



## **Regierung von Oberbayern**



### **Planänderungsbeschluss**

**A 99 Ost Autobahnring München  
8-streifiger Ausbau AK München-Nord - AS Haar  
Bauabschnitt I AK München-Nord bis AS Aschheim / Ismaning  
Planänderung vom 09.01.2017  
Neubau von Brückenbauwerken und einer Lärmschutzwand  
(Isarquerung bis Bauende)  
Bau-km 1+980 bis Bau-km 7+315**

**München, 04.08.2017**

Aktenzeichen: 32-4354.1-8-4

**Vollzug des FStrG;  
A 99 Ost Autobahnring München  
8-streifiger Ausbau AK München-Nord - AS Haar  
Bauabschnitt I AK München-Nord bis AS Aschheim / Ismaning  
Planänderung vom 09.01.2017  
Neubau von Brückenbauwerken und einer Lärmschutzwand (Isarquerung bis Bauende)  
Bau-km 1+980 bis Bau-km 7+315**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

## **Planänderungsbeschluss**

### **A Entscheidung**

#### **1. Änderung des Plans**

Der Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern vom 14.01.2013, Az. 32-4354.1 A99-018, für den Bauabschnitt I des 8-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 99 Ost Autobahnring München vom Autobahnkreuz München-Nord bis zur Anschlussstelle Aschheim / Ismaning von Strecken-km 24,500 bis Strecken-km 31,815 in der zuletzt mit Planänderungsbeschluss vom 16.10.2016, Az. 32-4354.1-8-2, geänderten Fassung wird für den Neubau von Brückenbauwerken und einer Lärmschutzwand (Isarquerung bis Bauende, Bau-km 1+980 bis Bau-km 7+315) insoweit geändert als er mit den unter A.2 und A.3 dieses Planänderungsbeschlusses festgestellten Planunterlagen und Nebenbestimmungen nicht übereinstimmt.

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

Folgende geänderten Planunterlagen sind Bestandteil dieses Planänderungsbeschlusses:

<b>Unterlage Nr.</b>	<b>Bezeichnung (Inhalt)</b>	<b>Maßstab</b>
1 P	Erläuterungsbericht (Bl. 1 - 25)	-
6	Regelquerschnitt SQ 48 - Dachprofil (Bl. 5 P)	1:100

6	Regelquerschnitt SQ 48 - Sägezahnprofil (Bl. 6 P)	1:100
7.1	Lageplan zum Bauwerksverzeichnis von Bau-km 1+400 bis 2+650 mit Blaeintragung (Bl. 2 T P)	1:1.000
7.1	Lageplan zum Bauwerksverzeichnis von Bau-km 2+650 bis 3+900 mit Blaeintragung (Bl.3 T P)	1:1.000
7.1	Lageplan zum Bauwerksverzeichnis von Bau-km 3+900 bis 5+200 mit Blaeintragung (Bl. 4 T P)	1:1.000
7.1	Lageplan zum Bauwerksverzeichnis von Bau-km 5+200 bis 6+450 mit Blaeintragung (Bl. 5 T P)	1:1.000
7.1	Lageplan zum Bauwerksverzeichnis von Bau-km 6+450 bis 7+315 mit Blaeintragung (Bl. 6 T P)	1:1.000
7.2 T P	Auszug aus dem Bauwerksverzeichnis mit Blaeintragung (Bl. 1 - 38)	-
12.1 P	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Textteil - Anlagen 1 P und 2 P mit Blaeintragung (Bl. 1 - 21)	-
12.2	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan mit Blaeintragung - Legende (Bl. 0 P)	-
12.2	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan - Bau-km 1+800 bis 3+700 mit Blaeintragung (Bl. 2 P)	1:2.000
12.2	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan - Bau-km 3+700 bis 5+500 mit Blaeintragung (Bl. 3 P)	1:2.000
12.2	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan - Bau-km 5+500 bis 7+400 mit Blaeintragung (Bl. 4 P)	1:2.000
12.3	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan mit Blaeintragung - Legende (Bl. 0 P)	-
12.3	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen mit Blaeintragung - Bau-km 1+800 bis 3+700 (Bl. 2 P)	1:2.000
12.3	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen mit Blaeintragung - Bau-km 3+700 bis 5+500 (Bl. 3 P)	1:2.000
12.3	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen mit Blaeintragung - Bau-km 5+500 bis (Bl. 4 P)	1:2.000
13.1 T P	Ergebnisse der wassertechnischen Berechnung (Bl. 1 - 8)	-
13.2	Lageplan zur Entwässerung mit Blaeintragung -	1:2.000

	BAB-km 2+500 bis 5+000 (Bl. 2 T P)	
14.1	Grunderwerbsplan mit Blaeintragung - Bau-km 1+400 bis 2+650 (Bl. 2 P)	1:1.000
14.1	Grunderwerbsplan mit Blaeintragung - Bau-km 2+650 bis 3+900 (Bl. 3 P)	1:1.000
14.1	Grunderwerbsplan mit Blaeintragung - Bau-km 3+900 bis 5+200 (Bl. 4 P)	1:1.000
14.1 T	Grunderwerbsplan mit Blaeintragung - Bau-km 5+200 bis 6+450 (Bl. 5 T P)	1:1.000
14.1	Grunderwerbsplan mit Blaeintragung - Bau-km 6+450 bis 7+315 (Bl. 6 P)	1:1.000
14.2 P	Grunderwerbsverzeichnis mit Blaeintragung (Bl. 1 - 8 und 1 - 3)	-

Die Unterlagen zur Planänderung wurden von der Autobahndirektion Südbayern aufgestellt und tragen das Datum vom 09.01.2017. Sie sind zusätzlich mit Eintragungen in blauer Farbe kenntlich gemacht. Ferner sind den Unterlagen durch die Planänderung vom 01.09.2017 ein Übersichtslageplan (Unterlage 2.2, M = 1:25.000) mit Blaeintragung, und überholte Lagepläne zum Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.1, Bl. 2 T bis 6 T) und zur Entwässerung (Unterlage 13.2 2 T) nachrichtlich beigelegt.

Die mit Planfeststellungsbeschluss vom 14.01.2013, Az. 32-4354.1 A99-018, für den Bauabschnitt I des 8-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 99 Ost Autobahnring München vom Autobahnkreuz München-Nord bis zur Anschlussstelle Aschheim / Ismaning von Strecken-km 24,500 bis Strecken-km 31,815 in der zuletzt mit Planänderungsbeschluss vom 16.10.2016, Az. 32-4354.1-8-2, geänderten Fassung der Planunterlagen werden insoweit ersetzt, als sie mit den unter A.2 dieses Planänderungsbeschlusses festgestellten Planunterlagen der Planänderung vom 09.01.2017 nicht übereinstimmen. Im Übrigen bleiben die festgestellten Planunterlagen unverändert gültig.

### 3. **Nebenbestimmungen**

3.1 Die festgesetzten Nebenbestimmungen unter A.3 und A.4 des Planfeststellungsbeschlusses vom 14.01.2013, Az. 32-4354.1 A99-018, in der zuletzt geänderten Fassung gelten auch hinsichtlich der Planänderung in der Fassung der Planunterlagen vom 09.01.2017.

- 3.2 Die o. g. Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses vom 14.01.2013, Az. 32-4354.1 A99-018, in der zuletzt geänderten Fassung werden um folgende Nebenbestimmungen ergänzt:
- 3.2.1 Wasserwirtschaft
- 3.2.1.1 Die Gewässer sind, gegebenenfalls durch Überdeckung vor Bau- bzw. Abbruchmaterialien zu schützen. Alles Material, das in die Gewässer gelangt, ist umgehend wieder zu entfernen.
- 3.2.1.2 Der Vorhabensträger hat die Abbrucharbeiten am Bauwerk 27/2 zur Unterführung des Mittlere-Isar-Kanals mit der Uniper Kraftwerke GmbH abzustimmen.
- 3.2.1.3 Einbauten in die betroffenen Gewässer (z. B. für Bauhilfsmaßnahmen) sind nicht zulässig.
- 3.2.1.4 Die Einleitung von Abwasser in die betroffenen Gewässer ist nicht zulässig.
- 3.2.2 Natur und Landschaft
- 3.2.2.1 Der Vorhabensträger hat bereits bestehende naturschutzfachliche Kompensationsflächen der Gemeinde Ismaning und der Gemeinde Unterföhring bei der Planung und Anlage von Baustelleneinrichtungsflächen zu berücksichtigen. Um insbesondere eine Beeinträchtigung der äußerst sensiblen Brutvögel auf diesen bereits hergestellten Kompensationsflächen zu vermeiden, sind Materialtransporte über das Bauwerk 28/1 bei etwa Bau-km 4+200 (vor allem über den Sporn in die große Kompensationsfläche hinein) im Regelfall zu vermeiden. Lediglich für die Sanierung des Bauwerkes kann die Zufahrt von Norden über die Kompensationsfläche genutzt werden.
- 3.2.2.2 Der Vorhabensträger hat zur Vermeidung von Beeinträchtigungen der bereits bestehenden Kompensationsflächen (Gemeinde Ismaning, Gemeinde Unterföhring, Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung) in enger Abstimmung mit dem Landratsamt München, Untere Naturschutzbehörde, zu prüfen, ob im Bereich der Kompensationsflächen auf die Baustelleneinrichtungsflächen nördlich der Autobahn gänzlich verzichtet werden kann oder ob diese angemessen minimiert werden können. Sollte dies nicht möglich oder Beeinträchtigungen trotzdem nicht auszuschließen sein, sind zusätzliche Vermeidungsmaßnahmen (z. B. Sichtschutzzäune) vorzusehen. Die Funktionsfähigkeit ist in jedem Fall durch eine ökologische Baubegleitung zu gewährleisten.
- 3.2.2.3 Bei der Vergrämung von Brutvögeln von den Baufeldern sind Störungen der störeffindlichen Brutvögel und Amphibien, die die bestehenden Kompensationsflächen inzwischen besiedelt haben, mittels geeigneter Schutzmaßnahmen zu vermeiden. Sollte aus baubetrieblichen Gründen keinesfalls

auf die Nutzung der Fl. Nrn. 827, 828 und 693 der Gemarkung Unterföhring als Baustelleneinrichtungsflächen verzichtet werden, ist diese Nutzung möglichst kurz zu halten und auf maximal eine Bausaison zu beschränken. Auf diesen Flächen sind zu den angeführten und angrenzend zu den Baufeldern vorhandenen Kompensationsflächen (Fl. Nrn. 738 und 684/1, Gemarkung Unterföhring, sowie Fl. Nrn. 826 mit 826/2, Gemarkung Unterföhring) dann folgende Maßnahmen zu ergreifen:

- Es ist ein Schutzzaun auf der Fl. Nr. 693, Gemarkung Unterföhring, an der westlichen und östlichen Seite zu errichten, wo das Grundstück an die vorhandenen Kompensationsflächen (Fl. Nrn. 738 und 684/1 Gemarkung Unterföhring) angrenzt.
- Es ist ein Schutzzaun auf der Fl. Nr. 828, Gemarkung Unterföhring, an der Ostseite zu errichten, wo die westliche Spitze der Kompensationsfläche des Vorhabensträgers (Fl. Nr. 738, Gemarkung Unterföhring) angrenzt.
- Der geplante Schutzzaun (Unterlage 12.3, Blatt 2 P, Maßnahme S 1) entlang der Kompensationsfläche der Gemeinde Ismaning (Fl. Nrn. 826 und 826/2, Gemarkung Unterföhring) ist um einen Amphibienschutz zu ergänzen und um 50 m nach Osten zu verlängern.
- Für die Baufelder und Baustraßen entlang der Fl. Nrn. 843/4 (Südgrenze) und 879/3 (Süd- und Westgrenze), Gemarkung Ismaning, ist ein Bauzaun in Kombination mit einem Amphibienschutzzaun vorzusehen. An der Nordgrenze vom Baufeld auf Fl. Nr. 855, Gemarkung Ismaning, ist zudem ein Amphibienschutzzaun zu errichten.

3.2.2.4 Die auf den Baufeldern vorgesehenen Vergrümmungsmaßnahmen sind in Abstimmung mit dem Landratsamt München, Untere Naturschutzbehörde, so auszurichten, dass damit die Funktion für den Naturhaushalt auf den bereits hergestellten Kompensationsflächen, insbesondere unter Berücksichtigung der Vorkommen des Flußregenpfeifers, nicht in Frage gestellt wird. Eine während der Bauzeit evtl. noch erforderliche Anpassung bzw. Ergänzung der Schutzmaßnahme ist durch die ökologische Baubegleitung sicherzustellen.

3.2.2.5 Die Baustelle an der Bahntrasse ist soweit wie möglich mit einem mobilen Schutzzaun für Amphibien abzuschirmen. In der Baustelle sind große Pfützen in der Laichzeit der Wechselkröte zu vermeiden. Die Saumbereiche an der Bahnstrecke sind wieder herzurichten und für die Wechselkröte zu optimieren. Eine während der Bauzeit evtl. noch erforderliche Anpassung bzw. Ergänzung der Schutzmaßnahme ist durch die ökologische Baubegleitung sicherzustellen.

