkungen durch Lärm, Schadstoffe, Hochwasser, Vernässungen oder sonstige Auswirkungen zu erwarten sind. Weitere Entschädigungsvorbehalte sind insofern nicht erforderlich. Sonstige eventuelle Wertminderungen auf dem Grundstücksmarkt wegen der bloßen Nähe zu einer Straße bzw. eines Ausbauvorhabens an dieser Straße sind als bloße Erwartungen auf die Wertentwicklung nicht geschützt. Eine gesetzliche Ersatzpflicht des Straßenbaulastträgers für etwaige Wertminderungen von Grundstücken wegen der Nachbarschaft mit einer Straße existieren demzufolge nicht. Insofern handelt es sich um eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG. Eine Wertgarantie zum Eigentum ist dem Grundgesetz fremd. Etwas Anderes gilt nur dann, wenn die Beeinträchtigungen des Grundstücks durch die Baumaßnahme ein derartiges Gewicht haben, dass jede weitere Nutzung unmöglich erscheinen muss. Dies ist im vorliegenden Fall bei keinem der betroffenen Grundstücke zu erkennen. Wertminderungen bei lärmbeeinträchtigten Anwesen werden bei Überschreitung der gesetzlichen Lärmgrenzwerte durch Gewährung von Lärmvorsorgemaßnahmen (aktiver und/oder passiver Lärmschutz) ausgeglichen. Auf die Ausführungen unter C.3.4.4 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Den Einwendern steht kein weiterer Anspruch auf Schutzauflagen zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen nach Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG oder eine Entschädigung nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG zu.

3.5.1.12 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. Eine analoge Anwendung des Art. 80 BayVwVfG scheidet aus, da dieser ausdrücklich Rechtsbehelfsverfahren betrifft. Dies würde eine bereits ergangene Verwaltungsentscheidung, die unanfechtbar zu werden droht, erfordern (BVerwG, NVwZ 1990, 59). Die Erstattung ist auch hier nicht in allen Fällen angeordnet, sondern nur, soweit der Widerspruch erfolgreich ist. Trotz der Vorwirkung der Planfeststellung auf die Enteignung kann nicht an Stelle des Gesetzgebers die Erstattungsmöglichkeit erweitert werden.

Eine Erstattung kommt also im Ergebnis nur in den gesetzlich geregelten Fällen in Betracht (BayVGH, Urt. v. 26. 6. 1998, Az. 8 A 97.40026).

3.5.2 Einzelne Einwender

Hinweis: Aus Datenschutzgründen werden die Einwendungsführer in diesem Beschluss verschlüsselt mit einer Nummer angegeben. Aus Gründen der Vereinfachung haben wir in allen Fällen die Einzahl und die männliche Form gewählt. Die Entschlüsselungsliste liegt bei der Regierung von Oberbayern, Sachgebiet 32, Planfeststellung Straßenrecht, aus. Ihre individuelle Schlüsselnummer können Sie entweder telefonisch unter der Telefonnummer 089/2176-2833 oder - 2122 oder per E-Mail an

strassen.enteignungsrecht@reg-ob.bayern.de

erfragen; geben Sie dazu unbedingt in Ihrer Nachricht an uns Ihre vollständige Meldeadresse (bzw. Betriebssitz) und Kontaktdaten an.

3.5.2.1 Einwender mit anwaltlicher Vertretung

3.5.2.1.1 Kanzlei Borgert Bories, Rechtsanwalt Dr. Lehnert für Einwender Nr. 3002

Der Einwender bewirtschaftet einen landwirtschaftlichen und forstwirtschaftlichen Betrieb mit dem Schwerpunkt Bullenmast mit ca. 250 Tierplätzen und ackerbaulicher Nutzung. Der Betrieb wird im Rahmen einer Gesellschaft des bürgerlichen Rechts geführt. Der Betrieb werde laut Einwender durch das Bauvorhaben in seiner Existenz gefährdet.

Insbesondere mit der durch die 1. Tektur vom 22.12.2017 veränderten Planung und der dadurch ausgelösten größeren Betroffenheit der gepachteten Fläche Fl. Nr. 2025, Gemarkung Eching, ist der Einwender nicht einverstanden. Diese Fläche wird

vollständig dauerhaft vom Vorhabensträger in Anspruch genommen. Außerdem werden die seit langem vom Einwender gepachteten Grundstücke Fl. Nr. 1893, 1894, 1896 und 1897 der Gemarkung Eching sowie das Grundstück Fl. Nr. 1803 der Gemarkung Haimhausen teilweise dauerhaft und teilweise vorübergehend in Anspruch genommen. Nach den Ermittlungen des Vorhabensträgers unter Zugriff auf Daten, die der Einwender vorgelegt hat, waren insgesamt 67,55 ha in Bewirtschaftung, wovon lediglich 48,50 ha rechtlich gesicherte Bewirtschaftungsfläche darstellt. Hiervon ausgehend, werden durch das Vorhaben bei einer Abgabefläche von 31.505 m² 6,6 % der langfristig gesicherten Betriebsfläche dauerhaft in Anspruch genommen.

Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für den sechsstreifigen Ausbau der A 92 zwischen AD München Feldmoching und AK Neufahrn erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen unter C.3.4.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Entsprechend der vorgelegten Unterlagen hat der Einwender jedoch das Grundstück Fl. Nr. 2025, Gemarkung Eching, vollständig (27.697 m²) und vom Grundstück Fl. Nr. 1897, Gemarkung Eching, eine Teilfläche von 3.487 m² sowie vom Grundstück Fl. Nr. 1803, Gemarkung Haimhausen eine Teilfläche von 282 m² an den Vorhabensträger mit Datum veräußert. Daher ist der Einwand nun gegenstandslos geworden ist.

In der Folge liegt nun keine Existenzgefährdung mehr vor.

3.5.2.1.2 Landvokat Rechtsanwalts-gesellschaft mbH, Rechtsanwalt Daseking

Die Kanzlei Landvokat Rechtsanwalts-gesellschaft mbH vertritt die Einwender Nrn. 1055 und 1114. Es werden im Einzelnen folgende Betroffenheiten durch das Bauvorhaben geltend gemacht:

3.5.2.1.2.1 Einwender Nr. 1055

Erst im Laufe des Planfeststellungsverfahrens erfolgte anwaltliche Vertretung (siehe Protokoll zum Erörterungstermin).

Es wurde zwar nicht explizit vorgetragen, aber es handelt sich wohl um die Einwendung eines grundstücksbetroffenen Landwirts. Der Einwender wandte sich als Eigentümer der Flächen Fl. Nr. 1860, 1921 und 1922, jeweils Gemarkung Eching, gegen das Vorhaben. Zudem machte er Betroffenheit im Hinblick auf seine Pachtfläche mit der Fl. Nr. 1345, Gemarkung Eching, geltend. Insgesamt wird eine Fläche von 532 m² dauerhaft und eine Fläche von 1817 m² vorübergehend in

Anspruch genommen. Die vorübergehende Flächeninanspruchnahme dient der Durchführung der Baumaßnahmen. Hierfür sind Lagerflächen und Baustelleneinrichtungsflächen zwingend notwendig. Den Forderungen an den Vorhabensträger im Hinblick auf den Zustand der landwirtschaftlichen Flächen wurde durch entsprechende Auflagen unter A.3.6 dieses Beschlusses nachgekommen. Eine vorübergehende Inanspruchnahme bei allen vier Grundstücken ist für die Bauausführung essenziell, da für die Umsetzung Lagerflächen und Baustelleneinrichtungsflächen notwendig sind. In Bezug auf die Ersatzlandbereitstellung wird auf C.3.5.1.2.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Seitens des Einwenders wurde eine Existenzgefährdung nicht geltend gemacht. Mangels eines entsprechenden Vortrages und aufgrund des geringen Umfangs der dauerhaften Flächeninanspruchnahme waren weitere Ermittlungen nicht angezeigt. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für den sechsstreifigen Ausbau der A 92 zwischen München-Feldmoching und Neufahrn erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer Autobahn einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) sowie dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) in diesem Bereich nicht möglich.

3.5.2.1.2.2 Einwender Nr. 1114

Der Einwender wandte sich als Eigentümer der Fl. Nr. 737/5, Gemarkung Unterschleißheim, gegen das Bauvorhaben und den hierfür erforderlichen Grunderwerb. Laut eigener Angaben ist die Fläche Fl. Nr. 737/5 an einen Landwirt verpachtet und mit dem Wegfall von Pachteinnahmen bestehe kein Einverständnis. Durch die Änderungen der 1. Tektur vom 22.12.2017 und der 2. Tektur vom 27.03.2020 werden nun insgesamt 2.707 m² dieses Grundstücks dauerhaft und 8.943 m² vorübergehend in Anspruch genommen.

Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für den sechsstreifigen Ausbau der A 92 zwischen München-Feldmoching und Neufahrn insbesondere die Brücke über die Birkhahnstraße erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer Autobahn einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) sowie

dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) in diesem Bereich nicht möglich. Fragen des Grunderwerbs, insbesondere auf Ersatzland oder auf Entschädigung von Nachteilen durch den Flächenentzug im Hinblick auf den Verlust von Zahlungsansprüchen (z.B. aufgrund von Mehrfachantragstellung) oder deren Nichtzuteilung sind nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Der Einwender kritisierte zudem die Nähe seines Grundstücks zu der geplanten Ausgleichsmaßnahme 5 A_{FCS} auf dem Grundstück Fl. Nr. 737/4, Gemarkung Unterschleißheim, und mögliche Auswirkungen auf das eigene Grundstück. Zudem wurde gefordert, durch geeignete Maßnahmen zum Bodenschutz sicherzustellen, dass die weitere ordnungsgemäße, landwirtschaftliche Bodennutzung der Grundstücke nicht beeinträchtigt werde.

Zur Fl. Nr. 737/5, Gemarkung Unterschleißheim, benachbart liegen bereits aktuell im Westen und Norden dichte straßenbegleitende Gehölzpflanzungen. Die Nachbarschaft zur geplanten Ausgleichsmaßnahme auf dem Grundstück Fl. Nr. 737/4, Gemarkung Unterschleißheim, liegt nur bedingt vor, da sich zwischen der Fläche des Einwenders und dem genannten Grundstück die Hirschplanallee (befestigte Straße) befindet. Der Mindestabstand zwischen geplanter neuer Gehölzstruktur der Ausgleichsmaßnahme 5 A_{FCS} auf der Fl. Nr. 737/4 und der Fl. Nr. 737/5, Gemarkung Unterschleißheim, beträgt ca. 8 m. Es ist nicht zu erwarten, dass hierdurch eine relevante Beschattungswirkung ausgelöst werden kann. Der geforderten Bepflanzung mit ausschließlich niederwüchsigen Gehölzen kann nicht entsprochen werden, da dies den landschaftsplanerischen Zielsetzungen widerspricht. Eine Anpassung der Ausgleichsmaßnahme auf dem Nachbargrundstück kann daher nicht erfolgen.

Ferner wurde auch eine mögliche Vernässung des Grundstücks des Einwenders durch die Realisierung des Ausbauvorhabens A 92 inklusive Brückenzufahrt und Anpflanzungen kritisiert. Eine Vernässung des Grundstücks des Einwenders ist nicht zu besorgen, da das Oberflächenwasser der Autobahn in eine Sickermulde zwischen Autobahn und Lärmschutzwall geleitet wird. Das Oberflächenwasser der Brückenzufahrt wird durch die Querneigung entgegen dem Grundstück geführt. Ein kausaler Zusammenhang zwischen den vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen auf der Fl. Nr. 737/4, Gemarkung Unterschleißheim, (Umwandlung von Acker in artenreiche Wiesen-, Saum- und Gehölzflächen) und einer potenziellen Vernässung des Grundstücks Fl. Nr. 737/5, Gemarkung Unterschleißheim, des Einwenders ist nicht erkennbar.

Den Forderungen zum Bodenschutz wird vom Vorhabensträger unter A 3.10 und 3.6 dieses Beschlusses entsprochen. Der Vorhabensträger sicherte zu, dass vor Beginn der Bauarbeiten eine Bestandsaufnahme der Flächen erfolgen wird und die Flächen nach der Baumaßnahme wieder in ihren ursprünglichen Zustand zurückversetzt werden.

Die geforderte Zufahrtsmöglichkeit zum Grundstück während der Bauzeit sicherte der Vorhabensträger ebenfalls zu.

Zu den eingewandten Themen Vernässung der Fläche und Schattenwurf von Bepflanzungen wird zudem auch auf C.3.5.1.4 und C.3.5.1.6 dieses Beschlusses verwiesen.

3.5.2.1.3 Wagensonner Rechtsanwälte Partnerschaft mbB, Rechtsanwalt Henn

Die Kanzlei Wagensonner Rechtsanwälte Partnerschaft mbB vertritt die Einwender Nrn. 2001 und 2002. Es werden im Einzelnen folgende Betroffenheiten durch das Bauvorhaben geltend gemacht:

3.5.2.1.3.1 Einwender Nr. 2001

Der Einwender ist mit seinen Eigentumsflächen Fl. Nr. 1153/1 und 890/2, jeweils Gemarkung Unterschleißheim, betroffen. Das erste Grundstück ist an eine Spezialitätenbrauerei verpachtet und soll im Umfang von 451 m² dauerhaft durch das Vorhaben in Anspruch genommen werden. Dieser Gewerbebetrieb ist direkt neben der Autobahn angesiedelt. Das ganze Grundstück, das gewerblich genutzt wird, hat eine Größe von 4128 m². Insgesamt sind also 10,9 % der Gesamtfläche betroffen.

Der Einwender macht geltend, dass durch den sechsstreifigen Ausbau der A 92 in diesem Bereich Erweiterungsmöglichkeiten der Brauerei ausgeschlossen seien. Seitens des Pächters wurde derartige Einwände nicht vorgebracht. Derzeit ist nicht von einer konkreten Erweiterung auszugehen. Insbesondere da in einer örtlichen Tageszeitung mit Datum vom 15.12.2023 vermerkt war, dass die Brauerei die Produktion nach Rheinland-Pfalz verlagert. Für den vorgetragenen Wertverlust wird auf C.3.5.1.11 dieses Beschlusses verwiesen. Der geforderten Bereitstellung einer konkreten Fläche als Ersatzland bzw. als Tauschfläche kann im Rahmen dieses Beschlusses nicht stattgegeben werden. Zum einen liegt keine Existenzgefährdung vor, weshalb die Voraussetzungen für eine Entschädigung in Land gemäß Art. 14 Abs. 1 BayEG nicht gegeben sind, siehe oben. Zum anderen ist die konkret vorgeschlagene und freiwerdende Fläche bereits als naturschutzfachlich relevante Fläche überplant. Zudem wird auf C.3.5.1.2.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Das Grundstück mit der Fl. Nr. 890/2, Gemarkung Unterschleißheim, soll mit 212 m² dauerhaft durch das Vorhaben in Anspruch genommen werden. Tauschgeschäfte zwischen der Stadt Unterschleißheim und dem Einwender sind selbstredend unter den Parteien abzuwickeln und nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

3.5.2.1.3.2 Einwender Nr. 2002

Der Einwender ist mit seiner Eigentumsfläche Fl. Nr. 3193, Gemarkung Oberschleißheim, betroffen. Dieses Grundstück umfasst 11,5231 ha und soll als Ausgleichsfläche dauerhaft vom Vorhabensträger in Anspruch genommen werden. Nach aktuellem Stand des Vorhabensträgers ist die Fläche nicht verpachtet und wird derzeit auch nicht bewirtschaftet, sondern nur gepflegt. Laut Einwendungsschreiben vom 17.08.2020 wird die Grünlandfläche zweimal im Jahr gemäht. Das gesamte Grundstück soll für die Maßnahme 12 A_{FCS} „Stärkung offenland- und gehölzbrütender Vogelarten durch Entwicklung artenreicher, extensiv genutzter Grünlandgesellschaften und Ergänzung gewässerbegleitender Gehölzbestände“ dauerhaft genutzt werden. Zum einen soll eine Teilfläche von 1,45 ha aufgeforstet werden und zum anderen erfolgt die Optimierung der Fläche als Lebensraum für offenland- und gehölzbrütende Vogelarten, Sicherung des Lebensraumes des Bibers und Aufwertung des Landschaftsbildes.

Diese Einwendung ging bei der Genehmigungsbehörde im Rahmen der 2. Tektur vom 27.03.2020 ein. Hierauf wandte der Vorhabensträger ein, dass diese Einwendung der formellen Präklusion unterliege. Dem Vorhabensträger ist zuzustimmen, dass die konkrete Ausgleichsfläche nicht im Rahmen der 2. Tektur vom 27.03.2020 inhaltlich geändert worden ist. Grundsätzlich war das Anhörungsverfahren zur 2. Tektur vom 27.03.2020 nur für Einwendungen gegen die Planänderung neu eröffnet, BVerwG, Beschluss v. 23. 6. 2009, Az. 9 VR 1/09. Wenn die Planung im Laufe des Planfeststellungsverfahrens durch eine Tektur geändert wird, kann folglich nur zu den geänderten Aspekten eingewandt werden, VG Regensburg, Urt. v. 18.11.2011, Az. RO 2 K 11.00880. Angesichts dessen, dass im Rahmen der 2. Tektur vom 27.03.2020 sehr wohl naturschutzfachliche Maßnahmen umfangreich geändert wurden, sehen wir uns als berechtigt an, Gesichtspunkte von Amts wegen zu berücksichtigen. Aus der Gesamtschau der Änderungen der 2. Tektur vom 27.03.2020 und insbesondere der Tatsache, dass eine weitere 3. Tektur vom 23.08.2023 zu inhaltlichen Änderungen der konkreten naturschutzfachlichen Ausgleichsfläche 12 A_{FCS} geführt hat, lässt keinen anderen Schluss zu.

Überdies bleibt die Verpflichtung zur Ermittlung des Sachverhalts bestehen, auch wenn formelle Präklusion eingetreten ist (BVerwG, Beschluss v. 01.04.2005, Az. 9 VR 5/05). Wenn verspätet vorgebrachte Belange entscheidungserheblich sein können, muss die Genehmigungsbehörde dem nachgehen.

Der Einwander macht geltend, dass keine Anhaltspunkte ersichtlich sind, warum dieser den entstehenden Landverlust zum Großteil tragen soll. Soweit für nach § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG erforderliche Ausgleichsmaßnahmen oder Ersatzmaßnahmen auf privaten Grund und Boden zurückgegriffen wird, ist mit Rücksicht auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung der naturschutzrechtlichen Anordnung das rechtsstattliche Übermaßverbot zu beachten, um dem Gemeinwohlerfordernis des Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG Rechnung zu tragen, BVerwG, Urt. v. 18.03.2009, Az. 9 A 40/07.

Die Grenzen des Übermaßverbots sind eingehalten, da die o.g. Ausgleichsmaßnahme geeignet, erforderlich und verhältnismäßig im engeren Sinn ist.

Die Ausgleichsmaßnahme 12 A_{FCS} auf dem Fl. Nr. 3193, Gemarkung Oberschleißheim ist zur Erreichung des mit ihrem verfolgten Zweck geeignet. Die Eignung des Flurstückes als Ausgleichsfläche ergibt sich aus den Bestandsnachweisen von Feldlerche, Kiebitz und Wiesenschafstelze in unmittelbarer Nachbarschaft, der gegebenen Strukturen und der funktionalen Aufwertbarkeit des Grundstückes. Der ursprüngliche Altlastenverdacht der Fläche steht einer Eignung der Fläche Fl. Nr. 3193, Gemarkung Oberschleißheim, als Ausgleichsfläche 12 A_{FCS} nicht entgegen. Eine durch den Vorhabensträger in Auftrag gegebene Untersuchung ergab keine Einschränkungen bezüglich der Nutzung der Fläche als Grünland, weshalb die dauerhafte Grünlandnutzung möglich ist. Der Austrag von Schadstoffen aus der Auffüllung der ehemaligen Kiesgrube ist nicht zu erwarten. Folglich ist eine Gefährdung des Grundwassers nach derzeitigem Kenntnisstand nicht zu besorgen. Aufgrund der vorgelegten Untersuchungsergebnisse hat das Landratsamt München mit Schreiben vom 18.09.2019 die Fläche aus der Altlastenüberwachung entlassen. Die objektive Eignung wurde seitens der zuständigen Fachbehörden (Landratsamt München, Untere Naturschutzbehörde, und der Regierung von Oberbayern, Höhere Naturschutzbehörde) zudem nicht angezweifelt. Tatsächlich erfolgte eine enge Abstimmung zwischen Fachbehörden und Vorhabensträger, um die Umsetzung der naturschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahmen zu klären.

