



**FREISTAAT BAYERN**  
Autobahndirektion Südbayern

**A 94**  
**München – Pocking (A 3)**

**Neubau**  
**Dorfen – Heldenstein**  
km 34+730 bis km 50+040

# **Planfeststellung**

**3. Tektur vom 28.02.2011**

**4. Tektur vom 14.09.2011**



## **Regierung von Oberbayern**



### **Planfeststellungsbeschluss**

**A 94 München - Pocking;  
Abschnitt Dorfen - Heldenstein;  
Neubau von km 34+730 bis km 50+040**

**München, 22. November 2011**

## Inhaltsverzeichnis

<b>A</b>	<b>Entscheidung</b>	<b>12</b>
1.	Feststellung des Plans	12
2.	Festgestellte Planunterlagen	12
3.	Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen	14
3.1	Unterrichtungspflichten	14
3.2	Baubeginn, Bauablauf, Bauausführung	16
3.3	Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)	17
3.4	Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz	18
3.5	Verkehrslärmschutz	21
3.6	Landwirtschaft	22
3.7	Forstwirtschaft	22
3.8	Eisenbahnanlagen	23
3.9	Denkmalschutz	23
3.10	Sonstige Nebenbestimmungen	24
4.	Wasserrechtliche Erlaubnisse	24
4.1	Gegenstand / Zweck	24
4.2	Plan	25
4.3	Erlaubnisbedingungen und -auflagen	25
5.	Straßenrechtliche Verfügungen	28
6.	Entscheidungen über Einwendungen	29
6.1	Anordnungen im Interesse von Betroffenen	29
6.2	Zurückweisungen	31
7.	Entscheidungsvorbehalte	31
8.	Sofortige Vollziehbarkeit	32
9.	Kostenentscheidung	32
<b>B</b>	<b>Sachverhalt</b>	<b>33</b>
1.	Beschreibung des Vorhabens	33
2.	Vorgängige Planungsstufen	36
2.1	Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen	36
2.2	Landesplanung/Raumordnung	36
2.3	Linienbestimmung nach § 16 FStrG	38
2.4	Sonstiges: Regionalplan, Bauleitplan	38
3.	Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	38
<b>C</b>	<b>Entscheidungsgründe</b>	<b>48</b>
1.	Verfahrensrechtliche Bewertung	48

<b>1.1</b>	<b>Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen)</b>	<b>48</b>
<b>1.2</b>	<b>Anhörungsverfahren</b>	<b>48</b>
<b>1.3</b>	<b>Behandlung von verfahrensrechtlichen Rügen</b>	<b>52</b>
<b>1.4</b>	<b>Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen</b>	<b>56</b>
<b>2.</b>	<b>Umweltverträglichkeitsprüfung</b>	<b>58</b>
<b>2.1</b>	<b>Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)</b>	<b>58</b>
<b>2.2</b>	<b>Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)</b>	<b>86</b>
<b>3.</b>	<b>FFH-Verträglichkeitsprüfung (FFH-VP)</b>	<b>91</b>
<b>3.1</b>	<b>Rechtsgrundlage/Prüfmaßstab</b>	<b>92</b>
<b>3.2</b>	<b>FFH-Gebiet DE 7739371 („Isental mit Nebenbächen“)</b>	<b>94</b>
3.2.1	Bestandserfassung und -bewertung	94
3.2.1.1	Erhaltungsziele	95
3.2.1.2	Maßgebliche Gebietsbestandteile	96
3.2.1.3	Grundlagen und Methodik der Bestandserfassung und -bewertung	98
3.2.1.4	Konkrete Bestandserfassung und -bewertung	98
3.2.1.4.1	Lebensraumtypen des Anhangs I und Arten des Anhangs II des Standard-Datenbogens ohne Betroffenheit	100
3.2.1.4.2	Nichtberücksichtigung von Lebensraumtypen des Anhangs I sowie von Arten der Anhänge II und IV der FFH-RL, die nicht im Standard-Datenbogen aufgelistet sind	100
3.2.1.4.3	Lebensraumtyp *91E0: Auenwälder mit <i>Alnus glutinosa</i> und <i>Fraxinus excelsior</i>	102
3.2.1.4.4	Lebensraumtyp 3260: Flüsse der planaren bis montanen Stufe mit Vegetation des <i>Ranunculus fluitantis</i> und des <i>Callitriche-Batrachion</i> und Lebensraumtyp 3150 Natürliche eutrophe Seen mit Vegetation des <i>Magnopotamion</i> s oder <i>Hydrocharition</i> s	110
3.2.1.4.5	Lebensraumtyp 6430: Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe	112
3.2.1.4.6	Anhang II Art: Groppe ( <i>Cottus gobio</i> )	113
3.2.1.4.7	Anhang II Art: Bachmuschel ( <i>Unio crassus</i> )	114
3.2.2	Erfassung und Bewertung von Beeinträchtigungen	116
3.2.2.1	Projektwirkungen	117
3.2.2.2	Bewertungsmethode	117
3.2.2.3	Bewertungskriterien	118
3.2.2.4	Beeinträchtigungsgrad	119
3.2.2.5	Beurteilung der Erheblichkeit	121
3.2.2.6	Beeinträchtigung des Lebensraumtyps *91E0: Auenwälder mit <i>Alnus glutinosa</i> und <i>Fraxinus excelsior</i>	122
3.2.2.6.1	Flächen-/Vegetationsverlust	122
3.2.2.6.2	Beeinträchtigungen der charakteristischen Arten	125
3.2.2.6.3	Beeinträchtigungen durch Veränderung der Sonneneinstrahlung	128
3.2.2.6.4	Beeinträchtigungen durch Veränderung der Niederschlagsmengen (Regenschatten)	130
3.2.2.6.5	Beeinträchtigungen durch Einträge fester und gelöster Stoffe	131
3.2.2.6.6	Beeinträchtigungen durch Einträge gasförmiger Stoffe	134
3.2.2.7	Beeinträchtigung des Lebensraumtyps 3260: Flüsse der planaren bis montanen Stufe mit Vegetation des <i>Ranunculus fluitantis</i> und des <i>Callitriche-Batrachion</i>	137
3.2.2.8	Beeinträchtigung des Lebensraumtyps 6430: Feuchte Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe	141
3.2.2.9	Beeinträchtigung der Anhang II – Art Groppe	143
3.2.2.10	Beeinträchtigung der Anhang II – Art Bachmuschel ( <i>Unio crassus</i> )	143
3.2.2.11	Zusammenfassende Beurteilung für das FFH-Gebiet DE 7739371 („Isental mit Nebenbächen“) im Planungsabschnitt Dorfen - Heldenstein	145
3.2.2.12	Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten	146
3.2.2.13	Zusammenfassende Bewertung für das FFH-Gebiet DE 7739371 („Isental mit Nebenbächen“) im Zusammenwirken der beiden Planungsabschnitte Pastetten – Dorfen und Dorfen - Heldenstein	150
<b>3.3</b>	<b>FFH-Gebiet DE 7839371 („Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“)</b>	<b>153</b>

3.3.1	Bestandserfassung und -bewertung	153
3.3.1.1	Erhaltungsziele	153
3.3.1.2	Maßgebliche Gebietsbestandteile	154
3.3.1.3	Konkrete Bestandserfassung und -bewertung	156
3.3.2	Erfassung und Bewertung von Beeinträchtigungen	158
3.3.2.1	Projektwirkungen	158
3.3.2.2	Beeinträchtigungsgrad	159
3.3.2.3	Beeinträchtigungen	160
3.3.2.4	Beurteilung der Erheblichkeit	160
3.3.2.4.1	Beeinträchtigungen durch Immissionen von Schall und Licht sowie optische Stimuli während der Bau- und Betriebsphase im Bereich der Flugkorridore	160
3.3.2.4.2	Beeinträchtigungen aufgrund der Veränderung des Leitstruktursystems südlich und südwestlich der Fledermauskolonie	161
3.3.2.4.3	Beeinträchtigungen aufgrund der Kollisionsgefahr beim Queren der Autobahn südlich und westlich der Kolonie	162
3.3.2.4.4	Monitoring und Risikomanagement	164
3.3.2.4.5	Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten	166
3.3.2.4.6	Zusammenfassende Bewertung für das FFH-Gebiet DE 7839371 („Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“)	167
3.3.2.4.7	Entscheidungsvorbehalt	167
3.3.2.4.7.1	Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses	168
3.3.2.4.7.2	Keine zumutbare Alternative	170
3.3.2.4.7.3	Kohärenzausgleichsmaßnahmen	174
<b>4.</b>	<b>Materiell-rechtliche Würdigung</b>	<b>177</b>
<b>4.1</b>	<b>Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)</b>	<b>177</b>
<b>4.2</b>	<b>Abschnittsbildung</b>	<b>177</b>
<b>4.3</b>	<b>Planrechtfertigung</b>	<b>180</b>
4.3.1	Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplanung)	180
4.3.2	Planungskonzept	181
4.3.2.1	Raumordnerische Belange	182
4.3.2.2	Verkehrliche und verkehrspolitische Planungsziele	184
4.3.3	Derzeitige Straßen- und Verkehrsverhältnisse	185
4.3.4	Künftige Verkehrsentwicklung	187
4.3.5	Entlastungswirkung und Netzfunktion	189
<b>4.4</b>	<b>Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung</b>	<b>192</b>
4.4.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung, Linienbestimmung	192
4.4.2	Planungsvarianten	193
4.4.2.1	Beschreibung der Trasse Dorfen	195
4.4.2.2	Beschreibung der Trasse Haag	199
4.4.2.3	Planzielerreichung	202
4.4.2.4	Zwangspunktwirkung	208
4.4.2.5	Verkehrslärmschutz	209
4.4.2.5.1	Trennungsgrundsatz, § 50 BImSchG	209
4.4.2.5.2	Vergleichende Lärmbilanz	212
4.4.2.6	Naturschutz und Umweltbelange	217
4.4.2.6.1	FFH-Gebietsschutz	217
4.4.2.6.2	Artenschutz	219
4.4.2.6.3	Sonstige Umweltbelange	221
4.4.2.7	Flächenverbrauch, planungs- und bautechnische Gesichtspunkte	222
4.4.2.8	Wasserrechtliche Belange	225
4.4.2.9	Luftreinhaltung	227
4.4.2.10	Waldrechtliche Belange	228
4.4.2.11	Gemeindliche Belange	229
4.4.2.12	Sonstige öffentliche Belange	229
4.4.2.13	Private Belange	230

4.4.2.14	Gesamtergebnis der Trassenabwägung	231
4.4.3	Ausbaustandard (Linienführung, Gradiente, Querschnitt)	233
4.4.3.1	Entwurfsgeschwindigkeit, Trassierungselemente, Zwangspunkte	234
4.4.3.2	Querschnitt	234
4.4.3.3	PWC-Anlage (BWV Nr. 49)	235
4.4.3.4	Auswirkungen auf das nachgeordnete Straßen- und Wegenetz, Kreuzungen	237
4.4.3.4.1	Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes	237
4.4.3.4.2	Vorübergehende Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes	239
4.4.3.4.3	Kreisstraße MÜ 21, Bauwerk K 47/1 (BWV Nr. 223)	240
4.4.3.4.4	Gemeindeverbindungsstraße Steinberg – Höhenberg (BWV Nr. 76)	240
4.4.3.4.5	Gemeindeverbindungsstraße Fanten – Bonesmühle (BWV Nr. 92)	242
4.4.3.4.6	Gemeindeverbindungsstraße Pfaffenkirchen – Kreisstraße MÜ 22 (BWV Nr. 168) und Kreisstraße MÜ 22 – Deutenheim (BWV Nr. 169, 181)	242
4.4.3.4.7	Gemeindeverbindungsstraße Krafting – Mimmelheim (BWV Nr. 178)	243
4.4.3.4.8	Öffentliche Feld- und Waldwege im Stadtgebiet Dorfen	244
4.4.3.4.9	Öffentlicher Feld- und Waldweg (BWV Nr. 95a)	245
4.4.3.4.10	Öffentlicher Feld- und Waldweg (BWV Nr. 125)	245
4.4.3.4.11	Öffentlicher Feld- und Waldweg (BWV Nr. 168b)	245
4.4.3.4.12	Öffentliche Feld- und Waldwege (BWV Nrn. 171, 172, 172a)	246
4.4.3.4.13	Öffentlicher Feld- und Waldweg (BWV Nrn. 178b)	246
4.4.3.4.14	Durchlass (BWV Nr. 176)	246
4.4.4	Immissionsschutz / Bodenschutz	247
4.4.4.1	Verkehrslärmschutz	247
4.4.4.1.1	§ 50 BImSchG - Trassierung, Gradiente usw.	248
4.4.4.1.2	Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge	250
4.4.4.1.3	Verkehrslärmberechnung	252
4.4.4.1.4	Ergebnis	253
4.4.4.1.4.1	PWC-Anlage	253
4.4.4.1.4.2	Einhausung von Bau-km 37+500 und Bau-km 38+400	254
4.4.4.1.4.3	Lärmschutzanlagen zwischen Bau-km 36+500 und Bau-km 37+550	254
4.4.4.1.4.4	Lärmschutzanlagen zwischen Bau-km 39+000 und Bau-km 39+500	255
4.4.4.1.4.5	Lärmschutzanlagen zwischen Bau-km 39+700 und Bau-km 40+830	256
4.4.4.1.4.6	Lärmschutzanlagen auf der Rimbachtalbrücke bei Bau-km 41+788 (Bauwerk K 41/2)	257
4.4.4.1.4.7	Lärmschutzanlagen zwischen Bau-km 43+000 und Bau-km 43+200	257
4.4.4.1.4.8	Lärmschutzanlagen auf der Ornautalbrücke bei Bau-km 42+740 (Bauwerk K 42/2)	258
4.4.4.1.4.9	Lärmschutz von Bau-km 45+700 bis 46+540	259
4.4.4.1.4.10	Lärmschutz zwischen Bau-km 49+000 und Bau-km 50+000	260
4.4.4.1.4.11	Sonstige Forderung im Hinblick auf den Lärmschutz	262
4.4.4.1.5	Berücksichtigung der Lärmauswirkungen an anderen Straßen	264
4.4.4.2	Schadstoffbelastung	266
4.4.4.3	Bodenschutz	268
4.4.5	Naturschutz- und Landschaftspflege	269
4.4.5.1	Verbote	269
4.4.5.1.1	Schutzgebiete/geschützte Flächen / allgemeiner Artenschutz	269
4.4.5.1.2	Besonderer und strenger Artenschutz	270
4.4.5.1.2.1	Zugriffsverbote	270
4.4.5.1.2.2	Prüfmethodik	271
4.4.5.1.2.3	Stellungnahmen und Einwendungen	273
4.4.5.1.2.4	Verstoß gegen Verbote (allgemeine Ausführungen)	274
4.4.5.1.2.5	Verstoß gegen Verbote (einzelne Arten)	278
4.4.5.1.2.6	Ausnahme	297
4.4.5.1.2.7	Ausnahmegründe	298
4.4.5.1.2.8	Keine zumutbare Alternative	299
4.4.5.1.2.9	Erhaltungszustand der Populationen einer Art	304
4.4.5.2	Berücksichtigung der Naturschutzbelange	305
4.4.5.3	Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)	306
4.4.5.3.1	Eingriffsregelung	306
4.4.5.3.2	Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen	307
4.4.5.3.3	Verbleibende Beeinträchtigungen	307

4.4.5.3.4	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung _____	310
4.4.6	Gewässerschutz _____	315
4.4.6.1	Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung _____	315
4.4.6.2	Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse _____	319
4.4.7	Landwirtschaft als öffentlicher Belang _____	322
4.4.8	Waldrechtliche Belange _____	324
4.4.9	Jagdliche Belange _____	326
4.4.10	Städtebauliche Belange _____	330
4.4.10.1	Stadt Dorfen _____	331
4.4.10.2	Gemeinde Schwindegg _____	332
4.4.10.3	Gemeinde Obertaufkirchen _____	332
4.4.10.4	Gemeinden Rattenkirchen und Heldenstein _____	334
4.4.11	Sonstige öffentliche Belange _____	335
4.4.11.1	Träger von Versorgungsleitungen _____	335
4.4.11.1.1	Stromleitungen (BWV Nr. 62, 91a, 113, 151, 195, 257) _____	335
4.4.11.1.2	Gasleitungen (BWV Nr. 259, 260) _____	336
4.4.11.2	Eisenbahnanlagen _____	337
4.4.11.3	Denkmalschutz _____	338
<b>4.5</b>	<b>Private Einwendungen _____</b>	<b>340</b>
4.5.1	Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden: _____	340
4.5.1.1	Flächenverlust _____	340
4.5.1.2	Beantragte Entscheidungen / Schutzauflagen _____	342
4.5.1.2.1	Übernahme von Restflächen _____	342
4.5.1.2.2	Ersatzlandbereitstellung _____	343
4.5.1.2.3	Umwege _____	344
4.5.1.2.4	Wertminderungen _____	344
4.5.1.2.5	Nachteile durch Bepflanzung _____	345
4.5.1.2.6	Vertretungskosten _____	346
4.5.2	Einzelne Einwender _____	346
4.5.3	Einwender ohne anwaltliche Vertretung _____	347
4.5.3.1	Einwender Nr. 1000 _____	347
4.5.3.2	Einwender Nr. 1006 _____	347
4.5.3.3	Einwender Nr. 1010 und 1011 _____	349
4.5.3.4	Einwender Nr. 1017 _____	350
4.5.3.5	Einwender Nr. 1029 _____	351
4.5.3.6	Einwender Nr. 1032 _____	352
4.5.3.7	Einwender Nr. 1036 _____	353
4.5.3.8	Einwender Nr. 1039 _____	355
4.5.3.9	Einwender Nr. 1041 _____	356
4.5.3.10	Einwender Nr. 1043 _____	356
4.5.3.11	Einwender Nr. 1045 _____	357
4.5.3.12	Einwender Nr. 1046 _____	358
4.5.3.13	Einwender Nr. 1049 _____	359
4.5.3.14	Einwender Nr. 1068 _____	359
4.5.3.15	Einwender Nr. 1076 _____	361
4.5.3.16	Einwender Nr. 1078 _____	361
4.5.3.17	Einwender Nr. 1083 _____	363
4.5.3.18	Einwender Nr. 1087 _____	364
4.5.3.19	Einwender Nr. 1097 _____	364
4.5.3.20	Einwender Nr. 1098 _____	365
4.5.3.21	Einwender Nr. 1206 _____	366
4.5.3.22	Einwender Nr. 1210 _____	366
4.5.3.23	Einwender Nr. 1212 _____	367
4.5.3.24	Einwender Nr. 1214 _____	367
4.5.3.25	Einwender Nr. 1220 _____	368
4.5.3.26	Einwender Nr. 7557 _____	369
4.5.4	Einwender der Kanzlei Deißler Kraus & Domcke _____	369