- 3.2.2.6 Der Vorhabensträger hat die Saumbereiche an der Bahnstrecke als Wanderachsen für die Wechselkröte nach Abschluss der Bauarbeiten wieder herzustellen und zu optimieren.
- 3.2.2.7 Der Vorhabensträger hat im Bereich der neu zu errichtenden Brücken über die Staatsstraße St 2053 (BW 26/2) nach Abschluss der Baumaßnahme - zusätzlich zu den drei während der Bauzeit an geeigneten Bäumen angebrachten Fledermausquartierkästen - drei weitere Fledermauskästen am Brückenbauwerk bereitzustellen.
- 3.2.2.8 Der Vorhabensträger hat neben der Berücksichtigung der Sperrzeit nach § 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG mit zu rodenden Bäumen, die Höhlungen aufweisen, vorsorglich umzugehen. Soweit Bäume mit Baumhöhlen vorhanden sind, sind diese zu überprüfen und die Fällarbeiten auf die nutzungsfreie Zeit abzustimmen. Die unbesetzten Höhlen sind nach der Kontrolle fachgerecht zu verschließen. Soweit Höhlen aktuell genutzt werden, ist die Beteiligung der Regierung von Oberbayern, Höhere Naturschutzbehörde, erforderlich.
- 3.2.2.9 Der Vorhabensträger hat geschützte Landschaftsbestandteile mit geeigneten Maßnahmen zu schonen. Insbesondere sind die Baustelleneinrichtungsflächen so einzurichten und anzufahren, dass eine Schädigung der die St 2053 begleitenden Lindenallee sicher ausgeschlossen ist.
- 3.2.2.10 Der Vorhabensträger hat dem Landratsamt München, Untere Naturschutzbehörde, nach abschließender Bearbeitung das Konzept für die Umstellung des Ökokontos auf der Kompensationsfläche nördlich des Feringasees und der Seitenentnahme nach den Maßgaben der BayKompV vorzustellen und in geeigneter Form zu übergeben.
- 3.2.3 Landwirtschaft
- 3.2.3.1 Der Vorhabensträger hat jeden vom Bauvorhaben betroffenen landwirtschaftlichen Betrieb vor Baubeginn auf Anfrage über alle den Bau betreffenden Themen (z. B. Bauablauf, Entschädigungen, realer Flächenbedarf) zu informieren. Soweit notwendig und möglich, sollten Vereinbarungen zu gemeinsamen Festlegungen getroffen werden. Den betroffenen Landwirten ist ein verantwortlicher Ansprechpartner zu nennen, mit dem er kurzfristig im Zusammenhang mit der Baumaßnahme auftretende Probleme und Fragen klären kann. Nach Abschluss der Baumaßnahme ist ebenso auf Wunsch der betroffenen Landwirte ein Gespräch zu führen, um ggf. noch offene Themen zu klären und die weitere Vorgehensweise abzustimmen.

- 3.2.3.2 Beeinträchtigungen der landwirtschaftlichen Betriebe durch das Bauvorhaben (z. B. durch vorübergehende Benutzung landwirtschaftlicher Flächen während der Baumaßnahme) sind soweit wie möglich zu minimieren. Insbesondere ist darauf zu achten, dass der landwirtschaftliche Verkehr möglichst wenig beeinträchtigt wird. So sollte die Erreichbarkeit aller landwirtschaftlichen Flächen auch mit überbreiten Erntemaschinen stets gewährleistet werden.
- 3.2.3.3 Vorübergehend beanspruchte Wege und landwirtschaftliche Nutzflächen sind nach Baubeendigung wieder in einen vor der Baumaßnahme vergleichbaren Zustand zu bringen. Erforderlichenfalls sind Fahrspuren und Bodenverdichtungen wieder zu beseitigen und der Boden aufzulockern.
- 3.2.3.4 Der Bauablauf, die eingesetzten Maschinen und Geräte, sowie eine eventuell notwendige Trennung der Bodenschichten müssen auf die jeweiligen Verhältnisse angepasst werden. Die gesetzlichen Vorgaben zum Bodenschutz sind einzuhalten.
- 3.2.3.5 Die Anlage der erforderlichen Baustraßen hat vor der Aufnahme von jeglichem Fahrverkehr zu erfolgen. Sie sind in einer ausreichend dimensionierten Stärke, mindestens jedoch von 0,50 m, auf einer Geotextilunterlage mit einer der Belastung entsprechender Reißfestigkeit, welche die Auflage nach beiden Seiten mindestens 0,50 m überragen muss, anzulegen.
- 3.2.3.6 Bei den Erdbau- und Transportmaßnahmen sind Maschinen bzw. Geräte mit möglichst niedriger Gesamtmasse und niedrigem spezifischem Bodendruck einzusetzen.
- 3.2.3.7 Erdbaumaßnahmen sollen grundsätzlich nicht bei Wassersättigung der zu befahrenden Böden durchgeführt werden. Der Bauablauf ist so zu gestalten, dass die besonders bodenbeanspruchenden Arbeiten bei tragfähigen Bodenzuständen durchgeführt werden können. Die Arbeiten sind immer dann vergleichsweise bodenschonend zu bewerkstelligen, wenn der Austrocknungsgrad der Böden hoch ist. Bei eingeschränkt tragfähigen Böden und in abflusslosen Senken eines stärker reliefierten Geländes sind temporäre Baustraßen durch geeignetes Material oder Baggermatratzen anzulegen. Zudem müssen in diesen Bereichen Maßnahmen ergriffen werden, die eine kontrollierte und erosionsarme Ableitung des Oberflächenwassers sowie der mitgeführten Sedimente ermöglichen. Damit soll vermieden werden, dass es einerseits zu unerwünschten Bodenverdichtungen kommt, andererseits muss gewährleistet sein, dass ungleichförmige Setzungenbewegungen nicht das spätere Oberflächenrelief negativ beeinträchtigen.



3.2.3.8 Vor Andeckung des humosen Oberbodens ist eine Lockerung zur Beseitigung entstandener Bodenverdichtungen durchzuführen. Grundsätzlich darf nicht tiefer als nötig gelockert werden, da ansonsten gewachsene Bodenstrukturen ebenfalls nachhaltig gestört werden. Die Lockerungsarbeiten dürfen nur bei trockenen Bodenverhältnissen durchgeführt werden. Hierbei muss innerhalb der Lockerungszone der Wassergehalt bei bindigen Böden im Bereich oder unterhalb der Ausrollgrenze liegen. Landwirtschaftliche Rekultivierungsmaßnahmen müssen unmittelbar nach dem Auftrag des humosen Oberbodens beginnen. Der Auftrag des humosen Oberbodens hat mittels Hydraulikbagger zu erfolgen.

### 3.2.4 Wald

3.2.4.1 Die festgestellten Ersatzaufforstungen zur Entwicklung eines standorttypischen Laubwald sind im Einvernehmen mit dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg vorzunehmen.

3.2.4.2 Beim Rückbau und der Rekultivierung der Baufelder und Baustraßen sind § 12 der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) sowie die praktischen Hinweise der DIN 19731 zu beachten.

### 3.2.5 Lärmschutz

Der Vorhabensträger hat die geplanten Lärmschutzwände (Unterlage 7.2 T P, BW-Verz. lfd. Nrn. 4.2 und 4.8) zur Minimierung von Schallreflexionen hochabsorbierend auszuführen.

### 3.2.6 Denkmalpflege

Falls die geänderte Planung zu zusätzlichen Bodeneingriffen innerhalb von Bodendenkmälern oder innerhalb von Verdachtsflächen für Bodendenkmäler führt, sind diese Flächen ebenso zu sichern und das weitere Vorgehen mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen.

### 3.2.7 Militärische Belange

Für Baumaßnahmen im vorliegenden Planungsabschnitt der A 99 sind die Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge RABS (Allgemeines Rundschreiben Straßenbau 22/1996) zu beachten.

### 3.2.8 Belange der Eisenbahn

3.2.8.1 Die zukünftige Nutzung des geplanten Bauwerks BW 27/1 darf den Schienenverkehr und die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes auf der Bahnlinie München Ost - Ismaning weder stören noch behindern. Das zu errichtende Bauwerk darf die sichere Betriebsführung gemäß § 4 Abs. 3 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) nicht

gefährden. Es sind die entsprechenden Abstände gemäß gültigem Regelwerk einzuhalten (z. B. Einragungen in den Regellichtraum auf der betroffenen Eisenbahnstrecke).

- 3.2.8.2 Bei Einsatz von Baumaschinen in unmittelbarer Nähe zur Bahnstrecke ist darauf zu achten, dass die Abstandsflächen zur Bahnlinie eingehalten werden und bei Einsatz von Kränen, durch die Betriebsanlagen der Eisenbahn überschwenkt werden, der Aufstellort des Krans sowie das weitere Vorgehen mit der DB Netz AG abgestimmt werden. Bei Baumaßnahmen im Bereich von Bahnanlagen ist deren Standsicherung und Funktionstüchtigkeit jederzeit zu gewährleisten. Andernfalls ist das weitere Vorgehen zwischen Vorhabensträger und der DG Netz AG abzustimmen.
- 3.2.8.3 Bepflanzungen sind so zu wählen, dass keine Beeinträchtigung des Lichtraumprofils der Gleise erfolgen kann. Dies ist insbesondere bei beabsichtigten Grünflächen mit Baumbestand zu beachten.
- 3.2.8.4 Bei Maßnahmen in Zusammenhang mit Gewässern bzw. deren Ableitung ist darauf zu achten, dass die Bahnkörperentwässerungsanlagen nicht beeinträchtigt werden.
- 3.2.8.5 Es wird darauf hingewiesen, dass für nicht planfestgestellte Änderungen an Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes in Zusammenhang mit Bauvorhaben die entsprechenden Anträge auf planungsrechtliche Zulassungsentscheidung über die Deutsche Bahn AG beim Eisenbahn-Bundesamt zu stellen sind.
- 3.2.8.6 Sämtliche Arbeiten an dem Brückenbauwerk im Bahn-km 11,5 - 11,6 der o. g. Strecke dürfen nur unter Aufsicht eines Bauüberwacher Bahn sowie nach Abschluss einer Betriebs- und Baueinweisung (Beta) durchgeführt werden. Der Bauüberwacher Bahn ist durch den Anlagenverantwortlichen Fahrbahn einzuweisen (Ansprechpartner: DB Netz AG, Bezirksleiter Fahrbahn, Friedenstr. 1, 81671 München).
- 3.2.8.7 Außerhalb der in der Beta benannten Zeiten, ist das Betreten und Befahren des Bahnbetriebsgeländes sowie sonstiges Hineingelangen in den Gefahrenbereich der Bahnanlagen gemäß § 62 EBO unzulässig.
- 3.2.8.8 Für alle Arbeiten in der Nähe der Gleisanlagen ist rechtzeitig vor Baubeginn ein Sicherheitsplan (mit Nennung des Sicherheitsüberwacher und der Sicherheitsfirma) zu beantragen.
- 3.2.8.9 Zum Schutz der Beschäftigten ist mit der DB Netz AG abzustimmen, ob eine Langsamfahrstelle einzurichten ist.

- 3.2.8.10 Bei Bauarbeiten in Gleisnahe 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, 825 zu beachten.
- 3.2.8.11 Es ist zu jeder Zeit das Regellichtraumprofil freizuhalten.
- 3.2.8.12 Die Bauarbeiten müssen grundsätzlich außerhalb des Druckbereiches von Eisenbahnverkehrslasten durchgeführt werden. Wenn dies nicht möglich ist, ist rechtzeitig vor Baubeginn eine geprüfte statische Berechnung vorzulegen (Konzernrichtlinien 836. 2001 i. V. m. 800.0130).
- 3.2.8.13 Bei den Abbrucharbeiten des alten Bauwerks ist das Gleis abzudecken und vor Beschädigungen zu schützen. Nach Entfernung des Schutzes ist das Gleis auf Sollgleislage zu stopfen.
- 3.2.8.14 Der Regelbettungsquerschnitt der zweigleisigen Strecke ist nicht zu verändern.
- 3.2.8.15 Gemäß Regelquerschnitt ist ein Randweg im betroffenen Abschnitt nach Fertigstellung der Arbeiten herzustellen. Es ist zu prüfen, ob dies bei der lichten Weite des Bauwerks berücksichtigt worden ist.
- 3.2.8.16 Veränderungen der Gleislage, die durch die Erneuerung der Brücke verursacht werden, sind durch den Vorhabensträger zu sanieren.
- 3.2.8.17 Bahneigene Durchnässe und Entwässerungsanlagen dürfen in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt werden (DB Ril 836.4601 ff.) und sind ggf. bei Beschädigungen unverzüglich wiederherzustellen. Ein Zugang zu diesen Anlagen für Inspektions-, Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen ist sicherzustellen.
- 3.2.8.18 Eine Entwässerung der Autobahn in die Entwässerungsanlagen der Gleise ist nicht möglich, da ansonsten deren Kapazität überschritten wird.
- 3.2.8.19 Die Flächen des BW 27/1 befinden sich in unmittelbarer Nähe zur Oberleitungsanlage der Eisenbahnstrecke. Es wird ausdrücklich auf die Gefahren durch die 15000 V Spannung der Oberleitung hin und die hiergegen einzuhaltenden einschlägigen Bestimmungen hingewiesen.
- 3.2.8.20 Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit der Bahnbetriebsanlagen, insb. der Gleise und Oberleitungen und -anlagen, ist stets zu gewährleisten. Andernfalls ist das weitere Vorgehen zwischen Vorhabensträger und der DG Netz AG abzustimmen.
- 3.2.8.21 Die Anlage „Betreiberauskunft zu Kabeltrassen und TK-Anlagen der DB AG incl. Kabellageplan und den darin genannten Anlagen" vom 22.02.2017 (Zeichen: B 19864 M DB KT) ist zwingend zu berücksichtigen.