Der vorgetragene Einwand, dass die Fläche aufgrund der zu erwartenden Lärm- und Schadstoffimmissionen zur Ansiedlung von Vogelarten generell nicht geeignet sei, wird zurückgewiesen. Relevante Beeinträchtigungen können grundsätzlich durch visuelle Reize und/oder durch Schallbelastungen einhergehen. Es liegen jedoch keine entsprechenden visuellen Reize vor, die die Vogelarten beeinträchtigen könnten, da sich zwischen der bestehenden A 92 und dem o.g. Flurstück eine „sichtverschattende“ Heckenstruktur befindet. Die Schallbelastung sinkt dagegen im Vergleich zum status quo. Ferner sind alle Zielarten mit Ausnahme des Kiebitzes nicht besonders lärmempfindlich. Beim Kiebitz könnten die Schallimmissionen durch die Autobahn zu einer geringeren Besiedlungsdichte führen. In der unmittelbaren Umgebung zur geplanten Ausgleichsfläche liegen aber Bereiche mit „Kiebitznachweisen“ mit deutlich geringerem Abstand zur bestehenden Autobahn bzw. deutlich höheren Schallbelastungen vor, so dass von einer Eignung auf jeden Fall ausgegangen werden kann. Für die Zielarten Grünspecht, Gelbspötter, Grauschnäpper, Gartenrotschwanz, Wiesenschafstelze und Feldlerche gibt es keine kritischen Schallpegel. Diese Vogelarten gelten als nicht lärmsensitiv. Ein Zusammenhang zwischen Schadstoffimmissionen durch den Straßenverkehr und der geminderten Eignung als Lebensraum für Vögel ist wissenschaftlich nicht belegt.

Der Einwand, dass die Fläche aufgrund der Kollisionsgefahr für Vögel nicht geeignet sei, wird ebenfalls zurückgewiesen. Die Kollisionsgefährdung einzelner Vogelarten ist artspezifisch sehr unterschiedlich. Keine der genannten Zielarten (Grünspecht, Gelbspötter, Grauschnäpper und Gartenrotschwanz, Wiesenschafstelze und Feldlerche) gilt als besonders kollisionsgefährdet vgl. Bernotat & Dierschke, Arbeitshilfe zur Bewertung der Kollisionsgefährdung von Vögeln an Straßen 4. Fassung, Stand 31.08.2021. Ferner spricht die Heckenstruktur an der A 92 auch gegen eine erhöhte Kollisionsgefahr. In jedem Fall ist ausnahmslos eine Risikoerhöhung im Bereich der Signifikanzschwelle auszuschließen.

Der konkreten Kritik an der Eignung der Teilflächen der Fl. Nr. 3193, Gemarkung Oberschleißheim, für einzelne Vogelarten wie Grünspecht, Pirol, Wiesenschafstelze, Feldlerche und Kiebitz wird ebenfalls widersprochen. Die jeweils vorgesehenen Teilflächen liegen in Bezug auf Grünspecht und Pirol außerhalb der Effektdistanz der jeweiligen Vogelart, was von einem avifaunistischen Fachgutachter bestätigt worden ist. Die für die Wiesenschafstelze vorgesehene Teilfläche liegt flächenmäßig nur zu einem untergeordneten Teilbereich innerhalb der 100 m – Effektzone der Wiesenschafstelze. Die weitaus größere Fläche liegt deutlich außerhalb der 100 m-Effektdistanz. Zudem finden sich in unmittelbarer Nachbarschaft zur bestehenden A 92 (70 m Entfernung) Brutnachweise. Die Lage von Teilflächen innerhalb der

jeweiligen Effektdistanzen einer Vogelart bedeutet nicht, dass diese gar nicht besiedelt werden oder keinerlei Habitatqualitäten entfalten. Mit zunehmender Fahrbahnnähe nimmt die Habitateignung ab. Die Geeignetheit dieser Fläche für die Wiesenschafstelze wurde jedenfalls von einem avifaunistischen Fachgutachter bestätigt. Die für die Feldlerche vorgesehene Fläche liegt innerhalb der 400 m Effektdistanz und ist dennoch geeignet, da sich bereits jetzt mehrere Brutpaare in direkter Nachbarschaft zur bestehenden Fahrbahn der A 92 angesiedelt haben. Die grundsätzliche Eignung der großen Fläche ist damit bestätigt. Die Entfernungen der geplanten Teilflächen zu den benachbarten Gehölzstrukturen beträgt 280 – 370 m. Deshalb und aufgrund der Ausdehnung der gesamten Ausgleichsfläche stehen ausreichend Teilflächen zur Verfügung, die dem Abstandsverhalten der Feldlerche Rechnung tragen. Die Ausgleichsfläche ist hinsichtlich ihrer Lage und Ausformung mit dem avifaunistischen Fachgutachter abgestimmt. Für den Kiebitz wurde die Eignung der Ausgleichsfläche ebenfalls aufgrund der Unterschreitung der Effektdistanz angezweifelt. Dem wird widersprochen, da bereits in unmittelbarer Nachbarschaft zur bestehenden A 92 Nachweise zu Kiebitzen vorliegen. Die grundsätzliche Eignung ist damit bestätigt. Bei der prognostizierten Verkehrsmenge liegt erst ab einer Entfernung von 100 m zum Fahrbahnrand keine Habitateignung mehr vor. Bei einer Entfernung von 100 m – 200 m beträgt die Habitateignung noch 50 % und zwischen 200 m bis zur 55 dB(A)-Linie nimmt die Habitateignung lediglich um 25 % ab. Das bedeutet, dass die gewählte Fläche zwar kein optimales Habitat für den Kiebitz darstellt, aber in der Gesamtschau hohes Entwicklungspotenzial für die Stützung der Kiebitzpopulation aufweist.

Die Grundstücksfläche Fl. Nr. 3193, Gemarkung Oberschleißheim, ist zudem geeignet, da sie entsprechend aufgewertet werden kann. Das Aufwertungspotenzial wurde mit 442.155 WP (ca. 23 % des Gesamtkompensationsbedarfs in WP = 1.932.631) errechnet.

Außerdem ist diese konkrete private Grundstücksfläche zur Erfüllung der naturschutzrechtlichen Ausgleichsverpflichtung erforderlich. Daran würde es fehlen, sofern Ausgleichsmaßnahmen an anderer Stelle ebenfalls Erfolg versprechen, dort aber den Betroffenen geringere Opfer abverlangen (BVerwG, Urt. v. 18.03.2009, Az. 9 A 40/07).

Der Vorhabensträger verfügt über keine im gleichen Maß geeigneten, in der Nachbarschaft zur Baumaßnahme gelegenen Flächen in deren Eigentum.

Die vorgelegten Dokumente des Vorhabensträgers zeigen, dass es sich schwierig gestaltete, für das Vorhaben geeignete Flächen zu finden. Im Laufe der ersten drei

Tekturen hatten sich die naturschutzfachlichen Maßnahmen daher auch nochmal mehrfach geändert.

Bei den geplanten Maßnahmen für die Maßnahme 11 A_{FCS} „11 A_{FCS} Stärkung offenlandbrütender Vogelarten“ waren die ursprünglich geplanten Teilflächen auf der Fl. Nr. 1897, Fl. Nr. 1895, Fl. Nr. 1893 und Fl. Nr. 1892, jeweils Gemarkung Eching, fachlich für die Arten Feldlerche und die Wiesenschafstelze nicht geeignet. Ursprünglich sollte ein Teil der geplanten Ausgleichsmaßnahmen in Bezug auf offenlandbrütende Vogelarten aber auf diesen Flächen durchgeführt werden. Daraufhin wurden andere mögliche Flächen betrachtet, aber bei diesen bestand seitens der Eigentümer keine Bereitschaft. Da die Suche nach einer geeigneten Fläche erfolglos blieb, wurde ein Teil der Maßnahme auf der geplanten Ausgleichsfläche 12 A_{FCS} untergebracht, ein weiterer Teil auf einer bereits bestehenden Ausgleichsfläche bei Freising.

Die o.g. Fläche wurde dem Vorhabensträger seitens der zuständigen unteren Naturschutzbehörde als mögliche Fläche vorgeschlagen. Zu diesem Zeitpunkt bestand seitens des Eigentümers nachweislich Verkaufsbereitschaft. Auf Grundlage der fachlichen Aspekte und der Verkaufsbereitschaft wurde diese Fläche in die Planungen mit einbezogen.

Entsprechend der Angaben des Vorhabensträgers ist die konkrete Fläche für die Ausgleichsmaßnahme 12 A_{FCS} besonders gut geeignet, da im südwestlichen Bereich die artenschutzrechtlich erforderlichen Maßnahmen für gehölzgebundene Arten (Grünspecht, Gelbspötter, Grauschnäpper und Gartenrotschwanz) und im nordöstlichen Teilbereich die artenschutzrechtlichen Maßnahmen für Offenlandbrüter (Wiesenschafstelze und Feldlerche) umgesetzt werden können. Insbesondere bei den Offenlandbrütern ist eine räumliche Anbindung an bestehende Vorkommen zwingend notwendig. Funktionsgleiche Alternativflächen, bei denen diese unterschiedlichen Ansprüche in Kombination erfüllt werden können, existieren derzeit nicht. Die Aufteilung der erforderlichen Nachweise auf mehrere verschiedenen Flächen könnte laut Vorhabensträger umsetzbar sein, würde aber zu einem deutlich höheren Flächenbedarf führen. Denn mehrere Teilflächen unterliegen regelmäßig in der Summe größeren Störeinflüssen, weshalb für die Erfüllung größere Flächenansätze erforderlich werden. Dies widerspricht aber den fachlichen Vorgaben der BayKompV, die die multifunktionale Verwendung der Kompensationsflächen vorschreibt, vgl. § 8 Abs. 4 Satz 2 BayKompV. Gesetzliche Zielsetzung bei Einführung der BayKompV war, dass sparsam mit Flächen umgegangen werden soll, vgl. Vollzugshinweise zur Bayerischen Kompensationsverordnung (BayKompV) vom 7. August 2013 für den staatlichen Straßenbau (Fassung mit Stand 02/2014),

S.11. Der Grundsatz des Flächensparens ergibt sich bereits auch aus Art. 6 Abs. 2 Ziffer 3 BayLplG. Bei einer Aufteilung in zwei oder mehr Grundstücksflächen könnte diesem Grundsatz bzw. der Zielsetzung aus der BayKompV nicht entsprochen werden.

Die Ausgleichsmaßnahme auf der Fl. Nr. 3193, Gemarkung Oberschleißheim ist dem Grundstückseigentümer auch zumutbar. Die Schwere der Beeinträchtigung durch die enteignungsrechtliche Vorwirkung des Planfeststellungsbeschlusses ist im Hinblick auf die sie rechtfertigenden Gründe zumutbar. Diese Grenze kann überschritten sein, wenn durch die Inanspruchnahme einer Fläche zur Umsetzung einer Ausgleichsmaßnahme die wirtschaftliche Existenz des Betroffenen gefährdet oder gar vernichtet wird. Eine Existenzgefährdung hatte der Grundbetroffene nicht geltend gemacht, weshalb keine weiteren Nachforschungen unsererseits erfolgten.

Die Durchführung eines Flurbereinigungsverfahrens ist nicht vorgesehen. Im Übrigen stünde das außerhalb des Planfeststellungsverfahrens. Gemäß § 87 Abs. 1 Satz 1 FlurbG ist hierfür ein Antrag der Enteignungsbehörde erforderlich. Die Planfeststellungsbehörde ist nicht die zuständige Enteignungsbehörde, vgl. Art. 19 Abs. 1 BayEG.

Die Agrarklausel gemäß § 15 Abs. 3 Satz 1 BNatSchG wurde seitens des Vorhabenträgers beachtet und demzufolge bei der Inanspruchnahme von land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht genommen. Vorliegend handelt es sich um keine für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden. Nachweislich handelt es sich um eine ehemalige und aufgefüllte Kiesgrube, die zwar nicht mehr dem Altlastenverdacht unterliegt, aber dennoch nicht als besonders gut geeigneter Boden qualifiziert werden kann.

Nach Mitteilung des Vorhabensträgers wurde die gesamte Fläche des Grundstücks Fl. Nr. 3193, Gemarkung Oberschleißheim an den Vorhabensträger übertragen. Damit ist der Einwand zwischenzeitlich gegenstandslos geworden.

3.5.2.1.4 Labbé & Partner mbB

Labbé & Partner vertritt die Einwender Nrn. 1193 und 1078. Es werden im Einzelnen folgende Betroffenheiten durch das Bauvorhaben geltend gemacht:

3.5.2.1.4.1 Einwender Nr. 1193

Der Einwender ist Grundbetroffener und der Betriebsnachfolger vom Einwender Nr. 1101. Im Jahr 2016 übernahm der Einwender Nr. 1193 vom Vater (Einwender Nr.

1101) den Betrieb. Die Eigentumsfläche Fl. Nr. 1396, Gemarkung Eching, sowie die Pachtflächen Fl. Nr. 1870, 1859, 1855, 1853, 1400 und 1390, jeweils Gemarkung Eching, sind vorübergehend und teilweise auch dauerhaft betroffen.

Der Einwender betreibt eine Pensionspferdehaltung im Haupterwerb, bei der Dritte ihre Pferde gegen Entgelt einstellen können. Im Jahr 2019 waren es 37 Pferde, die im Pensionsbetrieb versorgt wurden. Unterhalt, Versorgung mit Heu, Stroh, Wasser, Strom, tägliches Führen zur Weide, Futtervorlage wird durch den Betriebsinhaber erledigt, alles Weitere wie Tierarzt, Beschlag, Futtervorbereitung etc. ist Sache des Pferdeeeigentümers. Der Betrieb bewirtschaftet eine Fläche von 28,93 ha, wovon 12,34 ha im Eigentum des Einwenders stehen und 16,60 ha hinzugepachtet sind. Zudem stehen 1,41 ha sonstige Flächen im Eigentum des Einwenders. Die vorhandenen Wirtschaftsgebäude befinden sich laut Sachverständigengutachter in einem mittleren bis guten Zustand. In der Außenwirtschaft war der Betrieb selbst mit den erforderlichen Maschinen ausgestattet und muss kaum auf landwirtschaftliche Dienstleister zurückgreifen. Das Getreide wurde verkauft und das anfallende Stroh im Stall verwendet und auch bei Bedarf zugekauft. Das im Betrieb erzeugte Heu reichte nahezu für die Versorgung der Tiere aus.

Vom Einwender wurden die Lärm- und Abgasimmissionen für das Anwesen gerügt. Die Lärmberechnungen und die luftschadstofftechnische Untersuchung zeigen, dass die jeweiligen Grenzwerte eingehalten werden. Eine Beeinträchtigung der Pferde aufgrund von Lärm- und Luftschadstoffen ist nicht ersichtlich. Es ist derzeit nicht vorhersehbar, ob sich die Kunden des Einwenders aufgrund der Realisierung des Vorhabens entscheiden, ihre Pferde in einem anderen Stall unterzubringen. Es ist zu berücksichtigen, dass sowohl die A 92 als auch die B 13 bereits im Bestand existieren. Soweit eine Kundenentscheidung zum Wechsel des Hofes erfolgt, ist dies dem Vorhaben „sechsstreifiger Ausbau der A 92“ nicht zurechenbar. Ein Eigentümer muss grundsätzlich hinnehmen, dass sich eine Veränderung der tatsächlichen Gegebenheiten auf den Bestand des Kundenkreises auswirkt. Sollten sich wirtschaftliche Einbußen aufgrund von Befürchtungen der Pferdebetriebskunden vor Lärm und Schadstoffen ergeben, sind diese unerheblich. Denn Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG dient dem Schutz vor tatsächlichen und nicht vor vermeintlichen Lärmbelastungen (OVG Koblenz, Urt. v. 10.10.2018, Az 8 C 11694/17). Es liegt kein Eingriff in Art. 14 GG vor.

Eine Existenzgefährdung ist vorliegend auszuschließen. Es sind lediglich 1499 m² Eigentumsfläche und ca. 3400 m² Pachtfläche mit einer dauerhaften Inanspruchnahme belegt. Auf Anregung der Planfeststellungsbehörde wurde ein Gutachten von einem landwirtschaftlichen Sachverständigen zur Frage der

Existenzgefährdung eingeholt. Von den genannten 0,34 ha Pachtfläche sind laut Gutachter lediglich 0,29 ha anrechenbare Pachtfläche, die aufgrund des Straßenausbaus wegfallen. Zusammen mit der Eigentumsfläche, die für das Straßenbauvorhaben benötigt werden, werden insgesamt 2,075 % der anrechenbaren Gesamtbetriebsfläche in Anspruch genommen. Im vorgelegten Existenzgefährdungsgutachten wurde fälschlicherweise die betroffene Fläche auf dem Grundstück Fl. Nr. 1396, die im Eigentum des Einwenders steht, nicht mit eingerechnet. Nach allgemeiner, durch Sachverständigengutachten belegter Erfahrung kann ein Verlust an Eigentumsflächen oder von langfristig gesicherten Pachtflächen in einer Größenordnung von bis zu fünf Prozent der Betriebsfläche einen gesunden landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb in der Regel nicht gefährden (vgl. BVerwG, Urt. v. 14.04.2010, Az. 9 A 13.08). Folglich wird der geplante Flächenverlust den Betrieb des Einwenders nicht gefährden.

Vom Einwender wurde eine Betroffenheit der Fläche Fl. Nr. 1392, Gemarkung Eching, geltend gemacht. Dem entsprechenden Grunderwerbsplan (U10.01 T2 von Bau-km 10+700 bis Bau-km 12+900) sowie der Lageplan (Unterlage 5.6 T2 von Bau-km 10+700 bis Bau-km 12+900) enthalten keine Maßnahmen für dieses Grundstück.

Im Hinblick auf das geforderte Ersatzland verweisen wir auf die Erläuterungen unter C.3.5.1.2.2 dieses Beschlusses.

3.5.2.1.4.2 Einwender Nr. 1078

Der Einwender ist Grundstücksbetroffener. Er ist während des Verfahrens verstorben. Sein Erbe ist in die Einwenderposition eingetreten. Er wird seit 2018 von Labbé & Partner mbB anwaltlich vertreten. Eine Gesamtfläche von 4754 m² auf den Grundstücken Fl. Nr. 1386, 1853, 1855, 1859 und 1909, jeweils Gemarkung Eching, wird dauerhaft in Anspruch genommen. Eine Gesamtfläche von 52.978 m² wird auf den genannten Grundstücken vorübergehend in Anspruch genommen.

Der Einwender wandte sich insbesondere gegen den Verlust von Flächen für eine Ausgleichsfläche. Zwar war ursprünglich geplant, dass eine Teilfläche des Grundstücks Fl. Nr. 1909, Gemarkung Eching, für landschaftspflegerische Maßnahmen dauerhaft in Anspruch genommen werden soll. Durch die Überarbeitung in den Tekturen Nr. 1 und 2 ist diese Fläche jedoch weggefallen, vgl. Grunderwerbsplan Unterlage 10.1/ 6 T 2 Blatt 6 von Bau-km 10+700 bis Bau-km 12+900.

Seitens des Erben wurde eine Existenzgefährdung nicht geltend gemacht. Mangels eines entsprechenden Vortrages waren weitere Ermittlungen nicht angezeigt. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für den sechsstreifigen Ausbau der A 92 zwischen München-Feldmoching und Neufahrn erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer Autobahn einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) sowie dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) in diesem Bereich nicht möglich.

3.5.2.1.5 Scheel & Walden für Einwender Nr. 5001

Seitens des Einwenders wurden keine konkretisierten Einwendungen, zu denen Stellung genommen werden könnte, vorgetragen.

3.5.2.2 Einwender ohne anwaltliche Vertretung

3.5.2.2.1 Einwender Nr. 1000

Die Einwender befürchteten erhebliche Verkehrslärmimmissionen für ihr Anwesen und forderten einen verbesserten aktiven Lärmschutz. Durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen werden die einschlägigen Grenzwerte der 16. BImSchV für das konkrete Anwesen eingehalten. Grundlage für die Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen ist die 16. BImSchV und die Berechnungsmethodik nach RLS-90. Wir verweisen wegen des geforderten Tempolimits, dem nicht entsprochen werden kann, auf die ausführliche Darstellung unter C.3.4.4 dieses Beschlusses.

3.5.2.2.2 Einwender Nr. 1001

Der Forderung nach einer kürzeren Lösung des Radwegs an der Anschlussstelle Unterschleißheim wurde in der 1. Tektur vom 22.12.2017 nachgekommen. Die Lösung sind Unterquerungen der Paul-Kulisch-Straße und der Landshuter Straße/B 13. Die Breite des Rad- und Fußweges wurde entsprechend den ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) geplant. Es wird das Regelmaß nach den ERA eingehalten. Die ERA fordert bei einem gemeinsamen Geh- und Radweg außerhalb einer Ortschaft ein Regelmaß von 2,50 m. Der Geh- und Radweg hat eine Breite von 2,50 m – 3,0 m.