4.5.4.1	Einwender Nr. 2001	369
4.5.4.2	Einwender Nr. 2002	372
4.5.4.3	Einwender Nr. 2004	373
4.5.4.4	Einwender Nr. 2005	374
4.5.5	Einwender der Kanzlei Labbé & Partner (RA Dr. Wölfel)	374
4.5.5.1	Einwender Nr. 3001	374
4.5.5.2	Einwender Nr. 3003	375
4.5.5.3	Einwender Nr. 3005	377
4.5.5.4	Einwender Nr. 3006	377
4.5.5.5	Einwender Nr. 3007	378
4.5.5.6	Einwender Nr. 3008	382
4.5.5.7	Einwender Nr. 3009	383
4.5.5.8	Einwender Nr. 3010	384
4.5.5.9	Einwender Nr. 3011	384
4.5.5.10	Einwender Nr. 3012	387
4.5.5.11	Einwender Nr. 3013	388
4.5.5.12	Einwender Nr. 3014	388
4.5.5.13	Einwender Nr. 3015	388
4.5.5.14	Einwender Nr. 3016	389
4.5.6	Einwender der Kanzlei Labbé & Partner (RA März)	390
4.5.6.1	Einwender Nr. 4001 und 4002	390
4.5.6.2	Einwender Nr. 4003	391
4.5.6.3	Einwender Nr. 4004 und 4005	394
4.5.6.4	Einwender Nr. 4006	397
4.5.6.5	Einwender Nr. 4007	398
4.5.6.6	Einwender Nr. 4008 und 4009	400
4.5.6.7	Einwender Nr. 4010 und 4011	401
4.5.6.8	Einwender Nr. 4012	402
4.5.6.9	Einwender Nr. 4013	403
4.5.7	Einwender der Kanzlei Schönefelder Ziegler Lehnert	403
4.5.7.1	Einwender Nr. 5004	403
4.5.7.2	Einwender Nr. 5006	405
4.5.7.3	Einwender Nr. 5007	406
4.5.7.4	Einwender Nr. 5008	407
4.5.7.5	Einwender Nr. 5009	408
4.5.7.6	Einwender Nr. 5010	410
4.5.7.7	Einwender Nr. 5012	412
4.5.7.8	Einwender Nr. 5015	413
4.5.7.9	Einwender Nr. 5017	414
4.5.7.10	Einwender Nr. 5019	414
4.5.7.11	Einwender Nr. 5020	417
4.5.7.12	Einwender Nr. 5021	418
4.5.7.13	Einwender Nr. 5022	419
4.5.7.14	Einwender Nr. 5024	421
4.5.7.15	Einwender Nr. 5025	422
4.5.7.16	Einwender Nr. 5026	423
4.5.7.17	Einwender Nr. 5027	423
4.5.7.18	Einwender Nr. 5028	425
4.5.7.19	Einwender Nr. 5029	427
4.5.7.20	Einwender Nr. 5030	428
4.5.7.21	Einwender Nr. 5031	430
4.5.7.22	Einwender Nr. 5032	431
4.5.7.23	Einwender Nr. 5033	433
4.5.7.24	Einwender Nr. 5034	435
4.5.7.25	Einwender Nr. 5035	437
4.5.7.26	Einwender Nr. 5036	442
4.5.7.27	Einwender Nr. 5037	446
4.5.7.28	Einwender Nr. 5038	446
4.5.7.29	Einwender Nr. 5039	448
4.5.7.30	Einwender Nr. 5040	449



4.5.7.31	Einwender Nr. 5045 _____	450
4.5.8	Einwender der Kanzlei Blümel Reichert Henning Bergsteiner _____	450
4.5.9	Weitere Betroffene _____	451
<b>4.6</b>	<b>Gesamtergebnis</b> _____	<b>451</b>
<b>4.7</b>	<b>Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen</b> _____	<b>453</b>
<b>5.</b>	<b>Sofortige Vollziehbarkeit</b> _____	<b>453</b>
<b>6.</b>	<b>Kostenentscheidung</b> _____	<b>453</b>
	<b>Rechtsbehelfsbelehrung</b> _____	<b>454</b>
	<b>Hinweis zur sofortigen Vollziehbarkeit</b> _____	<b>455</b>

## Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBI	Allgemeines Ministerialamtsblatt
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMV
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BayBO	Bayerische Bauordnung
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStMdl	Bayerisches Staatsministerium des Innern
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBl	Bayerische Verwaltungsblätter
BayVGh	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
Bek	Bekanntmachung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
22. BImSchV	22. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz

24. BImSchV	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
BMVBW	Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BRS	Baurechtssammlung
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BWV	Bauwerksverzeichnis
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
1. EKrV	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
Flnr.	Flurstücksnummer
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Fernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GMBI	Gemeinsames Ministerialamtsblatt (der Bundesministerien)
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
MABI	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
MLuS	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
Plafer	Planfeststellungsrichtlinien
RdL	Recht der Landwirtschaft, Zeitschrift
RE	Richtlinien für Entwurfsgestaltung

RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
ROG	Raumordnungsgesetz
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrsordnung
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Verwaltungsvorschriften vom 18.09.1995 zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP-RL	Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 27.06.1985 und Änderungsrichtlinie 1997
V-RL	Vogelschutz-Richtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz

Aktenzeichen: 32-4354.1-A94-9

**Vollzug des FStrG;**

**A 94 München - Pocking;**

**Abschnitt Dorfen - Heldenstein;**

**Neubau von km 34+730 bis km 50+040**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

## **Planfeststellungsbeschluss**

### **A Entscheidung**

**1. Feststellung des Plans**

Der Plan für den Neubau der Bundesautobahn A 94 München – Pocking (A 3) im Abschnitt zwischen Dorfen und Heldenstein von km 34+730 bis km 50+040 mit den sich aus Ziffern 3 und 6 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern und Blau-eintragungen in den Planunterlagen ergebenden Änderungen und Ergänzungen wird festgestellt.

**2. Festgestellte Planunterlagen**

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

<b>Unterlage Nr.</b>	<b>Blatt Nr.</b>	<b>Bezeichnung (Inhalt)</b>	<b>Maßstab</b>
1 T		Erläuterungsbericht	
2.2		Übersichtslageplan	1:25000
3 T	1-9, 2a	Lagepläne	1:2000
4 T	1-9	Höhenpläne	1:2000/200
4 T	12-25	Höhenpläne	1:1000/100

5 T	1-5	Straßenquerschnitte	1:50
6 T		Bauwerksverzeichnis	
7 T	1-9, 2a	Grunderwerbspläne	1:2000
8 T		Grunderwerbsverzeichnis	
11 T	1-3	Luftbildpläne zur Lärmberechnung	1:5000
12.1 T		Landschaftspflegerischer Begleitplan –Textteil	
12.2 T	1	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Legende	
12.3 T	1-4	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Bestands- und Konfliktpläne	1:5000
12.4 T	1	Landschaftspflegerischer Begleitplan; Übersichtsplan der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	1:25000
12.5 T	1-4	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Lagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen	1:5000
12.6 T		Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) im Abschnitt Dorfen - Heldenstein	
17.1 T		Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet „Isental mit Nebenbächen“ (DE 7739-371) - Textteil	
17.1 T	1 4,5,6, 9,10,11	Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet „Isental mit Nebenbächen“ (DE 7739-371) - Karten	1:50000 1:5000 1:2000
17.3.1 T		Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet „Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“ (DE 7839-371) - Textteil	
17.3.1 T	1 2, 6 3 4 5	Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet „Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“ (DE 7839-371) - Karten	1:500000 1:250000 1:100000 1:20000 1:5000
17.3.2 T		Unterlagen zur FFH-Ausnahmeprüfung für das FFH-Gebiet „Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“ (DE 7839-371)	

Die Planunterlagen wurden von der Autobahndirektion Südbayern aufgestellt und tragen das Datum vom 28.02.2011.

Die erfolgten Planänderungen und die Ergänzungen in den Planunterlagen wurden durch Deckblätter kenntlich gemacht. Die Änderungen und Ergänzungen der ersten Tektur tragen das Datum vom 31.07.2002 und sind in roter Farbe gekennzeichnet. Die zweite Tektur umfasste keine Änderungen oder Ergänzungen der Planunterlagen und ist daher nicht gesondert kenntlich gemacht. Änderungen und Ergänzungen der dritten Tektur tragen das Datum vom 28.02.2011 und sind mit violetter Farbe gekennzeichnet. Änderungen und Ergänzungen der vierten Tektur tragen das Datum vom 14.09.2011 und sind mit grüner Farbe gekennzeichnet.

Folgende Unterlagen sind den Planunterlagen nachrichtlich beigelegt:

- 2.1: Darstellung aller Varianten Trassen Dorfen und Haag (M=1:50000)
- 2.2.1: Überörtliches Straßennetz mit Neubau der A 94 Trasse Dorfen (M=1:100000)
- 2.2.2: Überörtliches Straßennetz mit Neubau der A 94 Trasse Haag (M=1:100000)
- 2.3: Bauleitplanung und Abstände zur A94 – Trassen Dorfen und Haag (M=1:50000)
- 2.4: Verkehrslärmbelastungen der Trassen Dorfen und Haag (M=1:50000) – Gegenüberstellung insgesamt
- 2.5.1 T-2.5.4 T: Verkehrslärmbelastungen der Trassen Dorfen und Haag (M=1:5000) - Teilabschnitte
- 16 T: Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung
- 17.3.2 T: Unterlagen zur FFH-Ausnahmeprüfung für das FFH-Gebiet „Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“ (DE 7839-371);
  - Ü1: Übersichtslageplan Nord-/Planvarianten
  - N1.1 – N1.3: Lage-/Höhenplan Variante 1
  - N2.1 – N2.5: Lage-/Höhenplan Variante 2
  - N3.1 – N3.5: Lage-/Höhenplan Variante 3
  - P1.1 – P1.3: Lage-/Höhenplan Planvariante 1 – Aufständering
  - P2.1 – P2.3: Lage-/Höhenplan Planvariante 2 – Einschnittslage
  - P3.1 – P3.3: Lage-/Höhenplan Planvariante 3 - Tunnellage

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

#### **3.1 Unterrichtungspflichten**

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

3.1.1 Der Stadt Dorfen sowie den Gemeinden St. Wolfgang, Schwindegg, Obertaufkirchen, Rattenkirchen und Heldenstein, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen kommunalen Einrichtungen (Straßen, Leitungen, etc.) mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

3.1.2 Der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH, mindestens drei Monate vor Baubeginn, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.

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

3.1.3 Der DB Services Immobilien GmbH, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Eisenbahnanlagen einschließlich der zugehörigen Kommunikationstechnik mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

Die mit der Bauausführung beauftragten Firmen sind auf das Kabelmerkblatt der DB Kommunikationstechnik GmbH sowie auf das Merkblatt der Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft „Erarbeiten in der Nähe erdverlegter Kabel“ hinzuweisen. Die darin enthaltenen Forderungen sind strikt einzuhalten. Mit den Bauarbeiten an oder in der Nähe von Anlagen der Eisenbahn darf erst begonnen werden, wenn sich die bauausführenden Firmen schriftlich zur Einhaltung der in den Merkblättern enthaltenen Forderungen verpflichtet haben.

3.1.4 Dem Eisenbahn-Bundesamt, damit die für die Anpassungsarbeiten an den betroffenen Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes erforderlichen Anzeigen und Anträge rechtzeitig eingereicht bzw. gestellt werden.

Auf die Regelungen der Verwaltungsvorschrift für die Bauaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und elektrotechnische Anlagen (VV BAU-STE) und die Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau (VV BAU) hat das Eisenbahn-Bundesamt hingewiesen.

3.1.5 Der DB Energie GmbH,  
der E.ON Bayern AG, Bau/Betriebsmanagement Ampfing mindestens sechs Monate vor Baubeginn,



der E.ON Netz GmbH, Betriebszentrum Bamberg mindestens 12 Monate vor Baubeginn,

damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Stromleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass sie sich über die einschlägigen Unfallverhütungsvorschriften bei den vorgenannten Energieversorgungsunternehmen unterrichten müssen und diese Vorschriften zu beachten haben. Die E.ON Bayern AG hat im Anhörungsverfahren auf das „Merkblatt zum Schutz unterirdischer Versorgungsleitungen“ hingewiesen. Bei Arbeiten im Bereich von Freileitungen sind die erforderlichen Mindestabstände einzuhalten. Dabei sind der maximale Leitungsdurchhang, die Schwingbewegungen bei Wind und die Abmessungen der verwendeten Baugeräte zu berücksichtigen. Es muss sichergestellt sein, dass der Schutzabstand auch bei ausschwingenden Lasten, Trag- und Lastaufnahmemitteln nicht unterschritten wird. Auch mit Werkzeugen, Hilfsmitteln oder sonstigen Geräten ist eine Unterschreitung des Schutzabstands zu unterlassen. Auf DIN VDE 0105-100 „6.4.4 Bauarbeiten und sonstige nichtelektronische Arbeiten“ hat die E.ON Bayern AG hingewiesen.

### 3.1.6 Der Open Grid Europe GmbH,

der Energienetze Bayern GmbH mindestens sechs Monate vor Baubeginn,

damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Gasleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können. Im Rahmen der Zeitplanung für die Baumaßnahmen ist die Heizperiode zwischen September und April zu berücksichtigen.

Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass sie sich über die einschlägigen Vorschriften zum Schutz der Gasleitungen zu informieren und sie zu beachten haben. Auf die „Anweisung zum Schutz von Ferngasleitungen und zugehörigen Anlagen der E.ON Ruhrgas“ wird hingewiesen.

### 3.1.7 Den Fischereiberechtigten der betroffenen Gewässer mindestens drei Wochen vor Beginn der Baumaßnahmen, damit diese die nötigen Vorkehrungen zum Schutz des Fischbestandes ergreifen können; diese sind auch vom Ende der Bauarbeiten im Bereich des Fischwassers zu unterrichten.

## 3.2 **Baubeginn, Bauablauf, Bauausführung**

### 3.2.1 Die Bestimmungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (Geräuschimmissionen – AVV Baulärm) vom 19.08.1970 sind einzuhalten.

3.2.2 Die Bekanntmachung des Bayer. Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen vom 16.03.1991, Nr. 8113-33-2967 (AllMBI 1991, S. 170) ist im Hinblick auf die Vermeidung von Staubentwicklung zu beachten.

3.2.3 Während der gesamten Bauphase soll der Straßenverkehr, insbesondere auch auf untergeordneten Straßen, soweit wie möglich aufrecht erhalten werden. Unvermeidliche Straßensperrungen sollen so aufeinander abgestimmt werden, dass immer eine ausreichende und zumutbare Umleitungsstrecke besteht.

### **3.3 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)**

3.3.1 Die Baustelleneinrichtung darf grundsätzlich nur außerhalb des vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiets an der Goldach erfolgen. Bei der Goldach ist der ermittelte Wasserspiegel eines hundertjährigen Hochwassers von 453,90 m ü. NN zu beachten.

Von dem Grundsatz darf aus wichtigen baubetrieblichen Erfordernissen mit Zustimmung des zuständigen Wasserwirtschaftsamts abgewichen werden. Es ist dann sicherzustellen, dass die Baustelleneinrichtung rechtzeitig aus dem Überschwemmungsgebiet entfernt wird, bevor ein Hochwasserereignis auftritt. Der Vorhabensträger hat sich stets in geeigneter Weise über Hochwassernachrichten zu informieren.

3.3.2 Über längere Zeit genutzte zentrale Baustelleneinrichtungen (z. B. Wohn- und Bürocontainer) sind nach Möglichkeit dort aufzustellen, wo ein Anschluss an eine öffentliche Kanalisation vorhanden ist. Anderenfalls sind Maßnahmen zur Abwasserbeseitigung im Einvernehmen mit der zuständigen Wasserrechtsbehörde und dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt festzulegen.

3.3.3 Bei den verlegten oder neu hergestellten Oberflächengewässern ist der Einsatz von Wasserbausteinen zur Böschungssicherung auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken. Uferböschungen sind entsprechend der zur Verfügung stehenden Grundstücksfläche möglichst flach auszubilden und naturnah zu sichern.

3.3.4 Gewässer- und Grabenböschungen sind nach Eingriffen so bald wie möglich zu bepflanzen und zu begrünen.

3.3.5 Bei der Bauausführung ist durch geeignete technische Maßnahmen darauf zu achten, dass die Abschwemmung von Erdmaterial in Oberflächengewässer soweit wie möglich vermieden wird. Die Maßnahmen sind im Rahmen der Bauausführung mit dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt abzustimmen.

3.3.6 Mögliche Schäden für Fische und Fischnährtiere sind durch geeignete Sicherheitsvorkehrungen während der gesamten Bauzeit zu vermeiden. Während der Schonzeit

für die im Baustellenbereich vorkommenden Fischarten ist darauf besonders zu achten.