- 3.2.8.22 Es ist vor Beginn der Bauarbeiten eine Kabeleinweisung für die betroffenen Kabel und Leitungen der Leit- und Sicherungstechnik (LST) (siehe Kabellagepläne LST) erforderlich (Ansprechpartner: DB Netz AG, Friedenstr. 1, 81671 München).
- 3.2.8.23 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 Auflagen ist durch den Bau einer Überschwenkbegrenzung (mit TÜV-Abnahme) sicher zu stellen. Die Kosten sind vom Vorhabensträger bzw. dessen Rechtsnachfolger zu tragen.
- 3.2.8.24 Werden bei einem Kraneinsatz ausnahmsweise Betriebsanlagen der DB AG überschwenkt, so ist mit der DB Netz AG eine schriftliche Kranvereinbarung abzuschließen, die mindestens vier bis acht Wochen vor Kranaufstellung bei der DB Netz AG zu beantragen ist. Auf eine ggf. erforderliche Bahnerdung wird hingewiesen
- 3.2.8.25 Auf die 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, wird hingewiesen.
- 3.2.8.26 Künftige Aus- und Umbaumaßnahmen sowie notwendige Maßnahmen zur Instandhaltung und dem Unterhalt, in Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb, sind der Deutschen Bahn weiterhin zweifelsfrei und ohne Einschränkungen im öffentlichen Interesse zu gewähren.
- 3.2.8.27 Es wird darauf hingewiesen, dass für Schaden, die der DB AG aus der Baumaßnahme entstehen, der Vorhabensträger im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften haftet.
- 3.2.8.28 Der gesamte Akt inkl. aller Fachplanungen der Entwurfsplanung ist an die DB Netz AG, Richelstr. 3, 80634 München, zu senden.
- 3.2.9** Belange des Freistaats Bayern, Straßenbauverwaltung
- 3.2.9.1 Der Vorhabensträger hat die Bauarbeiten zum Ersatzneubau des Kreuzungsbauwerks mit der St 2053 in rechtzeitiger Abstimmung mit dem Staatlichen Bauamt Freising so durchzuführen, dass der motorisierte und nicht motorisierte Verkehr während der Bauzeit so weit wie möglich aufrechterhalten werden kann. Es hat eine Abstimmung mit den zuständigen Verkehrsbehörden und dem Straßenbaulastträger zu erfolgen.

- 3.2.9.2 Für Massentransporte von der Seitenentnahme zur Baumaßnahme ist eine Nutzung der Kreisstraße M 3 zu vermeiden. Soweit dies nicht möglich ist, sind die Transportfahrten außerhalb der Berufsverkehrszeiten durchzuführen.
- 3.2.9.3 Flurstücke im Eigentum des Freistaates Bayern, die für die Umsetzung der Maßnahme vorübergehend in Anspruch genommen werden, sind dem vorherigen Zustand entsprechend wiederherzustellen.
- 3.2.10 Belange der Nokia Solutions and Networks Österreich GmbH
  - 3.2.10.1 Der Vorhabensträger hat dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der betroffenen Anlagen (Nokia DFI) der Nokia Solutions and Networks Österreich GmbH nicht beeinträchtigt werden.
  - 3.2.10.2 Der Vorhabensträger hat sich über die tatsächliche Lage der Einbauten durch fachgerechte Erkundung (Suchschlitze) Gewissheit zu verschaffen.
  - 3.2.10.3 Es ist ein Mindestabstand der zu verlegenden Leitungen von 0,5 m zur bestehenden Anlage einzuhalten. Querungen sind unterhalb der bestehenden Anlage unter Verwendung eines mind. 2,0 m langen Schutzrohres auszuführen.
  - 3.2.10.4 Entlang von Autobahnen ist die letztgültige Fassung der ABDSB Trassenschutzrichtlinie zwingend einzuhalten.
- 3.2.11 Belange der Deutschen Telekom Technik GmbH
  - 3.2.11.1 Der Vorhabensträger hat dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der betroffenen Anlagen der Deutschen Telekom Technik GmbH nicht beeinträchtigt werden.
  - 3.2.11.2 Bei allen Grabungen am oder im Erdreich ist die Kabelschutzanweisung der Deutschen Telekom GmbH vom 24.06.2015 zu beachten.
  - 3.2.11.3 Der Vorhabensträger hat sich im Falle einer erforderlichen Sicherung, Änderung oder Anpassung der Anlagen der Deutschen Telekom GmbH oder einer Spartenbesprechung mit der Deutschen Telekom Technik GmbH, Planungsabteilung, mindestens drei Monate vor Baubeginn in Verbindung zu setzen.
- 3.2.12 Belange der Bayernwerk AG
  - 3.2.12.1 Der Vorhabensträger hat dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der betroffenen Anlagen der Bayernwerk AG nicht beeinträchtigt werden.
  - 3.2.12.2 Der Vorhabensträger hat dafür zu sorgen, dass sich die ausführenden Baufirmen mindestens vier Wochen vor Beginn von Bauarbeiten im Bereich der betroffenen 110-kV-Freileitung mit der Bayernwerk AG zur Festlegung der maximal möglichen Arbeitshöhe, in Verbindung zu setzen. Auf die erhöhten Gefahren bei Arbeiten in der

Nähe von Hochspannungsanlagen und das Sicherheitsmerkblatt der Bayernwerk AG wird hingewiesen.

- 3.2.12.3 Der Vorhabensträger hat den Schutzzonenbereich für die betroffenen 20-kV- und 0,4-kV-Kabel mit beiderseits je 0,5 m zur Trassenachse zu beachten. Das „Merkblatt zum Schutz unterirdischer Versorgungsleitungen“ ist zu beachten. Alle Arbeiten die die 20-kV- und 0,4-kV-Anlagen betreffen sind frühzeitig mit dem jeweiligen Netzcenter Unterschleißheim (E.ON Bayern AG, Bau/Betriebsmanagement Unterschleißheim, Lise-Meitner-Str. 2, 85716 Unterschleißheim) bzw. Netzcenter Taufkirchen (E.ON Bayern AG, Bau/Betriebsmanagement Taufkirchen, Karwendelstr. 7, 82024 Taufkirchen) abzustimmen.
- 3.2.12.4 Der Vorhabensträger hat sich für evtl. Umlegungen der Fernmeldekabel mindestens acht Wochen vor Baubeginn mit der Service Kommunikationstechnik Oberbayern Nord, Roßwachtstraße 40, 85221 Dachau, in Verbindung zu setzen.
- 3.2.12.5 Der Vorhabensträger hat für die Kreuzung mit der betroffenen 110-kV-Freileitung und der Fernmeldekabel neue Kreuzungshefte incl. numerischen Abstandsnachweises zu erstellen und sich dafür mit der Bayernwerk AG vorab in Verbindung zu setzen.
- 3.2.13 Belange der Gemeinsamen Kommunalunternehmen VE München Ost
- Der Vorhabensträger hat dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der betroffenen Anlagen der Gemeinsamen Kommunalunternehmen VE München Ost nicht beeinträchtigt werden. Der Vorhabensträger hat sich im Falle einer erforderlichen Sicherung, Änderung oder Anpassung der betroffenen Anlagen mit dem Gemeinsamen Kommunalunternehmen VE München Ost frühzeitig vor Baubeginn in Verbindung zu setzen.
- 3.2.14 Belange der SWM Infrastruktur GmbH (SWM)
- 3.2.14.1 Der Vorhabensträger hat dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der betroffenen Anlagen der SWM nicht beeinträchtigt werden. Der Vorhabensträger hat sich im Falle einer erforderlichen Sicherung, Änderung oder Anpassung der betroffenen Anlagen der SWM frühzeitig vor Baubeginn in Verbindung zu setzen.
- 3.2.14.2 Bei Einbau der Nothaltebucht ist auf der Baustelle im Bereich des Schutzstreifens (je 35 Meter links und rechts vom Mastmittelpunkt in Längsrichtung) der 400kV-Freileitung Ottenhofen - Föhring bei Bau-km 5+200 darauf zu achten, dass keine Geräte zum Einsatz kommen, die höher als zehn Meter über dem Erdboden bzw. dem Autobahnniveau sind.

- 3.2.14.3 Die Schutzabstände von zehn Metern in allen Richtungen (mit und ohne Windeinfluss) zu der 400kV-Freileitung Ottenhofen - Föhring sind zu beachten. Bei Annäherungen an den Schutzbereich sind besondere Maßnahmen erforderlich. Es wird darauf hingewiesen, dass bei Unterschreitung des Schutzabstandes der 400kV-Freileitung, insbesondere beim Eindringen von Körperteilen oder Gegenständen, wegen der Möglichkeit eines Überschlags akute Lebensgefahr besteht.
- 3.2.14.4 Bei der Verwendung von Baugeräten (Baggern, Kränen, Kipp-Laster, usw.) ist bei allen Arbeiten (auch bei Transport und Lagerung von Baumaterialien) ein Schutzabstand von zehn Metern nach allen Seiten zu den Seilen der 400kV-Freileitung einzuhalten. Die einzuhaltenden Schutzabstände beziehen sich auf die tatsächliche Lage der Leiterseile. Daher ist das mögliche seitliche Ausschwingen der Leiterseile bei Wind zusätzlich zu beachten. Ebenso ist zu beachten, dass sich der Durchhang der Leiterseile witterungs- und belastungsabhängig erheblich ändern kann. Bei allen außergewöhnlichen Witterungsverhältnissen ist eine Abstimmung mit den SWM erforderlich.
- 3.2.14.5 Der Vorhabensträger hat bei einer unumgänglichen Annäherung an den Schutzbereich der Freileitung wahlweise das Aufstellen einer fachkundigen Aufsicht, welche die Bewegungen der Geräte überwacht und die Verantwortung für die Sicherheit übernimmt, das Aufstellen von Sperrschranken, welche den Schutzabstand absichern, das Aufstellen einer Höhenbegrenzung vor und hinter der Freileitung oder die Begrenzung des Schwenkbereichs des Kranes anzuordnen, damit die genannten Abstände mit Sicherheit nicht unterschritten werden.
- 3.2.14.6 Der Vorhabensträger hat im Zuge der Bauausführungsplanung die genauen Baupläne und Angaben über spezifisch wirkende Lasten vorab an die SWM zu liefern, um überprüfen zu können, ob die durch die geplanten Baumaßnahmen entstehenden zusätzlichen Lasten die querende Erdgashochdruckleitung E-3.1.13 (DN 350 PN 40) unzulässig beanspruchen.
- 3.2.14.7 Die Fundamente der geplanten Lärmschutzwände im Nahebereich der Versorgungsanlagen der SWM sind auszusparen und entsprechend zu sichern.
- 3.2.14.8 Bei Spund- und Bohrarbeiten in einem Abstand von bis zu zehn Metern zur Gashochdruckleitung ist eine rechnerische Sicherheitsbetrachtung der Leitungsbeanspruchung notwendig (siehe DIN 1594 Anhang I). Für die Berechnung hat der Vorhabensträger der SWM die erforderlichen Angaben (z. B. Energie des Rammgeräts, Bodenkennwerte usw., siehe Zusatzblatt „Angaben zu Spund- und Bohreräten“) zu liefern.

- 3.2.14.9 Der Vorhabensträger hat das DVGW-Arbeitsblatt GW 315 „Hinweise für Maßnahmen zum Schutz von Versorgungsanlagen bei Bauarbeiten“ zu beachten.
- 3.2.14.10 Die Erdgashochdruckleitung darf mit Ausnahme des Straßenbereichs (intakte Asphaltdeck und entsprechende Belastungsklasse vorausgesetzt) nicht mit schweren Baufahrzeugen befahren werden. Falls erforderlich, sind zum Schutz der Gasleitung in Abstimmung mit der SWM Lastverteilerplatten einzusetzen.
- 3.2.14.11 Eine Maschinenschachtung ist an in Betrieb befindlichen Leitungen ausschließlich nach dem Feststellen der örtlichen Lage und Tiefe mittels Handschachtung zulässig. Die Erdgashochdruckleitung darf nur in Handschachtung freigelegt werden.
- 3.2.14.12 Der Vorhabensträger hat bei Beschädigungen der Leitungsumhüllung der Erdgashochdruckleitung die SWM zu benachrichtigen, damit die SWM die Beschädigung beheben kann. Um ein sicheres Arbeiten zu ermöglichen, ist die Montagegrube entsprechend zu sichern (z. B. DIN 4124).
- 3.2.14.13 Das Lagern von schwertransportablen Materialien ist nicht zulässig. Die Lagerung von Erdreich auf der Erdgashochdruckleitung der SWM darf nur mit schriftlicher Zustimmung der SWM erfolgen. Die Zugänglichkeit der Leitungstrasse muss gewährleistet sein.
- 3.2.14.14 Der Vorhabensträger hat beim Wiederverfüllen des Leitungsgrabens der Erdgashochdruckleitung darauf zu achten, dass zum Verdichten des Materials/Bodens kein schweres Verdichtungsgerät verwendet wird. Die Verdichtung erfolgt lageweise.
- 3.2.14.15 Der Vorhabensträger muss eine punktuelle Belastung der Erdgashochdruckleitung vermeiden. Zum Verfüllen der Leitungszone dürfen nur feinkörnige Böden gem. DIN 18196 verwendet werden. Vor dem Verfüllen ist die SWM zu informieren, damit die Leitung auf Beschädigungen geprüft werden kann.
- 3.2.15 Belange der bayernets GmbH
- Der Vorhabensträger hat dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der Anlagen der bayernets GmbH nicht beeinträchtigt werden. Der Vorhabensträger hat sich im Falle einer erforderlichen Sicherung, Änderung oder Anpassung der Anlagen mit der bayernets GmbH frühzeitig vor Baubeginn in Verbindung zu setzen.
- 3.2.16 Belange der Uniper Kraftwerke GmbH
- 3.2.16.1 Der Vorhabensträger hat dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der Anlagen (Abwasserdruckrohrleitungen) der Uniper Kraftwerke GmbH während der Baumaßnahme nicht beeinträchtigt werden. Der Vorhabens-träger hat sich im Falle einer erforderlichen Sicherung, Änderung oder Anpassung



der Anlagen mit der Uniper Kraftwerke GmbH frühzeitig vor Baubeginn in Verbindung zu setzen.