3.5.2.2.3 Einwender Nr. 1002

Die Einwender befürchteten Gesundheitsbeeinträchtigungen durch Verkehrslärm. Durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen werden die einschlägigen Grenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV für das konkrete Anwesen eingehalten.

Der Einwender machte zudem eine Wertminderung seines Anwesens geltend. Durch die konkrete Planung und unsere Auflagen in diesem Beschluss ist gewährleistet, dass keine zumutbaren Auswirkungen durch Lärm, Schadstoffe, Hochwasser, Vernässungen oder sonstige Auswirkungen zu erwarten sind. Weitere Entschädigungsvorbehalte sind insofern nicht erforderlich. Sonstige eventuelle Wertminderungen auf dem Grundstücksmarkt wegen der bloßen Nähe zu einer Straße bzw. eines Ausbauvorhabens an dieser Straße sind nicht durch Art. 14 GG geschützt. Eine gesetzliche Ersatzpflicht des Straßenbaulastträgers für etwaige Wertminderungen von Grundstücken wegen der Nachbarschaft mit einer Straße existieren demzufolge nicht. Diese Thematik wird bereits unter C.3.5.1.11 dieses Beschlusses ausführlich erläutert. Der Forderung nach einer Entschädigung aufgrund Wertminderung kann nicht entsprochen werden.

Die Kritik an den schalltechnischen Berechnungen ist nicht substantiiert. Wir verweisen im Hinblick auf die Richtigkeit der Berechnungen der schalltechnischen Untersuchung auf die ausführliche Darstellung unter C.3.4.4 dieses Beschlusses.

3.5.2.2.4 Einwender Nr. 1003

Die Einwender gingen davon aus, dass die Lärmimmissionen zunehmen. Durch die Berechnungen des Vorhabensträgers wurde nachgewiesen, dass die Immissionswerte am Anwesen sogar reduziert werden. Zudem wurden ein erhöhter Lärmschutz wie in anderen Gemeinden und die Berücksichtigung von unterschiedlichen Windverhältnissen gefordert. Wir verweisen in Bezug auf den Vergleich mit anderen Gemeinden und die mit in die Berechnungen einbezogenen Windverhältnisse auf die ausführliche Darstellung unter C.3.4.4 dieses Beschlusses.

3.5.2.2.5 Einwender Nr. 1006

Der Einwender rechnete mit gesundheitlichen Beeinträchtigungen durch Zunahme des Lärms und der Luftverschmutzung. Durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen werden die einschlägigen Grenzwerte für das konkrete Anwesen eingehalten. Außerdem wurden zusätzliche aktive und passive Schallschutzmaßnahmen und eine Geschwindigkeitsbegrenzung gefordert. Hierzu verweisen wir auf die Erläuterungen unter C.3.4.4.1.5 dieses Beschlusses und weisen dies zurück.

3.5.2.2.6 Einwender Nr. 1007 und Nr. 1007a

Die Einwender befürchteten erhebliche Lärmbelastungen und einer Erhöhung der Luftverschmutzung.

Die Einwände hinsichtlich der Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm werden zurückgewiesen. Grundlage für die Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen ist die 16. BImSchV und die Berechnungsmethodik nach RLS-90. Für das Anwesen werden zwar mit den geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV nicht in der Nacht eingehalten, siehe Unterlage 17.01 Anlage 1.5 Inhausermoos T2. Der Vorhabensträger sicherte aber im Verfahren zu, dass für das Anwesen passive Schallschutzmaßnahmen realisiert werden. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen werden abgelehnt.

Auch die Grenzwerte der 39. BImSchV zur Bewertung der Luftqualität sind außerhalb der Verkehrsflächen der A 92 flächendeckend eingehalten. Weitere Maßnahmen sind nicht erforderlich.

Im Hinblick auf die geforderte Geschwindigkeitsbegrenzung wird dies unter Verweis auf C.3.4.4 dieses Beschlusses abgelehnt. Die geltend gemachte Wertminderung wird bereits unter C.3.5.1.11 dieses Beschlusses ausführlich erläutert und die Forderung abgelehnt.

3.5.2.2.7 Einwender Nr. 1008

Die Einwender befürchteten eine durch das Bauvorhaben ausgelöste Erhöhung der Verkehrsimmissionen. Die Einwände hinsichtlich der Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm werden zurückgewiesen. Für das Anwesen werden mit den geplanten Lärmschutzmaßnahmen die Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten. Darüberhinausgehende Lärmschutzmaßnahmen werden abgelehnt. Seitens der Einwender wurde kritisiert, dass die Ein- und Ausfahrten zur B471 nicht in der schalltechnischen Untersuchung betrachtet wurden. Diese Ein- und Ausfahrten wurden in der schalltechnischen Untersuchung betrachtet. Die Einwender machten eine Wertminderung seines Anwesens geltend. Diese Thematik wird bereits unter C.3.5.1.11 dieses Beschlusses ausführlich erläutert und die Forderung somit abgelehnt.

3.5.2.2.8 Einwender Nr. 1009

Wie bei Einwender Nr. 1002.

Die geforderten zusätzlichen passiven Schallschutzmaßnahmen werden zurückgewiesen, da bereits mit den aktiven Lärmschutzmaßnahmen die nach der 16. BImSchV geltenden Grenzwerte eingehalten werden.

3.5.2.2.9 Einwender Nr. 1010

Die vorgetragenen Argumente zum Verkehrslärmschutz wurden bereits in Ziffer C 3.4.4. abgewiesen. Gem. § 42 Abs. 1 BImSchG bezieht sich der gesetzliche Verkehrslärmschutz auf bauliche Anlagen. Das Naherholungsgebiet um den Unterschleißheimer See oder um den Regattasee in Oberschleißheim zeichnet sich dadurch aus, dass mit Ausnahme der örtlichen Gaststätten keine baulichen Anlagen bestehen. Für weitere Erläuterungen auch insbesondere zu Lärmschutz für die Tierwelt verweisen wir auf C.3.4.4 dieses Beschlusses. Im Hinblick auf die geforderte Geschwindigkeitsbegrenzung wird auf die Erläuterungen unter C.3.4.4 dieses Beschlusses verwiesen und die Forderung abgelehnt.

Auf die 1. Tektur vom 22.12.2017 wurde die erhöhte Luftverschmutzung für alle Naherholungsgebiete von München Feldmoching bis Eching inklusive Radwege und Badeseen eingewandt. Die 39. BImSchV stellt den Schutz der menschlichen Gesundheit und den Schutz der Vegetation unabhängig von baulichen Anlagen in den Vordergrund. Die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV werden an allen maßgebenden Immissionsorten nach der Umsetzung der Maßnahme unterschritten.

In der 2. Tektur vom 27.03.2020 hat der Einwender den Eingriff in die Natur und die Belastungen der Tierwelt eingewandt. Die Eingriffe in den Naturhaushalt werden gemäß den rechtlichen Vorgaben erfasst und bewertet. Der Vorhabensträger ist verpflichtet, die entstehenden Beeinträchtigungen durch geeignete Maßnahmen auszugleichen. Dazu erfolgen entsprechende Aufwertungen von Flächen, die heute aufgrund ihrer derzeitigen Nutzung/Ausprägung nur eine geringe Habitatqualität aufweisen, vgl. Maßnahmenübersicht des Landschaftspflegerischen Begleitplans in Unterlage 19.01 T3er Einwender ist weder Sachwalter noch Prozessstandschafter des „Naturhaushalts“.

3.5.2.2.10 Einwender Nr. 1013

Der Einwender befürchtete Gesundheitsbeeinträchtigungen durch Verkehrslärm. Mit den geplanten Lärmschutzmaßnahmen werden die einschlägigen Grenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV für sein Anwesen eingehalten.

Der Einwender machte zudem eine Wertminderung seines Anwesens geltend. Durch die konkrete Planung und unsere Auflagen in diesem Beschluss ist gewährleistet, dass keine zumutbaren Auswirkungen durch Lärm, Schadstoffe, Hochwasser, Vernässungen oder sonstige Auswirkungen zu erwarten sind. Weitere

Entschädigungsvorbehalte sind insofern nicht erforderlich. Sonstige eventuelle Wertminderungen auf dem Grundstücksmarkt wegen der bloßen Nähe zu einer Straße bzw. eines Ausbauvorhabens an dieser Straße sind als bloße Erwartungen auf die Wertentwicklung nicht geschützt. Eine gesetzliche Ersatzpflicht des Straßenbaulastträgers für etwaige Wertminderungen von Grundstücken wegen der Nachbarschaft mit einer Straße existieren demzufolge nicht. Diese Thematik wird bereits unter C.3.5.1.11 dieses Beschlusses ausführlich erläutert. Der Forderung nach einer Entschädigung aufgrund Wertminderung kann nicht entsprochen werden.

Die Kritik an den schalltechnischen Berechnungen ist nicht substantiiert. Wir verweisen auf die schalltechnischen Untersuchung sowie auf die ausführliche Darstellung unter C.3.4.4 dieses Beschlusses. Die Forderung eines Tempolimits wird abgelehnt.

3.5.2.2.11 Einwender Nr. 1014

Die Einwender befürchteten erhebliche Lärmbelastungen und eine Erhöhung der Luftverschmutzung.

Die Einwände hinsichtlich der Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm werden zurückgewiesen. Grundlage für die Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen ist die 16. BImSchV und die Berechnungsmethodik nach RLS-90. Durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen werden die einschlägigen Grenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV für das konkrete Anwesen eingehalten.

Auch die Grenzwerte der 39. BImSchV zur Bewertung der Luftqualität sind außerhalb der Verkehrsflächen der A 92 flächendeckend eingehalten. Weitere Maßnahmen sind nicht erforderlich.

Eine Erhöhung des Lärmschutzwalls auf der östlichen Seite der A 92 auf Höhe Badersfeld und Oberschleißheim ist nicht notwendig, da bereits mit den geplanten aktiven Schallschutzmaßnahmen die Grenzwerte eingehalten werden. Der Grund für den höheren Lärmschutzwall auf der westlichen Seite der A 92 ist unter anderem die Entfernung der Bebauung zur Autobahn, die wesentlich näher an der A 92 liegt als die Bebauung auf der östlichen Seite. Die erste Reflexion ist im Zuge der Lärmberechnung berücksichtigt worden und das Lärmaufkommen wird nicht verstärkt.

Es wurde geltend gemacht, dass die verschiedenen Windrichtungen in der Planung berücksichtigt werden sollen. In den Berechnungen der Planung wurden verschiedene Wetterbedingungen mit einbezogen.

3.5.2.2.12 Einwender Nr. 1015

Wie bei Einwender Nr. 1014.

Der Einwender machte zudem eine Wertminderung seines Anwesens geltend. Durch die konkrete Planung und unsere Auflagen in diesem Beschluss ist gewährleistet, dass keine zumutbaren Auswirkungen durch Lärm, Schadstoffe, Hochwasser, Vernässungen oder sonstige Auswirkungen zu erwarten sind. Weitere Entschädigungsvorbehalte sind insofern nicht erforderlich. Sonstige eventuelle Wertminderungen auf dem Grundstücksmarkt wegen der bloßen Nähe zu einer Straße bzw. eines Ausbauvorhabens an dieser Straße sind durch Art. 14 GG nicht geschützt. Eine gesetzliche Ersatzpflicht des Straßenbulasträgers für etwaige Wertminderungen von Grundstücken wegen der Nachbarschaft mit einer Straße existieren demzufolge nicht. Diese Thematik wird bereits unter C.3.5.1.11 dieses Beschlusses ausführlich erläutert. Der Forderung nach einer Entschädigung aufgrund Wertminderung kann nicht entsprochen werden.

3.5.2.2.13 Einwender Nr. 1017

Wie bei Einwender Nr. 1002.

Die Forderung nach weitergehenden aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen wird zurückgewiesen, da bereits mit den aktiven Lärmschutzmaßnahmen, die gemäß der 16. BImSchV maßgeblichen Grenzwerte eingehalten werden.

3.5.2.2.14 Einwender Nr. 1018

Wie bei Einwender Nr. 1002.

Die geforderten zusätzlichen aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen werden zurückgewiesen, da bereits mit den aktiven Lärmschutzmaßnahmen, die gemäß 16. BImSchV einschlägigen Grenzwerte eingehalten werden.

3.5.2.2.15 Einwender Nr. 1019

Der Einwender befürchtet erhebliche Lärmbelastungen. Durch die Ermittlungen des Vorhabensträgers wurde nachgewiesen, dass die Grenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV am Anwesen eingehalten werden.

Der Einwand, dass in der Verkehrsprognose der Schwerlastverkehr und dessen Anteil am Gesamtverkehr nicht betrachtet worden sei, ist zurückzuweisen. Hierzu wird auf die Anlage 1 zum Erläuterungsbericht (Unterlage 1 T 1) verwiesen.

Zudem wurden ein erhöhter Lärmschutz wie in anderen Gemeinden und die Berücksichtigung von unterschiedlichen Windverhältnissen gefordert. Wir verweisen

in Bezug auf den Vergleich mit anderen Gemeinden und die mit in die Berechnungen einbezogenen Windverhältnisse auf die ausführliche Darstellung unter C.3.4.4 dieses Beschlusses.

3.5.2.2.16 Einwender Nr. 1021

Der Einwender befürchtete Gesundheitsbeeinträchtigungen durch gesteigerte Verkehrslärmimmissionen. Durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen werden die einschlägigen Grenzwerte der 16. BImSchV für das konkrete Anwesen eingehalten. Grundlage für die Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen ist die 16. BImSchV und die Berechnungsmethodik nach RLS-90.

Die Kritik an den schalltechnischen Berechnungen ist nicht nachvollziehbar. Wir verweisen im Hinblick auf die Richtigkeit der Berechnungen der schalltechnischen Untersuchung auf die ausführliche Darstellung unter C.3.4.4 dieses Beschlusses.

3.5.2.2.17 Einwender Nr. 1022

Der Einwender forderte einen höheren Lärmschutzwall im Bereich km 2+800 bis Bau km 5+000. Durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen werden die einschlägigen Grenzwerte der 16. BImSchV für das konkrete Anwesen eingehalten. Grundlage für die Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen ist die 16. BImSchV und die Berechnungsmethodik nach RLS-90. Die geforderte Erhöhung des Lärmschutzwalles wird daher zurückgewiesen.

Gem. § 42 Abs. 1 BImSchG bezieht sich der gesetzliche Verkehrslärmschutz auf bauliche Anlagen. Der Fußballplatz des SV Riedmoos ändert nichts an der Einordnung dieses Gebiets als Dorfgebiet/Mischgebiet, weshalb die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV gelten. Diese werden mit den geplanten Lärmschutzmaßnahmen eingehalten.

3.5.2.2.18 Einwender Nr. 1024

Die Einwender forderten zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen. Durch die Berechnungen des Vorhabensträgers wurde nachgewiesen, dass die Grenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV bereits durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen am Anwesen eingehalten werden.

3.5.2.2.19 Einwender Nr. 1025

Wie bei Einwender Nr. 1002.

Die Einwender forderten außerdem zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen. Da bereits durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV eingehalten werden, wird dies zurückgewiesen.

3.5.2.2.20 Einwender Nr. 1028

Am Grundstück der Einwender werden die geltenden Immissionsgrenzwerte durch die geplanten Maßnahmen - Ausbau der A 92 inklusive lärmindernden Straßenbelag und Bau von Schallschutzwänden und -wällen eingehalten. Die Forderung nach zusätzlichen passiven Schallschutzmaßnahmen wird zurückgewiesen, da die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV bereits durch die aktiven Maßnahmen eingehalten werden. Der Anlage 2 Unterlage 17.1 T2 kann entnommen werden, welche Gebäude zusätzlich zum aktiven Schallschutz noch passiven Schallschutz benötigen, um die Immissionsgrenzwerte einzuhalten. Eine Vermeidung des Baulärmes ist nicht möglich und der Vorhabensträger ist verpflichtet die gesetzlichen Vorschriften einzuhalten. Unter A.3.4 dieses Beschlusses finden sich umfangreiche Auflagen, die die Bauausführung betreffen und dem Schutz vor Baulärm dienen. Dem Vorhabensträgers ist es untersagt, lärmintensive Arbeiten während der Nachtzeit durchzuführen.

3.5.2.2.21 Einwender Nr. 1029

Die Forderung nach zusätzlichen passiven Schallschutzmaßnahmen wird zurückgewiesen, da die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV bereits durch die aktiven Maßnahmen eingehalten werden. Die Einwender befürchteten Gesundheitsbeeinträchtigungen und eine Verletzung ihrer Privatsphäre durch gesteigerte Verkehrslärmimmissionen. Durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen werden jedoch wie bereits erwähnt die einschlägigen Grenzwerte der 16. BImSchV für das konkrete Anwesen eingehalten. Damit ist eine Gesundheitsbeeinträchtigung auszuschließen.

Die Einwender machten zudem eine Wertminderung ihres Anwesens geltend. Durch die konkrete Planung und unsere Auflagen in diesem Beschluss ist gewährleistet, dass keine zumutbaren Auswirkungen durch Lärm, Schadstoffe, Hochwasser, Vernässungen oder sonstige Auswirkungen zu erwarten sind. Weitere Entschädigungsvorbehalte sind insofern nicht erforderlich. Eine gesetzliche Ersatzpflicht des Straßenbaulastträgers für etwaige Wertminderungen von Grundstücken wegen der Nachbarschaft mit einer Straße ist unserer Rechtsordnung fremd. Diese Thematik wird bereits unter C.3.5.1.11 dieses Beschlusses ausführlich erläutert.

3.5.2.2.22 Einwender Nr. 1030

Die befürchteten gesundheitlichen Beeinträchtigungen und die geltend gemachte Wertminderung ist nicht nachvollziehbar vorgebracht; die geltenden Immissionsgrenzwerte werden eingehalten, vgl. oben.

Der geforderte reduzierte Umfang des Ausbaus der Anschlussstelle Oberschleißheim kann aufgrund entsprechender zukünftiger Verkehrsbelastungen nicht entsprochen werden. Das dem Erläuterungsbericht als Anlage beigefügte Gutachten des Vorhabensträgers zeigt, dass ein bestandsorientierter Umbau der Anschlussstelle Oberschleißheim die zukünftige Verkehrsbelastung nicht abwickeln kann. Das durch den Vorhabensträger geplante Vollkleeblatt hingegen kann dies leisten und erzielt bei den je nach Tageszeit am stärksten belasteten Verkehrsströmen eine gesteigerte Qualitätsstufe. Es bestehen keine Anhaltspunkte, die diese Einschätzung in Frage stellen.

Wir verweisen im Hinblick auf das geforderte Tempolimit, dem nicht entsprochen werden kann, auf die ausführliche Darstellung unter C.3.4.4 dieses Beschlusses.

3.5.2.2.23 Einwender Nr. 1031

Die Ein- und Ausfahrten zur B 471 wurden in der überarbeiteten Lärmberechnung mitberücksichtigt. Die Wertminderung kann nicht nachvollzogen werden, im Übrigen wäre sie irrelevant, weil Art. 14 des GG keinen unveränderten Wert des Eigentums gewährleistet. Wie bereits unter C.3.5.1.11 dieses Beschlusses und bei Einwender Nr. 1029 erläutert, ist durch die konkrete Planung und unsere Auflagen in diesem Beschluss gewährleistet, dass keine zumutbaren Auswirkungen durch Lärm, Schadstoffe, Hochwasser, Vernässungen oder sonstige Auswirkungen zu erwarten sind. Eine gesetzliche Ersatzpflicht des Straßenbaulastträgers für etwaige Wertminderungen von Grundstücken wegen der Nachbarschaft mit einer Straße existieren nicht.

3.5.2.2.24 Einwender Nr. 1034

Die Forderung nach zusätzlichen passiven Schallschutzmaßnahmen wird zurückgewiesen, da die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV bereits durch die aktiven Maßnahmen eingehalten werden.

3.5.2.2.25 Einwender Nr. 1035

Wie bei Einwender Nr. 1019.

Zur vorgetragenen Ungleichbehandlung zwischen dem Bereich in der Gemeinde Haimhausen, Ortsteil Inhausermoos, und dem Bereich der Stadt Unterschleißheim, Ortsteil Riedmoos wird auf C.3.4.4.1.5 dieses Beschlusses verwiesen. Der

Einwender hat verkannt, dass für den Bereich des Anwesens des Einwender kein Bebauungsplan besteht. In dem angrenzenden Gebiet liegt ein Bebauungsplan mit der Ausweisung Dorfgebiet/Mischgebiet vor. Falls man die Immissionsgrenzwerte eines Mischgebiets gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV für das konkrete Anwesen annimmt, sind diese erfüllt. Zudem wären auch die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV für ein allgemeines Wohngebiet eingehalten.