- 3.3.7 Bei der Verwendung von kalkhaltigen Bindemitteln zur Bodenverbesserung ist durch geeignete Maßnahmen dafür zu sorgen, dass Oberflächengewässer nicht durch stark alkalische Niederschlagsabflüsse oder Sickerwässer mit einem pH-Wert über 9,0 beeinträchtigt werden. Die Maßnahmen sind im Rahmen der Bauausführung mit dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt abzustimmen.
- 3.3.8 Die Pflicht zur Unterhaltung der Gewässer richtet sich nach den jeweils geltenden gesetzlichen Bestimmungen. Derzeit obliegt dem Straßenbaulastträger die Unterhaltung der Gewässer insoweit, als sie durch seine Wasserbenutzungsanlagen oder sonstigen Anlagen bedingt ist bzw. als sie zum Schutz seiner Anlagen erforderlich ist. Der durch die Wasserbenutzungsanlagen beeinflusste Gewässerabschnitt ist regelmäßig in Augenschein zu nehmen und auf Auffälligkeiten wie z. B. Ablagerungen oder An- und Abschwemmungen zu kontrollieren. Die regelmäßigen Überprüfungen sollen mindestens einmal pro Jahr stattfinden.

#### **3.4 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz**

- 3.4.1 Im FFH-Gebiet DE 7739371 („Isental mit Nebenbächen“) darf der für den Bau und den Betrieb der Autobahn erforderliche Rückschnitt von Gehölzen, die zu den für die Erhaltungsziele des Gebiets maßgeblichen Bestandteilen gehören, nur im Zeitraum vom 1. Oktober bis 28./29. Februar erfolgen. Rodungen auf Flächen, die mit solchen Gehölzen bestockt sind, sind untersagt.
- 3.4.2 Zum Schutz der Fledermauspopulation des Großen Mausohrs in Schwindkirchen dürfen in der Zeit vom 1. Mai bis 31. August während der Dämmerung und der Nacht keine Bauarbeiten zwischen km 36+350 und km 40+300 durchgeführt werden. Beginn und Ende der Bauarbeiten sind im Rahmen der qualifizierten ökologischen Baubegleitung vorab mit der höheren Naturschutzbehörde festzulegen.
- 3.4.3 Ab dem Beginn der Baudurchführung ist zwischen km 36+350 und km 40+300 ein Monitoring einzurichten, das geeignet ist, die Flugwege der Tiere der Wochenstube des Großen Mausohrs in Schwindkirchen festzustellen. In Abstimmung mit der höheren Naturschutzbehörde sind vom Vorhabensträger hierfür fachlich geeignete Methoden anzuwenden, die den besten einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen entsprechen, mit der Maßgabe, dass mindestens über drei folgende Abende in mindestens drei phänologischen Einheiten (vor der Geburt, während der Laktationsphase und während der Jungtieretablierung) Ausflugszählungen vorgenommen werden und dabei eine Nachverfolgung der genutzten (Haupt-)Flugrouten stattfindet.

- 3.4.4 Ab Fertigstellung der Querungshilfen und Leiteinrichtungen zwischen km 36+350 und km 40+300 ist ein Monitoring einzurichten, das geeignet ist, die Wirkung dieser Maßnahmen, insbesondere den Umfang ihrer Nutzung durch die Tiere der Wochenstube des Großen Mausohrs in Schwindkirchen, zu überprüfen. In Abstimmung mit der höheren Naturschutzbehörde sind vom Vorhabensträger für jedes Bauwerk fachlich geeignete Methoden zur Erfassung der Akzeptanz und der Nutzung der Querungshilfen und Leiteinrichtungen anzuwenden, die den besten einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen entsprechen, mit der Maßgabe, dass die Beobachtungen mindestens über drei folgende Abende in mindestens drei phänologischen Einheiten (vor der Geburt, während der Laktationsphase und während der Jungtieretablierung) vorgenommen werden müssen.
- 3.4.5 Das unter Ziffer 3.4.3 und 3.4.4 angeordnete Monitoring ist während der Bauphase jährlich durchzuführen. Nach Inbetriebnahme der Autobahn ist das Monitoring im ersten und im zweiten Jahr fortzusetzen. Das Monitoring verlängert sich jeweils um ein Jahr, wenn nicht die höhere Naturschutzbehörde vor Beginn des nächsten Beobachtungszeitraums die Wirksamkeit der Schutzmaßnahmen bestätigt. In Abstimmung mit der höheren Naturschutzbehörde können Umfang und Methodik des Monitorings geändert werden, soweit die fachlichen Standards den einschlägigen besten wissenschaftlichen Erkenntnissen entsprechen.
- Über die ordnungsgemäße Durchführung des Monitorings sowie über dessen Ergebnisse sind die höhere Naturschutzbehörde und die Planfeststellungsbehörde regelmäßig zu unterrichten. Dabei sind Abweichungen der tatsächlich festgestellten Nutzung der Flugwege, Querungshilfen und Leiteinrichtungen von der Prognose (Soll-Ist-Abgleich) zu kennzeichnen und zu erläutern.
- 3.4.6 Es ist ein Monitoring einzurichten, das geeignet ist, die Bestandsentwicklung der Wochenstube des Großen Mausohrs in Schwindkirchen zu dokumentieren und der allgemeinen Entwicklungstendenz der Population im Referenzraum vergleichend gegenüber zu stellen. Dazu ist der Tierbestand des Großen Mausohrs in der Wochenstube von Schwindkirchen sowie darüber hinaus im Referenzraum, der in einem 36 km Radius um Schwindkirchen die Kolonien von Gars, Trostberg, Aschau, Soyen, Oberflossing, Steinhöring, Hörbering, Rott, Münchnerau, Winhöring, Langenbach, Oberaichbach, Geratskirchen, Neuötting und Unterdietfurt umfasst, regelmäßig zu überprüfen. Die Tiere sind zu zählen und Veränderungen an den Gebäuden sind zu dokumentieren. Die Überwachung und Auswertung der Ergebnisse hat ab Erlass des Planfeststellungsbeschlusses bis zum Ablauf des fünften Jahres nach Inbetriebnahme des Planungsabschnitts einmal pro Jahr zu erfolgen.

Die höhere Naturschutzbehörde und die Planfeststellungsbehörde sind über die Beobachtungen und die Auswertung der Ergebnisse des Monitorings unmittelbar nach ihrem Vorliegen zu informieren. Dabei sind negative Bestandsentwicklungen zu kennzeichnen und zu erläutern, ob ein Zusammenhang mit dem Bau der Autobahn besteht.

- 3.4.7 Die Rodung von Gehölzen und Waldbeständen darf nur im Zeitraum vom 1. Oktober bis 28./29. Februar erfolgen. Außerhalb dieser Zeit dürfen Rodungen nur vorgenommen werden, wenn aufgrund naturschutzfachlicher Prüfung in Abstimmung mit der zuständigen Naturschutzbehörde sichergestellt ist, dass keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten, die in Anhang IV a der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführt sind, oder der europäischen Vogelarten beschädigt oder zerstört werden.
- 3.4.8 Großbäume mit Baumhöhlen und Spalten, die als Brutplätze für besonders geschützte Arten, die in Anhang IV a der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführt sind, oder für europäische Vogelarten geeignet sind, dürfen abweichend von Auflage 3.4.7 nur im Zeitraum vom 1. September bis 30. September gerodet werden. Außerhalb dieser Zeit dürfen solche Bäume nur entfernt werden, wenn aufgrund naturschutzfachlicher Prüfung in Abstimmung mit der zuständigen Naturschutzbehörde sichergestellt ist, dass keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten, die in Anhang IV a der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführt sind, oder der europäischen Vogelarten beschädigt oder zerstört werden.
- 3.4.9 In Bereichen von Acker und Grünflächen, in denen mit dem Vorkommen von Bodenbrütern zu rechnen ist, dürfen die zur Baufeldfreimachung erforderlichen Oberbodenarbeiten nur in der Zeit vom 15. August bis zum 28./29. Februar durchgeführt werden.
- 3.4.10 Die in der Planunterlage 12.1 enthaltenen Regelungen zur Durchführung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, insbesondere der mit dem Zusatz CEF gekennzeichneten vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen, sind verbindlich. Dasselbe gilt für die Angaben über Zeitraum und Art der Unterhaltungspflegemaßnahmen (§ 15 Abs. 4 BNatSchG). Aus Gründen des Natur- und Landschaftsschutzes kann von den Regelungen nach vorheriger Zustimmung der höheren Naturschutzbehörde abgewichen werden.

Nach Abschluss der Arbeiten ist dem Bayerischen Landesamt für Umwelt ein Verzeichnis der für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen festgesetzten Flächen in aufbereiteter Form zu deren Erfassung im Kompensationsverzeichnis als Teil des Ökoflächenkatasters gemäß Art. 9 BayNatSchG zu übermitteln.

3.4.11 Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (Feuchtbiotop, Hohlwege, Streuwiesen, aufgelassene Kiesgruben, etc.) abgelagert werden.

Die bauausführenden Firmen sind in geeigneter Weise zur Beachtung der gesetzlichen Regelungen über Abgrabungen und Auffüllungen zu verpflichten.

3.4.12 Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (Feuchtflächen, Quellhorizonte, Magerstandorte, etc.) zu erfolgen.

3.4.13 Eine qualifizierte ökologische Baubegleitung ist sicherzustellen.

3.4.14 Werden im Zuge von Aushubarbeiten Flächen oder Verfüllungen angetroffen, bei denen es Hinweise auf schädliche Bodenveränderungen gibt, ist das zuständige Landratsamt unverzüglich davon zu benachrichtigen. In Abstimmung mit dem zuständigen Landratsamt sind geeignete Abhilfemaßnahmen festzulegen.

### **3.5 Verkehrslärmschutz**

3.5.1 Für die Straßenoberfläche ist ein lärmindernder Belag zu verwenden, der den Anforderungen eines Korrekturwertes  $D_{StrO}$  von - 2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 entspricht.

3.5.2 Den Eigentümern der in Unterlage 11 T auf den Blättern 1 bis 3 mit violetten Sechsecken gekennzeichneten Gebäude (Immissionsorte) steht dem Grunde nach ein Anspruch auf Ersatz der notwendigen Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen zu. Es handelt sich um folgende Immissionspunkte:

Stadt Dorfen:

Immissionsort 30 (Mainbach 1, Fl.Nr. 395 Gmkg. Schwindkirchen)

Gemeinde Rattenkirchen:

Immissionsort 51 (Kagn 1, Fl.Nr. 2026 Gmkg. Rattenkirchen)

Immissionsort (Klebing 5, Fl.Nr. 2241/1 Gmkg. Rattenkirchen)

Gemeinde Heldenstein:

Immissionsort 64 (Blumenau 1, Fl.Nr. 394/2 Gmkg. Heldenstein)

Immissionsort 69 (Isenstraße 6, Fl.Nr. 247 Gmkg. Heldenstein)

Immissionsort 70 (Hofstraße 14, Fl.Nr. 241 Gmkg. Heldenstein)

Bezüglich Art und Umfang der Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen gilt die 24. BImSchV (BGBl 1997 I 172). Schallschutzmaßnahmen im Sinne dieser Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauwerken schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden und in Räumen mit Sau-

erstoff verbrauchenden Energiequellen. Schutzbedürftig sind die in Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage zu dieser Verordnung genannten Aufenthaltsräume.

3.5.3 Entsprechend der Zusicherung des Vorhabensträgers sind auf der Brücke über die Goldach (Bauwerk K36/1) in den Bereichen, wo die weiterführenden Fahrbahnen an den Enden des Brückenbauwerks angrenzen, lärmindernde Übergangskonstruktionen herzustellen.

### **3.6 Landwirtschaft**

3.6.1 Die Oberflächenentwässerung hat so zu erfolgen, dass die anliegenden Grundstücke nicht erheblich beeinträchtigt werden. Schäden, die durch unregelmäßigen Wasserabfluss von der planfestgestellten Anlage verursacht werden, sind vom Straßenbaulastträger zu beseitigen.

3.6.2 Es ist sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit; notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten.

3.6.3 Bei der Bepflanzung der Straßenflächen und Ausgleichsflächen ist auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke Rücksicht zu nehmen. Insbesondere sollen bei Baumpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden. Es sollen nur standortgerechte heimische Baum- und Straucharten verwendet werden.

3.6.4 Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen.

### **3.7 Forstwirtschaft**

3.7.1 Im Rahmen der Ausführungsplanung ist die Durchführung der waldbaulichen Maßnahmen, insbesondere der Aufforstungsmaßnahmen, mit der zuständigen Forstbehörde abzustimmen.

3.7.2 Waldbestände, die durch Rodung oder Beseitigung von Gehölzen einen ungeschützten, nach Westen exponierten Waldrand erhalten, sollen durch den Aufbau eines strukturreichen Waldmantels oder durch Unterpflanzung der angeschnittenen Waldrandbereiche, bestehend aus geeigneten standorttypischen Sträuchern und Laubbäumen, vor Wind- und Sonnenschäden geschützt werden. Die Maßnahmen sind mit den Waldeigentümern abzustimmen.

- 3.7.3 Die in der Erstaufforstungsrichtlinie des Bayerischen Staatsministeriums für Landwirtschaft und Forsten enthaltenen Grenzabstände sind beim Aufbau neuer Wald-ränder zu beachten.
- 3.7.4 Die im Rahmen der landschaftspflegerischen Maßnahme A28/CEF vorgesehene Nutzung der Waldbereiche mit alten Laubbäumen wird präzisiert. Anstatt der Festsetzung „diese Waldbereiche werden aus der Nutzung genommen“ wird festgesetzt wie folgt: „in diesen Waldbereichen werden waldbauliche Maßnahmen nur mehr zur Schadensbewahrung, Wiederaufforstung sowie für funktionserhaltende Maßnahmen ergriffen.“
- 3.7.5 Über den Abschluss der Maßnahmen zur Ersatzaufforstung ist die zuständige Forst-behörde zu unterrichten.

### **3.8 Eisenbahnanlagen**

Die Anforderungen der RIL 804 „Entwurfsgrundlagen für Eisenbahnbrücken“ sowie die DIN EN 1991-1-7/NA „Eurocode 1: Einwirkungen auf Tragwerke“ sind bei der Planung und Errichtung des Bauwerks K49/2s (BWV Nr. 252) strikt einzuhalten.

### **3.9 Denkmalschutz**

- 3.9.1 Soweit durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der -ausführung möglich, sind Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden (z.B. durch Überdeckungen in Dammlage) oder auf den zur Durchführung des plan-festgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen.
- 3.9.2 Der Beginn von Erdbauarbeiten ist vom Vorhabensträger unverzüglich, spätestens zwei Monate vor Beginn dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege anzuzei-gen.
- 3.9.3 Der Vorhabenträger bezieht die vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilten erforderlichen Schritte (einschließlich der Prospektion von Verdachtsflä-chen) zur Vermeidung einer vorhabensbedingten Beeinträchtigung von Bodendenk-mälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmal-pflegerischen Maßnahmen mit dem erforderlichen Zeitbedarf in seinen Bauablauf ein.
- 3.9.4 Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Vorhabensträger die fachgerechte Freilegung, Ausgra-bung und Dokumentation der Befunde und Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaft-lichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten der wissenschaftlichen Auswertung der Befunde und Funde zählen nicht zu den ge-



botenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen.

Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrags der Aufwendungen) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im oben genannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen dem Vorhabensträger und dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten.

Für den Fall, dass eine solche Vereinbarung nicht zu Stande kommt, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine ergänzende Entscheidung vor. Der Vorhabensträger hat die dafür erforderlichen Unterlagen unverzüglich nach dem Scheitern der Verhandlungen mit dem Landesamt für Denkmalpflege bei der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.

### **3.10 Sonstige Nebenbestimmungen**

Der Vorhabensträger hat alle Zusagen einzuhalten, die er während des Planfeststellungsverfahrens gegenüber der Planfeststellungsbehörde oder Beteiligten schriftlich oder zu Protokoll abgegeben hat.

## **4. Wasserrechtliche Erlaubnisse**

### **4.1 Gegenstand / Zweck**

Dem Freistaat Bayern wird die gehobene Erlaubnis zum Einleiten des gesammelten Straßenoberflächenwassers von der Autobahn A 94, km 34+730 bis km 50+040, aus dem Bereich von Lärmschutzeinrichtungen, von den Brückenbauwerken, Anschlussrampen, Mittelstreifen, aus den Entwässerungsmulden und des Geländewassers in das Grundwasser und - soweit eine vollständige Versickerung nicht möglich ist - über einen Drosselabfluss in die nachfolgend aufgeführten Gewässer erteilt:

- von km 33+415 bis km 35+680 über die Entwässerungsanlage 1 bei km 35+350 (BWV Nr. 36) in den Gorgenbach,
- von km 35+680 bis km 37+780 über die Entwässerungsanlage 2 bei km 36+900 (BWV Nr. 61) in die Goldach,
- von km 36+780 bis km 38+020 über die Entwässerungsanlage 3 bei km 37+300 (BWV Nr. 67) in die Goldach,
- von km 38+020 bis km 39+560 über die Entwässerungsanlage 4 bei km 39+150 (BWV Nr. 100) in die Goldach,

- von km 39+560 bis km 40+380 über die Entwässerungsanlage 5 bei km 39+700 (BWV Nr. 111) in den Mainbach,
- von km 40+400 bis km 41+300 über die Entwässerungsanlage 6 bei km 40+400 (BWV Nr. 122) in den Grimmelbach,
- von km 41+300 bis km 42+920 über die Entwässerungsanlage 7 bei km 42+000 (BWV Nr. 143) in den Rimbach,
- von km 42+920 bis km 43+640 über die Entwässerungsanlage 8 bei km 43+000 (BWV Nr. 159) in den Ornaubach,
- von km 43+640 bis km 45+730 über die Entwässerungsanlage 9 bei km 45+650 (BWV Nr. 198) in den Kagnbach,
- von km 45+730 bis km 46+900 über die Entwässerungsanlage 10 bei km 45+800 (BWV Nr. 202) in den Kagnbach,
- von km 46+900 bis km 47+620 über die Entwässerungsanlage 11 bei km 47+550 (BWV Nr. 227) in den Weidenbacher Bach,
- von km 47+620 bis km 49+270 über die Entwässerungsanlage 12 bei km 49+250 (BWV Nr. 261) in den Kirchbrunner Bach,
- von km 49+270 bis km 49+845 über die Entwässerungsanlage 13 bei km 49+900 (BWV Nr. 275) in den Hartinger Bach,
- von km 49+845 bis km 50+040 über die Entwässerungsmaßnahme 13.1 von km 49+845 bis km 50+040 (BWV Nr. 275a) in den Hartinger Bach.