- 3.2.16.2 Bei der Erneuerung des Brückenbauwerks 27/2 über den Mittlere-Isar-Kanal ist der Bestand und Betrieb des Mittlere-Isar-Kanals sicherzustellen. Insbesondere dürfen beim Abbruch des alten Brückenbauwerks keine Abbruchteile in den Kanal gelangen. Während der Bauzeit ist ein Lichtraumprofil über dem maximalen Kanalwasserspiegel von NN+499,20 m von 3 m Höhe und 6 m Breite in Kanalmitte für die Durchfahrt von Arbeitsschiffen freizuhalten.
- 3.2.16.3 Bei Bauwerk 26/2 und 27/2 verlaufen verschiedene Nachrichtenkabel sowie mehrere Mittelspannungskabel der Uniper SE im Bereich der temporär beanspruchten Flächen. Der Bestand und Betrieb dieser Kabel ist bei Durchführung der Bauarbeiten sicherzustellen.
- 3.2.17 Belange der GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH (GLH) und der MIT Teleport München GmbH
  - 3.2.17.1 Der Vorhabensträger hat die GLH möglichst frühzeitig über die Bauarbeiten zu informieren und in den Bauablauf einzubinden zu werden, um weitere Maßnahmen wie evtl. Umlegungen planen und koordinieren zu können.
  - 3.2.17.2 Sofern andere Telekommunikations- oder LWL-Betreiber neben der GLH von den Umlegungsarbeiten betroffen sind, hat der Vorhabensträger die entsprechenden Ansprechpartner der GLH zu nennen, um die Bauarbeiten aus Gründen der Kostenreduzierung und zur Beschleunigung des Bauablaufs möglichst in einer gemeinsamen Trasse durchführen zu können.
  - 3.2.17.3 Die neue Trasse muss frei zugänglich sein und ist von Bäumen und Sträuchern frei zu halten, um Beschädigungen durch Wurzelwerk zu vermeiden. Die zur Trasse gehörenden Schächte dürfen nicht mit Baumaterial etc. überdeckt werden und der Zugang muss jederzeit möglich sein.
  - 3.2.17.4 Der Vorhabensträger hat die planerischen Details der Bauausführung in einem Gespräch mit der GLH zu klären.
  - 3.2.17.5 Der Vorhabensträger wird darauf hingewiesen, dass die Vorlaufzeit für Arbeitsvorbereitungen vor Beginn von Umverlegungsarbeiten an der LWL-Trasse der GLH mindestens zehn Wochen beträgt.
- 3.2.18 Belange der Gemeinde Unterföhring

Der Vorhabensträger hat beim Rückbau des Bauwerkes 27/2 (Unterführung des Mittleren Isar-Kanals bei Unterföhring) und dem geplanten Ersatzbau eines dreifeldrigen Brückenbauwerks nach vorheriger Abstimmung mit der Freiwilligen Feuerwehr Unterföhring, dem Amt für Öffentliche Sicherheit und Ordnung der

Gemeinde Unterföhring sowie der weiterer Rettungsdienste entsprechende (Ersatz-)Rettungswege anzulegen.

### 3.2.19 Belange der Gemeinde Aschheim

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

3.2.19.2 Bezüglich der auf der Baustelle eingesetzten Baumaschinen ist die Bayerische Verordnung zur Verbesserung der Luftqualität in Luftreinhaltegebieten (Bayerische Luftreinhalteverordnung - BayLuftV) vom 20.12.2016 anzuwenden, soweit das Stadtgebiet München betroffen ist (vgl. <https://www.verkuendung-bayern.de/gvbl/jahrgang:2016/heftnummer:20/seite:438> für Anforderungen an zulässige Emissionen für Baumaschinen, die in Luftreinhaltegebieten betrieben werden.).

3.2.19.3 Es wird empfohlen, Lkws zu verwenden, die nach Möglichkeit die neueste Abgasnorm Euro VI erfüllen (jedoch mindestens die Emissionsgrenzwerte Euro-5-Emissionsgrenzwerte nach Tabelle 1 des Anhangs 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, zuletzt ergänzt durch die Verordnung (EU) Nr. 459/2012 der Kommission).

3.2.19.4 Es gelten die Bestimmungen der 32. BImSchV (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung).

3.2.19.5 Die eingesetzten Baumaschinen müssen (soweit einschlägig) den Anforderungen der Richtlinie 2000/14/EG Stufe II, geändert durch die Richtlinie 2005/88/EG, entsprechen.

3.2.19.6 Es sind die Anforderungen der AVV Baulärm (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm) einzuhalten.

3.2.19.7 Für die Baustelleneinrichtungs- und die Bereitstellungsflächen einschließlich der Baustraßen gelten die Bestimmungen der AVV Baulärm und der 32. BImSchV (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung) entsprechend.

3.2.19.8 Die Anforderungen der DIN 4150 Teil 2 vom Juni 1999 (Erschütterungen im Bauwesen - Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und der DIN 4150 Teil 3 vom Februar 1999 (Erschütterungen im Bauwesen - Einwirkungen auf bauliche Anlagen) sind zu beachten.

## 4. **Sofortige Vollziehbarkeit**

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

5. **Kostenentscheidung**

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

**B Sachverhalt**

1. **Beschreibung der Planänderung**

Die Planänderung in der Fassung der Planunterlagen vom 09.01.2017 beinhaltet im Wesentlichen folgende Regelungen:

- Änderungen im Bankettbereich des Querschnitts auf der A 99
- Änderung der Standorte von Nothaltebuchten (Unterlage 7.2 T P, BWV-lfd. Nrn. 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 1.29, 130, 1.31, 132)
- Neubau von drei Brückenbauwerken (Unterlage 7.2 T P, BWV-lfd. Nrn. 2.8, 2.9, 2.10)
- Abbruch und Neubau von Lärmschutzanlagen (Unterlage 7.2 T P, BWV-lfd. Nr. 4.2, 4.8)
- Neubau eines Absetz- und Versickerbeckens (Unterlage 7.2 T P, BWV-lfd. Nrn. 3.23, 1.34)
- Temporäre Erstellung von Baustraßen

2. **Ablauf des Planfeststellungsverfahrens**

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

Mit Schreiben vom 13.05.2016 beantragte die Autobahndirektion Südbayern eine Planänderung für eine Fahrbahnverbreiterung und den Neubau von Brückenbauwerken bis Isarquerung (Bau-km 1+630). Die Planunterlagen in der Fassung vom 10.03.2016 wurden daraufhin mit Planänderungsbeschluss vom 16.10.2016, Az. 32-4354.1-8-2, geändert.

Mit Schreiben vom 09.01.2017 beantragte die Autobahndirektion Südbayern eine weitere Planänderung für den Neubau von Brückenbauwerken und einer Lärmschutzwand von der Isarquerung bis zum Bauende. Hintergrund der beantragten Planänderung ist im Wesentlichen, dass im Zuge der Einführung von neuen Lastmodellen die bisherige Absicht des Vorhabensträgers, die Brückenbauwerke instand zu setzen, nicht aufrechterhalten kann. Als Folge dessen müssen

die Brückenbauwerke abgebrochen und an gleicher Stelle neu errichtet werden. Zudem umfasst die Planänderung die Errichtung einer zusätzlichen Lärmschutzwand auf Wunsch der Gemeinde Unterföhring sowie eine temporäre Inanspruchnahme zusätzliche Flächen als Zuwegung zu den neu zu errichtenden Bauwerken. Diese Zuwegungen werden nach Bauabschluss wieder zurück gebaut. Zur näheren Beschreibung des Bauvorhabens verweisen wir auf die Ausführungen im Antrag vom 09.01.2017 mit weiterer Erläuterung in der Unterlage 1 P.

Die geänderten Planunterlagen lagen nach ortsüblicher Bekanntmachung in der Gemeinde Aschheim vom 03.02.2017 bis 6.03.2017, in der Gemeinde Unterföhring vom 27.01.2017 bis 27.02.2017 und in der Gemeinde Ismaning vom 13.02.2017 bis 17.03.2017 zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen die Planänderung bei der Gemeinde Aschheim bis spätestens 20.03.2017, bei der Gemeinde Unterföhring bis spätestens 13.03.2017 und bei der Gemeinde Ismaning bis spätestens 31.03.2017 oder jeweils bei der Regierung von Oberbayern schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind. Es wurde darauf hingewiesen, dass mit Ablauf der Einwendungsfrist alle Einwendungen ausgeschlossen sind.

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

- Gemeinde Aschheim
- Gemeinde Unterföhring
- Gemeinde Ismaning
- Landratsamt München
- Wasserwirtschaftsamt München
- Staatliches Bauamt Freising, Servicestelle München
- Bayerisches Landesamt für Umwelt
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Fürstfeldbruck
- Amt für ländliche Entwicklung Oberbayern
- Bayerischer Bauernverband, Hauptgeschäftsstelle München
- Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung München
- Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- Bayerngas GmbH
- bayernets GmbH
- Colt Telecom GmbH

- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Nokia Siemens Networks Österreich GmbH
- Bayernwerk AG, Regionalleitung Oberbayern
- Gemeinsame Kommunalunternehmen VE München Ost
- Uniper SE
- DB Services Immobilien GmbH
- Stadtwerke München GmbH
- GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH
- MTI Teleport München GmbH

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

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

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich der Vorhabensträger mit Schreiben vom 13.07.2017.

Ein Erörterungstermin hat nicht stattgefunden.

### **C Entscheidungsgründe**

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

#### **1. Verfahrensrechtliche Bewertung**

Die Regierung von Oberbayern ist gemäß Art. 39 Abs. 1 und 2 BayStrWG und Art. 3 BayVwVfG die sachlich und örtlich zuständige Behörde für das Anhörungsverfahren und die Planfeststellung.

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

Eine Planänderung von unwesentlicher Bedeutung im Sinne von Art. 76 Abs. 2 und Abs. 3 BayVwVfG liegt dann vor, wenn die Änderung der Pläne im Verhältnis zur vorangegangenen, mit einem Planfeststellungsbeschluss abgeschlossenen Gesamt-

planung nicht erheblich ist, also Umfang, Zweck und Gesamtauswirkungen des Vorhabens im Wesentlichen gleich bleiben.

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

Der Abwägungsvorgang und das Abwägungsergebnis des Planfeststellungsbeschlusses vom 14.01.2013, Az. 32-4354.1 A99-018, in der zuletzt geänderten Fassung werden durch die Planänderungen nach Struktur und Inhalt in keiner Weise berührt, so dass hier eine Planänderung von unwesentlicher Bedeutung vorliegt. Das Gefüge der ursprünglichen Planung bleibt auch nach der Änderung in seinen Grundzügen unberührt und wahrt seine Identität und Zielsetzung. Zusätzliche Belastungen von einigem Gewicht für die Umgebung oder hinsichtlich einzelner öffentlicher oder privater Belange sind durch die nur vorübergehenden Maßnahmen im Bauzustand, die sich nicht auf den Endzustand des Bauvorhabens auswirken, ebenfalls nicht zu erwarten, so dass die bereits getroffene Abwägung aller einzustellenden Belange in ihrer Struktur unangetastet bleibt. Es werden damit nur bestimmte räumlich und sachlich abgrenzbare Teile gegenüber der bisherigen festgestellten Planung geändert. Auf Grund der Planänderung auf rd. 5,5 km Baulänge ergeben sich keine Auswirkungen auf Lage und Höhe der planfestgestellten Trasse der A 99. Die gegenständliche Planänderung umfasst eine Änderung der Fahrbahnbreite der A 99 nach der Isarquerung BW 26/1 bis zum Planfeststellungsende. Diese Fahrbahnmehrbreite kann auf bundeseigenem Grund errichtet werden, ohne zusätzlich Grund dauerhaft in Anspruch zu nehmen. Auch durch die Neuerrichtung der dem aktuellen Regelwerk geschuldeten statischen Anforderungen Bauwerke BW 26/2, BW 27/1 und BW 27/2 ergeben sich keine wesentlichen Änderungen. Durch die Erhöhung bzw. Verlängerung der Lärmschutzwand wird die Lärmsituation verbessert. Es kommt nur zu geringfügig veränderten Umweltauswirkungen gegenüber der ursprünglichen Planfeststellung. Obwohl es sich demnach bei der vorliegenden Planänderung um eine solche von unwesentlicher Bedeutung im Sinne von Art. 76 Abs. 2 BayVwVfG handelt, haben wir ein förmliches Anhörungsverfahren nach Art. 76 Abs. 1 i. V. m. 72 ff. BayVwVfG durchgeführt.