3.5.2.2.26 Einwender Nr. 1038 und 1039

Die Forderung nach zusätzlichen passiven Schallschutzmaßnahmen wird zurückgewiesen, da die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV bereits durch die aktiven Maßnahmen eingehalten werden.

Wir verweisen im Hinblick auf das geforderte Tempolimit, dem nicht entsprochen werden kann, auf die ausführliche Darstellung unter C.3.4.4 dieses Beschlusses.

Der Forderung nach einer Reduzierung der Erhöhung der B 471 kann nicht entsprochen werden. Von Dachau kommend erhöht sich die B 471 im Vergleich zum Bestand nicht. Die Führung über die A 92 unterscheidet sich nur marginal zum Bestand (Unterschied = 50 cm). Von Oberschleißheim kommend handelt es sich um eine maximale Erhöhung von 4,00 m, um eine mögliche Unterführung der Ortsumfahrung Oberschleißheim unter B 471 bereits jetzt zu berücksichtigen. Die Planung der Anschlussstelle mit der Höhenlage der B 471 wurde bei der Lärmberechnung berücksichtigt (vgl. Unterlage 17 T 2).

Zur Kritik an der Planung der Anschlussstelle Oberschleißheim verweisen wir auch auf den Einwender Nr. 1030.

3.5.2.2.27 Einwender Nr. 1040

Der Einwender ist Nebenerwerbslandwirt, der insgesamt 5,02 ha landwirtschaftliche Fläche bewirtschaftet. Die vorgetragene Existenzgefährdung wurde darauf beschränkt, dass ein Flächenverlust zum Verlust der steuerlichen Anerkennung als landwirtschaftlicher Betrieb führen könnte. Die Entscheidungen in diesem Beschluss sind unabhängig von einer steuerrechtlichen Einordnung des konkreten Betriebs getroffen worden.

Insgesamt werden von den beiden Flächen Fl. Nr. 892, Gemarkung Unterschleißheim und Fl. Nr. 1197, Gemarkung Unterschleißheim, die im Eigentum des Einwenders stehen, 239 m² bzw. 338 m² dauerhaft in Anspruch genommen. Unter der Annahme, dass die gepachtete Fläche Fl. Nr. 892/1, Gemarkung Unterschleißheim, vollständig anrechenbar ist, beträgt die verlorengelassene Gesamtfläche 1041 m². Diese entspricht einem Flächenverlust von ca. 2 %, also weit

unter der Grenze von 5 %. Wir verweisen insofern auf C.3.5.1.1 dieses Beschlusses. Nach allgemeiner, durch Sachverständigengutachten belegter Erfahrung kann ein Verlust an Eigentumsflächen oder von langfristig gesicherten Pachtflächen in einer Größenordnung von bis zu fünf Prozent der Betriebsfläche einen gesunden landwirtschaftlichen Betrieb in der Regel nicht gefährden (vgl. BVerwG, Urt. v. 14.04.2010, Az. 9 A 13.08). Deshalb wurde auch für diesen Betrieb kein landwirtschaftliches Sachverständigengutachten eingeholt, da eine vorhabenbedingte Existenzgefährdung oder -vernichtung des in Rede stehenden landwirtschaftlichen Betriebs nicht eintritt (vgl. BVerwG, Urt. v. 14.4.2010, Az. 9 A 13.08).

Nachweislich hat die Autobahn GmbH die dauerhaft in Anspruch zu nehmenden Teilflächen des Einwenders jedoch bereits käuflich erworben, weshalb der Einwand nun gegenstandslos geworden ist. Vom Grundstück Fl. Nr. 892, Gemarkung Unterschleißheim, wurde eine Teilfläche von 239 m² und vom Grundstück Fl. Nr. 1197, Gemarkung Unterschleißheim, eine Teilfläche von 338 m² erworben.

Der Kritik an der vorübergehenden Flächeninanspruchnahme der gepachteten Fläche Fl. Nr. 892/1, Gemarkung Unterschleißheim, kann nicht gefolgt werden. Dieser Acker soll mit 7355 m² vorübergehend als Zwischenlager für Oberboden oder sonstigen Aushubmaterialien dienen. Daher kann nicht auf andere Flächen ausgewichen werden, da beispielsweise die Fläche Fl. Nr. 892/2 auf Grund des angrenzenden bestehenden längslaufenden Bewuchses (Bäume und Sträucher) hierfür nicht geeignet ist. Die vorübergehende beanspruchte Fläche wird vor der Rückgabe durch den Vorhabensträger wieder in ihren ursprünglichen Zustand hergestellt. Somit wird eine künftige landwirtschaftliche Nutzung der Pachtfläche möglich sein.

3.5.2.2.28 Einwender Nr. 1041 und 1042

Den geforderten zusätzlichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen in Form einer Abschirmung auf dem Mittelstreifen, einer nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung sowie einer Erhöhung der Lärmschutzwand bzw. des -Walls sowie den geforderten passiven Lärmschutzmaßnahmen durch Einbau von geeigneten Lärmschutzfenstern kann nicht entsprochen werden. Bei den geplanten aktiven Schallschutzmaßnahmen handelt es sich im Bereich von Bau-km 8+030 bis 8+295 um eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 9,0 m und im Bereich von Bau-km 8 + 295 bis Bau-km 8 + 500 um eine Lärmschutzwandkombination mit einer Höhe von 10,0 m (Unterlage 7/4 T2). Zusätzlich kommt ein lärmindernder Fahrbelag mit einem DStro = -5 dB(A) zum Einsatz. Mit diesen aktiven Schallschutz-

maßnahmen werden die Grenzwerte am Grundstück des Einwenders eingehalten, weshalb die geforderten weiteren aktiven und passiven Maßnahmen nicht notwendig sind.

Die befürchteten Beeinträchtigungen auf das Grundstück des Einwenders aufgrund des hohen Grundwasserstandes führen zu keiner Veranlassung, da im konkreten Bereich keine Bauwerke errichtet werden sollen, die eine Grundwasserabsenkung erforderlich machen.

Der Einwender machte zudem eine Wertminderung des Anwesens geltend. Durch die konkrete Planung und unsere Auflagen in diesem Beschluss ist gewährleistet, dass keine zumutbaren Auswirkungen durch Lärm, Schadstoffe, Hochwasser, Vernässungen oder sonstige Auswirkungen zu erwarten sind. Weitere Entschädigungsvorbehalte sind insofern nicht erforderlich. Sonstige eventuelle Wertminderungen auf dem Grundstücksmarkt wegen der bloßen Nähe zu einer Straße bzw. eines Ausbauvorhabens an dieser Straße sind als bloße Erwartungen auf die Wertentwicklung nicht geschützt. Eine gesetzliche Ersatzpflicht des Straßenbaulastträgers für etwaige Wertminderungen von Grundstücken wegen der Nachbarschaft mit einer Straße existieren demzufolge nicht. Diese Forderung nach einer Entschädigung aufgrund Wertminderung wird unter Verweis auf C.3.5.1.11 dieses Beschlusses abgelehnt.

3.5.2.2.29 Einwender Nr. 1043

In Bezug auf die geforderten zusätzlichen aktiven Schallschutzmaßnahmen wird auf die Stellungnahme zu Einwender Nr. 1041 verwiesen. Am Grundstück werden die geltenden Immissionsgrenzwerte eingehalten.

3.5.2.2.30 Einwender Nr. 1044

In Bezug auf die geforderten zusätzlichen aktiven Schallschutzmaßnahmen wird auf die Stellungnahme zu Einwender Nr. 1041 verwiesen. Am Grundstück werden die geltenden Immissionsgrenzwerte eingehalten.

3.5.2.2.31 Einwender Nr. 1045

Die Kritik an den schalltechnischen Berechnungen wird zurückgewiesen. Wir verweisen auf die überzeugende schalltechnische Untersuchung sowie auf die ausführliche Darstellung unter C.3.4.4 dieses Beschlusses. Mit den geplanten aktiven Schallschutzmaßnahmen werden die einschlägigen Immissionsgrenzwerte am Grundstück der Einwender eingehalten.

3.5.2.2.32 Einwender Nr. 1046

Die geforderten zusätzlichen aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen werden zurückgewiesen, da bereits mit den aktiven Lärmschutzmaßnahmen die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden.

3.5.2.2.33 Einwender Nr. 1047

Die befürchteten gesundheitlichen Beeinträchtigungen und die geltend gemachte Wertminderung sind nicht ernsthaft zu befürchten, da die geltenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden.

3.5.2.2.34 Einwender Nr. 1048

Die befürchteten gesundheitlichen Beeinträchtigungen sind nicht ernsthaft zu erwarten, da am Grundstück, auch im 3. Obergeschoss, durch die geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die geltenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden.

Der Einwender kritisierte die Einordnung der Wohnstätte im Hinblick auf die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV. Auf die Einwände zum Lärmschutz wurde bereits unter C.3.4.4.1.5 dieses Beschlusses ausführlich eingegangen. Für die Wohnstätte auf dem Grundstück wurden seitens des Einwenders die Grenzwerte gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 1 der 16. BImSchV geltend gemacht. Dem kann nicht entsprochen werden, da keine der genannten Varianten einschlägig ist. Entsprechend der Homepage des Betreibers handelt es sich bei dem Gebäude um eine Wohnanlage für Menschen im Alter von 27-69 Jahren. Die Bewohner der Anlage arbeiten in den Werkstätten, die fußläufig zu erreichen sind, oder nehmen untertags andere Betreuungsmöglichkeiten in Anspruch, die ebenfalls fußläufig zu erreichen sind. Demzufolge wird der Begriff des Wohnens erfüllt und die Grenzwerte des § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV sind einschlägig. Diese wurden vom Vorhabensträger auch angesetzt.

3.5.2.2.35 Einwender Nr. 1049

Die geforderten zusätzlichen aktiven Schallschutzmaßnahmen werden zurückgewiesen, da bereits mit den aktiven Lärmschutzmaßnahmen die gemäß der 16. BImSchV maßgeblichen Grenzwerte eingehalten werden.

3.5.2.2.36 Einwender Nr. 1050 und 1051

Die geltenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden für beide Grundstücke eingehalten. Dem geforderten Umverlegen von Kabeln in dem Grundstück Fl. Nr. 922/143 kann nicht entsprochen werden, da dieses nicht der Versorgung der Autobahn dient. Bei dem Stromkabel handelt es sich um eine Fernmeldeleitung/Telekommunikationslinie der deutschen Telekom AG bzw.

Vodafone Kabel Deutschland GmbH. Es wird anheim gestellt, sich mit den entsprechenden Stellen in Verbindung zu setzen.

3.5.2.2.37 Einwender Nr. 1052

Wie bei Einwender Nr. 1002.

Die geforderten zusätzlichen aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen werden zurückgewiesen, da bereits mit den aktiven Lärmschutzmaßnahmen die nach der 16. BImSchV maßgeblichen Grenzwerte eingehalten werden.

Der Kritik an einer erhöhten Luftverschmutzung kann nicht gefolgt werden, da die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV an allen maßgebenden Immissionsorten unterschritten werden. Es wurde eingewandt, dass die umliegenden Naherholungsgebiete einer erhöhten Luftverschmutzung durch die sechsstreifige Autobahn unterliegen. Im Gegensatz zur 16. BImSchV bezieht sich die 39. BImSchV nicht auf bauliche Anlagen, sondern dient generell dem Schutz der menschlichen Gesundheit, vgl. § 2 Abs. 1 oder Abs. 2 der 39. BImSchV und dem Schutz der Vegetation, vgl. § 2 Abs. 4 der 39. BImSchV. Die Auswirkungen der Planung auf die lufthygienische Situation sind aber nicht erheblich, weshalb weder am Grundstück des Einwenders noch in der Natur Beeinträchtigungen vorliegen werden.

Der geforderte Lärmschutz für Erholungssuchende wird zurückgewiesen. Der gesetzliche Verkehrslärmschutz bezieht sich ausschließlich auf bauliche Anlagen, die entweder schon vorhanden sind oder doch zumindest planerisch konkretisiert sind, vgl. § 42 Abs. 1 BImSchG.

Die Kritik am Vorhaben im Hinblick auf die Tierwelt wird zurückgewiesen. Das Vorhaben bedingt weitgehend eine deutliche Reduzierung der Schallbelastung für das autobahnahe Umfeld im Vergleich zur aktuellen Situation. Die Schallschutzmaßnahmen führen ferner zu einer Sichtverschattung gegenüber visuellen Reizen, so dass auch diesbezüglich Verbesserungen zu erwarten sind. In den planfestgestellten Unterlagen finden sich für besonders kollisionsgefährdete Arten spezielle Vermeidungsmaßnahmen. Außerdem ist der Vorhabensträger verpflichtet die entstehenden Beeinträchtigungen durch geeignete Maßnahmen auszugleichen, vgl. U 19.1 T3.

Der geforderte Ausbau des Allacher Tunnels steht kurz vor der Umsetzung, da bereits ein entsprechender Planfeststellungsbeschluss unter dem Datum des 22.04.2024, Az. 4354.32_01-9-7 erlassen worden ist.

3.5.2.2.38 Einwender Nr. 1053

Der Einwender forderte einen höheren Lärmschutzwall. Aufgrund der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen hält das Grundstück des Einwenders die einschlägigen Immissionsgrenzwerte eines Mischgebietes ein. Es werden aber vor Ort sogar die niedrigeren Werte eines Wohngebietes eingehalten. Der geforderte Lärmschutzwall mit 10,0 m Höhe kann aus baulichen Gründen nicht realisiert werden, da die Autobahn einen gewissen Abstand zum Schwebelbach halten muss. Es ist diesem Bereich Bau-km 4+265 bis Bau-km 4+610 kein höherer Lärmschutz notwendig, da die Grenzwerte des Mischgebietes eingehalten werden, vgl. oben.

Der geforderte Lärmschutz für Erholungssuchende und für Nutzer der Sportanlagen wird zurückgewiesen. Der gesetzliche Verkehrslärmschutz bezieht sich ausschließlich auf bauliche Anlagen, die entweder schon vorhanden sind oder doch zumindest planerisch konkretisiert sind, vgl. § 42 Abs. 1 BImSchG. Im Bereich der Sportanlage werden die Immissionsgrenzwerte eines Mischgebiets eingehalten, da am Nachbargrundstück Zum Hirschdamm 1b dies ebenfalls laut der Unterlage U 17.1 T2 eingehalten werden. Personen halten sich auf dem Sportgelände nur vorübergehend auf. Im Vergleich dazu dienen die umliegenden Wohnhäuser dem dauerhaften Aufenthalt.

3.5.2.2.39 Einwender Nr. 1056

Das Gebäude samt Grundstück liegt außerhalb eines Wohngebietes, weshalb die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV anwendbar sind. Diese Grenzwerte werden durch das Vorhaben eingehalten, weshalb keine weiteren aktiven (Lärmschutzwall, Geschwindigkeitsbegrenzung, u. ä.) und passiven Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind.

3.5.2.2.40 Einwender Nr. 1059

Die Einwender sind Grundstücksbetroffene. Eine Gesamtfläche von 377 m² wird durch das Vorhaben dauerhaft in Anspruch genommen. Diese Fläche des Grundstücks Fl. Nr. 1154, Gemarkung Unterschleißheim, wird für den dritten Fahrstreifen sowie die Errichtung einer Lärmschutzanlage benötigt.

Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für den sechsstreifigen Ausbau der A 92 zwischen München-Feldmoching und Neufahrn erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Die Fläche von 377 m² wird für den dritten Fahrstreifen und die Errichtung der Lärmschutzanlage benötigt. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer Autobahn einschlägigen Richtlinien

für die Anlage von Autobahnen (RAA) sowie dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) in diesem Bereich nicht möglich.

Die Einwender kritisierten, dass deren Zugang zu Licht und Luft durch das Bauvorhaben beeinträchtigt werde. Durch den Einsatz der 7 m hohen Wall-Wand-Kombination im konkreten Bereich verbessert sich sogar die Luftqualität. Eine gewisse Verschattung am Abend durch die Lärmschutzanlage kann nicht ganz vermieden werden. Die Vorteile im Hinblick auf Lärmschutz und Luftqualität überwiegen die Verschattung, weshalb diese Beeinträchtigung seitens der Einwender hinzunehmen ist.

Die Einwender machten zudem eine Wertminderung ihres Anwesens geltend. Durch die konkrete Planung und unsere Auflagen in diesem Beschluss ist gewährleistet, dass keine zumutbaren Auswirkungen durch Lärm, Schadstoffe, Hochwasser, Vernässungen oder sonstige Auswirkungen zu erwarten sind. Weitere Entschädigungsvorbehalte sind insofern nicht erforderlich. Eine gesetzliche Ersatzpflicht des Straßenbaulastträgers für etwaige Wertminderungen von Grundstücken wegen der Nachbarschaft mit einer Straße existieren demzufolge nicht. Art. 14 GG schützt nicht vor Wertverlust des Eigentums durch staatliche Maßnahmen. Diese Thematik wird bereits unter C.3.5.1.11 dieses Beschlusses ausführlich erläutert.

3.5.2.2.41 Einwender Nr. 1060

Die geforderten zusätzlichen Schallschutzmaßnahmen werden zurückgewiesen, da bereits mit den aktiven Lärmschutzmaßnahmen die gemäß 16. BImSchV einschlägigen Grenzwerte eingehalten werden. Auch ungünstige Windverhältnisse wurden in der Lärmberechnung berücksichtigt.

Der Einwand, dass in der Verkehrsprognose die Zunahme des Schwerlastverkehrs nicht betrachtet worden sei, ist zurückzuweisen. Hierzu wird auf die Anlage 1 zum Erläuterungsbericht (Unterlage 1 T 1) verwiesen.

3.5.2.2.42 Einwender Nr. 1063

Wir verweisen auf die Ausführungen unter C.3.4.4 dieses Beschlusses und die vorangegangenen Stellungnahmen zu den privaten Einwendungen.

Unter Punkt 2.1 der Verkehrsprognose (Anlage zum Erläuterungsbericht Unterlage 1 T1) werden die Infrastrukturmaßnahmen aufgelistet, die in die Prognose miteingeflossen sind. Am Gebäude der Einwender werden die einschlägigen Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten.

3.5.2.2.43 Einwender Nr. 1064

Die geforderten zusätzlichen aktiven Schallschutzmaßnahmen wie eine Geschwindigkeitsbegrenzung werden zurückgewiesen, da bereits mit den aktiven Lärmschutzmaßnahmen, die gemäß 16. BImSchV einschlägigen Grenzwerte eingehalten werden.

Der Kritik an der Zerstörung bzw. dem Verlust von Natur für Bürger ist entgegenzubringen, dass die Belange des Naturschutzes im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses ausführlich unter C.3.4.5 dieses Beschlusses behandelt werden. Auf die dortigen Ausführungen wird vollumfänglich verwiesen. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass bei der Planung des sechsstreifigen Ausbaus möglichst flächensparend vorgegangen wurde. Im Bereich des Gemeindegebiets Oberschleißheim wird die bestehende Autobahn nach innen erweitert, da ein überbreiter Mittelstreifen vorhanden ist. Die zusätzliche Fläche wird für die Errichtung der Lärmschutzmaßnahmen benötigt und dient somit zum Schutz der Bewohner vor dem Lärm der Autobahn. Die ökologischen Auswirkungen wurden umfassend untersucht und für die Auswirkungen wurden entsprechende Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen. Die Beeinträchtigungen für die Pflanzen- und Tierwelt werden durch zahlreiche Maßnahmen vor, während und nach der Bauphase so gering als möglich gehalten. Die verlorengelassenen Flächen zur Naherholung sind in diesem Bereich ebenfalls sehr gering.

Auf den Einwand im Hinblick auf ökologische Ausgleichsflächen verweisen wir ebenfalls auf die Ausführungen unter C.3.4.5 dieses Beschlusses. Der Vorhabensträger hat nach § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG unvermeidbare Beeinträchtigungen naturschutzfachlich auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Vorliegend basiert das Kompensationskonzept auf Entlastung und Wiederbegrünung ehemaliger Verkehrsflächen, die Nutzung von Ökokontoflächen, die Kombination unterschiedlicher Maßnahmenzielsetzungen auf einer Fläche sowie die Nutzung sonstiger nicht landwirtschaftlicher Flächen oder im Zuge der technischen Planung verbleibenden Rest-Flächen als Kompensationsflächen. Der ermittelte Gesamtausgleichsbedarf nach BayKompV beträgt für das Vorhaben 1.884.094 Wertpunkte. Davon werden 1.175.972 WP in Krailling nachgewiesen, das entspricht ca. 62% des Kompensationsumfanges. Der Suchraum für Ersatzmaßnahmen ist zudem begrenzt auf denselben Naturraum. Die Ausgleichsmaßnahmen sollen hingegen im räumlichen Zusammenhang mit den Beeinträchtigungen liegen. Auf die agrarstrukturellen Belange wurde bei der Flächeninanspruchnahme für naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahmen, so weit wie möglich Rücksicht genommen. Ein vollständiger Verzicht auf die

Beanspruchung landwirtschaftlicher Flächen zugunsten naturschutzfachlich notwendiger Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist leider nicht möglich. Die Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flurstücke ist durch die Verwendung von Flächen eines Ökokontos weitestgehend minimiert.