## **4.2 Plan**

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen zugrunde.

## **4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen**

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

4.3.2 An den Standorten der Entwässerungsanlagen, an denen eine Versickerung vorge-sehen ist, sind geböschte Schürfgruben für Sickerversuche anzulegen. Nach einer Dokumentation der angetroffenen Bodenverhältnisse sind Sickerversuche mit größe-ren Wasserzugaben (ca. 5 bis 10 m<sup>3</sup>) durchzuführen und auszuwerten. Falls sich dabei maßgebende Abweichungen zu den Bodenkennwerten ergeben, die in den vom Ingenieurbüro Dr. Blasy – Dr. Øverland Beratende Ingenieure GbR 2005 und

2007 erstellten Unterlagen ermittelt wurden, ist das zuständige Wasserwirtschaftsamt umgehend zu verständigen. Falls erforderlich sind in Abstimmung mit dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt geeignete Abhilfemaßnahmen zu ergreifen.

4.3.3 Maßnahmen zur künstlichen Steigerung der Versickerungsleistung, bei denen ausgeprägte, gering durchlässige Deckschichten durchörtert werden, wie z. B. Bodenaustausch in größere Tiefen zwischen vier bis sechs Meter unter der natürlichen Geländeoberkante, Lockerungsbohrungen oder das Niederbringen von Bohrungen und deren anschließende Auffüllung mit Kies, sind unzulässig.

4.3.4 Die geplanten Standorte der Sickeranlagen sind vor Bodenverdichtungen aus dem Baubetrieb zu schützen (keine Nutzung als Baustelleneinrichtungs- oder Lagerfläche).

4.3.5 In Bereichen, in denen der Boden durch Schadstoffe vorbelastet ist (z. B. wegen schadstoffhaltigen Verfüllungen oder Altlasten), muss die Straßenentwässerung außerhalb solcher belasteter Flächen erfolgen.

4.3.6 Die Absetzbecken sind entsprechend der RAS-Ew Ausgabe 2005, Ziff. 1.4.7 zu bemessen und auszuführen.

4.3.7 Bei Absetz-, Bodenfilter- und Sickerbecken mit Dämmen sind Dammkronen mit einem Freibord von mindestens 0,30 m über dem höchstmöglichen Wasserspiegel zu errichten. Notüberläufe sind herzustellen, die für den maximal möglichen Zufluss ausreichend bemessen sind.

4.3.8 Von den Entwässerungsanlagen sind Längsschnitte durch den Absetz- und Sicker teil einschließlich der Einzeichnung der Bodenprofile und Grundwasserstände anzufertigen und dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt sowie der zuständigen Wasserrechtsbehörde vorzulegen.

Der zuständigen Wasserrechtsbehörde sind Bestandspläne der Entwässerungsanlagen mit den angeschlossenen befestigten Flächen spätestens drei Monate nach deren Fertigstellung vorzulegen.

4.3.9 Die im festgestellten Plan den Entwässerungsanlagen zugrundegelegten maximalen Drosselabflüsse dürfen nicht überschritten werden.

Nach Fertigstellung der Entwässerungsanlagen ist der Nachweis zu führen, dass die in den entwässerungstechnischen Berechnungen ermittelten maximalen Drosselabflüsse in Kenntnis der bei der Bausausführung vorgefundenen örtlichen Verhältnisse eingehalten werden. Der Nachweis samt einer fachtechnischen Erläuterung ist der zuständigen Wasserrechtsbehörde spätestens mit Ablauf des ersten Jahres seit Inbetriebnahme der jeweiligen Entwässerungsanlage vorzulegen.

4.3.10 Die Entwässerungsanlagen müssen stets zugänglich sein.

Die Entwässerungsanlagen sind regelmäßig auf Betriebsfähigkeit und Betriebssicherheit zu überprüfen, so dass der störungsfreie Betrieb der Anlagen stets gewährleistet ist. Die regelmäßigen Überprüfungen sollen mindestens einmal pro Jahr stattfinden. Unabhängig von den regelmäßigen Überprüfungen sind die Entwässerungsanlagen nach Unfällen, bei denen wassergefährdende Stoffe in das Entwässerungssystem gelangt sind bzw. gelangen können, im Hinblick auf die Schadstofffreiheit und den störungsfreien Betrieb zu kontrollieren.

Es ist sicherzustellen, dass die Einläufe und Ableitungen zu den Absetzbecken durchgängig sind und Ablagerungen und aufschwimmende Stoffe in den Schlamm-eimern und Absetzbecken so entfernt werden, dass ein störungsfreier Betrieb gewährleistet ist. Das Räumgut ist schadlos zu beseitigen; es darf nicht in ein Gewässer eingebracht werden.

Es ist sicherzustellen, dass bei den Regenrückhaltebecken die Durchlässe für den Drosselabfluss und der jeweilige Überlauf des Ablaufbauwerks (Mönch) funktionsfähig und frei von Störstoffen (z. B. Äste, Laub, etc.) sind. Falls nötig sind die Becken zu mähen und/oder zu entschlammen. Das zur vorgesehenen Niederschlagswasserbeseitigung erforderliche Mindestvolumen der Becken muss immer zur Verfügung stehen.

Die Wartung der Versickerbecken hat nach den Vorgaben des DWA-Arbeitsblatts A138 zu erfolgen. Über die einschlägigen Vorgaben hat sich der Vorhabensträger bei der zuständigen Wasserrechtsbehörde zu informieren.

Sämtliche Überprüfungen, Kontroll- und Wartungsarbeiten sind in ein Kontroll- und Wartungsbuch (Papier oder EDV) einzutragen.

Die Unterhaltung der Straßenentwässerungsanlagen obliegt dem Straßenbaulastträger.

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

Wenn bei Unfällen, Betriebsstörungen, etc., verunreinigtes Wasser über die Straßenentwässerungsanlagen in die Vorflut gelangt, sind die Fischereiberechtigten sofort zu verständigen.

- 4.3.12 Treten bei der Herstellung von Geländeeinschnitten ergiebiger Hang- und Schichtwasseraustritte auf, deren Schüttung auch mehrere Tage nach ihrem Anschnitt noch anhält, sind diese in ihrer Lage und Höhe einzumessen und dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt zu melden. In Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt sind geeignete Maßnahmen zur Fassung und schadlosen Ableitung solchen Wassers zu treffen.
- 4.3.13 Für evtl. erforderlich werdende Bauwasserhaltungen ist vorher unter Vorlage der erforderlichen Unterlagen die wasserrechtliche Erlaubnis bei der zuständigen Wasserrechtsbehörde zu beantragen.
- 4.3.14 Über den Zustand der Grundstücke im Umfeld der geplanten Versickerungsanlagen ist der Beweis zu sichern, soweit eine Vernässung nicht aufgrund der topographischen Gegebenheiten ausgeschlossen ist. Der Umfang der Beweissicherung und die hierfür geeigneten Maßnahmen sind vorab mit dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt festzulegen. Die betroffenen Grundstückseigentümer sind zu beteiligen.

## 5. **Straßenrechtliche Verfügungen**

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

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

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Bauwerksverzeichnis und den entsprechenden Lageplänen. Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

## **6. Entscheidungen über Einwendungen**

### **6.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen**

#### 6.1.1 Einwender 1036, 2002, 4003 bis 4005, 4007, 5022, 5030, 5035

Der Vorhabensträger hat im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen den Eigentümern derjenigen Grundstücke, die zur Herstellung der landschaftspflegerischen Maßnahme A10/S/CEF benötigt werden, anzubieten, die betroffenen Grundflächen durch die Eintragung von Dienstbarkeiten im Grundbuch dinglich zu belasten anstatt sie zu erwerben, sofern dadurch die rechtzeitige Herstellung der landschaftspflegerischen Maßnahme A10/S/CEF nicht behindert und ihre dauerhafte Wirksamkeit nicht eingeschränkt wird.

#### 6.1.2 Einwender 2001

Dem Eigentümer des nördlich des Wohnanwesens Mainbach 1 (Immissionsort 30) gelegenen Zuhauses steht entsprechend der Regelung in Ziffer 3.5.2 dem Grunde nach ein Anspruch auf Ersatz der notwendigen Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen zu, wenn das Gebäude in einen für den dauernden Aufenthalt von Personen geeigneten Zustand versetzt worden ist.

#### 6.1.3 Einwender 5002

Zur Prüfung von vorhabensbedingten Auswirkungen auf den der Trinkwasserversorgung von Mimmelheim dienenden Brunnen auf dem Grundstück der Gemarkung Obertaufkirchen mit der Flurnummer 796 ist auf Kosten des Vorhabensträgers in fachlicher Abstimmung mit dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt eine Beweissicherung über den Zustand des Brunnens und der Wasserqualität vor Beginn des Baus der Autobahn in dem betroffenen Streckenabschnitt sowie im fünften Jahr nach ihrer Inbetriebnahme durchzuführen unter der Bedingung, dass die Nutzung des Brunnens zur Trinkwasserversorgung im jeweiligen Zeitpunkt der Beweissicherung genehmigt ist.

Ergibt die Beweissicherung, dass der Brunnen infolge der vorhabensbedingten Auswirkungen nicht mehr zur Trinkwasserversorgung genutzt werden darf, so steht den Nutzungsberechtigten dem Grunde nach eine Entschädigung für den Nutzungsverlust zu.

#### 6.1.4 Einwender 5010 und 5015

Der Durchlass mit der Bauwerksverzeichnisnummer 176 darf nicht an die private Wasserleitung mit der Bauwerksverzeichnisnummer 176a angeschlossen werden.

Im Bereich des Durchlasses ist entsprechend einer Zusicherung des Vorhabensträgers eine Muldenversickerung herzustellen, die geeignet ist, die Vernässung der nördlich der Autobahn gelegenen landwirtschaftlichen Grundstücke zu vermeiden.

#### 6.1.5 Einwender 5032

Vor Beginn der Herstellung der Entwässerungsanlage 7 (BWV Nr. 143) ist die genaue Lage der privaten Wassergewinnungsanlage auf dem Grundstück Fl.Nr. 3520 der Gemarkung Obertaufkirchen festzustellen. Wird festgestellt, dass ein Weiterbetrieb aufgrund der erforderlichen Baumaßnahmen bzw. der erforderlichen Flächeninanspruchnahme nicht mehr möglich ist, hat der Vorhabensträger entsprechend seiner Zusicherung auf seine Kosten angemessenen Ersatz zu schaffen. Die Wasserversorgung der Hofstelle muss gewährleistet bleiben.

Kann die Wassergewinnungsanlage weiterbetrieben werden, ist auf Kosten des Vorhabensträgers eine Beweissicherung über den Zustand des Brunnens und der Wasserqualität vor Beginn des Baus der Autobahn in dem betroffenen Streckenabschnitt sowie im fünften Jahr nach ihrer Inbetriebnahme durchzuführen. Ergibt die Beweissicherung, dass ein Weiterbetrieb aufgrund der verschlechterten Wasserqualität nicht möglich ist, hat der Vorhabensträger den zugesicherten angemessenen Ersatz zu schaffen.

#### 6.1.6 Einwender 5036

Zum Schutz des Brunnens auf dem Grundstück Fl.Nr. 1709 der Gemarkung Rattenkirchen hat der Umgriff der Ablagerungsfläche (BWV Nr. 277) einen Mindestabstand vom Brunnen von 50 m einzuhalten. Zur Ablagerung darf nur unbelastetes Material mit dem Zuordnungswert Z0 verwendet werden. Der im Rahmen der Schutzmaßnahme S16 vorgesehene Schlammfang ist während der Bauzeit entlang des Umgriffs der vorübergehenden Inanspruchnahme auf Flurnummer 1709 soweit zu verlängern, dass ein Eintrag von Bodenerosionen in den Brunnen auch bei Starkregen ausgeschlossen ist.

Zum Nachweis der Qualität und Quantität des geschütteten Wassers ist entsprechend der Zusicherung des Vorhabensträgers eine Beweissicherung vor Beginn der Ablagerung sowie während der Bauzeit in geeigneten Abständen durchzuführen. Ergibt die Beweissicherung, dass sich die Wasserqualität infolge der Ablagerung der Überschussmassen nicht mehr als Trinkwasser eignet, hat der Vorhabensträger unverzüglich geeignete Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Trinkwasserversorgung zu ergreifen. Das zuständige Landratsamt ist über die vorgenannten Maßnahmen zu unterrichten.

## 6.2 Zurückweisungen

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

## 7. Entscheidungsvorbehalte

7.1.1 Ergibt das in Ziffern 3.4.3 bis 3.4.5 angeordnete Monitoring, dass die vorgesehenen Querungshilfen und Leiteinrichtungen zum Schutz der Population des Großen Mausohrs in Schwindkirchen entgegen der Prognose (Soll-Ist-Abgleich) nicht gewährleisten, dass regelmäßig weniger als 3% der Wochenstubierte die Autobahntrasse strukturungebunden und tief fliegend überqueren, hat der Vorhabensträger unverzüglich ein angepasstes Konzept der Querungs-, Leit- und Schutzvorrichtungen zu erstellen und die zu ergreifenden Maßnahmen mit der höheren Naturschutzbehörde abzustimmen.

Die Planfeststellungsbehörde behält sich die Entscheidung über die zu ergreifenden Korrekturmaßnahmen vor. Der Vorhabensträger hat ihr rechtzeitig geeignete Planunterlagen vorzulegen.

Als Korrekturmaßnahmen im Rahmen des Risikomanagements sind insbesondere folgende Maßnahmen grundsätzlich geeignet:

- Anlage weiterer Leitstrukturen im Umfeld der Querungshilfen,
- Erhöhung der Leitstrukturen parallel zur Trasse,
- Anlage weiterer Nahrungshabitate in den Goldachauen östlich von Schwindkirchen nördlich der Trasse sowie im Norden von Schwindkirchen.

Die genaue Festlegung der Auswahl, Lage und Dimensionierung der Korrekturmaßnahmen erfolgt in Abstimmung mit der höheren Naturschutzbehörde nach Auswertung der Monitoringergebnisse im jeweiligen konkreten Einzelfall.

7.1.2 Ergibt das in Ziffer 3.4.6 angeordnete Monitoring, dass es in der Wochenstube des Großen Mausohrs in Schwindkirchen zu einer negativen Bestandsentwicklung kommt, die auf die Projektwirkungen zurückzuführen ist, gelten die Bestimmungen unter Ziffer 7.1.1.

7.1.3 Kann trotz der vorgesehenen Querungshilfen und Leiteinrichtungen und der gegebenenfalls gemäß Ziffern 7.1.1 und 7.1.2 angeordneten weiteren Risikomanagementmaßnahmen nicht gewährleistet werden, dass regelmäßig weniger als 3% der



Wochenstübeniere des Großen Mausohrs in Schwindkirchen strukturungebunden und tief fliegend die Autobahntrasse überqueren und es dadurch zu einer negativen Bestandsentwicklung kommt, wird eine ergänzende Entscheidung über die Erteilung einer Ausnahme nach § 34 Abs. 3 bis 5 BNatSchG vorbehalten. Der Vorhabensträger hat in diesem Fall der Planfeststellungsbehörde rechtzeitig geeignete Planunterlagen vorzulegen.

**8. Sofortige Vollziehbarkeit**

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

**9. Kostenentscheidung**

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

Auslagen werden nicht erhoben.

## **B Sachverhalt**

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

Das vorliegende Bauvorhaben umfasst den Neubau der Bundesautobahn A 94 München – Pocking (A 3) im Streckenabschnitt von Dorfen bis Heldenstein von km 34+730 bis km 50+040. Der Abschnitt beginnt südöstlich der Stadt Dorfen (Landkreis Erding) und endet nördlich von Heldenstein (Landkreis Mühldorf a. Inn). Er erstreckt sich über das Gebiet der Stadt Dorfen sowie über die Gemeindegebiete von Schwindegg, Obertaufkirchen, Rattenkirchen und Heldenstein. Grunderwerb ist zudem geringfügig im Gemeindegebiet von St. Wolfgang erforderlich.

Die A 94 beginnt im Planungsabschnitt östlich der Anschlussstelle der Bundesstraße B 15 und verläuft in Richtung Osten zunächst durch das Fürthholz. Zwischen den Siedlungen Kaidach im Norden und Unterstollkirchen im Süden schwenkt sie im weiteren Verlauf in südöstlicher Richtung ab. Bei km 36+300 ist eine PWC-Anlage geplant. Das Goldachtal und das dortige Teilgebiet des FFH-Gebiets „Isental mit Nebenbächen“ (DE 7739-371) wird bei km 37 mit einer 420 m langen und bis zu 17 m hohen Brücke überquert. Im Goldachtal selbst sind umfangreiche naturschutzfachliche Schutz- und Kompensationsmaßnahmen vorgesehen. Nach Querung der Goldach beschreibt die geplante A 94 einen Halbkreis und führt bogenförmig im Süden um die Ortschaft Schwindkirchen herum. Der Turm der Kirche von Schwindkirchen beherbergt eine Wochenstube der Fledermausart „Großes Mausohr“ und ist Teil des FFH-Gebiets „Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“ (DE 7839-371). Der Abstand zur A 94 beträgt rund 750 m. Zwischen km 39 und km 40 verläuft die Trasse streckenweise entlang der zu verlegenden Gemeindeverbindungsstraße Schwindkirchen – Schwindach in geringer Entfernung zu einer weiteren Teilfläche des FFH-Gebiets „Isental mit Nebenbächen“. Bogenförmig führt die A 94 nördlich um das Waldstück „Hangmaul“ herum. Sodann verläuft sie zwischen den Siedlungen Friedlrimbach im Norden und Mitterimbach im Süden hindurch und überquert das Tal des Rimbachs bei km 41+788 über eine 349 m lange und bis zu 20 m hohe Brücke. Im Rimbachtal befindet sich eine weitere Teilfläche des FFH-Gebiets „Isental mit Nebenbächen“. In gestreckter Linie verläuft die Trasse weiter in Richtung Osten über hügeliges Gelände und überquert das Ornaual zwischen den Siedlungen Pfaffenkirchen und Frauenornau über ein 352 m lange und bis zu 24 m hohe Brücke. Weiter ostwärts kreuzt die A 94 südlich von Obertaufkirchen die Kreisstraße MÜ 22, die über Rampen an die Autobahn angebunden wird (Anschlussstelle südlich von Obertaufkirchen). Sodann führt die A 94 südlich an Mimmelheim vorbei und be-

schreibt einen sanften Halbkreis im Norden um die Siedlungen Peißing, Kagn und Klebing herum. Bei km 47+956 kreuzt die A 94 die Kreisstraße MÜ 21 und bei km 47+657 den Weidenbacher Bach mit einer rund 45 m langen und bis zu 14 m hohen Brücke. Nördlich von Schmidham und südlich von Axenbach führt die A 94 in gerader Linie zur geplanten Anschlussstelle der Bundesstraße B 12 südwestlich von Söllerstadt. Schließlich mündet der Planungsabschnitt bei km 50+040 nördlich von Heldenstein/Küham in den Planungsabschnitt Heldenstein – Ampfing ein.