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

Eine erneute Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung infolge der gegenständlichen Planänderung war nicht erforderlich. Angesichts der Geringfügigkeit der vorliegend geplanten Modifikationen ist keine Änderung der im Planfeststellungsbeschluss vom 14.01.2013, Az. 32-4354.1 A99-018, in der zuletzt geänderten Fassung enthaltenen Angaben zur Umweltverträglichkeitsprüfung notwendig. Vorliegend geht es hier um die Änderung des planfestgestellten Vorhabens für den Bauabschnitt I des 8-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 99 Ost Autobahnring München vom Autobahnkreuz München-Nord bis zur Anschlussstelle Aschheim / Ismaning, das selbst UVP-pflichtig gem. § 3e Abs. 1 Nr. 2 UVPG ist (Planfeststellungsbeschluss vom 14.01.2013, Az. 32-4354.1 A99-018, unter C.2). Eine in § 3e Abs. 1 Nr. 2 UVPG vorgesehene Vorprüfung des Einzelfalls im Sinne des § 3c Sätze 1 und 3 UVPG hat jedoch ergeben, dass bei der verfahrensgegenständlichen Änderung eine UVP-Pflicht nicht besteht. Nach unserer Einschätzung sind unter Würdigung der abgegebenen Stellungnahmen bei überschlüssiger Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 2 des UVPG genannten Kriterien und der vorgesehenen Vermeidungs-, Minderungs-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten, die nach § 12 UVPG zu berücksichtigen wären. So ergeben sich keine relevanten Abweichungen für die relevanten Schutzgüter zur planfestgestellten Ausführung des 8-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 99 Ost Autobahnring München vom Autobahnkreuz München-Nord bis zur Anschlussstelle Aschheim / Ismaning. Durch die vorliegende Planänderung ergeben sich auf rd. 5,5 km Baulänge zusätzlich zu der in Unterlage 16 in 2011 ermittelten Flächeninanspruchnahme eine weitere Neuversiegelung von rd. 0,67 ha und eine dauerhafte Überbauung straßenbegleitender Grünflächen von rd. 2,44 ha. Mit der Umsetzung der geplanten Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen können die Eingriffe in Natur und Landschaft kompensiert werden. Nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch sind durch die zusätzlich geplanten Maßnahmen nicht zu erwarten. Die Andienung der Baustellen erfolgt hauptsächlich von der Autobahn über Rampen. Eine zusätzliche Umweltverträglichkeitsprüfung würde daher zu keinem weiteren Erkenntnisgewinn führen. Als Grundlage dieser Beurteilung dienen die vom Antragsteller vorgelegten Unterlagen (insbesondere Unterlagen 1 und 12.1), auf die

wir hiermit verweisen. Die entscheidungserheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt sind dort umfassend dargestellt und in der Abwägungsentscheidung berücksichtigt.

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

## **2. Materiell-rechtliche Würdigung der Planänderung**

### **2.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)**

Das Vorhaben wird zugelassen, da es im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten ist. Die Planänderung vom 09.01.2017 ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung gerechtfertigt und entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

### **2.2 Erforderlichkeit der Planänderung vom 09.01.2017**

Die Planänderung vom 09.01.2017 ist aus folgenden Erwägungen heraus erforderlich:

#### **2.2.1 Einbau eines lärmindernden Belags**

Das dem Planfeststellungsbeschluss vom 14.01.2013, Az. 32-4354.1 A99-018, zu Grunde liegende Lärmschutzkonzept sieht vor, dass auf der Fahrbahn ein Lärmschutzbelag mit einem Korrekturwert DStrO = -5 dB(A) aufgebracht wird. Dies bedeutet, dass für den planfestgestellten Abschnitt (Bauabschnitt I, AK München-Nord bis AS Aschheim / Ismaning) zwingend ein Offenporiger Asphalt eingebaut werden muss. Entsprechend dem Merkblatt für Asphaltdeckschichten aus Offenporigem Asphalt (M OPA), Ausgabe 2013, ist das anfallende Oberflächenwasser auf der dichten Unterlage des OPA ungehindert abzuführen. Dies wird dadurch erreicht, dass die Binderschicht verbreitert wird und so der freie Abfluss des Wassers durch Bewuchs nicht behindert wird. Beispielhaft schlägt das Merkblatt eine Verbreiterung der Binderschicht um 10 cm vor. Im Fall der A 99 wird die Binderschicht um 0,50 m verbreitert. Grund hierfür sind zum einen die große Fahrbahnbreite von über 19,00 m mit dem darauf anfallenden Oberflächenwasser, wie auch die spezielle Eigenschaft des OPA, dass dieser an und unter der Oberfläche wesentlich mehr Wasser in Form von Schnee, Eis, Wasser oder Salzlösung als dichte Fahrbahndecken (schwammartiges Verhalten) bindet. Durch die Verbreiterung der Binderschicht soll so dauerhaft der freie Abfluss gewährleistet werden. Um aber die Vorgabe der Verwendung eines lärmarmen Fahrbahnbelags



auf Grundlage der Planfeststellung einzuhalten, muss neben der Fahrbahn das Bankett gegenüber der Planfeststellung konstruktiv verändert werden. Die o. g. Verbreiterung von 50 cm ist jeweils am tiefen Fahrbahnrand erforderlich. Diese Verbreiterung wird im Bereich des standfesten Banketts erstellt (siehe hierzu Unterlage 6 Blatt Nr. 5 P, bzw. 6 P). Insgesamt werden dadurch aber die Fahrbahnbreite des Querschnitts der A 99 sowie die Gesamtbreite des Querschnitts gegenüber der Planfeststellung nicht verändert.

#### 2.2.2 Änderung der Standorte der Nothaltebuchten

Aufgrund von neuen technischen Vorgaben können die vorgesehenen Nothaltebuchten nicht wie ursprünglich vorgesehen herstellgestellt werden, sondern müssen an anderen Stellen errichtet werden. Die Fahrbahnbreite des Querschnitts der A 99 sowie die Gesamtbreite des Querschnitts gegenüber der Planfeststellung werden dadurch aber ebenfalls nicht verändert.

#### 2.2.3 Abbruch und Neubau von Lärmschutzanlagen

Die entlang der A 99 zwischen Bau-km 2+290 und Bau-km 3+270 bestehende, fahrbahnseitig hochabsorbierende Lärmschutzwand wurde unverändert in das Lärmschutzkonzept der Planfeststellung integriert. Lediglich im Bereich von Bau-km 2+745 bis Bau-km 2+860 hätte diese Lärmschutzwand, bedingt durch den Anbau einer neuen Nothaltebucht, in der Lage den neuen Verhältnissen angepasst werden müssen. Die Höhe von 2,75 m über Fahrbahnoberkante war zur erforderlichen Einhaltung der gesetzlichen Lärmgrenzwerte der 16 BImSchV ausreichend. Auf Wunsch der Gemeinde Unterföhring wird jetzt die Lärmschutzsituation in ihrem Gemeindebereich weiter verbessert. Hierzu wird einerseits die 2,75 m hohe, bestehende Wand (Bau-km 2+290 bis Bau-km 3+270) abgebrochen und eine neue fahrbahnseitig hochabsorbierende Lärmschutzwand mit 6,0 m Höhe über Fahrbahnoberkante errichtet und andererseits von Bau-km 3+270 bis Bau-km 3+770 eine zusätzliche neue fahrbahnseitig hochabsorbierende Lärmschutzwand mit einer Höhe von 3,0 m gebaut. Die Kosten dazu trägt vereinbarungsgemäß die Gemeinde Unterföhring. Eine entsprechende Vereinbarung mit der Gemeinde Unterföhring wurde bereits mit dem Vorhabensträger geschlossen.

#### 2.2.4 Neubau der Bauwerke

Die bestehenden Unterföhrungsbauwerke BW 26/2, BW 27/1 und BW 27/2 wurden beim damaligen Neubau nach der DIN 1072 für die Brückenklasse 60 dimensioniert. Dieses Lastmodell entspricht nicht mehr den derzeitigen und zukünftigen Anforderungen bei derart hoch belasteten Strecken wie der A 99. Bei entsprechend hohen Verkehrsbelastungen ist nur das Lastmodell LM 1 nach DIN EN 1991-2 i.V. mit ARS 22/2012 anzuwenden. Die Nachrechnung der Bauwerke ergab, dass die

Anforderungen der Nachrechnungsrichtlinie sowohl im Überbau wie auch bei den Widerlagern für den Grenzzustand der Tragfähigkeit und der Gebrauchstauglichkeit für eine Weiternutzung nicht oder nur teilweise erfüllt werden können. Die vorhandene Bewehrung ist nicht ausreichend. Es ist daher erforderlich, die Bauwerke vollständig zu erneuern.

#### 2.2.5 Neubau eines Versickerbeckens

Das Brückenbauwerk BW 27/2 (Unterführung des Mittlere-Isar-Kanals bei Unterföhring) muss abgebrochen und neu errichtet werden. Grund hierfür ist, dass die Anforderungen der Nachrechnungsrichtlinie sowohl im Überbau wie auch bei den Widerlagern für den Grenzzustand der Tragfähigkeit und der Gebrauchstauglichkeit für eine Weiternutzung nicht oder nur teilweise erfüllt werden können (siehe C. 2.4). Als Folge dessen kann das anfallende Niederschlagswasser des Überbaus des Bauwerks 27/2 wegen der Neugestaltung dieses Bauwerks nicht mehr wie geplant gefasst und mittels Rohrleitungen zu einer bestehenden Entwässerungsanlage zugeführt werden, sondern muss einer neu zu erstellenden Entwässerungsanlage, bestehend aus einem Absetzbecken mit Leichtstoffabscheider und nachgeschaltetem Versickerbecken, zugeführt werden.

#### 2.2.6 Behelfsverkehrsführungen und Baustraßen

Für den Ersatzneubau der Brückenbauwerke werden Baustraßen benötigt. Diese werden großteils am nördlichen und südlichen Böschungsfuß der Autobahnböschung angelegt. Des Weiteren werden schon bestehende Wege am Böschungsfuß als Baustraße genutzt. Die Baustraßen werden nach Abschluss der Bauarbeiten zurückgebaut.

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

### 2.3 Öffentliche Belange

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

## 2.3.1 Natur- und Landschaftspflege

### 2.3.1.1 Öffentlicher Belang

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

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen ist in der Unterlage 1 beschrieben. Das Vorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (BVerwG, NuR 1996, 522); sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs.

Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind in der Unterlage 1 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.

### 2.3.1.2 Verbote

Striktes Recht steht der Planänderung vom 09.01.2017 aus folgenden Erwägungen nicht entgegen.

#### 2.3.1.2.1 Geschützte Gebiete

Die Planänderung vom 09.01.2017 mit Verbreiterung der Fahrbahn und Neuerrichtung der Brückenbauwerke einschließlich der Baufelder hat keine nachteiligen Änderungen der projektspezifischen Wirkungen und damit keine Abweichung bei der im Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern vom 14.01.2013, Az. 32-4354.1 A99-018, durchgeführten FFH-Verträglichkeitsbeurteilung für das FFH-Gebiet DE 7537-301 „Isarauen von Unterföhring bis

Landshut“ oder des SPA-Gebietes DE 7736-471 „Ismaninger Speichersee und Fischteiche“ zur Folge. Durch die geplanten Maßnahmen im Rahmen der Planänderung sind keine FFH-Lebensraumtypen (FFH-LRT) oder Habitate relevanter FFH-Arten unmittelbar betroffen, welche als Erhaltungsziel des FFH-Gebiets DE 7537-301 „Isarauen von Unterföhring bis Landshut“ aufgeführt sind. Auch sind keine mittelbaren Wirkungen der Planänderung im Bereich der Autobahnböschungen auf deren Erhaltungsziele gegeben. Zudem liegen alle geplanten Maßnahmen der Planänderung deutlich außerhalb der Grenze des SPA-Gebiets DE 7736-471 „Ismaninger Speichersee und Fischteiche“. Relevante Habitatflächen sind durch die geplanten Maßnahmen nicht betroffen.

#### 2.3.1.2.2 Artenschutz

Das europäische und nationale Artenschutzrecht steht der Planänderung ebenfalls nicht entgegen. Die geplanten ergänzenden Maßnahmen betreffen die Böschungen der bestehenden Autobahntrasse und die am Böschungsfuß verlaufenden Wege und Grünwege sowie die Brückendurchlässe unter der Autobahn. Auf den meist gehölzbestandenen Böschungen und den Wegen und Grünwegen am Böschungsfuß sind Beeinträchtigungen von streng und europarechtlich geschützten Tierarten nicht zu erwarten, da diese Bereiche keine gewachsenen Böden enthalten und keine naturnahen Standorte darstellen sowie durch die stark befahrene Autobahn A 99 stark vorbelastet sind. Darüber hinaus stocken auf den Böschungen meist jüngere Laubgehölzbestände, da die Gehölze aus Verkehrssicherungsgründen immer wieder verjüngt werden. Es wurde bei der speziellen artenschutzrechtlichen Untersuchung im Übrigen für die noch prüfrelevanten Tierarten nach Anhang IV a) der FFH-RL und Vogelarten nach Art. 1 der V-RL festgestellt, dass die Erfüllung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen nach Art. 44 Abs. 1 Nrn. 1 bis 3 BNatSchG unter Berücksichtigung der festgesetzten Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen aufgrund folgender Erwägungen mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden können:

##### Fledermausarten

Als streng geschützte Arten kommen entlang der Isar und dem Mittlere-Isar-Kanal jagende Fledermäuse (wie z.B. Großer Abendsegler, Großes Mausohr, Braunes Langohr, Rauhaut-, Weißrand-, Bart-, Mücken-, Zwerg- und Wasserfledermaus gemäß einer Erstauswertung der Kartierungen in 2016) vor.

Die Gehölzbestände können als Leitstrukturen wirken.