Private sind im Übrigen weder Prozessstandschafter noch berufene Sachwalter der „Natur“.

3.5.2.2.44 Einwender Nr. 1066

Die Einwender sind Grundstücksbetroffene, die ihre Flächen zumindest teilweise verpachtet haben. Denn der Pächter der von dem Vorhaben betroffenen Fläche, Fl. Nr. 892/1, Gemarkung Unterschleißheim, hatte ebenfalls gegen das Bauvorhaben Einwendungen erhoben. Für die Umsetzung des Straßenausbaus werden 464 m² des o.g. Grundstücks dauerhaft und 7355 m² des o.g. Grundstücks vorübergehend in Anspruch genommen. Durch die Planänderungen im Zuge der Tekturen haben sich die Grundstücksbetroffenheiten im Hinblick auf die vorübergehende Inanspruchnahme verändert und können der Unterlage 10.2 T3 entnommen werden. Die Fl. Nr. 892/1, Gemarkung Unterschleißheim, wird anstatt mit ursprünglich 457 m² nun vorübergehend mit 7.355 m² belastet.

Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für den sechsstreifigen Ausbau der A 92 zwischen München-Feldmoching und Neufahrn erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Die Fläche mit der Fl. Nr. 892/1, Gemarkung Unterschleißheim, wird nicht nur für eine Zuwegung zur Autobahn benötigt, sondern ist zusätzlich als Zwischenlager für Oberboden oder sonstige Aushubmaterialien vorgesehen. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer Autobahn einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) sowie dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) in diesem Bereich nicht möglich.

Fragen des Grunderwerbs, insbesondere auf Ersatzland oder auf Entschädigung von Nachteilen durch den Flächenentzug im Hinblick auf den Verlust von Zahlungsansprüchen oder deren Nichtzuteilung sind nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

3.5.2.2.45 Einwender Nr. 1072

Das Landschaftsschutzgebiet „Dachauer Moos im Gebiet der Gemeinden Ober- und Unterschleißheim“ und die allgemeinen Belange des Naturschutzes werden unter C.3.4.5 dieses Beschlusses behandelt. Auf die dortigen Ausführungen wird

vollumfänglich verwiesen. Durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen kommt es auch zu einer Entlastung des Landschaftsschutzgebiets „Dachauer Moos im Gebiet der Gemeinden Ober- und Unterschleißheim“. Von den Lärmschutzanlagen gehen grundsätzlich eingriffsminimierende Wirkungen aus. Durch die Verwendung von lärminderndem Asphalt kommt es auch in Abschnitten ohne Lärmschutzanlagen zu einer Verbesserung der Lärmsituation, wovon auch lärmempfindliche Tiergruppen profitieren (vgl. Landschaftspflegerischer Begleitplan – Textteil Unterlage 19.1.0 T3 und Unterlagen zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung 19.3 T3).

Die geforderte Erhöhung der Lärmschutzanlage wird zurückgewiesen, da bereits mit den geplanten Maßnahmen die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte eingehalten werden.

3.5.2.2.46 Einwender Nr. 1075

Wie bei Einwender Nr. 1063.

In der 1. Tektur vom 22.12.2017 wurde ferner Kritik an der Überarbeitung der Anschlussstelle Oberschleißheim geäußert. Der Einwender machte geltend, dass ein Teilkleeblatt, wie im Bestand vorhanden, ausreichend sei und ein Vollkleeblatt überdimensioniert, nicht zielführend und nicht flächensparend sei. Die Geometrie der aktuellen Anschlussstelle kann den prognostizierten Verkehr nicht mehr aufnehmen. Die Anschlussstelle Oberschleißheim weist im Bestand an beiden Knotenpunkten deutliche Überlastungen für die Prognoseverkehrsbelastung 2030 auf. Der westliche Knotenpunkt sinkt sowohl in der Morgen- als auch in der Abendspitze auf Qualitätsstufe F ab. Der östliche Knotenpunkt erreicht in der Morgenspitze Qualitätsstufe D und in der Abendspitze nur noch Qualitätsstufe E. Die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte im Zuge der Anschlussstellen wird mit Hilfe von Qualitätsstufen gemäß dem ‚Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS)‘ beurteilt. Durch die HBS-Berechnungen ist nachgewiesen, dass ein Vollkleeblatt notwendig ist. Durch die beschriebenen Maßnahmen erreicht die AS Oberschleißheim sowohl in der Morgen- als auch in der Abendspitze mindestens die Qualitätsstufe D. Der geplante 2-streifige Umbau der B 471 in der Anschlussstelle wird vorweg genommen im Hinblick auf einen künftigen Ausbau der B 471.

Die Forderung nach einer zusätzlichen Anschlussstelle bei Riedmoos wurde bereits unter C.3.4.4.1.5 dieses Beschlusses ausführlich erläutert und aus den dort geschilderten Gründen zurückgewiesen.

Die Kritik an der Höherverlegung der Auffahrtsrampe der B 471 wird ebenfalls zurückgewiesen, da diesen aus technischen Gründen erfolgt ist. Die Ausfahrtsrampe

wurde höher gelegt, um eine mögliche Unterführung der Umgehungsstraße zu gewährleisten. Sollte eine entsprechende Umgehungsstraße in der Nähe der Autobahn geplant werden, ist im Zuge der Planung dieser Straße der Lärmschutz der Autobahn zur berücksichtigen und mit einzuberechnen.

Die Forderung nach einem höheren Lärmschutzwall wird nicht entsprochen, da die Höhen der geplanten Lärmschutzwälle ausreichend sind, um die einschlägigen Grenzwerte einzuhalten.

3.5.2.2.47 Einwender Nr. 1076

Der Einwender ist Grundstücksbetroffener. Eine Gesamtfläche von 117 m² wird durch das Vorhaben dauerhaft in Anspruch genommen. Diese Fläche wird auf den Grundstücken mit der Fl. Nr. 887 und 888, Gemarkung Unterschleißheim, für den dritten Fahrstreifen sowie die Errichtung einer Lärmschutzanlage (Wall-Wand-Kombination) benötigt.

Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für den sechsstreifigen Ausbau der A 92 zwischen München - Feldmoching und Neufahrn erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer Autobahn einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) sowie dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) in diesem Bereich nicht möglich.

Der frühere Verkauf von Flächen an die Stadt Unterschleißheim steht in keinem Zusammenhang mit dem aktuellen Vorhaben.

Fragen des Grunderwerbs, insbesondere auf Ersatzland oder auf Entschädigung von Nachteilen durch den Flächenentzug im Hinblick auf den Verlust von Zahlungsansprüchen oder deren Nichtzuteilung sind nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

3.5.2.2.48 Einwender Nr. 1077

Einer der Einwender ist Grundstücksbetroffener. Eine Gesamtfläche von 68 m² auf dem Grundstück Fl. Nr. 1854, Gemarkung Eching, wird dauerhaft in Anspruch genommen. Zudem wird auf dem gleichen Grundstück eine Fläche von 95 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Es erfolgte jedoch kein Vortrag im Hinblick auf die Flächeninanspruchnahme.

Die geforderten zusätzlichen Schallschutzmaßnahmen (Geschwindigkeitsbeschränkung, Lärmschutzwand bzw. -wall und Schallschutzfenster mit

Lüftungseinrichtungen für die Schlaf- und Ruheräume) werden zurückgewiesen, da bereits mit den geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen, die gemäß 16. BImSchV einschlägigen Grenzwerte eingehalten werden. Im Vergleich zur Planung zum Stand der 1. Tektur vom 22.12.2017 haben die überarbeiteten Berechnungen auf Grundlage der überarbeiteten Planung ergeben, dass am Grundstück der Einwender die Grenzwerte eingehalten werden.

3.5.2.2.49 Einwender Nr. 1080

Die vom Einwender befürchteten gesundheitlichen Beeinträchtigungen sind nicht ernsthaft zu besorgen, da an der Wohnung der Einwender im 2. Obergeschoss die geltenden Immissionsgrenzwerte eingehalten werden. Auch an den anderen Einheiten der Wohnungseigentümergeinschaft werden die einschlägigen Immissionsgrenzwerte eingehalten. Grundlage für die Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen ist die 16. BImSchV und die Berechnungsmethodik nach RLS-90. In der RLS-90 ist die Richtgeschwindigkeit bei freier Fahrt mit 130 km/h festgelegt. Dies kann bei der Berechnung nicht geändert werden. Zudem wurden Reflexionen in den Berechnungen berücksichtigt. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS-90 gewährleistet wirklichkeitsnahe dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen. Im Hinblick auf die Kritik zu der Berechnungsmethodik als solche verweise wir auf die Ausführungen unter C.3.4.4.1.5 dieses Beschlusses.

Die Kritik an den schalltechnischen Berechnungen ist im Übrigen nicht substantiiert. Wir verweisen im Hinblick auf die Richtigkeit der Berechnungen der schalltechnischen Untersuchung auf die ausführliche Darstellung unter C.3.4.4 dieses Beschlusses. Mit den geplanten aktiven Schallschutzmaßnahmen werden die einschlägigen Immissionsgrenzwerte am Grundstück der Einwender eingehalten. In der Anlage 1 zum Erläuterungsbericht Unterlage 01 T1 ist der Pkw- und Lkw-Verkehr dargestellt. In den Einwendungen wurde auf die unterschiedlichen Prognosen eingegangen und diese in Frage gestellt. Folgende Erläuterungen dienen der Klarstellung: Im Verkehrsgutachten (Unterlage 1T Anlage 1) sind auf der Seite 13 die Eingangsdaten für die Schalltechnische Untersuchung aufgelistet. Dabei ist zwischen den einzelnen Einheiten zu unterscheiden. Für die Lärmberechnung ist die Einheit Kfz (DTV) von Bedeutung. Diese umschreibt den durchschnittlichen täglichen Verkehr bezogen auf alle Tage eines Jahres. Die Einheit Kfz (Werktag) zeigt den Kfz-Verkehr für einen Normalwerktag (Mo. bis Do.) außerhalb der Schulferien auf und ist nicht in die Lärmberechnung eingeflossen. Des Weiteren werden in der Schalltechnischen Untersuchung zwei verschiedene Prognosefälle betrachtet, siehe

Tabelle 3 (Planfall) und Tabelle 4 (Nullfall) in der Anlage 1 zur Unterlage 1T. Der Prognoseplanfall betrachtet die Verkehrsprognose im Jahr 2030 für die A 92 mit dem Ausbau und weist daher höhere Zahlen auf. Beim Prognosenullfall handelt es sich um die Verkehrsprognose 2030 für die A 92 ohne Ausbau. Bei der Lärmberechnung werden beide Fälle berücksichtigt. Maßgebend für die Beurteilung sind jedoch nur die berechneten Ergebnisse auf Grundlage des Prognoseplanfalls (vgl. C.3.4.4.1.5 dieses Beschlusses).

Der geforderte reduzierte Umfang des Ausbaus der Anschlussstelle Oberschleißheim kann aufgrund entsprechender prognostizierter Verkehrsbelastungen nicht entsprochen werden. Das dem Erläuterungsbericht als Anlage beigefügte Gutachten des Vorhabensträgers zeigt, dass ein bestandsorientierter Umbau der Anschlussstelle Oberschleißheim die zukünftige Verkehrsbelastung nicht abwickeln kann. Das durch den Vorhabensträger geplante Vollkleblatt hingegen kann dies leisten und erzielt bei den je nach Tageszeit am stärksten belasteten Verkehrsströmen eine gesteigerte Qualitätsstufe. Bei der Berechnung wurde der Verkehr auf der B 471 mitberücksichtigt. Es bestehen keine Anhaltspunkte, die diese Einschätzung in Frage stellen.

3.5.2.2.50 Einwender Nr. 1102

In Bezug auf die vorgetragenen Einwände im Hinblick auf gesundheitliche Beeinträchtigungen und die Wertminderung des Eigentums verweisen wir auf C.3.4.4.1 und C.3.5.1.11 dieses Beschlusses.

Die geforderten zusätzlichen Schallschutzmaßnahmen (Geschwindigkeitsbeschränkung, Schallschutz auf den Mittelstreifen und Einbau von Schallschutzfenstern u. ä.) werden zurückgewiesen, da bereits mit den geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen, die gemäß 16. BImSchV einschlägigen Grenzwerte eingehalten werden.

Der Forderung nach einer dauerhaften ungehinderten Zufahrt zum Grundstück während der gesamten Bauzeit ohne zusätzlichen Zeit- u. Kostenaufwand für die Einwender kann nicht entsprochen werden. Hierzu verweisen wir auf die ausführlichen Erläuterungen unter C.3.5.1.3 dieses Beschlusses. Es ist aber sinnvoll, wenn dem Vorhabenträger konkret mitgeteilt wird, zu welcher Zeit eine Zufahrt möglich sein soll.

3.5.2.2.51 Einwender Nr. 1108

Der Einwender hat ein Grundstück im Bereich Inhausermoos. Das Anwesen liegt außerhalb eines ausgewiesenen Wohngebiets und es gelten daher die Immissionsgrenzwerte eines Mischgebietes, vgl. § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV.

Die nächtlichen Immissionsgrenzwerte werden an dem Gebäude im 1. OG jeweils in südlicher Richtung geringfügig überschritten (0,3 bzw. 0,1 dB (A)). Hierzu finden sich in der Unterlage 17.1 T2 Anlage 1.5 Inhausermoos die entsprechenden Werte.

Der Forderung nach aktiven Lärmschutzmaßnahmen in Form eines lärmindernden Fahrbahnbelags und einer Wall-Wand-Kombination an der A 92 kam der Vorhabensträger nach. Ferner sind für dieses Grundstück passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Darüberhinausgehende aktive Lärmschutzmaßnahmen sind u.a. auch aus Wirtschaftlichkeitsgründen nicht geboten. Es werden durch die geplanten aktiven Schallschutzmaßnahmen in diesem Bereich die Grenzwerte der einzelnen Gebiete an fast allen Anwesen mit Ausnahmen von fünf Anwesen eingehalten. Dies war in der Erwiderung des Vorhabensträger falsch beschrieben. Diese fünf Anwesen erhalten alle passiven Schallschutz, da die Kosten für aktiven Schallschutz zur Lösung des Schutzfalls außer Verhältnis zum Schutzzweck stehen. Die Errichtung aktiver Lärmschutzmaßnahmen an der B 13 verursachen Gesamtkosten von 454.000 €. Diese Kosten stehen außer Verhältnis zum Schutz von fünf Gebäuden, weshalb es beim Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach verbleibt. Die Forderung nach einer Geschwindigkeitsbegrenzung wird zurückgewiesen. Im Hinblick auf die geforderte Geschwindigkeitsbegrenzung wird auf die Erläuterungen unter C.3.4.4 dieses Beschlusses verwiesen und die Forderung abgelehnt.

Die Kritik an den Pendlerparkplatz im Bereich A 92 und B13 wird zurückgewiesen, da der bisherige Standort des bestehenden Pendlerparkplatzes bestehen bleibt.

3.5.2.2.52 Einwender Nr. 1118

Der Einwender kritisierte die Zerschneidungswirkung durch den Ausbau der A 92 und forderte die Integration von Landschaftsbrücken in die Planung.

Im Rahmen der Planung wurden die bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen auf Natur und Landschaft inklusive vorhabensbedingter Zerschneidungswirkungen erfasst (siehe Unterlage 19.1.0 T3, Kap. 3-5 Landschaftspflegerischer Begleitplan – Textteil). Die Zerschneidungswirkungen für relevante Tiergruppen wurden mittels einer faunistische Bestandserhebung (Unterlage 19.4 T 1 Faunistische Gutachten) beurteilt. Auf der Grundlage dieser Erhebungen und der Auswertung der verfügbaren Sekundärdaten wurden vorhabensbedingte Zerschneidungswirkungen unter Berücksichtigung der bestehenden Vorbelastung durch die bereits vorhandene BAB A 92 beschrieben und bewertet sowie geeignete Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen festgelegt. Im vorliegenden Fall erfolgt eine Minimierung entweder mittels Überflughilfen

(Maßnahme 4.1 V) oder über eine Verbreiterung bestehender Unterführungen am Schleißheimer Kanal und Schwebelbach, am Gänsgraben, an der Moosach und am Furthbach (Maßnahme 4.2 V). Es wird dazu auf Unterlage 19.1.0 T3, Kap. 5.3 Landschaftspflegerischer Begleitplan – Textteil, sowie Unterlage 9.3 T3, Maßnahmenblätter 4.1 V und 4.2 V, verwiesen. Eine Grünbrücke für Großsäuger ist im gesamten Planungsgebiet nach den geltenden Vorschriften nicht erforderlich. Die getroffenen Maßnahmen zielen auf die nachgewiesenen Tierarten/-gruppen ab und tragen den fachlichen Erfordernissen Rechnung. Im Übrigen ist schwer nachvollziehbar, warum die Erweiterung einer bestehenden Autobahn relevant zu weiteren Zerschneidungswirkungen führen soll.

3.5.2.2.53 Einwender Nr. 1119

Der Einwender ist Grundbetroffener. Von seinem Grundstück Fl. Nr. 1923, Gemarkung Eching, wird eine Teilfläche von 621 m² für die Umsetzung des Vorhabens vorübergehend in Anspruch genommen.

Seitens des Einwenders wurde der Umgang mit Grund und Boden im Hinblick auf die Flächeninanspruchnahme für den Bau und die Umsetzung von Ausgleichsflächen kritisiert. Der Einwender ist jedoch selbst nicht von einer Ausgleichsfläche betroffen.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass bei der Planung des sechsstreifigen Ausbaus möglichst flächensparend vorgegangen wurde. Ein naturschutzrechtlicher Ausgleich ist nicht gleichbedeutend mit einem Flächenentzug für die Landwirtschaft. Der Vorhabensträger hat nach § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG unvermeidbare Beeinträchtigungen naturschutzfachlich auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Vorliegend basiert das Kompensationskonzept auf Entlastung und Wiederbegrünung ehemaliger Verkehrsflächen, der Nutzung von Ökokontoflächen, der Kombination unterschiedlicher Maßnahmenzielsetzungen auf einer Fläche sowie der Nutzung sonstiger nicht landwirtschaftlicher Flächen oder verbleibenden 'Rest'-Flächen als Kompensationsflächen. Die agrarstrukturellen Belange wurden bei der Flächeninanspruchnahme für naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahmen gemäß § 15 Abs. 3 Satz 1 BNatSchG i.V.m. 9 BayKompV beachtet. Ein vollständiger Verzicht auf die Beanspruchung landwirtschaftlicher Flächen zugunsten naturschutzfachlich notwendiger Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist indes nicht möglich. Die Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flurstücke ist durch die Verwendung von Flächen eines Ökokontos weitestgehend minimiert.

Im Hinblick auf den Bodenschutz wird auf die Nebenbestimmungen unter A.3.6 und die Erläuterungen unter C.3.5.1.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Sofern öffentliche Feld- und Waldwege von der Baumaßnahme betroffen sind und Beschädigungen aufweisen, müssen diese nach Abschluss der Baumaßnahme vom Vorhabensträger ordnungsgemäß wiederhergestellt werden.

3.5.2.2.54 Einwender Nr. 1124

Der Einwender ist Grundbetroffener. Von seinem Grundstück Fl. Nr. 770, Gemarkung Unterschleißheim, wird eine Teilfläche von 83 m² und vom Grundstück Fl. Nr. 771, Gemarkung Unterschleißheim, eine Teilfläche von 1526 m² für die Umsetzung des Vorhabens dauerhaft in Anspruch genommen. Bereits im Rahmen der Einwendung wurde darauf verwiesen, dass der Neffe bevollmächtigter Ansprechpartner ist.

Einerseits kritisierte der Einwender, dass die Teilflächen nun nicht für ein Wohngebiet oder ein Industrie- bzw. Gewerbegebiet zur Verfügung stehen. Ferner war auf diesen beiden Grundstücken mittel- bis langfristig die Ansiedlung des metallverarbeitenden Betriebs des Neffen geplant. Hierzu liegen uns aber keinerlei detaillierte Angaben zu konkreten Plänen vor. Nach entsprechender Recherche ist der Betrieb des Bevollmächtigten in der Gemeinde Eching ortsansässig und verwurzelt. Auf nicht ansatzweise konkret entwickelte Planungen und Absichten kann nicht Rücksicht genommen werden.