Insgesamt umfasst der Planfeststellungsabschnitt den vierstreifigen Neubau der A 94 auf einer Länge von rund 15,3 km mit einem Regelquerschnitt von 26 m Kronenbreite. Die Planung sieht u. a. den Bau von einem Parkplatz mit WC-Anlage, zwei Anschlussstellen (AS Kr MÜ 22 und AS B 12), 12 Überführungs- und 20 Unterführungsbauwerken sowie zwei Trogrücken vor. Größere Brücken mit lichten Weiten von bis zu 60 m führen über Fließgewässer (z. B. Mainbach, Grimmelbach, Kagnbach, Weidenbacher Bach). Zur Überwindung von ausgeprägten Tallagen im Goldachtal, Rimbachtal und Ornavtal sind Großbrücken mit Gesamtstützweiten von 420 m, 349 m und 352 m vorgesehen. Die erforderlichen Unterführungsbauwerke im Bereich von Schwindkirchen und die beiden Trogrücken werden so gestaltet, dass sie als Querungshilfe für die Fledermausart Großes Mausohr tauglich sind. Hinzu kommen begleitende technische Anlagen zur Eingriffsminimierung wie Lärmschutzwälle und -wände, Immissionsschutzwände auf der Goldach- und Rimbachbrücke, Entwässerungsanlagen für das Straßenoberflächenwasser, Amphibienleiteinrichtungen. Der Bau der A 94 im Abschnitt von Dorfen bis Heldenstein hat ferner die Verlegung anderer Straßen zur Folge. Dies betrifft die Bundesstraße B 12, die Staatsstraße St 2084 sowie die Kreisstraßen MÜ 22 und MÜ 15. Darüber hinaus werden mehrere Gemeindeverbindungsstraßen und öffentliche Feld- und Waldwege im Umgriff der notwendigen Querungsbauwerke verlegt und an das vorhandene Wegenetz wieder angeschlossen.

Die bei der Baumaßnahme anfallenden Überschussmassen, die nicht im Bereich des Straßenkörpers eingebaut werden können, sollen trassennah landschaftsverträglich abgelagert werden.

Das Bauvorhaben wird in diesem Abschnitt dauerhaft rund 198 ha Grund und Boden beanspruchen, die sich wie folgt aufteilen:

<b>Art der Fläche</b>	<b>Fläche für A 94 sowie übriges Straßen- und Wegenetz</b>
Befestigte Flächen der Fahrbahnen (BAB und klassifizierte Straßen)	ca. 42 ha
Sonstige befestigte Flächen (Mittelstreifen, sonstige Wege)	ca. 10 ha
Bankette, Entwässerungsanlagen, Gestaltungsflächen	ca. 95 ha
Ausgleichs und Ersatzflächen	ca. 57 ha

Für die geplante Autobahn wird für das Jahr 2025 unter Berücksichtigung der Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs sowie bei Unterstellung der Verwirklichung der B 15 neu zwischen den Autobahnen A 92 und A 94 (als Worst-Case-Annahme zur Ermittlung der stärksten Verkehrsbelastung) vom Beginn des Planfeststellungsabschnitts bis zur Anschlussstelle MÜ 22 eine werktägliche Verkehrsbelastung von 42.300 Kfz/24h und von der Anschlussstelle MÜ 22 bis zur Anschlussstelle B 12/St 2084 von 42.600 Kfz/24h erwartet.

Eine detaillierte Beschreibung des Vorhabens findet sich im Erläuterungsbericht (Unterlage 1 T) in Verbindung mit den Lage-, Höhen- und Querschnittsplänen (Unterlagen 3 T, 4 T und 5 T) sowie den Ergebnissen der schalltechnischen Untersuchungen (Unterlage 11 T) und im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12 T), worauf verwiesen wird.

Der Streckenabschnitt ist Teil der Bundesautobahn A 94, die eine Gesamtlänge von rund 150 km aufweist. Sie beginnt im Stadtgebiet München, ist östlich von München mit dem Autobahnring München (A 99) verknüpft und endet an der A 3 südlich von Passau. Die A 94 wird Teil des Europastraßennetzes und trägt dort die Bezeichnung E 552. Unter Verkehr sind bereits Streckenabschnitte von insgesamt fast 70 km Länge, davon ca. 14 km nur einbahnig.

Der Planfeststellungsabschnitt ist der östliche Planungsabschnitt der insgesamt rund 39 km langen „Trasse Dorfen“. Der westliche Abschnitt zwischen Forstinning und Pastetten wurde mit Planfeststellungsbeschluss vom 7.3.2002 in Gestalt des Ergänzungsbeschlusses vom 30.4.2007 festgestellt. Die dagegen erhobenen Klagen wurden durch Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs (BayVGH) vom 30.10.2007 abgewiesen. Die gegen die Nichtzulassung der Revision erhobenen Be-

schwerden wurden vom Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) durch Beschluss vom 5.12.2008 abgewiesen. Gegen diese Entscheidungen erhobene Verfassungsbeschwerden wurden vom Bundesverfassungsgericht mit Beschluss vom 22.3.2010 nicht zur Entscheidung angenommen. Der Abschnitt befand sich seit dem Jahr 2008 im Bau. Die Verkehrsübergabe erfolgte im August 2011. Für den mittleren Abschnitt der „Trasse Dorfen“ zwischen Pastetten und Dorfen, an den der vorliegende Abschnitt im Westen anschließt, liegt ein Planfeststellungsbeschluss vom 3.12.2009 vor. Die dagegen erhobenen Klagen hat der BayVGH mit Urteil vom 24.11.2010 abgewiesen. Über die gegen die Nichtzulassung der Revision erhobenen Beschwerden hat das BVerwG noch nicht entschieden. Vorbereitungsarbeiten zur Realisierung der Baumaßnahme haben bereits begonnen. Der vorliegende Planungsabschnitt schließt die letzte verbliebene Lücke auf der Trasse Dorfen und darüber hinaus nach Osten, denn er knüpft im Osten an den bereits bestandskräftig planfestgestellten und derzeit im Bau befindlichen Abschnitt zwischen Heldenstein und Ampfing an, dessen Verkehrsübergabe für das Jahr 2012 geplant ist.

## **2. Vorgängige Planungsstufen**

### **2.1 Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen**

Die gesetzliche Grundlage für den Bau der A 94 ist das "Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz - FStrAbG)" vom 20. Januar 2005 (BGBl. I 2005, 201) in der Fassung des Art. 12 des Gesetzes vom 9. Dezember 2006 (BGBl. I 2006, 2833). Diesem Gesetz ist der "Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen" als Anlage beigefügt (Fundstelle: BGBl. I 2004, S. 2574 – Beilage als Faltblatt). Die A 94 ist im Abschnitt Forstinning – Winhöring, in dem auch der vorliegende Abschnitt Dorfen – Heldenstein liegt, im „vordringlichen Bedarf“ enthalten. Die zeichnerische Darstellung der A 94 im Bedarfsplan zwischen Forstinning und Ampfing entspricht der Trasse Dorfen.

### **2.2 Landesplanung/Raumordnung**

Nach dem Landesentwicklungsprogramm Bayern vom 08.08.2006 (GVBl. Nr. 16 vom 21.08.2006, S. 471 ff.), das am 01.09.2006 in Kraft getreten ist, soll gemäß B V Ziff. 1.4.2 (Z) u. a. die A 94 München – Simbach – Pocking zügig weiter geplant bzw. verwirklicht werden. In Anhang 3 „Strukturkarte“ zum Landesentwicklungsprogramm führt eine Entwicklungsachse von München über Dorfen, Mühldorf a. Inn, Altötting/Neuötting und Simbach nach Passau.

Für die Autobahn A 94 wurden in den letzten Jahrzehnten mehrfach Raumordnungsverfahren durchgeführt. Für den Abschnitt der A 94 zwischen München und

Ampfing wurde am 20.04.1977 das Raumordnungsverfahren für die Trasse Dorfen eingeleitet. Am 17.04.1979 wurde die Wahltrasse „Anzing – Haag“ (in Unterlage 2.1 vom 19.12.2008 nicht dargestellt) in das Raumordnungsverfahren ergänzend eingebracht. Dabei schloss diese Wahltrasse östlich von Haag an die geplante zweibahnige, landesplanerisch positiv beurteilte Bundesstraße B 15 neu an und traf nach einem Versatz von rd. 9,5 km in nördlicher Richtung auf die Trasse Dorfen. Im Raumordnungsverfahren wurde die Trasse Dorfen von der Regierung von Oberbayern am 07.07.1980 landesplanerisch positiv beurteilt. Die Wahltrasse „Anzing – Haag“ dagegen wurde landesplanerisch negativ beurteilt.

Aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages vom 30.01.1986 wurde für die Variante „Buch a. Buchrain - Dorfen“ der Trasse Dorfen am 01.04.1987 ein ergänzendes Raumordnungsverfahren eingeleitet. Die landesplanerische Beurteilung vom 27.01.1988 ergab, dass diese Variante nicht den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung entspricht.

Im Rahmen des am 05.04.1988 eingeleiteten Planfeststellungsverfahrens für den Abschnitt Forstinning – Pastetten wurden Unterlagen für einen Trassenvergleich im Abschnitt Forstinning – Ampfing (Stand: 21.12.1987) erstellt. In diesen Unterlagen wurde zudem der Trasse Dorfen die Trasse Haag gegenübergestellt.

Aufgrund eines weiteren Beschlusses des Deutschen Bundestages vom 25.01.1990 nach Beschlussempfehlung des Petitionsausschusses (Drucksache 11/5406) wurden die Trassenführungen über Dorfen und Haag nochmals im Großräumigen Trassenvergleich (Stand: Mai 1990) gegenübergestellt. Die überarbeiteten Unterlagen zum Großräumigen Trassenvergleich (GTV) wurden der Regierung von Oberbayern zur landesplanerischen Überprüfung (Einleitung: 21.06.1990) vorgelegt. In der landesplanerischen Beurteilung vom 11.06.1991 kam die Regierung von Oberbayern zu dem Ergebnis, dass die Trasse Dorfen und die Trasse Haag unter Beachtung unterschiedlicher Maßgaben den Erfordernissen der Raumordnung entsprechen. Diese landesplanerische Beurteilung ersetzte die landesplanerische Beurteilung vom 07.07.1980 für den Abschnitt München – Ampfing (Teilabschnitt Forstinning – Ampfing).

Aufgrund der Änderung der Linienführung der Trasse Dorfen zwischen Lengdorf und dem Lappachtal vom Talgrund des Isentals zum Isentalhang wurde ein ergänzendes Raumordnungsverfahren durchgeführt und mit landesplanerischer Beurteilung vom 30.09.1998 abgeschlossen. Die Trasse Dorfen wurde unter Beachtung verschiedener Maßgaben positiv beurteilt.

### **2.3 Linienbestimmung nach § 16 FStrG**

Auf Basis der am 07.07.1980 landesplanerisch positiv beurteilten Trasse der Autobahn A 94 über Dorfen hat der Bundesminister für Verkehr am 06.01.1984 diese Linienführung gemäß § 16 FStrG bestimmt.

Diese Linienbestimmung gemäß § 16 FStrG hat der Bundesminister für Verkehr nach Abschluss des Großräumigen Trassenvergleichs und der dazu ergangenen positiven landesplanerischen Beurteilung vom 11.06.1991 sowie unter Würdigung der Ergebnisse des beim Deutschen Bundestag durchgeführten Petitionsverfahrens im Grundsatz bestätigt, als er den Vorentwurf für den vorliegenden Planungsabschnitt am 02.10.1998 genehmigte.

### **2.4 Sonstiges: Regionalplan, Bauleitplan**

Im Regionalplan für die Region München wird unter Ziff. B V Z.3.2.1 die Fortführung der A 94 von Forstinning in östlicher Richtung gefordert. Aus der Karte 2 „Siedlung und Versorgung“ ist dabei eine Linienführung über Dorfen abzuleiten.

Im Regionalplan der Region Südostoberbayern heißt es unter Ziff. B VII 3.2.2 (Z): Besonders vordringlich ist die Freihaltung und der Weiterbau der A 94 München – Mühldorf a. Inn – Neuötting auf der Trasse Dorfen.

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

Mit Schreiben vom 20.08.1998 beantragte die Autobahndirektion Südbayern, für den Neubau der Bundesautobahn A 94 im Abschnitt zwischen Dorfen und Heldenstein das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit

- vom 21.10.1998 bis 23.11.1998 bei der Stadt Dorfen,
- vom 30.10.1998 bis 30.11.1998 bei der Gemeinde St. Wolfgang,
- vom 12.10.1998 bis 13.11.1998 bei der Gemeinde Schwindegg,
- vom 19.10.1998 bis 20.11.1998 bei der Gemeinde Obertaufkirchen,
- vom 12.10.1998 bis 13.11.1998 bei der Gemeinde Rattenkirchen und
- vom 21.10.1998 bis 23.11.1998 bei der Gemeinde Heldenstein

nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei

- der Stadt Dorfen bis spätestens 08.12.1998,

- der Gemeinde St. Wolfgang bis spätestens 15.12.1998
- der Gemeinde Schwindegg bis spätestens 27.11.1998,
- der Gemeinde Obertaufkirchen bis spätestens 07.12.1998,
- der Gemeinde Rattenkirchen bis spätestens 27.11.1998,
- der Gemeinde Heldenstein bis spätestens 07.12.1998

oder der Regierung von Oberbayern bis spätestens zum jeweils angegebenen Datum schriftlich oder zur Niederschrift erhoben werden können und dass Einwendungen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen, mit Ablauf dieser Frist ausgeschlossen sind.

Die Regierung gab neben den Gemeinden, in denen die Planunterlagen ausgelegt wurden, folgenden Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange, Versorgungsunternehmen, Verbänden und Genossenschaften Gelegenheit zur Stellungnahme zu dem Vorhaben:

- Landratsamt Erding
- Landratsamt Mühldorf a. Inn
- Wasserwirtschaftsamt Freising
- Wasserwirtschaftsamt Rosenheim
- Straßenbauamt München
- Straßenbauamt Rosenheim
- Direktion für Ländliche Entwicklung
- Bezirk Oberbayern – Bezirksheimatpfleger
- Bayerisches Landesamt für Umweltschutz
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Bayerisches Landesamt für Wasserwirtschaft
- Forstdirektion Oberbayern
- Eisenbahn-Bundesamt
- Amt für Landwirtschaft Erding
- Amt für Landwirtschaft Mühldorf a. Inn
- Vermessungsamt Erding
- Vermessungsamt Mühldorf a. Inn



- Wehrbereichsverwaltung VI
- Deutsche Bahn AG DB Imm
- Deutsche Telekom AG
- Isar-Amperwerke AG
- Kraftwerke Haag GmbH
- Bayerngas GmbH
- Ruhrgas AG
- E-Werke Westenthanner
- Bayerischer Bauernverband
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e. V.
- Landesfischereiverband in Bayern e. V.
- Landesjagdverband in Bayern e. V.
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e. V.
- Bund Naturschutz in Bayern e. V.
- Jagdgenossenschaft Hausmehring
- Jagdgenossenschaft Schiltern
- Jagdgenossenschaft Schwindkirchen
- Jagdgenossenschaft Schwindegg
- Jagdgenossenschaft Obertaufkirchen
- Jagdgenossenschaft Rattenkirchen
- Jagdgenossenschaft Weidenbach
- Jagdgenossenschaft Heldenstein

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich der Vorhabensträger anschließend.

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 12.07, 13.07., 18.07. und 19.07.2000 in Schwindegg sowie am 21.07. und 25.07.2000 in Dorfen erörtert. Die Behörden, Träger öffentlicher Belange, Versorgungsunternehmen, Verbände und Genossenschaften wurden hiervon benachrichtigt; im Übrigen erfolgte die Benachrichtigung durch ortsübliche und öffentliche Bekanntmachung. Das Ergebnis der Erörterung ist in Niederschriften festgehalten.

Aufgrund der im Verfahren bis dato eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen hat der Vorhabensträger Änderungen an der Planung vorgenommen, die insbesondere das landwirtschaftliche Wegenetz, das Entwässerungssystem der Autobahn, den Umfang der aktiven Lärmschutzanlagen sowie die landschaftspflegerische Begleitplanung betrafen. Auf die ausführliche Darstellung in Unterlage 1 T auf den Seiten 7 bis 9 wird verwiesen. Mit Schreiben vom 06.08.2002 hat der Vorhabensträger beantragt, das Planfeststellungsverfahren mit dieser als 1. Tektur vom 31.07.2002 bezeichneten Planänderung fortzusetzen.