Der Verlust von Gehölzbeständen auf den Böschungen zwischen der Isarbrücke und dem Feringasee in der Bauphase könnte zu Erhöhung des Kollisionsrisikos für strukturgebunden und halb strukturgebunden fliegende Fledermausarten bei niedrigen Überflügen über die A 99 führen. Um dies auszuschließen, werden als

Vermeidungsmaßnahme daher die Gehölzbestände auf der nordseitigen Böschung in der ersten Bauphase erhalten und erst ein Jahr später im Winter gefällt, wenn die südseitige Lärmschutzwand bereits wieder errichtet ist. Dadurch bleibt auf einer Seite der Fahrbahn immer eine Leitstruktur in Form von Gehölzbestand oder Lärmschutzwand bestehen (vgl. Unterlage 1, Kap. 3.2.4.2, Schutzmaßnahmen S2 P, S. 11 f., und S4 P, S. 13, Unterlage 12.1 P Anlage 2 P). Sollte sich bei dem schon durch Planänderungsbeschluss vom 16.10.2016, Az. 32-4354.1-8-2, zur Fahrbahnverbreiterung und Neubau von Brückenbauwerken bis Isarquerung (Bau-km 1+630) angeordnete Monitoring herausstellen, dass bei Gehölzverlusten auf der Böschung vermehrt Überflüge über die A 99 in kritischer Höhe auftreten, so werden als Ersatz für die Gehölzverluste auf der Nordseite zwischen der Isarbrücke und dem Feringasee sowie auf der Südseite zwischen Isarbrücke (BW 26/1) und Münchner Straße (BW 26/2) unmittelbar nach Abschluss der Bauarbeiten vier Meter hohe Leit- und Sperreinrichtungen für Fledermäuse am Fahrbahnrand errichtet (vgl. Unterlage 1, Kap. 3.2.4.2, Schutzmaßnahmen S6 P, S. 16, Unterlage 12.1 P Anlage 2 P).

Zudem zeigt sich aufgrund einer ersten Auswertung der Fledermausuntersuchungen 2016, dass auch alle drei zu erneuernden Brückenbauwerke (BW-Nr. 26/2, 27/1 und 27/2) von Fledermäusen genutzt werden und zumindest zwei Bauwerke (BW 26/2 und 27/2) eine Bedeutung als Querungsachse für Fledermäuse haben und durch Fledermäuse intensiv für Unterquerungen der Autobahn genutzt werden. Durch den Neubau der Brücken könnten zum einen bestehende wichtige und vertrauten Flugrouten für streng geschützte Fledermausarten in der Bauphase durch die plötzlichen Veränderungen (d. h. ohne Gewöhnungsmöglichkeit) und Einengungen in der Bauphase in ihrer Verbindungsfunktion erheblich beeinträchtigt werden. Daraus könnten möglicherweise erhöhte Kollisionsgefahren und erhebliche Einschränkungen der Flugbewegungen und der Jagdaktivitäten durch baubedingte Behinderungen, Störungen und Vermeidungsreaktionen verursacht werden. Grundsätzlich kann aber davon ausgegangen werden, dass die A 99 aufgrund der hohen Verkehrsstärke mit einem DTV (Durchschnittlicher täglicher Verkehr) von über 110.000 Kfz/24h und einer Fahrgeschwindigkeit, die in der Regel über 50 km/h liegt, von den betroffenen Fledermausarten als Hindernis wahrgenommen wird, da sich auf der A 99 durchgehende Autokolonnen bilden, die von den Fledermäusen als Hindernisstruktur wahrgenommen werden (vgl. Arbeitshilfe „Fledermäuse und Straßenbau“ des Landesbetriebs Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (2011)). Nachts ist der Verkehr zwar geringer, jedoch können von den Tieren auch aufeinander folgende Scheinwerferkegel als durchgehende Hindernisse wahrgenommen werden. Daher ist das Tötungsrisiko damit insgesamt als eher gering einzustufen. Bei den Unterführungen der Münchner Straße und der Bahnlinie

sind die dort fliegenden Fledermäuse zudem an Irritationen wie Scheinwerfer und Fahrzeuge gewöhnt. Da in beiden Fällen ein relativ großer Querschnitt in der Unterführung für Bahnverkehr und Straßenverkehr einschließlich der Radfahrer dauerhaft frei gehalten wird (vgl. vgl. Unterlage 1, Kap. 3.2.4.2, Schutzmaßnahme S4 P, S. 13, Unterlage 12.1 P Anlage 2 P), können die Fledermäuse die Unterführungen weiterhin nutzen. Irritationsbedingte Ausweichmanöver sind als gering und unbedeutend einzuschätzen bzw. sind im Vergleich zum schon bestehenden Tötungsrisiko (insbesondere am BW 27/1, Bahnunterführung) irrelevant.

Zum anderen wird die Unterführung des Mittlere-Isar-Kanals durch einige stark lichtempfindliche Fledermausarten wie Wasserfledermaus und Bartfledermaus genutzt. Hier könnten Irritationen und Ausweichreaktionen nach oben und den Überflug über die A 99 mit der Folge eines hohen Kollisionsrisikos durch die Beleuchtung der Brücken bei Nachtbaustellen entstehen. Zusätzlich zu dem Freihalten von einem Mindestquerschnitt von 20 m<sup>2</sup> ist hier aber eine Einschränkung der Beleuchtung der Baustelle bzw. ein Abschirmen/Abdunkeln des Durchlasses gegenüber Lichteinwirkungen der Bauphase (Nachtbaustelle) sowie der Einbau von Leitstrukturen zur Auffindung des Durchlasses erforderlich (Unterlage 1, Kap. 3.2.4.2, Schutzmaßnahme S4 P, S. 13, Unterlage 12.1 P Anlage 2 P). Daher ist auch hier nicht mehr mit einer artenschutzrelevanten Erhöhung des Kollisionsrisikos zu rechnen.

Um insbesondere auch eine Erhöhung des baubedingten Tötungsrisikos für die die Ritzen der Betondecke der Unterführung der St 2053 (BW 26/2) als Tagesverstecke nutzenden Zwergfledermäuse (*Pipistrellus* sp.) auszuschließen, werden diese vor Baubeginn im Winter verschlossen und zudem geeignete Ersatzquartiere als Universalhöhlen im nahen Umfeld an Bäumen aufgehängt (vgl. Unterlage 1, Kap. 3.2.4.2, Schutzmaßnahme S5<sub>CEP</sub> P, S. 15, Unterlage 12.1 P Anlage 2 P).

Eine Erfüllung von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs.1 Nrn. 1 - 3 BNatSchG ist daher für die hier relevanten Fledermausarten nicht zu erwarten.

#### Haselmaus

In den vom Eingriff betroffenen Gehölzhecken am Feringasee kann die Haselmaus als streng geschützte Art vorkommen (Nachweise in der Nähe). In der Bauphase werden daher entsprechende Schutzmaßnahmen (vgl. Unterlage 1, Kap. 3.2.4.2, Schutzmaßnahme S2 P, S. 12, Unterlage 12.1 P Anlage 2 P) ergriffen, um Beeinträchtigungen, Verluste und Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nrn. 1 - 3 BNatSchG zu vermeiden. Dazu werden z. B. die Fällungs- und Gehölzschnittmaßnahmen im Spätherbst (Oktober) vor Beginn des Winterschlafes

der Haselmäuse durchgeführt und Baumstümpfe und Wurzelstöcke bis Ende April unangetastet in der Erde gelassen, bis die Haselmäuse ihre Winterester wieder verlassen haben. In den Eingriffsbereichen werden wieder Gehölzhecken entwickelt (vgl. G1), so dass der betroffene Lebensraum später wieder zur Verfügung steht.

### Amphibien

Für die Amphibienart (Wechselkröte, *Bufo viridis*) ist ebenfalls keine Erfüllung von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs.1 Nrn. 1 - 3 BNatSchG zu erwarten. Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen von Amphibienvorkommen auf der Kompensationsfläche der Gemeinde Ismaning (Fl. Nrn. 826 und 826/2, Gemarkung Unterföhring) wird der entlang der Südseite geplante Schutzzaun (siehe Unterlage 12.3, Blatt 2, Maßnahme S 1) um einen Amphibienschutz ergänzt und um 50 m nach Osten verlängert. Da die Fl. Nrn. 843/4, 858/1 und 879/3, Gemarkung Ismaning, im FIN-Web (Fachinformationssystem Naturschutz des LfU Bayern) zwischenzeitlich ebenfalls als Ausgleichsflächen geführt sind, wird ergänzend auch für die Baufelder und Baustraßen entlang der Fl. Nrn. 843/4 (Südgrenze) und 879/3 (Süd- und Westgrenze) ein Bauzaun in Kombination mit einem Amphibienschutzzaun vorgesehen. An der Nordgrenze vom Baufeld auf Fl. Nr. 855, Gemarkung Ismaning, wird zudem ein Amphibienschutzzaun errichtet. Eine während der Bauzeit evtl. noch erforderliche Anpassung bzw. Ergänzung der Schutzmaßnahmen bleibt der Feststellung im Rahmen der ökologischen Baubegleitung vorbehalten.

### Vogelarten

Für die relevanten europäischen Vogelarten (hier: Baumpieper, Blässhuhn, Dorngrasmücke, Eisvogel, Feldlerche, Feldsperling, Gartenbaumläufer, Gartenrotschwanz, Gebirgsstelze, Gelbspötter, Goldammer, Grauschnäpper, Grauspecht, Grünspecht, Haussperling, Haubentaucher, Kernbeißer, Klappergrasmücke, Kleiber, Kleinspecht, Kuckuck, Neuntöter, Pirol, Reiherente, Schafstelze, Schlagschwirl, Schwanzmeise Schwarzspecht, Sommergoldhähnchen, Tannenmeise, Teichrohrsänger, Waldbaumläufer, Waldlaubsänger, Wasseramsel, Weidenmeise, Wintergoldhähnchen) ist ebenfalls keine Erfüllung von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs.1 Nrn. 1 - 3 BNatSchG zu erwarten, da die Gehölze auf den Autobahnböschungen aufgrund der Verlärmung und der wiederkehrenden Verjüngung durch Pflege keine relevanten Habitatstrukturen bilden. Bezüglich des Kollisionsrisikos ist für Vogelarten durch den Wegfall des Böschungsbewuchses und des vorwiegend verbuschten Mittelstreifens eher eine Verringerung zu erwarten. Dies wird dadurch begründet, dass sich ein größerer Abstand zu Ansitzwarten und Aufenthaltsbereichen für ubiquitäre (häufige, allgegenwärtige) Vogelarten ergibt, die gegenüber dieser stark befahrenen Verkehrs-

achse nur ein geringes Meidungsverhalten zeigen und gerne in den straßennahen Säumen auf Nahrungssuche gehen. Der Abstand innerhalb dieser Nahrungshabitate zur stark frequentierten äußersten Fahrspur vergrößert sich, damit sinkt das Kollisionsrisiko, dass sich aus Unachtsamkeit im Jagdgeschehen randlich ergibt. Für Greifvögel (z. B. Turmfalke, Mäusebussard), die gerne im straßennahen Bereich jagen und beide nicht senkrecht sondern schräg aufsteigen, ist durch die Vergrößerung des Abstands zu potenziellen Ansitzwarten hier ebenfalls eine Risikoverringerung anzunehmen. Zur Verhinderung einer Besiedlung von größeren ausgedehnten Baufeldern durch Wiesenbrüter vor und während der Bauphase werden ferner geeignete Vergrümmungsmaßnahmen durchgeführt, sofern kein durchgehender Baubetrieb erfolgt. Hierdurch soll sichergestellt werden, dass vorgenannte Arten auf den Bauflächen, Lagerflächen oder Zuwegungen keinen Brutplatz anlegen. Die Regierung von Oberbayern, Höhere Naturschutzbehörde, hat die naturschutzfachlichen Unterlagen überprüft und die Ergebnisse bestätigt. Auf die fachlichen Angaben in der Unterlagen 1, Kap. 3.2.9, S. 20 ff., und 12.1 P Anlage 2 P wird verwiesen.

### 2.3.1.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

#### 2.3.1.3.1 Eingriffsregelung

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

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

Ein Eingriff darf nicht zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vorgehen. Wird ein Eingriff zugelassen oder durchgeführt, obwohl die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind, hat der Verursacher Ersatz in Geld zu leisten. Die Ersatzzahlung bemisst sich nach den durchschnittlichen Kosten der nicht durchführbaren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen durchschnittlichen Kosten für deren Planung und Unterhaltung sowie die Flächenbereitstellung unter Einbeziehung



der Personal- und sonstigen Verwaltungskosten. Die Ersatzzahlung ist von der zuständigen Behörde im Zulassungsbescheid oder, wenn der Eingriff von einer Behörde durchgeführt wird, vor der Durchführung des Eingriffs festzusetzen.

#### 2.3.1.3.2 Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit

Nach der Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeitsrechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen (also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können) zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung der Eingriffsregelung bedarf. Als vermeidbar ist nach BNatSchG im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen. Es gehört zur sog. Folgenbewältigung. Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot.

Zur Optimierung der Baumaßnahme und zur Vermeidung von Beeinträchtigungen werden folgende Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen durchgeführt:

- S1 P Schutz von angrenzenden Biotopen, Gehölzbeständen und Lebensräumen wertbestimmender Tierarten
- S2 P Schutz gehölzbewohnender Arten, Räumung des Baufelds (Baumfällung auf den Böschungen zu versetzten Zeiten zur Minderung des Verlustes von Leitstrukturen, Schutzmaßnahme Haselmaus im Bereich der Gehölzhecken am Feringasee, Vergrämung von Bodenbrütern auf Baufeldern)
- S4 P Fledermausschutz in der Bauphase (Baumfällung auf den Böschungen zu versetzten Zeiten (vgl. S2 P), Ausreichende Durchlässe unter den drei Brücken freihalten, weitergehende Schutzmaßnahme für den Mittlere-Isar-Kanal (BW 27/2))
- S5CEFP Umsiedelung Fledermausquartier vor Baubeginn
- S6 P Errichtung einer Leit- und Sperreinrichtung als Überflughilfe für Fledermäuse am nördlichen und südlichen Fahrbahnrand nach Bauende

Die einzelnen Maßnahmen sind in der Unterlage 1, Kap. 3.2.4.2, S. 11 ff., und den Maßnahmenblättern in Unterlage 12.1 P Anlage 2 P konkret beschrieben. Darauf wird verwiesen.