Im Nahebereich findet sich ein Bebauungsplan, der ein allgemeines Wohngebiet ausweist. Nach der erstmaligen Beantragung des Planfeststellungsverfahrens am 27.08.2014 erfolgte seitens der Stadt Unterschleißheim im Jahr 2017 eine Änderung der Nutzungsart im Bereich Riedmoos, Zwerchwiesenweg. Im rechtskräftigen Bebauungsplan ist ein allgemeines Wohngebiet festgelegt. Die baurechtliche Realisierung eines metallverarbeitenden Betriebes wäre auf diesen beiden Grundstücken aufgrund der Nähe zum o.g. Bebauungsplan schwierig. Eine Zulassung über eine Ausnahme gemäß §§ 30 Abs. 1, 31 Abs. 1 BauGB, § 4 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO erscheint nicht schlechthin ausgeschlossen. Angesichts des potenziellen Störpotenzials und der fehlenden Versorgungsfunktion eines metallverarbeitenden Betriebs unterfällt dieser jedoch nicht § 4 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO. Daher gehen wir nicht davon aus, dass diese Pläne umgesetzt werden.

Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für den sechsstreifigen Ausbau der A 92 zwischen München-Feldmoching und Neufahrn erforderlich sind und auch nicht

mehr weiter reduziert werden können. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer Autobahn einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) sowie dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) in diesem Bereich nicht möglich.

Fragen des Grunderwerbs sind nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Dies gilt insbesondere für die Frage der Qualität der in Anspruch genommenen Grundstücke. Auf die Ausführungen unter C. 3.5.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Inzwischen ist der Neffe laut Grunderwerbsverzeichnis auch im Grundbuch eingetragen.

3.5.2.2.55 Einwander Nr. 1129

Die Kritik an den schalltechnischen Berechnungen und der luftschadstofftechnischen Untersuchung ist jeweils nicht nachvollziehbar. Wir verweisen im Hinblick auf die Richtigkeit der Berechnungen der schalltechnischen Untersuchung auf die detaillierte Darstellung unter C.3.4.4.12 dieses Beschlusses und im Hinblick auf die Richtigkeit der luftschadstofftechnischen Untersuchung auf die ausführliche Darstellung unter C.3.4.4.2 dieses Beschlusses. Aufgrund der Änderungen der Verkehrsprognose (Unterlage 17.1 T 1 Anlage) wurden die schalltechnische Berechnung und die luftschadstofftechnische Untersuchung im Rahmen der 1. Tektur vom 22.12.2017 nochmals überarbeitet. Im Prognose-Nullfall 2030 liegt die LKW-Belastung bei 11,1 % und im Prognose-Planfall 2030 bei 13 %.

Die Kritik an der Erhebung von Daten zu den relevanten Tiergruppen ist vollkommen unsubstantiiert und wird daher zurückgewiesen. Die Fachbehörden haben die Erhebung der Daten als vollständig und die daraus abgeleiteten Maßnahmen als ausreichend gewertet. Es besteht kein Anlass, an der Einschätzung der einbezogenen Fachbehörden zu zweifeln. Zur/zum/zu Haselmaus, Biber, Brutvögeln, Zauneidechsen, Nachtkerzenschwärmer, Tagfalten, Heuschrecken, Libellen und Fledermäusen wurden Erhebungen durchgeführt. Diese sind im Artenschutz und den daran anschließenden allgemeinen Einwendungen unter C.3.4.5.2.2 dieses Beschlusses detailliert behandelt. Die sogenannte Einschätzungsprärogative steht den Behörden des amtlichen Naturschutzes anerkannterweise aufgrund ihres umfangreichen Fachwissens und praktischer Erfahrung zu. Private sind weder allgemeine Sachwalter noch Prozessstandschafter für Umwelt- oder Naturschutzthemen. Werden allerdings konkret auf besondere Expertise beruhende

Kritik vorgebracht, werden diese selbstverständlich im Rahmen der Amtsermittlung abgearbeitet.

Die geltend gemachte Wertminderung kann nicht nachvollzogen werden. Wie bereits unter C.3.5.1.11 dieses Beschlusses und bei Einwender Nr. 1029 erläutert, ist durch die konkrete Planung und unsere Auflagen in diesem Beschluss gewährleistet, dass keine zumutbaren Auswirkungen durch Lärm, Schadstoffe, Hochwasser, Vernässungen oder sonstige Auswirkungen zu erwarten sind. Eine gesetzliche Ersatzpflicht des Straßenbaulastträgers für etwaige Wertminderungen von Grundstücken wegen der Nachbarschaft mit einer Straße existieren nicht.

3.5.2.2.56 Einwender Nr. 1130, Nr. 1164 und Nr. 1167

Die Einwender befürchteten erhebliche Lärmbelastungen und eine Erhöhung der Luftverschmutzung. Die Einwände hinsichtlich der Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm werden zurückgewiesen. Grundlage für die Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen ist die 16. BImSchV und die Berechnungsmethodik nach RLS-90. Durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen werden die einschlägigen Grenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV für das konkrete Anwesen eingehalten. Auch die Grenzwerte der 39. BImSchV zur Bewertung der Luftqualität sind außerhalb der Verkehrsflächen der A 92 flächendeckend eingehalten. Weitere aktive (Geschwindigkeitsbeschränkung, Erhöhung der Lärmschutzmaßnahmen etc.) oder passive Lärmschutzmaßnahmen (Einbau von Lärmschutzfenstern ec.) sind im Hinblick auf das Anwesen der Einwender nicht erforderlich.

Zur geforderten Höhe der Schallschutzwand im Bereich Bau-km 8+200 bis Bau-km 9+200 wird auf die Unterlage 17.1 T2 und auf den Lageplan 7.4 T2 verwiesen. Durch die geplanten aktiven Schallschutzmaßnahmen werden die geltenden Grenzwerte eingehalten.

Die geltend gemachte Wertminderung kann nicht nachvollzogen werden. Wie bereits unter C.3.5.1.11 dieses Beschlusses und bei Einwender Nr. 1029 erläutert, ist durch die konkrete Planung und unsere Auflagen in diesem Beschluss gewährleistet, dass keine zumutbaren Auswirkungen durch Lärm, Schadstoffe, Hochwasser, Vernässungen oder sonstige Auswirkungen zu erwarten sind. Eine allgemeine gesetzliche Ersatzpflicht des Straßenbaulastträgers für etwaige Wertminderungen von Grundstücken wegen der Nachbarschaft mit einer Straße ist der Rechtsordnung fremd.

3.5.2.2.57 Einwender Nr. 1141

Die Einwender befürchteten erhebliche Lärmbelastungen und eine Erhöhung der Luftverschmutzung. Die Einwände hinsichtlich der Beeinträchtigungen durch

Verkehrslärm werden zurückgewiesen. Durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen werden die einschlägigen Grenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV für das konkrete Anwesen eingehalten. Auch die Grenzwerte der 39. BImSchV zur Bewertung der Luftqualität sind außerhalb der Verkehrsflächen der A 92 flächendeckend eingehalten. Weitere aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen (Einbau von Lärmschutzfenstern ec.) sind im Hinblick auf das Anwesen der Einwender nicht erforderlich.

Die Kritik an der sinkenden Landschaftsqualität wird widersprochen. Die Veränderungen des Landschaftsbildes sind im Rahmen der Eingriffsregelung behandelt. Im Übrigen besteht kein Anspruch darauf, dass eine bestimmte Landschaftsform, die durch die menschliche Nutzung und Urbanisierung in dieser Form entstanden ist, unverändert erhalten bleibt.

3.5.2.2.58 Einwender Nr. 1143

Der Einwender befürchtete erhebliche Lärmbelastungen und eine Erhöhung der Luftverschmutzung. Wir verweisen hierzu auf die detaillierte Darstellung unter C.3.4.4 dieses Beschlusses und die vorherigen Stellungnahmen zu den privaten Einwendungen. Die Forderung nach einer Einhausung wird zurückgewiesen, da mit den geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen in diesem Bereich des Stadtgebiets Unterschleißheim die geltenden Immissionsgrenzwerte eingehalten werden.

Im Hinblick auf die Kritik an den Lärmschutz im Bereich Bau-km 6+980 bis Bau-km 6+990 wird auf den Höhenplan Unterlage 6.01/ 4 T2 verwiesen. Wie man im konkreten Höhenplan erkennen kann, wird der geplante Lärmschutz bis an die Brücke herangeführt und ist nur im Bereich der Überführung ausgespart.

Die Kritik, dass die Erweiterung des Hotels Infinity nicht berücksichtigt worden sei, wird ebenfalls zurückgewiesen. Die Berücksichtigung des am 08.03.2018 in Kraft getretenen Bebauungsplanes „Sondergebiet Hotel südlich des Andreas-Danzer-Weges“ durch den vorliegenden Plan war nicht erforderlich, da diese Planung erst nach Auslegung der Planunterlagen erfolgt war (Vgl. C 3.4.4.1.5 dieses Beschlusses).

3.5.2.2.59 Einwender Nr. 1146

Der Einwender befürchtete erhebliche Lärmbelastungen durch das Straßenausbauvorhaben. Es wurde der Bau eines Naturwalls bzw. einer Schallwand im Bereich der beiden Kommunen Oberschleißheim und Unterschleißheim gefordert. Wie den Lageplänen zum Schallschutz Unterlage 7.1 T2, 7.2 T2 und 7.3 T2 sowie der Unterlage 17.1 T 2 entnommen werden kann, bestehen in diesem Bereich

bereits Lärmschutzwälle,- wände bzw. Wall-Wandkombinationen. An der Anschlussstelle Oberschleißheim wird an dieser und an der B 471 eine Lärmschutzwand errichtet, um u.a. das Anwesen des Einwenders zu schützen. Auch im Bereich Riedmoos und nördlich des Stadtgebiets Unterschleißheim wird der bestehende Lärmschutz ausgebaut.

Der Forderung, dass die Regierung von Oberbayern die Kosten tragen solle, wird zurückgewiesen. Die Regierung von Oberbayern ist Genehmigungsbehörde und zuständige Behörde für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens. Vorhabensträger ist die Autobahn GmbH des Bundes. Die Kostentragung liegt, soweit im Regelungsverzeichnis keine andere Regelung getroffen ist oder nicht Dritte aufgrund gesetzlicher oder vertraglicher Regelungen zur Kostentragung verpflichtet sind, bei der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenbauverwaltung).

3.5.2.2.60 Einwender Nr. 1150

Die Forderung nach einer Erhöhung des bestehenden Lärmschutzwalls wird zurückgewiesen. Wie dem Grunderwerbsplan 10.1/2 T 2 Blatt 2 zu entnehmen ist, liegt das Grundstück Fl. Nr. 833/2, Gemarkung Unterschleißheim, zwischen dem Bau-km 4+500 und Bau-km 4+600 und nicht zwischen Bau-km 4+000 und Bau-km 4+100. Der bestehende Lärmschutzwall mit einer Höhe von 2,00 Meter wird nicht verändert, da durch die geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen - wie einem lärmindernden Asphalt - die einschlägigen Immissionsgrenzwerte am Anwesen des Einwenders eingehalten werden. Wie unter C.3.4.4.1.5 dieses Beschlusses eingehend erläutert, sind die Grenzwerte gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV einschlägig. Es handelt sich laut Bebauungsplan Nr. 129 C Riedmoos Hirschdamm-Torfstecherweg um ein Dorfgebiet. Im Hinblick auf die weiteren Forderungen wird auf die ausführliche Darstellung unter C.3.4.4 dieses Beschlusses verwiesen.

3.5.2.2.61 Einwender Nr. 1156

Der Einwender befürchtete erhebliche Lärmbelastungen durch das Straßenausbauvorhaben und forderte weitere aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen. Durch die geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwand mit einer Höhe von 9,00 m im Bereich Bau-km 8+030 bis Bau-km 8+295) werden die einschlägigen Grenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV für das konkrete Anwesen eingehalten. Weitere Maßnahmen wie eine Abschirmung auf dem Mittelstreifen oder die Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung werden daher zurückgewiesen. Wir verweisen hierzu auf die detaillierte Darstellung unter

C.3.4.4 dieses Beschlusses und die vorherigen Stellungnahmen zu den privaten Einwendungen.

3.5.2.2.62 Einwender Nr. 1160

In Bezug auf die Kritik an fehlenden Grünbrücken und die Zerschneidungswirkung der Maßnahme wird auf die Stellungnahme zu Einwender Nr. 1118 verwiesen.

Die Kritik an der Verschlechterung des Landschaftsbildes wird widersprochen. Die Veränderungen des Landschaftsbildes sind im Rahmen der Eingriffsregelung behandelt. Im Übrigen besteht kein Anspruch darauf, dass eine bestimmte Landschaftsform, die durch die menschliche Nutzung und Urbanisierung in dieser Form entstanden ist, unverändert erhalten bleibt.

Das landschaftsplanerische Maßnahmenkonzept beinhaltet beidseitig der geplanten Verbreiterung der A 92 sowie im Bereich der Anschlussstellen flächenmäßig durchgehende Gestaltungsmaßnahmen, deren primäre Aufgabe eine Einbindung der sechsstreifigen A 92 in die Landschaft ist. Die Gestaltungsmaßnahmen setzen sich dabei vor allem aus Ansaaten (Wiesen, Säume, Hochstaudenfluren) sowie Gehölzpflanzungen (Einzelbäume, Baumreihen, Gehölzgruppen, Hecken, Feldgehölze, Waldflächen) zusammen (vgl. Unterlage 19.1.0T Landschaftspflegerischer Begleitplan-Textteil 19.1.0 T3 und Unterlage Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahme 9.2 T2 bzw. T3 und Unterlage 9.3 T3 Landschaftspflegerischer Begleitplan – Maßnahmenblätter: 8 G, 14.1-14.4 G).

Im Zuge der Planfeststellung wird dabei der gestalterische Rahmen für diese Gestaltungsmaßnahmen festgelegt. Eine konkrete Festlegung hinsichtlich zu verwendender Arten, Anzahl der anzupflanzenden Gehölze, Standort der Pflanzung usw. erfolgt in der nachfolgenden Ausführungsplanung. Die Gestaltungsmaßnahmen stellen sicher, dass die technische Überprägung des Landschaftsraumes wirksam minimiert und das Landschaftsbild unter Berücksichtigung der Eigenart der Landschaft vor Ort bestmöglich wiederhergestellt wird.

3.5.2.2.63 Einwender Nr. 1166

Der Einwender macht für ein unbebautes Grundstück Lärmschutz geltend. Der gesetzliche Verkehrslärmschutz bezieht sich jedoch auf bauliche Anlagen, die entweder schon vorhanden sind oder doch zumindest planerisch konkretisiert sind, vgl. § 42 Abs. 1 BImSchG. Das Grundstück Fl. Nr. 1846/96, Gemarkung Unterschleißheim, weist jedoch keine Bebauung auf. Zudem werden an den Anwesen, die im Umkreis liegen, die geltenden Immissionsgrenzwerte eingehalten.

3.5.2.2.64 Einwender Nr. T1 1175

Die Forderung nach breiteren Rad- und Fußwegen an den Anschlussstellen Oberschleißheim und Unterschleißheim wird zurückgewiesen. Die Breite des jeweiligen Rad- und Fußweges wurde entsprechend den ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) geplant. Es wird das Regelmaß nach den ERA eingehalten. Die ERA fordert bei einem gemeinsamen Geh- und Radweg außerhalb einer Ortschaft ein Regelmaß von 2,50 m. Alle geplanten Geh- und Radwege haben jeweils eine Breite von 2,50 – 4,0 m.

Radschnellverbindungen sind Strecken für Radfahrer, die eine komfortable Breite aufweisen müssen, um ein leichtes Überholen zu gewährleisten. Das bedeutet, dass diese Radfahrwege mindestens drei Meter in eine Richtung bzw. vier Meter in beide Richtungen aufweisen sollen. Zudem sollen diese mit Über- und Unterführungen sowie Vorfahrtsrechten ausgestattet sein. Dadurch sollen Fahrgeschwindigkeiten von mindestens 30 Stundenkilometern für Radfahrer möglich sein und Zeitverluste an Ampeln oder Kreuzungen gering ausfallen. Das angesprochene Konzept für Radschnellverbindungen vom Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München, mit Datum vom 19.10.2017 aufgestellt, zeigt, dass keine der Varianten die o.g. Anschlussstellen betreffen würden.

Die Kritik an der neuen Wegeführung des Radweges an der Anschlussstelle Oberschleißheim war daher zurückzuweisen. Wie die Stellungnahme des Vorhabensträgers ergab, kann der Radring München-Weg östlich des Waldes weiterhin etwas südlicher erreicht werden. Es besteht kein Rechtsanspruch auf die uneingeschränkte Aufrechterhaltung des öffentlichen Wegenetzes (vgl. Art. 14 Abs. 3 BayStrWG). Ferner finden sich in einschlägigen Geodatendiensten wie BayernAtlas nur die südliche Verbindung in Richtung Regattaparkplatz und keine nördlichere Querverbindung.

Die Forderung nach einer Ausrundung von der Moosachstr. in den Radweg über die A 92 und einer Ausrundung von der Paul-Kulisch-Str. in den Radweg über die A92 wurden vom Vorhabensträger zurückgewiesen, da die geplanten Ausrundungen nach deren Ansicht ausreichend seien. Im Bereich der Moosachstr. ist der Aspekt Ausrundung aus unserer Sicht unproblematisch. Ggf. ist im Rahmen der Ausführungsplanung die Verkehrssicherheit für die Radfahrenden aus südlicher Richtung nochmals zu überprüfen, da diese die Straße „Kanalweg“ queren müssen, um auf die Moosachstr. zu fahren und dabei auf Verkehrsteilnehmer aus allen Richtungen (Moosachstr. Zufahrt B 13 und Pendlerparkplatz) achten müssen. An der

Paul-Kulisch-Straße ist der Aspekt Ausrundung relevanter, da ggf. die Sichtverhältnisse zwischen den Fahrradfahrern mittels Aufweitung verbessert werden könnten. Der Vorhabensträger wird derartige Punkte bei der Ausführungsplanung überprüfen, aber zum derzeitigen Planungsstand ist eine Überarbeitung nicht angezeigt. Der Kurvenradius im Bereich des Geh- und Radweges an der künftigen B 13 Ausfahrt in Richtung St 2342 und Paul-Kulisch-Str. beträgt jedoch ca. 28 m und liegt über dem geforderten Mindestkurvenradius von 20 m entsprechend den ERA. Der Kurvenradius in der anschließenden Kurve im Bereich der Unterführung unter der St 2342 beträgt dann auch ca. 38 m und liegt ebenfalls über dem geforderten Mindestkurvenradius von 20 m entsprechend den ERA.

Auch wenn es insgesamt bedauerlich ist, dass vorliegend aus Kosten- bzw. Zuständigkeitsregeln eine zukunftssträchtige Möglichkeit für umweltfreundliche, kostengünstige und klimaneutrale Mobilität durch besonders leistungsfähige Rad(schnell)wege nicht realisiert wird, bleibt dies im Verantwortungsbereich der Autobahn des Bundes, der ein Radschnellweg nicht durch die Planfeststellungsbehörde gegen ihren Willen aufoktroyiert werden kann, und sonstiger Kostenträger.

Die Forderung nach einem ausreichenden Abstand mit Spritz- und Blendschutz zwischen Radweg und B 13 wird ebenfalls zurückgewiesen. In der Planung sind gemäß ERA 2010 (Empfehlung für Radverkehrsanlagen) gute Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern grundsätzlich zu gewährleisten. Dazu zählt auch, dass Blendwirkungen möglichst vermieden werden sollen. In der ERA 2010 sind jedoch keine direkten, detaillierten Vorgaben zum Blendschutz für Radfahrer enthalten.

3.5.2.2.65 Einwander Nr. T1 1176

Im Hinblick auf die befürchteten Lärm- und Luftbelastungen wird auf die ausführliche Darstellung unter C.3.4.4 dieses Beschlusses verwiesen. Grundsätzlich sind in die Berechnung lokale Gegebenheiten und die jeweilige Entfernung zum Vorhaben miteinbezogen. Auch ungünstige Wind- und Wetterverhältnisse wurden in der Lärmberechnung berücksichtigt.