Die von den Planänderungen im Einzelnen Betroffenen wurden ermittelt und mit Schreiben vom 23.08.2002 (im Nachgang noch zwei Schreiben vom 29.08.2002 und vier Schreiben vom 02.09.2002) unter Beifügung der entsprechend geänderten Planunterlagen über die Planänderungen informiert. Die anwaltschaftlichen Vertreter erhielten die Information auf demselben Wege. Es wurde darauf hingewiesen, dass die vollständigen Planunterlagen der 1. Tektur in der Zeit vom 01.09.2002 bis 30.09.2002 bei der Stadt Dorfen, den Gemeinden St. Wolfgang, Schwindegg und Obertaufkirchen sowie bei der Verwaltungsgemeinschaft Heldenstein für die Gemeinden Rattenkirchen und Heldenstein eingesehen werden können. In den Schreiben wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen die Planänderung bei der Stadt oder den Gemeinden und Verwaltungsgemeinschaften oder bei der Regierung von Oberbayern bis spätestens 14.10.2002 erhoben werden können. Es wurde darauf hingewiesen, dass mit Ablauf dieser Einwendungsfrist alle Einwendungen ausgeschlossen sind.

Aufgrund von bislang nicht bekannten Änderungen an einzelnen Grundstücksverhältnissen wurden im Nachgang weitere Einzelbetroffene mit Schreiben vom 16.10.2002 bzw. 17.10.2002 unter Beifügung der entsprechend geänderten Planunterlagen über die Planänderungen direkt informiert. Es wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen die Planänderung bei der jeweiligen Stadt bzw. Gemeinde bzw. Verwaltungsgemeinschaft oder der Regierung von Oberbayern bis zum 18.11.2002 erhoben werden können und dass mit Ablauf dieser Einwendungsfrist alle Einwendungen ausgeschlossen sind.

Die Regierung gab mit Schreiben vom 23.08.2002 neben den vorgenannten Gemeinden und der Stadt Dorfen noch folgenden Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange, Versorgungsunternehmen und Verbänden bis zum 14.10.2002 Gelegenheit zur Stellungnahme zu der geänderten Planung:

- Landratsamt Erding
- Landratsamt Mühldorf a. Inn

- Wasserwirtschaftsamt Freising
- Wasserwirtschaftsamt Rosenheim
- Bayerisches Landesamt für Umweltschutz
- Forstdirektion Oberbayern-Schwaben
- Bayerischer Bauernverband
- Amt für Landwirtschaft Erding
- Amt für Landwirtschaft Mühldorf a. Inn
- Ruhrgas AG
- E.ON Bayern AG
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e. V.
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e. V.
- Bund Naturschutz in Bayern e. V.

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich der Vorhabensträger anschließend.

Die rechtzeitig eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen gegen die Planänderung wurden am 12.11.2003 in Dorfen erörtert. Die Behörden, Träger öffentlicher Belange, Verbände sowie die Einwender wurden hiervon benachrichtigt. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

Aufgrund der Nachmeldung von Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebietsvorschläge) mit der Bezeichnung DE 7739-371 („Isental mit Nebenbächen“) und DE 7839-371 („Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“) durch den Freistaat Bayern vom 21.12.2004, auf die sich die geplante Autobahn auswirken könnte, hat der Vorhabensträger Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung erstellt. Mit Schreiben vom 17.03.2006 hat der Vorhabensträger beantragt, das Planfeststellungsverfahren mit diesen als 2. Tektur vom 10.03.2006 bezeichneten Planunterlagen fortzusetzen. Änderungen an der technischen Planung waren nicht Gegenstand der 2. Tektur. Auf die Erläuterungen in Unterlage 1 T auf den Seiten 9/10 wird ergänzend verwiesen.

Da sich die geplante Autobahn im Nachbarabschnitt Pastetten – Dorfen ebenfalls auf zwei nachgemeldete Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung auswirken könnte (FFH-Gebiete „Isental mit Nebenbächen“ DE 7739-371 und „Strogn mit Hammerbach und Köllinger Bächlein“ DE 7637-371), wurden die Unterlagen zur FFH-

Verträglichkeitsprüfung auch in den von dem benachbarten Planungsabschnitt betroffenen Gemeinden ausgelegt.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit

- vom 24.04.2006 bis 24.05.2006 bei der Verwaltungsgemeinschaft Pastetten für die Gemeinden Buch a. Buchrain und Pastetten,
- vom 08.05.2006 bis 09.06.2006 bei der Gemeinde Lengdorf nach ortsüblicher Bekanntmachung vom 26.04.2006,
- vom 24.04.2006 bis 24.05.2006 bei der Verwaltungsgemeinschaft Hörlkofen für die Gemeinden Walpertskirchen und Wörth,
- vom 10.05.2006 bis 12.06.2006 bei der Stadt Dorfen,
- vom 28.04.2006 bis 29.05.2006 bei der Gemeinde St. Wolfgang,
- vom 24.04.2006 bis 25.05.2006 bei der Gemeinde Schwindegg,
- vom 24.04.2006 bis 26.05.2006 bei der Gemeinde Obertaufkirchen,
- vom 24.04.2006 bis 24.05.2006 bei der Verwaltungsgemeinschaft Heldenstein für die Gemeinden Heldenstein und Rattenkirchen,

nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass jeder, dessen Belange durch die Planunterlagen der 2. Tektur berührt werden, Einwendungen gegen den Plan bei

- der Verwaltungsgemeinschaft Pastetten bis spätestens 07.06.2006,
- der Gemeinde Lengdorf bis spätestens 23.06.2006,
- der Verwaltungsgemeinschaft Hörlkofen bis spätestens 07.06.2006,
- der Stadt Dorfen bis spätestens 26.06.2006,
- der Gemeinde St. Wolfgang bis spätestens 12.06.2006,
- der Gemeinde Schwindegg bis spätestens 08.06.2006,
- der Gemeinde Obertaufkirchen bis spätestens 09.06.2006,
- der Verwaltungsgemeinschaft Heldenstein bis spätestens 07.06.2006

oder bei der Regierung von Oberbayern bis spätestens zum jeweils angegebenen Datum schriftlich oder zur Niederschrift erheben kann. Es wurde darauf hingewiesen, dass mit Ablauf der Einwendungsfrist alle Einwendungen ausgeschlossen sind.

Die Regierung gab mit Schreiben vom 31.03.2006 neben den vorgenannten Gemeinden und der Stadt Dorfen noch folgenden Behörden, sonstigen Trägern öffentli-

cher Belange, Versorgungsunternehmen und Verbänden Gelegenheit zur Stellungnahme zu den Planunterlagen der 2. Tektur:

- Landratsamt Erding
- Wasserwirtschaftsamt München
- Bayerisches Landesamt für Umwelt
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e. V.
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e. V.
- Bund Naturschutz in Bayern e. V.
- Deutscher Alpenverein e. V.
- Landesfischereiverband in Bayern e. V.
- Landesjagdverband in Bayern e. V.
- Landesverband Bayern e. V. der Deutschen Gebirgs- und Wandervereine
- Verein zum Schutz der Bergwelt e. V.

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich der Vorhabensträger anschließend.

Aufgrund des Erörterungstermins vom 12.11.2003 zur 1. Tektur und insbesondere aufgrund der Untersuchungen zur FFH-Verträglichkeit im Rahmen der 2. Tektur sowie der Erkenntnisse aus den Gerichtsverfahren vor dem BayVGH für die Planfeststellungsabschnitte Forstinning – Pastetten und Pastetten – Dorfen hat der Vorhabensträger die Planung geändert. Diese Planänderung umfasst insbesondere Maßnahmen zur Vermeidung oder Verringerung der vorhabensbedingten Auswirkungen auf Natur und Umwelt. Neben der Verschiebung der Planfeststellungsgrenze am westlichen Beginn des Abschnitts aufgrund der Einbeziehung der Anschlussstelle Dorfen (B 15) in den Nachbarabschnitt Pastetten - Dorfen wurden mit der 3. Tektur insbesondere Ingenieurbauwerke im Hinblick auf den Schutz der Fledermausart Großes Mausohr optimiert, das Entwässerungssystem der Autobahn geändert und der Umfang der landschaftspflegerischen Maßnahmen erweitert. Daneben wurde die Planung der Lärmschutzanlagen aktualisiert und Änderungen am nachgeordneten Straßennetz vorgenommen. Auf die Erläuterungen in Unterlage 1 T auf den Seiten 10 bis 17 wird ergänzend verwiesen.

Mit Schreiben vom 28.03.2011 hat der Vorhabensträger beantragt, das Planfeststellungsverfahren mit diesen als 3. Tektur vom 28.02.2011 bezeichneten Planunterlagen fortzusetzen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit

- vom 04.05.2011 bis 06.06.2011 bei der Stadt Dorfen,
- vom 02.05.2011 bis 01.06.2011 bei der Gemeinde St. Wolfgang,
- vom 02.05.2011 bis 01.06.2011 bei der Gemeinde Schwindegg,
- vom 09.05.2011 bis 08.06.2011 bei der Gemeinde Obertaufkirchen und
- vom 02.05.2011 bis 01.06.2011 bei der Verwaltungsgemeinschaft Heldenstein für die Gemeinden Rattenkirchen und Heldenstein,

nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen die Planänderungen der 3. Tektur bei

- der Stadt Dorfen bis spätestens 20.06.2011,
- der Gemeinde St. Wolfgang bis spätestens 15.06.2011,
- der Gemeinde Schwindegg bis spätestens 15.06.2011,
- der Gemeinde Obertaufkirchen bis spätestens 22.06.2011,
- der Verwaltungsgemeinschaft Heldenstein bis spätestens 15.06.2011,

oder bei der Regierung von Oberbayern bis spätestens zum jeweils angegebenen Datum schriftlich oder zur Niederschrift erhoben werden können. Es wurde darauf hingewiesen, dass mit Ablauf der Einwendungsfrist alle Einwendungen ausgeschlossen sind.

Die Regierung gab mit Schreiben vom 14.04.2011 neben den vorgenannten Gemeinden und der Stadt Dorfen noch folgenden Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und Versorgungsunternehmen Gelegenheit zur Stellungnahme zu den Planänderungen:

- Landratsamt Erding
- Landratsamt Mühldorf a. Inn
- Wasserwirtschaftsamt München
- Wasserwirtschaftsamt Rosenheim
- Bayerisches Landesamt für Umwelt
- Amt für ländliche Entwicklung Oberbayern
- Amt für Landwirtschaft und Forsten Ebersberg
- Amt für Landwirtschaft und Forsten Fürstfeldbruck

- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Bezirk Oberbayern Bezirksverwaltung und Fachberatung für Fischerei
- Staatliches Bauamt Freising
- Staatliches Bauamt Rosenheim
- Vermessungsamt Erding
- Vermessungsamt Mühldorf a. Inn
- Bayerischer Bauernverband
- Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH
- Deutsche Transalpine Ölleitung GmbH
- DB Services Immobilien GmbH
- E.ON Bayern AG
- E.ON Netz GmbH
- Energienetze Bayern GmbH
- E-Werk Westenthanner
- Kraftwerke Haag GmbH
- Stadtwerke Dorfen GmbH
- PLEdoc GmbH
- Zweckverband zur Wasserversorgung der Isener Gruppe.

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich der Vorhabensträger anschließend.

Aufgrund von Einwendungen zweier Versorgungsunternehmen hat der Vorhabenssträger Änderungen am Plan hinsichtlich der Verlegung von drei Gasleitungen vorgenommen.

Mit Schreiben vom 19.09.2011 hat der Vorhabensträger beantragt, das Planfeststellungsverfahren mit diesen als 4. Tektur vom 14.09.2011 bezeichneten Planunterlagen fortzusetzen. Die Regierung gab mit Schreiben vom 23.09.2011 dem Landratsamt Mühldorf a. Inn, den betroffenen Versorgungsunternehmen sowie den von der Planänderung betroffenen Grundstückseigentümern bzw. ihren anwaltlichen Vertretern unter Beifügung der Planunterlagen Gelegenheit, sich bis zum 14.10.2011 zu der Planänderung der 4. Tektur schriftlich oder zur Niederschrift zu äußern oder Ein-

wendungen zu erheben. Es wurde darauf hingewiesen, dass mit Ablauf der Einwendungsfrist alle Einwendungen ausgeschlossen sind.

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich der Vorhabensträger anschließend.

Erörterungstermine zur Erörterung der im Rahmen der Anhörung zur 2., 3. und 4. Tektur erhobenen Einwendungen wurden nicht durchgeführt.



## **C      Entscheidungsgründe**

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

### **1.      Verfahrensrechtliche Bewertung**

#### **1.1      Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen)**

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

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG).

Die straßenrechtliche Planfeststellung macht also nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 WHG. Aufgrund von § 19 WHG kann die Regierung jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden. Gleiches gilt aufgrund von § 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG bzw. Art. 6 Abs. 6, Art. 7 Abs. 5, Art. 8 Abs. 5 BayStrWG für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bundesfernstraßengesetz sowie dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz.

#### **1.2      Anhörungsverfahren**

Im Rahmen der Anhörung wurde der zur Feststellung beantragte Plan in seiner ursprünglichen Fassung in den davon betroffenen Gemeinden ausgelegt. Neben den Behörden wurden sonstige Träger öffentlicher Belange, Versorgungsunternehmen und Verbände von dem Plan in Kenntnis gesetzt und es wurde ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Die gegen den Plan erhobenen Einwendungen und die Stellungnahmen wurden in mehreren Terminen erörtert.

Die nachfolgend im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens vorgenommenen Änderungen an dem ausgelegten Plan, die im Einzelnen in Unterlage 1 T auf den Seiten 7

bis 17 ausführlich beschrieben werden, waren nach Art und Umfang lediglich von untergeordneter Bedeutung und haben die Identität und Gesamtkonzeption der Planung unberührt gelassen. Bei den Planänderungen handelte es sich daher um solche, die verfahrensrechtlich in Artikel 73 Abs. 8 BayVwVfG geregelt sind (BVerwG vom 9.6.2010, 9 A 25.09 – juris, Rn. 27). Es bedurfte keiner wiederholten Durchführung des vorangegangenen Anhörungsverfahrens nach Artikel 73 Abs. 2 bis 6 BayVwVfG (vgl. BVerwG vom 27.10.2000, 4 A 18/99 – juris, Rn. 23).

Gemäß Artikel 73 Abs. 8 Satz 1 BayVwVfG wurden die Änderungen der ersten Tektur den davon in ihrem Aufgabenbereich bzw. ihren Belangen erstmalig oder stärker berührten Behörden bzw. Betroffenen individuell zur Kenntnis gebracht und ihnen Gelegenheit gegeben, dagegen Einwendungen zu erheben. Die Stellungnahmen und Einwendungen wurden in einem weiteren Termin erörtert.

Die Planunterlagen der zweiten Tektur beinhalteten nur Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung, die weder Änderungen an der technischen noch an der landschaftspflegerischen Begleitplanung zum Gegenstand hatten. Um uns im Hinblick auf diesen eng umgrenzten Themenbereich möglichst umfassend Informationen zu verschaffen, haben wir diese Unterlagen nicht nur den Umweltbehörden und Naturschutzvereinen zur Verfügung gestellt, sondern nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung öffentlich ausgelegt, was im Anwendungsbereich des Artikels 73 Abs. 8 Satz 1 BayVwVfG nicht ausgeschlossen ist (BayVGH vom 24.11.2010, 8 A 10.40007 – juris, Rn. 36). Ein Erörterungstermin musste nicht durchgeführt werden. Die Verpflichtung zur Durchführung eines Erörterungstermins sieht Art. 73 Abs. 8 Satz 1 BayVwVfG nicht vor (vgl. BVerwG vom 27.10.2000, 4 A 18/99 – juris, Rn. 23). Seit Inkrafttreten von Art. 2 Nr. 3 des Gesetzes zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben vom 09.12.2006 (BGBl. I 2006 S. 2833) zum 17.12.2006 ist durch die Vorschrift des § 17a Nr. 6 Satz 3 FStrG zudem klargestellt, dass - selbst in Fällen, in denen das Anhörungsverfahren erneut durchgeführt werden muss (Art. 73 Abs. 8 Satz 2 BayVwVfG) - im Regelfall von einer Erörterung nach § 73 Abs. 6 VwVfG/Art. 73 Abs. 6 BayVwVfG abgesehen werden kann. Die weit überwiegende Anzahl der eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen gegen die zweite Tektur befassten sich sachlich nicht mit der FFH-Verträglichkeit, sondern brachten die grundsätzliche Ablehnung der gewählten Trasse zum Ausdruck, meist mit Hinweis auf die „Alternativtrasse“ Haag. Nur die Stellungnahmen der Umweltbehörden, von Naturschutzvereinen und Klägern gegen den Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt Forstinning – Pastetten setzten sich mit den Unterlagen zur FFH-Verträglichkeit inhaltlich auseinander. Abgesehen davon, dass keine Pflicht zur Erörterung bestand, haben wir die Durchführung eines Erörterungstermins auch

für unzumutbar erachtet. Nach unserer Einschätzung hätte ein Erörterungstermin keine über die erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen hinausgehenden Tatsachen und Erkenntnisse zu Tage gefördert, die für die Entscheidung hätten relevant sein können und die uns nicht bereits bekannt waren. Die Einwendungen und Stellungnahmen enthielten keine naturschutzfachlichen Erkenntnisse, die Veranlassung gegeben hätten, die Problematik vertieft in einem Erörterungstermin zu behandeln. Im Wesentlichen haben die Einwender den Untersuchungen des Vorhabensträgers eigene gegenteilige Rechtsmeinungen gegenüber gestellt. Die rechtliche Bewertung der FFH-Verträglichkeit obliegt jedoch der Planfeststellungsbehörde, ohne dass hierfür eine mündliche Erörterung notwendig wäre. Daneben war zu berücksichtigen, dass der Vorhabensträger bei Beantragung der Fortsetzung des Planfeststellungsverfahrens mit der zweiten Tektur angekündigt hat, den Plan im Rahmen einer dritten Tektur zu ändern. In die dritte Tektur würden sämtliche Erkenntnisse, die sich im Hinblick auf die FFH-Verträglichkeit aus dem weiteren Verfahren im Abschnitt Forstinning – Pastetten sowie aus der weiteren Entwicklung der Rechtsprechung und der damals noch nicht abgeschlossenen Erstellung der Kommissionsliste für die europäischen FFH-Gebiete ergeben würden, einfließen. Aufgrund der offengelegten Vorläufigkeit der Planung zum Stand der zweiten Tektur erachteten wir eine Erörterung auch für verfahrensökonomisch unzumutbar. Unter Hinweis auf das damals noch laufende Verfahren im Abschnitt Forstinning – Pastetten und den beim EuGH anhängigen Vorlagefragen zum FFH-Gebietsschutz hielten auch Verfahrensbeteiligte die Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung zum damaligen Zeitpunkt für nicht zweckdienlich und haben sogar gefordert, das weitere Anhörungsverfahren vorläufig gänzlich einzustellen. Diese Äußerungen bestätigten unsere Einschätzung, dass die Durchführung eines Erörterungstermins nicht zumutbar war.