#### 2.3.1.3.2 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung

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

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

Durch die Planänderung vom 09.01.2017 erfolgen Eingriffe in den Naturhaushalt. Es ergeben sich durch die Planänderung auf rd. 5,5 km Baulänge zusätzlich zu der in Unterlage 16 in 2011 ermittelten Flächeninanspruchnahme eine weitere Neuversiegelung von rd. 0,67 ha und eine dauerhafte Überbauung straßenbegleitender Grünflächen von rd. 2,44 ha (vgl. Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation in den Unterlagen 1, Kap. 3.2.5, Tabelle, S. 17, und 12.1 P Anlage 1 P, 12.2 Blatt-Nr. 2 P, 3 P und 4).

Durch die geplanten Baufelder und Baustraßenrampen für den Brückenbau werden die straßenbegleitenden Gehölzsäume auf den Straßenböschungen vorübergehend beidseitig großflächig beseitigt. Dadurch ergibt sich ein deutlicher Verlust eingrünender Strukturen und die Autobahn A 99 wird im Landschaftsraum vorübergehend deutlich stärker wahrnehmbar. Auf der Südseite wird im Bereich der bewachsenen Böschungen zwischen Münchner Straße (BW 26/2) und Feringasee wieder eine Lärmschutzwand errichtet. Diese ist dann ebenfalls in Dammlage gut

einsehbar. Dadurch wird das Landschaftsbild vorübergehend deutlich beeinträchtigt. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass die derzeitigen Gehölzbestände auf den beidseitigen Böschungen als Teil technischer Bauwerke einer regelmäßigen Pflege durch Rückschnitt unterliegen, die auch bisher zu deutlicher Sichtbarkeit der Autobahn in der Landschaft geführt hat. Die zusätzliche Beeinträchtigung durch die vorübergehende Rodung im Zuge der Baumaßnahme wird daher als nicht erheblich eingestuft.

Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen von naturschutzfachlichen Kompensationsflächen durch Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen haben wir Nebenbestimmungen unter A.3.2.2 dieses Planänderungsbeschlusses festgesetzt. Der weitere Bauablauf wird so erfolgen, dass im Jahr 2018 auf die Nutzung der Baustelleneinrichtungsflächen Fl. Nrn. 827, 828 und 693, Gemarkung Unterföhring, verzichtet wird. Aufgrund der angestrebten möglichst kurzen Bauzeit - mit Bauen auf jeweils einer Richtungsfahrbahn - und des Bedarfs umfangreicher Lagerflächen kann jedoch nicht gänzlich auf diese Flächen verzichtet werden. Im Jahr 2019 werden daher zu den angeführten und angrenzend zu den Baufeldern vorhandenen Kompensationsflächen (Fl. Nrn. 738 und 684/1, Gemarkung Unterföhring, sowie Fl. Nrn. 826 mit 826/2, Gemarkung Unterföhring) Schutzzäune errichtet. Zudem grenzt das Baufeld hier nur im Bereich der neu zu errichtenden Entwässerungsanlage 16 unmittelbar an die Kompensationsfläche der Gemeinde Ismaning an und der Abstand zwischen Kompensationsfläche und Baufeld wird anschließend zunehmend größer. Die Kompensationsfläche des Vorhabensträgers (Fl. Nr. 738, Gemarkung Unterföhring) grenzt nur mit einer Breite von rd. 15 m an das Baufeld an und es befinden sich zwischen dem Baufeld und der Kompensationsfläche noch ein Weg und ein Graben. Die Seitenentnahme am Feringasee für das erforderliche Dammschüttmaterial wird laut Vorhabensträger ausschließlich von Süden angefahren. Ein Überfahren der Autobahnbrücke 28/1 ist hierfür nicht geplant. Für die Brückensanierung von Bauwerk 28/1 am Feringasee ist jedoch die Zuwegung von Norden über die Kompensationsfläche (Fl. Nr. 738, Gemarkung Unterföhring) des Vorhabensträgers, wo bereits ein Weg vorhanden ist, auf die Brücke bis zum südlichen Widerlager notwendig. Die Hauptarbeiten zur Brückensanierung BW 28/1 finden von der Fahrbahn der A 99 statt, wodurch die Störung der Kompensationsfläche reduziert wird. Für eine Zufahrt über die Südseite müsste man den dort vorhandenen dichten Gehölzbewuchs roden und würde somit von dieser Seite die Brückenquerung auch für Menschen attraktiv machen. Es bestünde die Gefahr, dass Erholungssuchende vom Feringasee über die dann vom See aus sichtbare Tierquerungsbrücke zur Kompensationsfläche wandern und den Flussregenpfeifer und andere Tiere stören würden. Die Brücke am Feringasee (BW

28/1) kann auch aus bautechnischen Gründen (z. B. kein Einbau des offenporigen Asphalttes oder Sanierungsmörtel bei kühler Witterung) nicht in der Zeit von Oktober bis Februar saniert werden.

Am 1. September 2014 trat die Verordnung über die Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft (Bayerische Kompensationsverordnung - BayKompV) in Kraft, die für die gegenständliche Planänderung anzuwenden ist. Die in der bisherigen Genehmigungsplanung zur A 99 angewandten „Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben“ mit einem rein flächenbezogenen System sind daher nicht mehr maßgebend. Mit der Anwendung des „Biotopwertverfahrens“ entsprechend der BayKompV werden die zusätzlichen Eingriffe durch die gegenständliche Planänderung mithilfe der „Biotopwertliste“ und der „Vollzugshinweise Straßenbau“ bilanziert.

Durch die Planänderung vom 09.01.2017 entsteht danach ein zusätzlicher Kompensationsbedarf von 78.048 Wertpunkten. Für diesen erforderlichen Kompensationsbedarf wird ein weiterer Teil vom Ökokonto der Ausgleichsfläche nördlich des Feringasees abgebucht (vgl. Unterlage 12.1 Anlage 2 P Maßnahmenblatt A/E 1 P). Die Fläche hat für die hier abzubuchenden Wertpunkte noch ausreichend Kapazitäten frei. Die dortigen großflächigen Gehölz- und Feuchtbiotope sind schon auf einer 19,0 ha großen im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung stehenden Fläche (Fl. Nrn. 738 und 684/1, jeweils Gemarkung Unterföhring) im Jahr 2010 vorab für verschiedene Bundesfernstraßenprojekte als Ökokontomaßnahmen angelegt worden (vgl. Planfeststellungsbeschlusses vom 14.01.2013, Az. 32-4354.1 A99-018, C.4.3.5.3.4).

Die vom Landratsamt München, Untere Naturschutzbehörde, angeregte nachträgliche Darstellung der Seitenentnahme in den geänderten landschaftspflegerischen Planunterlagen ist nicht erforderlich. Mit der Ausbeutung der mit Planfeststellungsbeschluss vom 23.06.2010, Az. 32-4354.1-A99-016, genehmigten Seitenentnahme bis zur zulässigen Massenausbeute ergeben sich hinsichtlich der naturschutzfachlichen Belange im Rahmen der gegenständlichen Planänderung keine Veränderungen. Die Seitenentnahme ist zudem in den Unterlagen 7.1, Blatt 4T P, und 7.2T P, BW-Verz. lfd. Nr. 1.33, dargestellt.

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

Die Eingriffswirkungen betreffen ausschließlich an die bestehende Autobahn angrenzende Lebensräume, die alle innerhalb der Beeinträchtigungszone von 50 m liegen und durch die Autobahnnutzung bereits deutlich vorbelastet sind. Die zusätzliche Versiegelung (rd. 0,67 ha) sowie die Beeinträchtigungen von Arten und Lebensräumen durch die ergänzende Überbauung und vorübergehende Beeinträchtigung in der Bauphase wird durch Ausgleichsmaßnahmen mit Entwicklung von artenreichen Feucht- und Fettwiesen, wärmeliebenden Säumen und artenreichen Gehölzhecken auf der Ausgleichsfläche nördlich des Feringasees kompensiert. Weiterhin erfolgt eine Kompensation aller vorübergehenden Wald- und Gehölzverluste auf den Bauflächen durch die Neuanlage bzw. Initialpflanzung und Selbstentwicklung von Gehölzen im Bereich der Baufelder im Rahmen der Wiederherstellung der vorübergehend genutzten Bauflächen. Als Gestaltungs- und Minderungsmaßnahme ist auf den Autobahnböschungen nach Bauende eine Begrünung mit Gehölzen vorgesehen, die die Einsehbarkeit der A 99 dann zügig wieder verringern und diese Beeinträchtigungen kompensieren.

### 2.3.2 Gewässerschutz

Das planfestgestellte Vorhaben steht mit den Belangen der Wasserwirtschaft weiterhin in Einklang. Im Eingriffs- und Wirkungsbereich der Planänderung befindet sich kein Überschwemmungsgebiet. Der Bereich der Planänderung liegt nicht im Bereich eines Wasserschutzgebietes.

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung des Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG werden auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen erfasst.

Im Zuge des Neubaus des Brückenbauwerkes BW 27/2 wird ein oberirdisches Gewässer (Mittlerer-Isar-Kanal) gekreuzt. Nach § 36 WHG i. V. m. Art. 20 BayWG sind Anlagen, die weniger als 60 m von der Uferlinie eines Gewässers I. oder II. Ordnung entfernt liegen, genehmigungspflichtig. Die Regierung von Oberbayern hat zudem durch Rechtsverordnung vom 07.04.1989 über die Genehmigungspflicht für Anlagen in oder an Gewässern dritter Ordnung im Regierungsbezirk Oberbayern nach Art. 2 Abs. 1 BayWG i. V. m. der GewZweiV die Genehmigungspflicht auch für Anlagen im 60 m Bereich eingeführt. Der Mittlere-Isar-Kanal ist in dieser Verordnung (Stand: 14.02.2014) nicht mehr aufgeführt. Eine durch diesen Planänderungsbeschluss zu ersetzende Anlagengenehmigung nach § 36 WHG i. V. m. Art. 20 BayWG ist daher nicht erforderlich.

Das bestehende dreifeldrige Unterführungsbauwerk des Mittleren-Isar-Kanal BW 27/2 wird vollständig zurückgebaut und durch ein neues dreifeldriges Brückenbauwerk ersetzt. Das Gewässer wird hierbei nicht verändert. Der Kanal ist

ein gesteuertes Gewässer mit einem angegebenen maximalen Betriebswasserstand von 499,33 müNN. Das Lichtraumprofil unter der Brücke ist mit 3,0 m x 6,0 m aus wasserwirtschaftlicher Sicht ausreichend bemessen. Der Neubau des Brückenbauwerks 27/2 hat daher aus wasserwirtschaftlicher Sicht keine negativen Auswirkungen auf den Abfluss oder das Gewässer. Seitens des Wasserwirtschaftsamtes München wurden bei Beachtung der Nebenbestimmungen unter C.3.2.1 dieses Planänderungsbeschlusses keine Bedenken erhoben.

Wegen der Neugestaltung des Bauwerks 27/2 kann das anfallende Niederschlagswasser des Überbaus nicht mehr wie geplant gefasst und mittels Rohrleitungen zu einer bestehenden Entwässerungsanlage zugeführt werden, sondern muss einem neu zu erstellenden Absetzbecken mit Leichtstoffabscheider (AB 16) zugeführt werden. Von dort wird es weiter in das neu zu erstellende Versickerbecken der Absetzanlage (VA 16) geleitet. Mit den Planungsgrundsätzen und der hydraulischen Bemessung der neu zu errichtenden Versickerungsanlage besteht seitens des Wasserwirtschaftsamtes München ebenfalls unter Beachtung der im Planfeststellungsbeschluss vom 14.01.2013, Az. 32-4354.1 A99-018, weiterhin Einverständnis.

Zur Abdeckung des Bedarfs von Dammschüttmaterial beim Ausbau der Autobahn wird die im Zuge der Maßnahme „Verlegung der AS Aschheim/Ismaning von der B 471 zur Kreisstraße M 3“ auf Fl. Nr. 738/2 der Gemarkung Unterföhring angelegte, Seitenentnahmefläche (Nassauskiesung), Bau-km 4+240 bis Bau-km 4+580, bis zur maximal zulässigen Ausbeutungstiefe (300.000 m<sup>3</sup> ohne Vorabtrag von Oberboden und Rotlage) weiterbetrieben. Die Seitenentnahme und die dauerhafte Herstellung eines neuen Gewässers im Sinne des § 31 Abs. 2 Satz 1 WHG wurde bereits mit Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern vom 23.06.2010, Az. 32-4354.1-A99-016, genehmigt.

### 2.3.3 Landwirtschaft

Die beantragte Planänderung steht den Belangen der Landwirtschaft nicht entgegen. Einwände seitens des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg wurden nicht erhoben. Die Belange der Landwirtschaft werden durch die Nebenbestimmungen unter A.3.2.3 dieses Planänderungsbeschlusses gewährleistet.

Durch den Vorhabensträger wird insbesondere sichergestellt, dass eine weitere ordnungsgemäße landwirtschaftliche Bodennutzung des Grundstücks nach Durchführung der Baumaßnahme möglich ist. Weitergehende Forderungen zum Bodenschutz werden zurückgewiesen. Im Trassenbereich werden in der Regel Begleitwege im Besitz der Bundesrepublik Deutschland oder der Gemeinden

benutzt, die nicht landwirtschaftlich genutzt werden. Maßnahmen wie Lagerung des Oberbodens und nachfolgende Wiederherstellung zur landwirtschaftlichen Nutzung (z. B. Auflockerung) mit den Eigentümern direkt geregelt. Soweit dennoch Folgeschäden verbleiben, hat eine Regelung durch den Vorhabensträger im Entschädigungsverfahren zu erfolgen.