Die Kritik an dem Vorhaben im Bereich der Gemeinde Oberschleißheim wurde ferner damit begründet, dass infolge der Kreuzungsbauten der Weg für Naherholungssuchende in das Dachauer Moos unterbunden wird. Das gleichnamige FFH-Gebiet „Gräben und Niedermoorreste im Dachauer Moos“ besteht aus neun Teilflächen zwischen Dachau und Oberschleißheim in den Städten und Gemeinden München, Dachau, Oberschleißheim, Karlsfeld, Hebertshausen und Haimhausen nördlich und

südlich der B 471. Insgesamt umfasst dieses Gebiet ca. 269 ha, davon zirka 156 ha Wald und 113 ha Offenlandflächen. Das Vorhaben tangiert kleinflächig ein Teilgebiet des FFH-Gebiets im östlichen Randbereich. Wie unter C.3.4.5.2.1 dieses Beschlusses ersichtlich, führt das Vorhaben zu keiner Beeinträchtigung und/ oder Gefährdung der Erhaltungsziele des FFH- Gebietes. Beeinträchtigungen der Lebensraumtypen und ihrer charakteristischen Arten sowie der gebietsbezogenen Erhaltungsziele sind auszuschließen. Infolge des sechsstreifigen Ausbaus der A 92 und des mitumfassten zweistreifigen Ausbaus der B 471 im Bereich der Anschlussstelle Oberschleißheim verschlechtert sich die Erreichbarkeit vom Dachauer Moos nicht. Ferner wird angesichts der Größe des Dachauer Moooses und der zahlreichen Optionen, sich im Dachauer Moos aufzuhalten, der Kritik der Einwender widersprochen.

Die Kritik an der Verkehrswirksamkeit der Ausbaumaßnahme kann nicht nachvollzogen werden, da zum einen an der A 99 ebenfalls diverse Maßnahmen bereits planfestgestellt sind bzw. derzeit ein Verfahren anhängig ist und zum anderen durch die Verlängerung des Verflechtungsstreifens an der A 92 zwischen AD München-Feldmoching und der Anschlussstelle Oberschleißheim sowie dem Umbau der Anschlussstelle als Vollkleeblatt der Verkehrsfluss verbessert wird.

Die Kritik, dass jeder Bau von Straßen bzw. Kreuzungspunkten zu einer Versiegelung führt, kann nicht ausgeräumt werden. Beeinträchtigungen von Landschaft, Lebensräume von Flora und Fauna oder von Tieren und Pflanzen sind durch Infrastrukturvorhaben nicht auszuschließen. Wie in Ziffer 3.4.5.3.4 eingehend erläutert, ist mit Grund und Boden sparsam umzugehen. Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen, vgl. § 1a BauGB und § 1 BBodSchG. Dies erfolgte mit der vorliegenden Planung. In Bayern gilt die Bayerische Kompensationsverordnung, nach der die Eingriffe in die Natur berechnet werden. Gesetzliche Zielsetzung bei Einführung der BayKompV war, dass sparsam mit Flächen umgegangen werden soll, vgl. Vollzugshinweise zur Bayerischen Kompensationsverordnung (BayKompV) vom 7. August 2013 für den staatlichen Straßenbau (Fassung mit Stand 02/2014), S.11. Wir verweisen auf C.3.4.5.3 dieses Beschlusses, in dem die naturschutzrechtliche Kompensation umfassend erläutert wird. Der ermittelte Gesamtausgleichsbedarf nach BayKompV beträgt für das Vorhaben 1.884.094 Wertpunkte. Davon werden 1.175.972 WP in Krailling über ein Ökokonto nachgewiesen, das entspricht ca. 62 % des Kompensationsumfanges. Vom Gesetzgeber wurde als räumliche Bezugsebene für die Situierung erforderlicher Kompensationsflächen die naturräumliche Haupteinheit vorgegeben.

Ein engerer räumlicher Zusammenhang zwischen Eingriff und Ausgleich ist rechtlich nicht gefordert.

3.5.2.2.66 Einwender Nr. T1 1178

Die Gesellschafter des Einwenders sind Grundbetroffene. Die jeweiligen Eigentumsflächen sind überwiegend zur landwirtschaftlichen Nutzung verpachtet.

Die Grundstücksfläche Fl. Nr. 764, Gemarkung Unterschleißheim, wird mit einer Fläche von 4000 m² dauerhaft und einer Fläche von 1608 m² vorübergehend durch das Straßenbauvorhaben in Anspruch genommen. Die Fläche Fl. Nr. 763, Gemarkung Unterschleißheim, wird mit einer Fläche von 1779 m² dauerhaft und einer Fläche von 933 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Die Eigentumsfläche Fl. Nr. 892/2, Gemarkung Unterschleißheim wird ebenfalls mit einer Fläche von 373 m² dauerhaft und einer Fläche von 367 m² vorübergehend in Anspruch genommen. In Bezug auf diese drei Flächen wurde eine Existenzgefährdung sowohl für die Eigentümer als auch die Pächter geltend gemacht.

Lediglich das Grundstück mit der Fl. Nr. 1161, Gemarkung Unterschleißheim, stellt laut Flächennutzungsplan der Stadt Unterschleißheim eine Gewerbefläche dar und wird nicht zur landwirtschaftlichen Nutzung verpachtet. Im Hinblick auf dieses Grundstück wurde ebenfalls eine gewerbliche Existenzgefährdung aufgrund der Zukunftspläne eines Angehörigen geltend gemacht. Der Sohn bzw. Neffe der Gesellschafter beabsichtige seine im Nebenerwerb ausgeübte Tätigkeit im Bereich Agrarservice und Erdarbeiten in den nächsten Jahren auf diesem Grundstück hauptberuflich auszuüben. Hierfür wäre eine möglichst große Grundstücksfläche z.B. als Abstellplatz für Land- und Baumaschine und als Lagerplatz erforderlich. Die dauerhaft benötigte Fläche von 477 m² gefährde die Umsetzung dieses beruflichen Vorhabens und somit auch die berufliche selbständige Existenz des Angehörigen.

Zu den vorgetragenen Existenzgefährdungen wurde eine Stellungnahme eines Sachverständigen eingeholt. Der Sachverständige hatte den Einwender um weitere Auskünfte gebeten. Auf Nachfrage teilten die Gesellschafter des Einwenders mit, dass das Grundstück Fl. Nr. 1161, Gemarkung Unterschleißheim, nicht vom Betriebsvermögen der landwirtschaftlichen Gesellschaft umfasst wird. Es handelt sich um reines Privatvermögen. Alle Flächen des landwirtschaftlichen Betriebes sind derzeit verpachtet. Es besteht ferner keine landwirtschaftliche Hofstelle. Konkrete Angaben zu einer geplanten Eigenbewirtschaftung können derzeit nicht gemacht

werden. Aufgrund der derzeit fehlenden Eigenbewirtschaftung könnten keine Unterlagen aus der Mehrfachantragstellung zur Verfügung gestellt werden. Aus Sicht der Gutachter fehlen im vorliegenden Fall somit die Voraussetzungen für die Beurteilung eines existenzfähigen Betriebes in mehrfacher Hinsicht. Es liegt folglich keine Existenzgefährdung vor.

Die wirtschaftliche Existenzgefährdung des Angehörigen wurde nicht weiter substantiiert. Die unter C.3.5.1.1.1 dieses Beschlusses erläuterte Rechtsprechung erfasst lediglich die landwirtschaftliche Betätigung, aber nicht die gewerbliche Nutzung von Flächen. Ein gewerblicher Betrieb genießt den Schutz des Art. 14 GG nur soweit, wie der Unternehmer Inhaber einer Rechtsstellung ist, d.h. soweit er gegen eine Beeinträchtigung seines eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs rechtlich abgesichert ist. Bloße objektivrechtlich nicht geschützte künftige Erwerbsmöglichkeiten, Gewinnaussichten, Hoffnungen oder Chancen fallen nicht darunter. Eigene Zukunftsplanungen eines Grundstückseigentümers müssen nur dann in die planerische Abwägung eingestellt werden, wenn sie sich nach Lage und Beschaffenheit des Grundstücks bei vernünftiger und wirtschaftlicher Betrachtungsweise objektiv anbieten und nach dem Willen des Eigentümers in absehbarer Zeit verwirklicht werden sollen. Für Letzteres fehlen jegliche Anhaltspunkte.

3.5.2.2.67 Einwender Nr. T1 1180

Der Einwender ist Grundbetroffener. Er bewirtschaftet ein landwirtschaftliches Unternehmen. Er wendet sich gegen den Zugriff auf die Pachtflächen Fl. Nrn. 3206, 3205, 2339 und 2340, jeweils Gemarkung Oberschleißheim. Die Fläche mit der Fl. Nr. 3205, Gemarkung Oberschleißheim, wird mit 3301 m² und die Fläche mit der Fl. Nr. 3206, Gemarkung Oberschleißheim, mit einer Fläche von 4542 m² dauerhaft in Anspruch genommen. Nach Mitteilung des Vorhabenträgers habe er die Fläche Fl. Nr. 3206 bereits freihändig erworben. Die Fl. Nr. 2339 und 2340, Gemarkung Oberschleißheim werden dagegen mit einer Gesamtfläche von 1814 m² lediglich vorübergehend in Anspruch genommen. Die Eigentumsfläche des Einwenders mit der Fl.Nr. 3204, Gemarkung Oberschleißheim, wird ebenfalls in Höhe von 2210 m² dauerhaft in Anspruch genommen.

Seitens des Einwenders wurde eine Existenzgefährdung nicht geltend gemacht. Mangels eines entsprechenden Vortrages und aufgrund des geringen Umfangs der dauerhaften Flächeninanspruchnahme waren weitere Ermittlungen nicht angezeigt. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen

des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für den sechsstreifigen Ausbau der A 92 zwischen München-Feldmoching und Neufahrn erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer Autobahn einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) sowie dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) in diesem Bereich nicht möglich.

Immissionsschutz

Der Einwender rechnete mit gesundheitlichen Beeinträchtigungen durch Zunahme des Lärms und der Luftverschmutzung. Die Wohnadresse des Einwenders liegt 300 m entfernt von der A 99, welche auch die hauptsächliche Lärmquelle ist. Die A 99 ist jedoch nicht Teil des Planfeststellungsverfahrens. Zum konkreten Abschnitt der A 92 liegt das Anwesen jedoch ca. 1,3 km entfernt. Somit ist das Anwesen vom Ausbau der A 92 nicht betroffen und wird in der Lärmberechnung nicht explizit berücksichtigt. Ebenso gibt es aufgrund des prognostizierten Mehrverkehrs, der mit der 6-streifigen Erweiterung einhergeht, an allen in der Unterlage 17.2 T2 Luftschadstofftechnische Untersuchung aufgeführten Immissionsorten keine signifikanten Erhöhungen der Schadstoffkonzentrationen. Die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV werden an allen maßgebenden Immissionsorten im Planfall zuverlässig unterschritten. Die Auswirkungen der Planung auf die lufthygienische Situation sind daher nicht erheblich. Weitere Maßnahmen zum Schutz vor erhöhten Luftschadstoffkonzentrationen sind nicht erforderlich.

3.5.2.2.68 Einwender Nr. T1 1183

Der Einwender ist Grundbetroffener der sich sinngemäß wohl gegen die Inanspruchnahme seiner landwirtschaftlichen Flächen wendet. Der Einwender wandte sich als Eigentümer der Flächen Fl. Nr. 1892 und 1899, jeweils Gemarkung Eching, gegen das Vorhaben. Es wurde keine Betroffenheit bzgl. Pachtflächen geltend gemacht. Insgesamt wird eine Fläche von ca. 1 ha dauerhaft und eine Fläche von 7343 m² vorübergehend in Anspruch genommen.

Seitens des Einwenders wurde eine Existenzgefährdung nicht geltend gemacht. Mangels eines entsprechenden Vortrages und aufgrund des geringen Umfangs der dauerhaften Flächeninanspruchnahme waren weitere Ermittlungen nicht angezeigt. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für den sechsstreifigen Ausbau der A 92 zwischen München-Feldmoching und Neufahrn erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der

für die Linienführung einer Autobahn einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) sowie dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) in diesem Bereich nicht möglich.

3.5.2.2.69 Einwender Nr. T1 1184

Die Kritik des Einwenders an der Verkehrsberechnung, konkret am Faktor aus einer Verkehrszählung von 2010, wird zurückgewiesen. Wir verweisen diesbezüglich auf die Erläuterungen unter C.3.4.4.1 dieses Beschlusses und die Unterlage 1 T1 Anlage 1. Die Umrechnung der Normalwerktags-Verkehrsbelastung aus dem Verkehrsmodell erfolgte in Anlehnung an die Straßenverkehrszählung 2010. Sowohl für die Kfz- Werte (Kfz-Verkehr für einen Normalwerktag, also Montag bis Donnerstag, außerhalb der Schulferien) als auch für die SV-Werte (Schwerverkehr Normalwerktag) der Straßenverkehrszählung wurde ein Umrechnungsfaktor bestimmt. Die Umrechnung der Plan-Prognose 2030 aus dem Verkehrsmodell in den DTV mit dem Faktor aus der SVZ 2010 ist aktuell. Der Faktor spiegelt das Verhältnis der durchschnittlichen Verkehrsstärke pro Tag (DTV) zur durchschnittlichen Verkehrsstärke pro Werktag. Das Verhältnis in der SVZ 2010 beträgt 0,94. In der SVZ 2015 kann man erkennen, dass dieser Faktor sich nicht verändert hat und immer noch 0,94 beträgt. Die Lärmberechnung erfolgt auf Grundlage der gesetzlich vorgeschriebenen Vorgaben (vgl. unter C.3.4.4.1 dieses Beschlusses). Diese schreiben vor, dass die Berechnung mit der maßgebenden stündlichen Verkehrsstärke M (bei Tag und bei Nacht) durchgeführt werden müssen. Diese berechnen sich aus der Verkehrsprognose und dem sich daraus resultierendem DTV.

Die Forderung nach Geschwindigkeitsbeschränkungen wurde bereits unter C 3.4.4.1.5.4 dieses Beschlusses behandelt. Die Forderung nach tatsächlichen Lärmmessungen wurde bereits unter C.3.4.4.1.5.3 dieses Beschlusses zurückgewiesen.

Die schalltechnische Untersuchung zeigt, dass die Grenzwerte durch die geplanten aktiven Schallschutzmaßnahmen im Übergangsbereich nordöstlich des Furtweges eingehalten werden. Die Windgeschwindigkeiten wurden in den Berechnungen ausreichend berücksichtigt (vgl. unter C.3.4.4.1.5.9 dieses Beschlusses).

Der geforderte Lärmschutz nordwestlich der A 92 im Erholungsgebiet Unterschleißheimer See wird zurückgewiesen. Das Gebiet um den Unterschleißheimer See wird nicht durch Schallschutzwände geschützt, jedoch wird durch den Einsatz eines lärmarmen Fahrbahnbelages eine Minderung der Lärmemissionen erreicht. Die schalltechnische Untersuchung zeigt, dass die Grenzwerte eines Mischgebietes an den Immissionsorten in der Nähe des

Unterschleißheimer Sees eingehalten werden. Somit kann auch davon ausgegangen werden, dass auch beim Unterschleißheimer See die Grenzwerte eingehalten werden. Zudem wird im Hinblick auf die Immissionen im Bereich der Naherholungsgebiete unter C.3.4.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Trotz des prognostizierten Mehrverkehrs durch den sechsstreifigen Ausbaus der A 92 werden an allen in der Unterlage 17.2 T2 Luftschadstofftechnische Untersuchung aufgeführten Immissionsorten keine signifikanten Erhöhungen der Schadstoffkonzentrationen festgestellt.

3.5.2.2.70 Einwender Nr. T1 1186

Siehe Einwender Nr. 1175 unter Ziffer C. 3.5.2.2.64.

3.5.2.2.71 Einwender Nr. T1 1187

Die Forderung nach einer Reduzierung der Ausführung der Anschlussstelle wurde bereits unter C.3.4.3.3.2 dieses Beschlusses behandelt. Die Forderung nach einer zusätzlichen Anschlussstelle, die entweder Riedmoos oder Mittenheim betitelt wird und zwischen den beiden Anschlussstellen Oberschleißheim und Unterschleißheim liegen würde, wurde bereits unter C.3.4.13 dieses Beschlusses Ziffer zurückgewiesen. Wir weisen darauf hin, dass eine zusätzliche Anschlussstelle allein nicht reicht, sondern auch eine Anbindung an das untergeordnete Straßennetz erforderlich wäre. Dies würde zu einem weitaus größerem Flächenbedarf führen. Insbesondere da aufgrund der geringen Entfernung zwischen der bestehenden Anschlussstelle Oberschleißheim und der zusätzlichen bei Riedmoos/Mittenheim ein durchgehender Verflechtungsstreifen von Oberschleißheim bis zur „neuen“ Anschlussstelle geführt werden müsste. Das bedeutet neben dem sechsstreifigen Ausbau einen weiteren Streifen an der Autobahn.

3.5.2.2.72 Einwender Nr. T1 1189

Die Kritik an der geplanten Maßnahme 13 E wird zurückgewiesen. Hierzu wird auch zu C.3.4.5.3.5 dieses Beschlusses verwiesen. Die Maßnahme 13 E umfasst ausschließlich Teilflächen des ehemaligen Pionierübungsplatzes Krailling. Die Maßnahmenflächen sind im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland, Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA). Die Autobahn GmbH hat mittels Nutzungsvertrags zeitlich unbeschränkt Zugriff auf die Flächen. Der gesamte Pionierübungsplatz wird unabhängig vom plangegegenständlichen Vorhaben in ein Ökokonto der Straßenbauverwaltung umgewandelt werden. Diese Vorgehensweise entspricht der Verpflichtung der öffentlichen Hand, für Ausgleichsflächen soweit möglich auf eigene Eigentumsflächen zurückzugreifen, und nicht Flächen privater

Eigentümer zu belasten sowie um die agrarstrukturellen Belange gemäß den Vorgaben der BayKompV ausreichend zu berücksichtigen.

3.5.2.2.73 Einwender Nr. 1195

Es wird auf die Nebenbestimmung unter A.3.2.2.5 dieses Beschlusses verwiesen.

3.5.2.2.74 Einwender Nr. 1197

Unter Verweis auf die Ausführungen unter C.3.4.4.1.5.3 dieses Beschlusses werden die Einwände zurückgewiesen. Die Nachberechnungen für die Ortsteile Deutenhausen, Ottenburg und Günzenhausen zeigen, dass dort sowohl in Wohngebietsbereichen als auch in Mischgebieten die einschlägigen Immissionsgrenzwerte eingehalten werden.

Die geforderte Geschwindigkeitsbegrenzung ist nicht erforderlich, wie auch bereits unter C.3.4.4.1.5.4 dieses Beschlusses Ziffer aufgezeigt wurde. Die Forderung nach tatsächlichen Lärmmessungen wurde ebenfalls bereits unter C.3.4.4.1.5.3 dieses Beschlusses abgelehnt. Für die weiteren Fragen in Bezug auf die Vorgaben für die Lärmberechnungen wird ebenfalls auf die genannte C.3.4.4.1.5.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Kritik an den Lärmwerten für das Anwesen Maisteg 9, Gemeinde Haimhausen, kann nicht nachvollzogen werden. Die Immissionswerte werden durch die geplanten Maßnahmen reduziert. Wie bereits unter C.3.4.4.1.4 dieses Beschlusses erläutert, ist für diesen Bereich kein Vollschutz seitens des Vorhabenträgers geplant. Die Kosten für den Vollschutz stehen außer Verhältnis zum Schutzzweck und sind unverhältnismäßig, § 41 Abs. 2 BImSchG. An diesen Gebäuden entsteht aber ein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen an schutzbedürftigen Räumen nach Maßgabe der 24. BImSchV.

3.5.2.2.75 Einwender Nr. 1198

Der Einwender ist Grundbetroffener. Wie die entsprechenden Unterlagen der 3. Tektur vom 23.08.2023 zeigen, bleibt es bei einer dauerhaften Inanspruchnahme von 26 m² und einer vorübergehenden Inanspruchnahme von 504 m² auf der Fläche Fl. Nr. 741, Gemarkung Unterschleißheim. Die Einwendung hat sich damit erledigt.

3.5.2.2.76 Einwender Nr. 1199 und 1200

Die während der Sars-Cov2-Pandemie eingereichte Einwendung kann entkräftet werden, da die Verkehrsbelastung auf der A 92 bereits Ende Juli 2020 fast das Niveau vor den Corona-Maßnahmen erreicht hatte. In vielen Unternehmen ist in den

Jahren 2025 und 2026 ist zumindest eine teilweise Präsenz der Mitarbeiter eingefordert.