Mit der dritten Tektur wurden die Erkenntnisse, die sich aus den Untersuchungen zur FFH-Verträglichkeit ergeben haben, in Form von Änderungen des ausgelegten Plans umgesetzt. Daneben wurden weitere geringfügige Planänderungen in das Verfahren eingebracht. Wie bereits oben erläutert, bestand keine Verpflichtung, im Rahmen des Artikels 73 Abs. 8 Satz 1 BayVwVfG eine Erörterung durchzuführen. Auch § 17a Nrn. 5 und 6 FStrG schreiben die Durchführung eines Erörterungstermins nach Art. 73 Abs. 6 BayVwVfG nicht vor. Anhaltspunkte dafür, dass abweichend vom gesetzlichen Regelfall die Durchführung einer Erörterung erforderlich gewesen wäre, haben sich aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen zur dritten Tektur nicht ergeben. Die Änderungen des Plans haben die Identität des Vorhabens nicht berührt. Der Verlauf der Trasse hat sich weder in der Lage noch in der Höhe geändert. Geringfügige Änderungen ergaben sich lediglich im Bereich von Kreuzun-

gen mit nachgeordneten Straßen, die im Hinblick auf ihre Trassierungsparameter optimiert wurden. Die Lärmschutzanlagen wurden vor dem Hintergrund einer auf den Zeitraum bis zum Jahr 2025 fortgeschriebenen Verkehrsprognose punktuell neu dimensioniert. Einige Ingenieurbauwerke wurden in ihren Abmessungen verändert und die geplanten Entwässerungsanlagen vergrößert. Im Hinblick auf die FFH-Verträglichkeit und den neu in die landschaftspflegerische Begleitplanung integrierten Themenbereich des Artenschutzes enthalten die eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen keine neuen Gesichtspunkte, die der Planfeststellungsbehörde bisher unbekannt waren oder Anstoß zu einer vertieften Erörterung gaben. Die entscheidungsrelevanten Auswirkungen der punktuellen Veränderungen konnten anhand der Planunterlagen des Vorhabensträgers und der eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen sicher erkannt werden, ohne dass ein Erörterungstermin darüber hinausgehende Erkenntnisse hätte erbringen können. Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang, dass insbesondere die Themenkomplexe des FFH-Gebietsschutzes und des Artenschutzes bereits Gegenstand intensiver Auseinandersetzungen in den gerichtlichen Verfahren zu den beiden westlichen Abschnitten der Trasse Dorfen waren und die damit befassten Gerichte darüber umfangreich geurteilt haben. Die sonstigen eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen, mit denen insbesondere im Bereich von Schwindkirchen umfangreiche Änderungen am Plan im Hinblick auf die Trassierung der Autobahn gefordert wurden, bedurften keiner Erörterung, weil die dritte Tektur diesbezüglich keine Änderungen enthält und das Anhörungsverfahren insoweit nicht wieder eröffnet worden ist (vgl. § 17a Nr. 7 Satz 1 FStrG; BVerwG vom 23.6.2009, 9 VR 1/09 - juris, Rn. 6). Der Verzicht auf die Durchführung eines weiteren Erörterungstermins diente der Verfahrensbeschleunigung. Vorliegend kommt der Verfahrensbeschleunigung eine nicht unbedeutende Rolle zu, da der Abschnitt Dorfen – Heldenstein die letzte Lücke der Trasse Dorfen schließt und die von vielen Verfahrensbeteiligten befürchteten Probleme, die durch die abschnittsweise Planung aufgeworfen werden, auflöst bzw. gar nicht erst entstehen lässt. Insbesondere die verkehrlichen Auswirkungen im nachgeordneten Straßennetz und die damit zusammenhängenden Belastungen, die vorübergehend durch die Fertigstellung des Abschnitts Pastetten – Dorfen in Schwindkirchen auftreten können, werden bei einer gleichzeitigen Inbetriebnahme des Abschnitts Dorfen – Heldenstein nicht entstehen.

### **1.3 Behandlung von verfahrensrechtlichen Rügen**

#### **1.3.1 Befangenheit des Verhandlungsleiters**

Im Anhörungsverfahren zum Abschnitt Forstinning – Pastetten wurde gegen den damaligen Verhandlungsleiter im Erörterungstermin vom 27.04.1999 Antrag wegen Besorgnis der Befangenheit gestellt. Im Kern wurde gerügt, dass der Vorhabensträger im Erörterungstermin eine Untervariante der Trasse im Folgeabschnitt Pastetten – Dorfen vorgestellt hat, die nicht in den ausgelegten Tekturplänen enthalten war. Von einem Verfahrensbeteiligten wurde daher die Unterbrechung des Erörterungstermins gefordert, bis detailschärfere Pläne im Maßstab 1:5.000 vorgelegt würden. Der Verhandlungsleiter lehnte den Antrag mit der Begründung ab, dass die ausgelegten Pläne im Maßstab 1:25.000 Gegenstand des ergänzenden Verfahrens im Zusammenhang mit dem Abschnitt Forstinning – Pastetten mit der präjudizierenden Fortsetzung zwischen Lengdorf und Dorfen seien, nicht aber die vom Verfahrensbeteiligten geforderten Pläne im Maßstab 1:5.000. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde seien die Pläne für die Beurteilung der Frage, inwieweit hier eine Verschiebung der Trasse in den Hang hinein möglich ist, ausreichend. Daraufhin wurde der Antrag wegen Besorgnis der Befangenheit gestellt.

Der Antrag wegen Besorgnis der Befangenheit wurde im Verlauf des Anhörungsverfahrens für den vorliegenden Planungsabschnitt im Erörterungstermin vom 21.07.2000 mit Hinweis auf die Einheitlichkeit der Verfahren wiederholt, ohne dass neue Tatsachen hinzugefügt worden sind (vgl. Niederschrift vom 21.07.2000, Seite 2, Ziff. 2.1). Bisher wurde dieser Antrag nicht zurückgezogen. Die Entscheidung über die Ablehnung des am 27.04.1999 gestellten Antrags durch den zuständigen Abteilungsleiter und Vorgesetzten des Verhandlungsleiters ist in der Begründung des Planfeststellungsbeschlusses der Regierung von Oberbayern vom 07.03.2002 (Az. 225.4-43541 A 94-3) für den Abschnitt Forstinning – Pastetten wiedergegeben.

Danach ergaben die von dem Antragsteller vorgetragene Argumente keinen Grund, der geeignet war, ein Misstrauen gegen die unparteiische Amtsausübung des damals mit dem Verfahren beauftragten Beamten zu rechtfertigen (Art. 21 Abs. 1 BayVwVfG). Seitens des Verhandlungsleiters bestand jederzeit die Bereitschaft, im Erörterungstermin vom 27.04.1999 für den weichenstellenden Abschnitt Forstinning – Pastetten über den Planungsstand auf der Basis der ausgelegten Planunterlagen zu diskutieren. Es war nicht zu beanstanden, dass die maßgeblichen Pläne für eine Verschiebung der Trasse im Folgeabschnitt Pastetten – Dorfen im damaligen Verfahrensstadium lediglich im Maßstab 1:25.000 vorlagen. Die erforderliche Überprü-

fung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den ersten Abschnitt, ob unüberwindliche Belange eine Realisierung der gesamten Trasse Dorfen unmöglich machten, bedurfte nicht der gleichen Detailgenauigkeit, wie es für das jeweilige abschnittbezogene Planfeststellungsverfahren der Fall ist. Im Rahmen einer Vorschau ließ sich mittels eines relativ grobmaschigen Maßstabs ermitteln und bewerten, ob es Belange gab, die von solchem Gewicht waren, dass die Realisierung des Gesamtvorhabens in Frage stand.

Es ist auch nicht erkennbar, dass durch die praktizierte Verfahrensweise eine Verkürzung der Rechtspositionen der vom Vorhaben Betroffenen eingetreten ist. Die betroffenen Belange sind in den nachfolgenden Planfeststellungsverfahren für die Folgeabschnitte, insbesondere für den von der Untervariante betroffenen Abschnitt Pastetten – Dorfen, im Detail offengelegt bzw. ermittelt und mit den Verfahrensbeteiligten intensiv diskutiert worden.

Es stellte auch keinen Befangenheitsgrund dar, dass der Verhandlungsleiter im Erörterungstermin am 27.04.1999 bereit war, die vom Vorhabensträger inzwischen vorgesehene teilweise Änderung der Hangtrasse als Information vorzustellen und auf Wunsch der Anwesenden auch diskutieren zu lassen. Dies war verfahrensrechtlich unbedenklich, weil sichergestellt war, dass diese Variante im Planfeststellungsverfahren für den von der Änderung betroffenen Abschnitt förmlich behandelt werden würde. Daran hat der Verhandlungsleiter im Erörterungstermin keinen Zweifel gelassen.

Die im Erörterungstermin vom 27.04.1999 geäußerte Mutmaßung, dass der Verhandlungsleiter bei einem Telefonat ca. zwei Wochen vor dem Erörterungstermin möglicherweise die Unwahrheit bezüglich der Kenntnis einer vorgesehenen Planungsänderung gesagt haben könnte, war durch nichts belegt. An der Versicherung des Verhandlungsleiters, dass dem nicht so war, bestanden keine Zweifel.

Die im Planfeststellungsbeschluss vom 07.03.2002 für den Abschnitt Forstinning – Pastetten wiedergegebene Begründung für die Ablehnung des Befangenheitsantrags ist bereits gerichtlich überprüft und nicht beanstandet worden (vgl. BayVGH vom 30.10.2007, 8 A 06.40024, UA Seite 15).

### 1.3.2 Aufspaltung der FFH-Verträglichkeit auf zwei Tekturen

Von Verfahrensbeteiligten wurde die Aufspaltung der planerischen Auseinandersetzung mit der FFH-Verträglichkeit in zwei Tekturen für verfahrensrechtlich unzulässig erachtet. Wir sind gegenteiliger Auffassung. Wir haben insbesondere aufgrund der nach dem Ministerratsbeschluss der Staatsregierung vom 28. September 2004 er-

folgten Meldung dreier FFH-Gebiete an die EU-Kommission Veranlassung gesehen, die Planung in einer zweiten Tektur erstmalig um Unterlagen für eine FFH-Verträglichkeitsprüfung zu ergänzen. Diese Vorgehensweise diene der Planerhaltung und damit im Ergebnis der Verkürzung des weiteren Verfahrens. Stellt die Planfeststellungsbehörde im Laufe des Verwaltungsverfahrens fest, dass die Planung Fehler aufweist oder weiterer Optimierung bedarf, ist sie aus rechtsstaatlichen Gründen zu Nachbesserungen im Wege von Planänderungen verpflichtet (BayVGH vom 24.11.2010, 8 A 10.40013, Rn. 25). Dies gilt insbesondere für die sich aus der Nachmeldung der FFH-Gebiete ergebenden Änderungen im Hinblick auf das europäische Naturschutzrecht. Denn nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs obliegt die Verpflichtung der Mitgliedstaaten, die in einer Richtlinie vorgesehenen Ziele zu erreichen und alle zur Erfüllung dieser Verpflichtung geeigneten Maßnahmen allgemeiner und besonderer Art zu treffen (Art. 4 Abs. 3 EUV), allen Trägern öffentlicher Gewalt in den Mitgliedstaaten und damit auch den Verwaltungsbehörden (vgl. EuGH vom 13.1.2004 DVBl 2004, 373 [RdNrn. 20 ff.]; vom 5.10.2004 DVBl 2005, 35/39 [RdNrn. 110 ff.]; vom 4.7.2006 NJW 2006, 2465/2467 [RdNrn. 108 ff.]; vom 18.7.2007 EuGRZ 2007, 426/429 [RdNrn. 46 ff.]). Nach Auslegung der Unterlagen zur zweiten Tektur haben wir aufgrund von weiteren umfangreichen, insbesondere die FFH-Verträglichkeit betreffenden Stellungnahmen und Einwendungen und aufgrund der Erkenntnisse aus dem gerichtlichen Verfahren zu den ersten beiden Bauabschnitten Forstinning - Pastetten und Pastetten – Dorfen, in denen auch wesentliche Teile des vorliegenden Planabschnitts im Wege der Vorausschau zu beurteilen waren, einen erneuten Änderungsbedarf gesehen und in einer dritten Tektur die Unterlagen für die FFH-Verträglichkeitsprüfung an den geänderten Planungsstand angepasst. Der dafür in Anspruch genommene Zeitraum von fünf Jahren ist bei umfangreichen fernstraßenrechtlichen Planungen wie den vorliegenden nicht außergewöhnlich. Regelungen, die eine zeitliche Grenze für behördliche Verfahren vorschreiben, gibt es nicht. Im Übrigen ist nicht ersichtlich, inwiefern die Verfahrensdauer dafür ursächlich gewesen sein sollte, dass die Verfahrensbeteiligten ihre Rechte im Planfeststellungsverfahren nicht oder nur unzureichend hätten wahrnehmen können. Die Verfahrensbeteiligten, die unsere Vorgehensweise gerügt haben, haben sowohl im Verfahren zur zweiten als auch im Verfahren zur dritten Tektur innerhalb der dafür vorgegebenen Fristen vielfältige Einwendungen vorgetragen.

### 1.3.3 Beteiligungsmangel im Anhörungsverfahren (bzgl. Planänderungen der 3. Tektur)

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. rügte, er sei wie bereits im Anhörungsverfahren zum Abschnitt Pastetten – Dorfen auch im Verfahren zu vorliegendem Abschnitt

hinsichtlich der Planänderungen der dritten Tektur nicht ordnungsgemäß beteiligt worden. Weder der anwaltliche Vertreter des Vereins noch der Verein selbst als nicht ortsansässig Betroffener sei von der Auslegung der geänderten Planunterlagen offiziell benachrichtigt worden. Die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung der Planänderungsunterlagen in den betroffenen Gemeinden sei unzureichend.

Unter Bezugnahme auf die Klärung dieser Einwände in der Entscheidung des BayVGH vom 24.11.2010 (Az. 8 A 10.40007, UA Seite 14 ff., Rn. 36 - 39) erachten wir die Rüge für unberechtigt. Die Benachrichtigung eines Naturschutzvereins von der Auslegung eines Plans erfolgt seit der Neufassung des Bundesfernstraßengesetzes durch Art. 2 Nr. 3 des Gesetzes zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben vom 17. Dezember 2006 (BGBl I S. 2833) nach § 17a Nr. 2 Satz 2, § 24 Abs. 1 Satz 1 FStrG durch die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung der Planunterlagen in den Gemeinden, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirkt. Eine darüber hinausgehende individuelle Benachrichtigung von Vereinigungen oder ihrer Bevollmächtigten ist im Rahmen von fernstraßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren nicht erforderlich. Bei Planänderungen wie der vorliegenden dritten Tektur gilt gemäß § 17a Nr. 6 Satz 1 FStrG, Art. 73 Abs. 8 Satz 1 BayVwVfG nichts anderes. Soll ein bereits ausgelegter Plan geändert werden, sind auch Vereinigungen entsprechend § 73 Abs. 8 Satz 1 VwVfG zu beteiligen. Ihnen ist die Änderung mitzuteilen und Gelegenheit zu Stellungnahmen und Einwendungen innerhalb von zwei Wochen zu geben. Wie diese Mitteilung zu erfolgen hat, schreibt das Gesetz – anders als in den Fällen des § 17a Nr. 6 Satz 2 FStrG, bei denen die Benachrichtigung ausschließlich durch ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung erfolgen darf – nicht vor. Wegen der großen Anzahl der entlang des rund 15 km langen Autobahnabschnitts wohnenden Betroffenen und der Schwierigkeit, den Kreis der erstmalig oder stärker von der dritten Planänderung Betroffenen einzugrenzen, haben wir uns dazu entschieden, die Planunterlagen öffentlich auszulegen und darauf durch ortsübliche Bekanntmachung hinzuweisen. Damit haben wir die Anforderungen eingehalten, die an das Verfahren bei der erstmaligen Auslegung von Planunterlagen angelegt werden. Die vorliegende Änderung des bereits ausgelegten Plans unterliegt demgegenüber keinen strengeren Anforderungen.

Im Übrigen hat der Bund Naturschutz rechtzeitig Einwendungen gegen die Planänderungen der dritten Tektur erhoben. Es ist nicht ersichtlich, dass die von uns gewählte Methode für die Benachrichtigung über die Planauslegung den Naturschutzverein an der Erhebung von Einwendungen gehindert hat. Insofern bedarf es auch keiner weiteren Erläuterungen im Hinblick auf die Regelungen des Art. 14 Abs. 3 BayVwVfG oder des Art. 41 Abs. 1 Satz 2 BayVwVfG, die hier nicht einschlägig sind.



Eine individuelle Benachrichtigung scheidet auch unter dem Gesichtspunkt des Vertrauensschutzes aus. Der Bund Naturschutz durfte nicht in den unveränderten Fortbestand einer bestehenden Rechtslage vertrauen und erwarten, dass er über die dritte Tektur wie über die zweite Tektur individuell benachrichtigt werden würde. Denn zum Zeitpunkt der Bekanntgabe der zweiten Tektur (31.3.2006) waren die Regelungen des § 17a Nrn. 2 und 6 FStrG noch nicht in Kraft. Eine vom Regelfall der Benachrichtigung durch ortsübliche Bekanntmachung abweichende Behandlung des Bundes Naturschutz ergibt sich vorliegend auch nicht aus der Vorschrift des § 17a Nr. 4 FStrG, wonach nicht ortsansässige Betroffene, deren Person und Aufenthalt bekannt sind, auf Veranlassung der Anhörungsbehörde von der Auslegung in der Gemeinde mit dem Hinweis nach § 73 Abs. 5 Satz 3 BayVwVfG benachrichtigt werden. Diese Bestimmung findet nur Anwendung für die Benachrichtigung über die erstmalige Auslegung eines Plans, nicht jedoch im Rahmen des Verfahrens für eine Planänderung nach Art. 73 Abs. 8 Satz 1 BayVwVfG (BayVGH vom 24.11.2010, 8 A 10.40007, UA Seite 16, Rn. 39). Unabhängig davon ist der Bund Naturschutz im Übrigen als Eigentümer von Trassengrundstücken von der Stadt Dorfen über die Auslegung der Planunterlagen zur dritten Tektur benachrichtigt worden.