#### 2.3.4 Wald

Die beantragte Planänderung steht den Belangen des Waldes nicht entgegen. Es kommt zu keinen dauerhaften Eingriffen und Nutzungsänderungen von Wald. Mit Errichtung der Baustraßen und Baufelder werden sich nur vorübergehende Eingriffe in angrenzende Waldbereiche auf rd. 0,24 ha ergeben. Die Baufelder werden nach dem Neubau der Brücken wieder zurückgebaut. In den randlichen Eingriffsflächen der Wälder wird dann wieder ein standorttypischer Laubwald durch Pflanzung standorttypischer Laubgehölze entwickelt.

#### 2.3.5 Denkmalschutz

Die beantragte Planänderung konnte auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes, insbesondere des Schutzes von Bodendenkmälern zugelassen werden. Mit den hier unter A.3.2.6 des Planänderungsbeschlusses festgesetzten Nebenbestimmungen wird den Belangen des Denkmalschutzes Rechnung getragen.

#### 2.3.6 Belange der Deutschen Bahn AG

Die Belange der Deutschen Bahn AG werden durch die Nebenbestimmungen unter A.3.2.8 dieses Planänderungsbeschlusses gewährleistet.

#### 2.3.7 Belange der Gemeinden

##### 2.3.7.1 Gemeinde Aschheim

Die Gemeinde Aschheim hat keine grundsätzlichen Einwendungen erhoben.

Die Gemeinde Aschheim forderte, dass der Vorhabensträger einen Wirtschaftsweg von der aufgelassenen Autobahnabfahrt zum Entwässerungsbauwerk VA15 nebst Auffahrt zum Hügel für Pflegearbeiten auf den Fl. Nrn. 1415/5 und 1413/7, Gemarkung Aschheim, anlege und dazu Dienstbarkeiten für ein Wegerecht bestelle. Die Zufahrt ist aber nicht Regelungsgegenstand dieses Planänderungsverfahrens. der Vorhabensträger hat aber zugesagt, außerhalb dieses Planänderungsverfahrens eine Zufahrt von der Betriebsrampe oder dem Kreisverkehr sowie einen unbefestigten Weg zu den Fl. Nrn. 1413/7 und 1415/5, Gemarkung Aschheim, herzustellen. Die Festlegung der genauen Lage erfolgt dabei in Abstimmung mit der Gemeinde Aschheim und dem Staatlichen Bauamt Freising.

Die Gemeinde Aschheim hat für die Lärmschutzwand auf den Fl. Nrn. 1416/9 und 1415/4, Gemarkung Aschheim, einen entschädigungslosen Übergang der Straßenbaulast an den Vorhabensträger gefordert. Dies entspricht der Regelung unter BW-Verz. lfd. Nr. 4.6 der mit Planfeststellungsbeschluss vom 14.01.2013, Az. 32-4354.1 A99-018, planfestgestellten Unterlagen. Die Lärmschutzwand ist nicht Regelungsgegenstand dieses Planänderungsverfahrens.

Die Gemeinde Aschheim hat ferner vom Vorhabensträger gefordert, für die geplanten Teilflächenerwerbe zur Errichtung eines Weges mit der BW-Verz. lfd. Nr. 1.28 gemäß Planfeststellungsunterlagen (auf den Fl. Nrn. 1413, 1477, 1412, 1460/4, 1478/4, Gemarkung Aschheim) für die Gemeinde Aschheim Dienstbarkeiten für ein Wegerecht einzutragen. Der Vorhabensträger beabsichtigt derzeit aber auf die Herstellung des Weges zu verzichten. Er hat aber im Anhörungsverfahren zugesagt, der Gemeinde Aschheim eine Dienstbarkeit zu bestellen, sofern der Weg wie geplant errichtet wird.

#### 2.3.7.3 Gemeinde Unterföhring

Die Gemeinde Unterföhring hat keine grundsätzlichen Einwendungen erhoben.

Die Gemeinde Unterföhring wies daraufhin, dass beim Rückbau des Bauwerkes 27/2 (Unterführung des Mittleren Isar-Kanals bei Unterföhring) und dem geplanten Ersatzbau eines dreifeldrigen Brückenbauwerks nach vorheriger Abstimmung mit der Freiwilligen Feuerwehr Unterföhring, dem Amt für Öffentliche Sicherheit und Ordnung sowie der weiteren Rettungsdienste entsprechende (Ersatz-)Rettungswege anzulegen seien. Wir sind dieser Anregung mit der Nebenbestimmung unter A.3.18 dieses Planänderungsbeschlusses nachgekommen.

Die Forderung der Gemeinde Unterföhring auf Regelung einer Nachfolgenutzung für den neu entstandenen See, nordöstlich des Feringasees, nach Abschluss der Kiesentnahme/Seitenentnahme auf Fl. Nr. 738/2, Gemarkung Unterföhring, auszuarbeiten, ist nicht Regelungsgegenstand dieses Planänderungsverfahrens. Der Vorhabensträger hat aber zugesagt, die Nachfolgenutzung noch gesondert zu regeln.

Bau, Unterhalt, Kostentragung und Eigentumsverhältnisse der auf Wunsch der Gemeinde Unterföhring neu zu errichtenden Lärmschutzwände regeln sich nach der mit dem Vorhabensträger im Jahr 2016 geschlossenen Vereinbarung.

Die Gemeinde Unterföhring forderte eine Überprüfung der lärmtechnischen Ergebnisse in der Birkenhofstraße 50 unter Berücksichtigung der Messungen des Ingenieurbüros Schallschutzprojekt Vogel und entsprechende Maßnahmen einzuleiten und bekanntzugeben. Dies ist nicht Regelungsgegenstand dieses



Planänderungsverfahrens. Der Vorhabensträger hat aber zugesagt, die lärmschutztechnische Situation an dem betroffenen Anwesen unter Einbeziehung der Ergebnisse des Ingenieurbüros Schallschutzprojekt Vogel zu überprüfen und in Abstimmung mit der Eigentümerin noch gesondert zu regeln.

#### 2.3.7.2 Gemeinde Ismaning

Die Gemeinde Ismaning hat keine grundsätzlichen Einwendungen erhoben. Es wurde aber weiterhin eine verkehrsrechtliche angeordnete Absenkung der Fahrgeschwindigkeit ab 22 Uhr angeregt.

Die Forderung wird abgelehnt. Es wird insofern auf die Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss vom 14.01.2013, Az. 32-4354.1 A99-018, unter C.4.3.4.1.5 und C.4.3.10.4 verwiesen. Der Vorhabensträger stellt mit seiner Planung den erforderlichen Lärmschutz der betroffenen Anwesen im gesamten Bereich der Gemeinde Ismaning auch weiterhin sicher. Für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen fehlen die sachlichen und rechtlichen Voraussetzungen (vgl. auch Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm - Lärmschutz-Richtlinien-StV -), da die oben genannten Richtwerte im gegenständlichen Streckenabschnitt an keiner größeren Anzahl im Zusammenhang stehender Wohngebäude erreicht oder überschritten werden.

#### 2.3.8 Leitungsträger

In der Planfeststellung ist nur über das "Ob und Wie" der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Da sich die Leitungsträger mit den im Bauwerksverzeichnis enthaltenen Maßnahmen grundsätzlich einverstanden erklärt haben, müssen keine näheren Regelungen getroffen werden. Auf die Regelungen in A.3 dieses Planänderungsbeschlusses wird verwiesen. Die Inanspruchnahme von Grundstücken wird außerhalb dieses Planänderungsverfahrens vertraglich geregelt.

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

### 2.4 **Private Belange**

Private Belange stehen der Planänderung vom 09.01.2017 ebenfalls nicht entgegen.

Für die geplanten Änderungen im Bereich des Querschnitts (Einbau lärmindernder Fahrbahnbelag, Standorte der Nothaltebuchten, Abbruch und Neubau von Lärmschutzanlagen) sowie für den Neubau von Brückenbauwerken und eines Versickerbeckens werden keine zusätzlichen Flächen dauerhaft in Anspruch genommen.

Im Zuge der baulichen Umsetzung müssen jedoch zusätzliche Flächen von Dritten in einer Größe von ca. 5,9 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen werden (vgl. Unterlagen 14.1 und 14.2 P). Die durch die vorübergehende baubedingte Inanspruchnahme entstehenden Auswirkungen (Grundverlust, Folgeschäden, Immissionen usw.) auf das Grundeigentum können durch schonendere Trassierung, Querschnittsgestaltung o. ä. aus den unter C.2.2 dieses Planänderungsbeschlusses angeführten Erwägungen nicht weiter verringert werden. Durch diese geringfügigen Planänderungen ergeben sich keine zusätzlichen erheblichen Betroffenheiten bzw. wurden keine Einwände vorgebracht.

Mittelbare Beeinträchtigungen aufgrund verkehrsbedingter Lärmauswirkungen sind nicht zu befürchten. Durch die vorliegende Planänderung vom 09.01.2016 werden die Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses der Regierung von Oberbayern vom 14.01.2013, Az. 32-4354.1 A99-018, zu Lärmschutzmaßnahmen auch weiterhin eingehalten. Insbesondere wird durch die auf Wunsch der Gemeinde Unterföhring Erhöhung (auf 6,0 m Höhe von Bau-km 2+290 bis Bau-km 3+270) bzw. Neuerrichtung (auf 3,0 m Höhe von Bau-km 3+270 bis Bau-km 3+770) einer fahrbahnseitigen hochabsorbierenden Lärmschutzwand die Lärmschutzsituation in diesem Bereich weiter verbessert.

Die Rechtsanwälte Deißler, Kraus & Domcke haben Lärm- und Luftschadstoffbeeinträchtigungen für die Gesundheit und die betroffenen Anwesen, insbesondere einen Wertverlust, des Einwenders Nr. 2001 eingewandt. Es wurde beantragt, die Betroffenheit des Einwenders durch Lärm- und Schadstoffbelastungen zunächst aktuell und genau zu ermitteln und auf der Grundlage des Ermittlungsergebnisses geeignete Maßnahmen zur Reduzierung der Belastungen im Planfeststellungsbeschluss anzuordnen.

Dieser Einwand wird zurückgewiesen. Die Lärm- und Luftschadstoffbelastungen wurden bereits im Planfeststellungsverfahren zum 8-streifigen Ausbau der A 99 mit Planfeststellungsbeschluss vom 14.01.2013, Az. 32-4354.1 A99-018, unter Berücksichtigung der Verlegung der Anschlussstelle Aschheim / Ismaning beurteilt. In dem damaligen Verfahren wurde dem Grunde nach ein Anspruch auf passiven Lärmschutz wegen Grenzwertüberschreitungen festgestellt. Die gegenständliche Planänderung hat aber nach den schalltechnischen und luftschadstofftechnischen Berichten keine weitere negative Auswirkung auf die Lärm- und Schadstoffsituation des Einwenders. Die A 99 wird in diesem Bereich lediglich auf Grund des Einbaus eines offenporigen Asphalts (aktiver Lärmschutz) um 50 cm verbreitert, damit eine schadlose Entwässerung des Oberflächenwassers gewährleistet werden kann. Weitere Schutzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

Andere betroffene Belange sind nicht ersichtlich.

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

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

**3. Gesamtergebnis**

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass sich die Planänderung vom 09.01.2017 des 8-streifigen Ausbaues der A 99 zwischen dem AK München-Nord und der AS Aschheim / Ismaning (BA I) zum Neubau von Brückenbauwerken und einer Lärmschutzwand (Isarquerung bis Bauende) bei Abwägung aller Belange als geboten erweist. Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich. Bei Abwägung aller Belange, insbesondere gerade im Hinblick auf das öffentliche Interesse am Neubau dieser wichtigen Straßenverbindung erweist sich die Planlösung als vernünftig.

**4. Sofortige Vollziehbarkeit**

Für den 8-streifigen Ausbau der A 99 zwischen dem AK München-Nord und der AS Haar ist nach dem geltenden 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) vordringlicher Bedarf festgestellt. Eine Anfechtungsklage gegen diesen Planänderungsbeschluss hat deshalb gemäß § 17e Abs. 2 Satz 1 FStrG keine aufschiebende Wirkung.

**5. Kostenentscheidung**

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 des KG vom 20.02.1998 (GVBl 5/1998, Seite 43). Von der Zahlung der Gebühr ist der Freistaat Bayern nach Art. 4 Satz 1 Nr. 1 des KG befreit.

### **Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Planänderungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Zustellung schriftlich Klage beim Bundesverwaltungsgericht, Simsonplatz 1, 04107 Leipzig (Postanschrift: Bundesverwaltungsgericht, Postfach 10 08 54, 04008 Leipzig), erhoben werden. Sie muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben. Das Gericht kann Erklärungen oder Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, zurückweisen und ohne weitere Ermittlungen entscheiden, wenn ihre Zulassung nach der freien Überzeugung des Gerichts die Erledigung des Rechtsstreits verzögern würde und der Kläger die Verspätung nicht genügend entschuldigt (§ 17e Abs. 5 FStrG, § 87b Abs. 3 VwGO).

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

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

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss für diese Bundesfernstraße, für die nach dem Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt ist, hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Beschluss nach § 80 Abs. 5 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Bekanntgabe

dieses Beschlusses bei dem oben genannten Gericht gestellt und begründet werden. Treten später Tatsachen auf, welche eine Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann ein hierauf gestützter Antrag innerhalb einer Frist von einem Monat gestellt werden. Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerde Kenntnis von den Tatsachen erlangt.

Hinweis:

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

**Hinweis zur Auslegung des Plans**

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

Darüber hinaus kann der Beschluss im Volltext auf der Homepage der Regierung von Oberbayern unter [www.regierung.oberbayern.bayern.de](http://www.regierung.oberbayern.bayern.de) abgerufen werden.

München, 04.08.2017

Regierung von Oberbayern

Deindl

Regierungsdirektor