Die Begründung des sechsstreifigen Ausbaus der A 92 basiert nicht allein auf den Entwicklungen des Flughafen Münchens. Gleichwohl verzeichnet der Flughafen Münchens nach der Pandemie wieder steigende Passagierzahlen. Die Gesamtpassagieranzahl im Jahr 2025 betrug 43,4 Millionen Passagiere und damit stiegen die Passagierzahlen bereits wieder um +4,4 % gegenüber dem Vorjahr. Der Flughafen München zieht ferner weiterhin Gewerbeansiedlungen nach sich. Beispielsweise wird auf dem Gelände des Münchener Flughafens in den kommenden Jahren auf einer rund 26 ha großen Fläche ein branchen- und unternehmensübergreifendes Innovationszentrum, das sog. LabCampus, entstehen. Direkt daneben soll zudem eine hochmoderne Konzert- und Veranstaltungsarena für bis zu rund 20.000 Besucher entstehen. In diesem Entwicklungsgebiet ist auch die Errichtung eines dritten Hotels mit insgesamt 358 Hotelzimmern auf dem Flughafenareal geplant. Außerdem plant der Flughafen München südlich des München Airport Centers den Bau eines neuen Mietwagenzentrums mit rund 5.600 Stellplätzen, dessen Inbetriebnahme für 2028 vorgesehen ist. In den jeweiligen Firmen werden in der Konsequenz neue Beschäftigte eingestellt, die ebenfalls zu diesem Standort täglich unterwegs sind.

Die verkehrspolitischen Absichten der Landeshauptstadt München können nicht vollständig auf den weiträumigen Verkehr der Bundesfernstraßen übertragen werden. Die A 92 hat eine überregionale Bedeutung, deren prognostizierten Verkehrszahlen steigen (vgl. C.3.3.2.2 dieses Beschlusses).

Die Forderung nach einem Ausbau des öffentlichen Personen- und Nahverkehrs mag verkehrspolitisch und aus Klimaschutzgründen zutreffend sein. Indes handelt es sich insoweit um Vorhaben, die nicht identisch mit gegenständlichen Ausbauvorhaben sind. Wir verwiesen hierzu ergänzend auf C.3.3.3 dieses Beschlusses.

Im Hinblick auf die klimapolitischen Einwände verweisen wir auf die Ausführungen in Ziffer C.2.2.6. und 3.4.16 dieses Beschlusses.

In Bezug auf die Forderung nach einer Geschwindigkeitsbegrenzung verweisen wir auf C.3.4.4.1.5.4 dieses Beschlusses.

Zu der Kritik am Ausbau der AS Oberschleißheim wird auf C.3.4.3.3.2 dieses Beschlusses. Die Steigerung des Verkehrs bzw. das Anwachsen des Verkehrsaufkommens ist unabhängig vom Ausbau der Anschlussstelle zu erwarten, (vgl. C.3.3.2.2. und C.3.4.3.3 dieses Beschlusses). Durch den Ausbau der Anschlussstelle Oberschleißheim verbessert sich die Leistungsfähigkeit dieses

Knotenpunktes erheblich. Zudem sinkt die Schadstoffbelastung an dieser Stelle, da der Verkehr besser abgewickelt wird. Ohne den Ausbau als Vollkleeblatt würden sich noch größere Auswirkungen in Form von Rückstaus auf das untergeordnete Straßennetz ergeben. Es wird davon ausgegangen, dass es neben einer räumlichen Verlagerung des Verkehrs lediglich zu einem marginalen Anstieg von primär induzierten Verkehren kommt. Der Anteil des induzierten Verkehrs im Projektkorridor ist im Verhältnis zum Gesamtverkehrsaufkommen sowie zum räumlich verlagerten Verkehr durch die Auflösung des Engpasses in der Gesamtschau vernachlässigbar.

3.5.2.2.77 Einwander Nr. 1201

Die Einwander sind flächenmäßig betroffen. Das Grundstück mit der Fl. Nr. 754, Gemarkung Unterschleißheim, ging 2020 auf die beiden Einwander über. Es handelt sich um eine Nutzung als Anbaufläche für Obst und Gemüse sowie als Aufstellort für Bienenvölker. Laut den aktualisierten Planunterlagen liegt eine dauerhafte Inanspruchnahme in Höhe von 21 m² Fläche vor. Die geforderte Verringerung der Inanspruchnahme der Fläche ist aus betrieblichen Gründen nicht möglich.

Seitens der Einwander wurde jeweils eine Existenzgefährdung nicht geltend gemacht. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwander nicht verzichtet werden, da sie für den sechsstreifigen Ausbau der A 92 zwischen München-Feldmoching und Neufahrn erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer Autobahn einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) sowie dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) in diesem Bereich nicht möglich.

3.5.2.2.78 Einwander Nr. 1203

Der Einwander befürchtet erhebliche Verkehrslärmimmissionen für sein Anwesen und fordert einen verbesserten aktiven Lärmschutz. Durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen werden die einschlägigen Grenzwerte der 16. BImSchV für das konkrete Anwesen eingehalten. Grundlage für die Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen ist die 16. BImSchV und die Berechnungsmethodik nach RLS-90 (vgl. C.3.4.4.1 dieses Beschlusses). Wir verweisen im Hinblick die geforderten tatsächlichen Messungen, denen nicht entsprochen werden kann, auf die ausführliche Darstellung unter C.3.4.4.1.5.3 dieses Beschlusses.

Zu den aufgeworfenen Fragen zum Ansatz des LKW-Verkehrs in der Verkehrsprognose möchten wir auf folgende Punkte eingehen: Der Prognosenullfall in der Verkehrsprognose bezieht sich auf das Jahr 2030 ohne 6-streifigen Ausbau

der A 92. Der Lkw-Verkehr nimmt im Planfall 2030 (mit Ausbau) in absoluten Zahlen gegenüber dem Plannullfall 2030 (ohne Ausbau) zu. Allerdings steigt der Pkw-Verkehr überproportional gegenüber dem Lkw-Verkehr. Damit ist die geringe Abnahme des prozentualen Lkw-Anteils zu begründen. Für weitere Einzelheiten zu der Verkehrsprognose verweisen wir auf unter C.3.4.4.1.5 dieses Beschlusses.

3.5.2.2.79 Einwender Nr. 1208

Der Einwender ist Grundbetroffener. Für die Verbreiterung eines Lärmschutzwalles ist eine dauerhafte Inanspruchnahme von 407 m² des Grundstücks Fl. Nr. 1163, Gemarkung Unterschleißheim, notwendig.

Der Einwender fordert anstatt eines Lärmschutzwalles eine Lärmschutzanlage, die sein Grundstück nicht tangiert und zieht den Vergleich mit einem benachbarten Grundstück. Die Errichtung einer Lärmschutzwand ist wesentlich teurer als eine Wall-Wand-Kombination. Der gewählten Lösung wurde seitens des Vorhabens-trägers nach Abwägung aller Gesichtspunkte – u.a. öffentliches Interesse, Wirtschaftlichkeit, Grundbetroffenheit – der Vorzug gegeben. Eine Lärmschutzwand kommt nur zum Einsatz, wenn die Platzverhältnisse keine andere Möglichkeit zulassen. Im Falle der vom Einwender als Vergleich herangezogenen Grundstücksfläche Fl. Nr. 1168, Gemarkung Unterschleißheim, kommt aufgrund des öffentlichen Interesses und der Aufrechterhaltung des Betriebs der Wertstoffsammelstelle eine Lärmschutzwand zum Einsatz. Um die Funktionsfähigkeit des Feuerwehr-Übungsplatzes langfristig gewährleisten zu können (Fl. Nrn. 1169/3, 1169/5, 1170/2, Gemarkung Unterschleißheim), kommt auch an diesen Stellen eine Lärmschutzwand zum Einsatz. Auch diese Maßnahme liegt im öffentlichen Interesse. Mit der geplanten Lärmschutzmaßnahme, die das o.g. Grundstück betrifft, kann der Vorhabensträger die Grenzwerte der 16. BImSchV zum Schutze der Anlieger einhalten. Die Baukosten einer Lärmschutzwand sind nach einer überschlägigen Berechnung des Vorhabensträgers mindestens doppelt so hoch wie die eines Lärmschutzwalls. Außerdem besteht aufgrund des Massenüberschusses die Notwendigkeit, diese Erdmassen wieder sinnvoll abzulagern. Daher wird die Forderung des Einwenders zurückgewiesen.

3.5.2.2.80 Einwender Nr. 3001

Der Einwender ist Grundbetroffener. Er bewirtschaftet einen landwirtschaftlichen Ackerbaubetrieb mit dem Schwerpunkt Kartoffelerzeugung und baut daneben noch Zuckerrüben, Wintergerste, Körnermais und Winterweizen an. Der Betrieb werde laut Einwender durch das Bauvorhaben in seiner Existenz gefährdet. Insbesondere mit der durch die 1. Tektur vom 22.12.2017 veränderten Planung zur Anschlussstelle Unterschleißheim und der dadurch ausgelösten Betroffenheit der in seinem

Eigentum stehende Fläche mit der Fl. Nr. 2022, Gemarkung Eching, ist der Einwender nicht einverstanden. Hierfür werden vom Grundstück Fl.-Nr. 2022 der Gemarkung Eching 4,273 ha dauerhaft und 1,0664 ha vorübergehend in Anspruch genommen. Außerdem werden die seit langem vom Einwender gepachteten bzw. im Rahmen eines Pflugtausches vom Einwender bewirtschafteten Grundstücke Fl.-Nrn. 2023, 2024 sowie 2025 der Gemarkung Eching dauerhaft in Anspruch genommen. Für die geplante Straßenbaumaßnahme wird das Grundstück Fl.-Nr. 2023 mit 0,3360 ha, die Fl. Nr. 2024 mit 0,9972 ha und die Fl. Nr. 2025 mit 2,7679 ha dauerhaft in Anspruch genommen.

Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für den sechsstreifigen Ausbau der A 92 zwischen AD München Feldmoching und AK Neufahrn erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen unter C.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer Autobahn einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) sowie dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) in diesem Bereich nicht möglich. Die Umplanung der Anschlussstelle wurde aufgrund der Ergebnisse des fortgeschriebenen Verkehrsgutachtens erforderlich. Da südlich der B 13 die Bebauung von Unterschleißheim direkt an die B 13 angrenzt, besteht die einzige Möglichkeit die Anschlussstelle in den Norden zu verschieben, um der prognostizierten Verkehrsmenge gerecht zu werden. Es wurden bei der Planung zur Reduzierung des Flächenbedarfs die Mindestentwurfselemente verwendet.

Existenzgefährdung

Der Vorhabensträger hat aufgrund der Angaben des Einwenders geprüft, ob vorhabenbedingt die Existenz des landwirtschaftlichen Betriebs gefährdet wird. Hierzu hat sich der Vorhabensträger zulässigerweise eines Sachverständigen bedient, auf dessen Stellungnahme wegen der Einzelheiten verwiesen wird.

Der Einwenders führt einen Haupterwerbsbetrieb und bewirtschaftet insgesamt rd. 236,57 ha landwirtschaftliche Nutzfläche. Von dieser Gesamtsumme sind jedoch lediglich 62,76 ha rechtlich gesicherte Bewirtschaftungsfläche. Aufgrund des betrieblichen Schwerpunkts Kartoffelanbau erfolgt ein reger jährlicher Flächentausch und zudem sind zahlreiche Pachtverhältnisse kurzfristig angelegt. Insgesamt stehen von der gesamten bewirtschafteten Fläche 57,63 ha im Eigentum des Einwenders.

In Folge der geplanten Baumaßnahme werden insgesamt anrechenbare Bewirtschaftungsflächen von ca. 4,27 ha entzogen, was einem Anteil von ca. 1,8%

der gesamten Betriebsfläche entspricht. Da die gepachteten und getauschten Grundstücke aufgrund der kurzen Restpacht- bzw. Nutzungsdauer auch nicht mehr zur anrechenbaren Betriebsflächen gezählt werden können, beträgt der Anteil der anrechenbaren verlorengelassenen Flächen jedoch 6,8 % der Betriebsfläche. Der für das Bauvorhaben erforderliche Flächenverlust ist daher deutlich höher als der Entzug von 5 % der betrieblichen Flächen, die nach der Rechtsprechung regelmäßig von einem gesunden landwirtschaftlichen Betrieb verkräftet werden können. Das entscheidende Kriterium für die Existenzfähigkeit eines landwirtschaftlichen Betriebs stellt die jährlich zu erzielende Eigenkapitalbildung dar. Maßgeblich ist, ob der Betrieb längerfristig existenzfähig ist. Daher fehlt landwirtschaftlichen Betrieben, die ihrerseits keine Aussicht auf längerfristige Existenz haben, regelmäßig das erforderliche Gewicht, um das für das Planvorhaben sprechende öffentliche Interesse zu überwinden. Wie bereits unter C.3.5.1.1 dieses Beschlusses ausgeführt, sollte nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen der Betriebsgewinn, also der Gesamtdeckungsbeitrag der land- und forstwirtschaftlichen Produktion, eine Eigenkapitalbildung von ca. 5.000 - 8.000 €/Jahr ergeben. Von einem existenzfähigen Vollerwerbsbetrieb kann man bei den derzeitigen Preis-Kosten-Verhältnissen ab einem Jahresgewinn von rund 30.000 € bis 35.000 € ausgehen. Da der Einwander keine Buchführungsabschlüsse zur Verfügung gestellt hat, wurden für eine Einschätzung die Buchführungsergebnisse der Wirtschaftsjahre 2015/16 – 2018/19 herangezogen, die von der LfL - Institut für Agrarökonomie zur Verfügung gestellt wurden. Nach den erwerbswirtschaftlichen Berechnungen des Vorhabensträgers zu den Auswirkungen des Flächenentzugs auf die Existenzfähigkeit des landwirtschaftlichen Betriebs ist nicht mit einer durch das Bauvorhaben ausgelösten existenziellen Gefährdung des Betriebs zu rechnen, da nach den Sätzen der Agrarstatistik ein Betrieb mit dieser Faktorenausstattung auch nach dem Flächenentzug weiterhin eine positive Eigenkapitalbildung aufweist. Der Gewinn wird durch den Flächenentzug gemindert, aber die Eigenkapitalbildung bleibt möglich und die Liquidität ist sichergestellt. Selbst bei Annahme einer Existenzgefährdung wäre im Übrigen das öffentliche Interesse am Ausbau der A 92 vorrangig gegenüber dem privaten Interesse am Fortbestand des Betriebs. Auf die Ausführungen unter C.3.4.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Die mit dem Bauvorhaben verfolgten Planungsziele haben ein so starkes Gewicht, dass auch eine Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebs gerechtfertigt wäre. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden. Darüber hinaus liegt ein Angebot des Vorhabensträgers vor, dass der Einwander mit Tauschland, das in Bezug auf die Flächengröße der entzogenen Fläche entspricht, ausgestattet wird.

Oberflächenentwässerung

Der Vorhabensträger sicherte im Anhörungsverfahren zu, dass bei vorübergehender Inanspruchnahme von Flächen eine Bestandsaufnahme erfolgen wird und die Flächen nach der Baumaßnahme wieder in ihren ursprünglichen Zustand wiederhergestellt werden. Daher werden diesbezügliche Einwendungen unter Verweis auf C.3.4.1.6 dieses Beschlusses zurückgewiesen.

Immissionsschutz

Die eingewandte fehlende Betrachtung von Immissionsorten an der Hofstelle des Einwenders trifft nicht zu, da dort vier Immissionsorte berechnet worden sind. Jeweils werden die Immissionsgrenzwerte gem. § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV für ein Mischgebiet eingehalten. Wie bereits bei den unter C.3.4.4.1.5 dieses Beschlusses behandelten Einwänden zum Lärmschutz erläutert, wurden bei der Berechnung die topografische Lage, die Gebäude in ihrer tatsächlichen Höhe sowie eine Reflexion berücksichtigt. Die Kritik an den geplanten Schallschutzwänden westlich der B 13 aufgrund der Reflexion ist zurückzuweisen, da diese an dieser Stelle gemäß U17.01 T2 hochabsorbierend ausgekleidet werden.

3.5.2.2.81 Weitere Einwender

Eine große Anzahl privater Einwender haben allgemeine Einwendungen (z. B. zur Planrechtfertigung, der Verkehrsprognose, den Auswirkungen des Vorhabens, zum Flächenverbrauch, zum Immissionsschutz, den Eingriffen in Natur und Landschaft (insbesondere FFH-Gebiets- und Artenschutz) und in die Landwirtschaft) erhoben. Wir haben uns mit diesen Einwendungen bereits bei den Ausführungen zu den öffentlichen und privaten Belangen weiter oben in diesem Beschluss befasst. Auf diese Ausführungen wird verwiesen.

3.6 Gesamtergebnis

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der sechsstreifige Ausbau der A 92 zwischen AD München Feldmoching und AK Neufahrn von A99_340_4,442 bis A92_160_0,139 auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum gerechtfertigt und vertretbar ist. Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich. Optimierungsgebote sind beachtet. Bei Abwägung aller Belange erweist sich die Planlösung als vernünftig. Die vorstellbaren Varianten werden auch ungünstiger als die planfestgestellte Variante beurteilt.

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 um jeweils einen Fahrstreifen erweiterte Fahrbahn der A 92 zwischen AD München Feldmoching und AK Neufahrn 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 Bayerischem Straßen- und Wegegesetz folgen aus Art. 6 Abs. 6, Art. 7 Abs. 5, Art. 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 T3) und dem jeweiligen Widmungsplan 12/1 T2, 12/2 T2 und 12/3 T2 näher beschrieben bzw. dargestellt. Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht.

4. Sofortige Vollziehbarkeit

Nach § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a VwGO (in der Fassung des Gesetzes vom 03.12.2020, BGBl. I S. 2694 mit Wirkung vom 10.12.2020) entfällt bei Klagen Dritter gegen Verwaltungsakte, welche die Zulassung von Vorhaben betreffend Bundesverkehrswege (..) zum Gegenstand haben, die aufschiebende Wirkung. Das Vorhaben ist im Bundesverkehrswegeplan enthalten und stellt ein Infrastrukturvorhaben von überregionaler Bedeutung dar.

5. Kostenentscheidung

Die Kostenentscheidung stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 KG. Kosten werden demnach nicht erhoben, § 3 Abs. 3 Satz 2 Halbsatz 2 Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetz - FStrBAG.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann **innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage** beim

Bayerischen Verwaltungsgerichtshof
Postfachanschrift: Postfach 34 01 48, 80098 München
Hausanschrift: Ludwigstr. 23, 80539 München

erhoben werden. Die Klage ist schriftlich oder in einer für den Schriftformersatz zugelassenen elektronischen Form zu erheben (§ 55a VwGO). Sie muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Streitgegenstand bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung der Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von zehn Wochen nach Klageerhebung anzugeben (§ 17e Abs. 3 FStrG).

Der in § 55d VwGO genannte Personenkreis muss Klagen grundsätzlich elektronisch einreichen.

Der Kläger muss sich durch einen Prozessbevollmächtigten vertreten lassen (§ 67 Abs. 4 Satz 1 VwGO); dies gilt bereits für Prozesshandlungen (Klageerhebung), durch die ein Verfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof eingeleitet wird (§ 67 Abs. 4 Satz 2 VwGO). Den Katalog zugelassener Vertreter enthält § 67 Abs. 2 VwGO; insbesondere sind Rechtsanwälte und 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, die die Befähigung zum Richteramt besitzen, als Prozessbevollmächtigte zugelassen.

Die Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat keine aufschiebende Wirkung (§ 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a VwGO). Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage kann nach §§ 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO, 17e Abs. 2 Satz 1 FStrG nur innerhalb eines Monats nach der Bekanntgabe dieses Planfeststellungsbeschlusses bei dem oben genannten Gericht gestellt und begründet werden.

Hinweise zur Auslegung des Plans

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter Ziffer A. 2. dieser Entscheidung genannten Planunterlagen auf der Homepage der Regierung von Oberbayern unter https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/service/planfeststellung/abgeschlossene_pv_beschluesse/planung_bau/index.html

für die Dauer von zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ferner erfolgt ein Hinweis auf die Internetveröffentlichung mitsamt dem verfügbaren Teil des Planfeststellungsbeschlusses und der Rechtsbehelfsbelehrung des Planfeststellungsbeschlusses sowie einem Hinweis auf leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeiten in den örtlichen Tageszeitungen des Gebiets, auf das sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird.

Um die personenbezogenen Daten der Einwender zu schützen, werden diese im Beschluss nicht namentlich genannt, sondern durch Personenschlüssel ersetzt, siehe auch C.3.5.2, Seite 289 des Umdrucks. Die individuelle Schlüsselnummer kann bei der Regierung von Oberbayern erfragt werden.

München, 11.05.2026

Regierung von Oberbayern

gez.

Schreiber
Regierungsdirektor