#### **1.4 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen**

Bei der Planfeststellung sind die vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltauswirkungen zu berücksichtigen. Für das Bauvorhaben ist nach §§ 3 ff. des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 12.2.1990 (BGBl. I 1990, 205), geändert durch Art. 7 des Gesetzes vom 18.8.1997 (BGBl. I 1997, 2081), i.V.m. Nr. 8 der Anlage zu § 3 UVPG (UVPG a. F.) eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich. Der Anwendungsbereich des UVPG in der vor dem 3. August 2001 geltenden Fassung ist gemäß § 25 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 UVPG in der Fassung der Bekanntmachung vom 24.2.2010 (BGBl. I 2010, 94) eröffnet, da der Antrag auf Zulassung des Vorhabens vor dem 14.3.1999 gestellt worden ist. Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird nach § 2 Abs. 1 UVPG als unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach Art. 73 Abs. 3 bis 7 BayVwVfG.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung schafft die methodischen Voraussetzungen dafür, die Umweltbelange vorab so herauszuarbeiten, dass sie in gebündelter Form in die Abwägung eingehen (vgl. BVerwG vom 18.11.2004, Az. 4 CN 11/03, NVwZ 2005, S. 442). Sie ist ein formalisierter Zwischenschritt im Verwaltungsverfahren, der dafür sorgt, dass die umweltrelevanten Auswirkungen des Vorhabens im Rahmen der Ab-

wägung das ihnen zukommende Gewicht finden (BVerwG vom 27.10.2000, Az. 4 A 18/99 – juris). Die Notwendigkeit der Umweltverträglichkeitsprüfung beschränkt sich dabei auf das konkrete Vorhaben. Varianten und Planungsalternativen müssen nicht selbst Gegenstand der förmlichen Umweltverträglichkeitsprüfung sein (vgl. BVerwG vom 27.10.2000, Az. 4 A 18/99 – juris; BVerwG vom 25.01.1996, Az: 4 C 5/95 - juris). Die Umweltverträglichkeitsprüfung beschränkt sich zudem auf den konkreten Planfeststellungsabschnitt. Wird ein Gesamtprojekt aufgespalten und in mehreren Teilschritten ausgeführt, so bildet den rechtlichen Bezugspunkt der Abschnitt, über den in einem eigenständigen Verfahren entschieden wird (BVerwG vom 27.10.2000, Az. 4 A 18/99 m. w. N. – juris). Eine Umweltverträglichkeitsprüfung hinsichtlich des Gesamtvorhabens (Neubau der A 94 von München bis Pocking oder auch nur von Forstinning bis Heldenstein auf der gesamten Trasse Dorfen) ist nicht erforderlich. Die Umweltauswirkungen der beiden westlichen Planfeststellungsabschnitte wurden in den jeweils durchgeführten Planfeststellungsverfahren unter Beteiligung der Öffentlichkeit ermittelt und im Rahmen der Abwägung in den Planfeststellungsbeschlüssen berücksichtigt. Dabei wurde jeweils auch in einer Vorausschau geprüft, dass der Verwirklichung der Trasse in den nachfolgenden Abschnitten keine von vornherein unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen. Die Projektwirkungen der Nachbarabschnitte mit abschnittsübergreifender Relevanz werden im Rahmen der vorliegend durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung berücksichtigt.

Die nachfolgende Umweltverträglichkeitsprüfung berücksichtigt insbesondere die in Unterlage 1 T (Ziff. 3.2 und 3.3 Vergleich der Trassen Dorfen und Haag sowie Variantenvergleich im Planfeststellungsabschnitt Dorfen - Heldenstein; Ziff. 5.2.1 schalltechnische Untersuchungen; Ziff. 5.2.2 Abschätzung der zu erwartenden Luftschadstoffimmissionen), Unterlage 11 T (schalltechnische Untersuchungen), Unterlage 12.1 T bis 12.6 T (Landschaftspflegerischer Begleitplan einschließlich der Unterlagen zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung), Unterlagen 17.1 T und 17.3.1 T (zur FFH-Verträglichkeit) und Unterlage 16 T (Angaben zur Umweltverträglichkeitsprüfung) enthaltenen Untersuchungsergebnisse und die Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak von 2004 einschließlich ihrer Fortschreibung aus dem Jahr 2008. Zudem finden die behördlichen Stellungnahmen sowie die Äußerungen und Einwendungen Dritter und eigene Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde Berücksichtigung.

## **2. Umweltverträglichkeitsprüfung**

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

#### 2.1.1 Beschreibung des Vorhabens

Auf unsere Darstellung unter B.1 wird verwiesen.

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

Die Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens ist in Unterlage 16 T unter Ziff. 3 und beim jeweiligen Schutzgut detailliert beschrieben, worauf zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen wird.

#### 2.1.3 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Umweltauswirkungen

##### 2.1.3.1 Schutzgut Menschen

(Wohnen)

Projektwirkung: Verkehrsbedingte Immissionen.

Minimierungsmaßnahme:

Führung der Autobahn im Einschnitt bei Reit, Nicking, Steinberg, Bonesmühle, Friedlrimbach, Mitterrimbach, Pfaffenkirchen, Frauenornau, Stierberg, Mimmelheim, Deutenheim, Peißing, Ebering, Klebing, Waldsberg, Schmidham, Weidenbach.

Schutzmaßnahmen:

- Lärmschutzwälle bzw. Lärmschutz-/Immissionsschutz-/Irritationsschutzwände bei Kaidach, Seemühle, Nicking, Steinberg, Gmain, Weidmühle, Grimmelbach, Friedlrimbach, Mitterrimbach, Pfaffenkirchen, Frauenornau, Mimmelheim, Deutenheim, Peißing, Schmidham, Weidenbach, Küham, Heldenstein und Harting;
- Einbau einer lärmindernden Fahrbahndecke.

Erhebliche Reduzierung der Abgasimmissionen durch die o. g. Maßnahmen.

(Erholen)

Projektwirkung: Beeinträchtigung der Erholungsnutzung durch Verkehrslärm sowie Zerschneidungs- und Trennwirkung.

Minimierungsmaßnahme:

Erhaltung des bestehenden Wegenetzes durch Verlegung und Anpassung.

Schutzmaßnahme:

Lärm- und Abgasimmissionen im Bereich der wohnungsnahen Freiräume werden durch die Einschnittslagen, die lärmindernde Fahrbahndecke sowie die Lärmschutzanlagen erheblich reduziert.

Gestaltungsmaßnahme:

Landschaftliche Einbindung durch die Gestaltungsmaßnahmen auf den Lärmschutzanlagen, Straßennebenflächen, Verschnittflächen sowie dem untergeordneten oder querenden Straßennetz.

(Wohnen und Erholen)

Projektwirkung: Beeinträchtigung der Wohn- und Erholungsfunktionen durch optische Unruhe und Blendwirkung.

Schutzmaßnahme:

Die optische Unruhe durch den zu erwartenden Verkehr wird durch Einschnittslagen und durch Lärmschutzmaßnahmen reduziert.

Gestaltungsmaßnahme:

Die optische Unruhe durch den zu erwartenden Verkehr auf der A 94 wird durch die geplante dichte Gehölzpflanzung in Teilbereichen erheblich reduziert.

#### 2.1.3.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Projektwirkung: Verlust von Lebensräumen durch Überbauung sowie durch verkehrsbedingte Auswirkungen.

Minimierungsmaßnahmen:

- Verschiebung der Trasse nördlich von Mainbach bei km 39+100 um ca. 10 bis 15 m nach Süden zur Erhaltung des Fischteichs und des Auwaldes sowie Verzicht auf die Verlegung einer Gemeindeverbindungsstraße in diesem Bereich;
- Querung des Rimbachs (bei km 41+880) in einem Abschnitt mit weniger empfindlichem Bestand;
- Verschiebung der Trasse und damit der Brücke über den Kehrhamer Bach nach Süden in einen Bereich mit weniger empfindlichem Bestand zur Erhaltung des hochwertigen Sumpfes;
- Verzicht auf die Unterführung von Wegen unter den Brücken über den Grimmelbach und den Kehrhamer Bach;
- Verzicht auf Gewässerverlegungen an Goldach/Bleichbach durch Veränderung der Brückenpfeilerstellung und am Grimmelbach durch eine Brückenaufweitung;

- Errichtung von Immissions- und Irritationsschutzwänden auf Brückenbauwerken und Durchlässen;
- Anlage von Regenwasserbehandlungsanlagen für Straßenabwasser außerhalb ökologisch wertvoller Vegetationsbestände.

Schutzmaßnahmen:

- Schutz von Lebensstätten beim Roden und Freiräumen des Baufeldes: Beschränkung der Zeiträume für erforderliche Rückschnitt- und Rodungsmaßnahmen, für die Baufeldfreimachung in der Agrarlandschaft sowie für die Rodung von Großbäumen mit Baumhöhlen und für den Abriss von Gebäuden;
- Waldrandvor- und -unterpflanzungen zum Schutz von Waldinnenflächen (u. a. Mausohrjagdgebiete);
- Anlage von Sonderstrukturen (Totholz-, Stein-, Sand- und Kiesschüttungen) als vorgezogene Lebensraumoptimierung für die Zauneidechse;
- Anlage von Sonderstrukturen (Kleingewässer) als vorgezogene Lebensraumoptimierung für die Gelbbauchunke;
- Anlage von Hecken mit Dornensträuchern als vorgezogene Lebensraumoptimierung für den Neuntöter;
- Anbringung von Nistkästen als vorgezogene Lebensraumoptimierung für die Hohltaube.

Gestaltungsmaßnahme:

Naturnahe Gestaltung von Böschungen, Lärmschutzwällen und Anschlussstellen sowie der Regenwasserbehandlungsanlagen, der zurück zu bauenden und der querenden Straßen, der Bach- und Grabenverlegungen.

Projektwirkung: Beeinträchtigungen durch den Baubetrieb

Minimierungsmaßnahmen:

- Begrenzung des Baufeldes im Bereich von an die Trasse angrenzenden Biotopen und geplanten Ausgleichsflächen;
- Freihalten der landwirtschaftlichen Flächen und der Biotopflächen in den Auen- und Niederungen der Täler von Goldach, Weidmühlbach, Grimmelbach, Rimbach, Ornaubach, Kagenbach und Kehrhamer Bach von Baustelleneinrichtungen und Materiallagern.

Schutzmaßnahmen:

- Verzicht auf Bauarbeiten in den Dämmerungs- und Nachtzeiten im Nahbereich der Mausohrvorkommen in Schwindkirchen;
- Errichtung von Absperrungen und Bauzäunen nach den örtlichen Erfordernissen;
- Schutz der Gehölzbestände während der Baumaßnahme durch entsprechende Maßnahmen gemäß DIN 18920 und RAS-LP4;
- Schutzmaßnahmen für Fließgewässer vor baubedingten Beeinträchtigungen.

Projektwirkung: Zerschneidungs- und Trennwirkung

Minimierungsmaßnahmen:

- Überbrückung der als Biotopvernetzungsachsen und als ökologische Leitlinien fungierenden Bachtäler von Goldach, Weidmühlbach, Grimmelbach, Rimbach, Ornaubach und Kagenbach;
- Gestaltung der Durchlässe und überbrückten Bereiche unter Berücksichtigung tierökologischer Kriterien;
- Sicherung der Auenfunktionen im Bereich der FFH-Gebietsquerungen durch Anlage grundwassernaher Feuchtzonen unter den überbrückten Bereichen;
- Anhebung der Gradienten im Bereich der Querung des Baches bei Klebing (bei km 46+008) zum Bau eines Durchlasses;
- Verbreiterung von Brückenbauwerken und Durchlässen mit Funktion als Querungshilfen für die Fledermäuse südlich von Schwindkirchen sowie Errichtung von zwei zusätzlichen begrünten Trogbauwerken zur Verbesserung der Überflugakzeptanz für Fledermäuse.

Schutzmaßnahmen:

- Optimierung des Durchflugquerschnitts für Mausohren an den Brücken am Weidmühlbach und Grimmelbach;
- Schaffung von Leitstrukturen zu den Querungshilfen für Mausohren durch vorgezogene Anlage von Gehölzstrukturen;
- Errichtung von Immissionsschutz- und Irritationsschutzwänden auf den Brücken und Durchlässen.

Projektwirkung: Kollisionen

Minimierungsmaßnahme:

Errichtung von Immissionsschutz- und Irritationsschutzwänden auf den Brücken und Durchlässen.

Schutzmaßnahmen:

- Wildsperrzäune beidseitig (soweit es die Wilddichte erfordert);
- Anlage von Amphibienleiteinrichtungen zwischen den Durchlässen und Brücken;
- Errichtung von vorgezogenen Leit- und Sperreinrichtungen bzw. Überflughilfen für Fledermäuse beidseits der Trasse;
- Anlage von vorgezogenen, gehölzfreien Schutzstreifen bei Durchschneidung von angrenzenden Wäldern.

Gestaltungsmaßnahme:

Anlage dichter Gehölze als Überflughilfe zur Reduzierung des Kollisionsrisikos insbesondere für Vögel und Fledermäuse beim Überfliegen der Autobahn in besonders sensiblen Teilabschnitten.

#### 2.1.3.3 Schutzgut Boden

Projektwirkung: Versiegelung und Überbauung

Minimierungsmaßnahmen:

- Entsiegelung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen;
- Ausführung der Feldwege i.d.R. mit Kiestragschicht und wassergebundener Decke.

Schutzmaßnahme:

Einhaltung von Sicherheitsvorschriften zur Minimierung von Bodenverdichtungen.

Gestaltungsmaßnahme:

Renaturierung der entsiegelten Flächen im Rahmen von Gestaltungsmaßnahmen.

#### 2.1.3.4 Schutzgut Wasser

Projektwirkung: Gefährdung von Grund und Oberflächenwasser; Verringerung der Versickerungsrate

Minimierungsmaßnahmen:

- Entsiegelung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen;
- Erhaltung der Grundwasserneubildungsrate durch weitgehend flächige Versickerung des nicht gefassten Straßenwassers;
- Versickerung des gefassten Straßenabwassers in Versickeranlagen mit Einbau von Retentionsfilterböden;

- Entwässerungsanlagen (acht Versickeranlagen und fünf Rückhalteanlagen) mit Leichtflüssigkeitsabscheider bzw. mit Sumpf- bzw. Schilfzonen, die als Pflanzenkläranlagen dienen;
- Anlage von Versickermulden am Dammfuß;
- Ausführung der Feldwege im nachgeordneten Straßen- und Wegenetzes i.d.R. mit Kiestragschicht und wassergebundener Decke.
- Verzicht auf Gewässerverlegungen an Goldach/Bleichbach und Grimmelbach.

Schutzmaßnahmen:

- Trennung von Oberflächenwasser und Straßenabwässern an gequerten Bächen und Gräben;
- Schutz von Fließgewässern während der Bauphase durch Rückhaltung und Reinigung von Baustellenwasser;
- Verzicht auf Bodenstörungen im Uferbereich von Fließgewässern im FFH-Gebiet „Isental mit Nebenbächen“;
- Immissions- bzw. Irritationsschutzwände auf den (Tal-)Brücken zum Schutz vor direkten Stoffeinträgen.

Gestaltungsmaßnahmen:

- Naturnahe Gestaltung und landschaftsgerechte Einbindung der Entwässerungsanlagen und der Zu- und Ablaufgräben (Ausbildung von Sumpfbereichen, Pflanzung von Gehölzbeständen);
- Naturnahe Gestaltung der zu verlegenden Gewässer.

Projektwirkung: Wasserabfluss in benachbarte Grundstücke, Verlust an Retentionsvolumen

Minimierungsmaßnahmen:

- Bau von großen Brücken über die wichtigen Flüsse und Bäche;
- Bau von kleineren Brücken und Durchlässen für die anderen Fließgewässer.

Schutzmaßnahmen:

Anlage von Versicker- und Sammelmulden am Böschungsfuß.

Gestaltungsmaßnahme:

Die Gestaltung der überbrückten Bereiche erfolgt vorrangig nach tierökologischen Kriterien.



#### 2.1.3.5 Schutzgut Landschaft

Projektwirkung: Veränderung des Landschaftsbildes

Minimierungsmaßnahme:

- Abflachung der Böschungsneigungen:
  - Innenflächen der Anschlussstellen,
  - Übergangsbereiche von Einschnitts- und Dammlagen der A 94 im Bereich der tief eingeschnittenen Talflanken des Rimbachtales und des Ornau-bachtales,
  - Rückseite des Lärmschutzwalls bei Heldenstein (bis km 49+650).

Schutzmaßnahmen:

- Schutz zu erhaltender Gehölzbestände und Biotopflächen;
- Schutz von Waldflächen (Waldmantelvor- und –unterpflanzungen).

Gestaltungsmaßnahmen:

- Landschaftsgerechte bzw. naturnahe Gestaltung von Böschungen, Lärmschutzwällen, Entwässerungsanlagen, Anschlussstellen und Gräben nach landschafts-ästhetischen sowie pflanzen- und tierökologischen Kriterien;
- Einbindung querender Straßen und Wege mit Baumreihen.

Projektwirkung: Zerschneidung

Minimierungsmaßnahme:

Bündelung der Trasse mit einer Hochspannungsleitung im westlichen Teilabschnitt zwischen Unterschiltern und Grimmelbach.

Gestaltungsmaßnahmen:

Neugestaltung der Landschaft durch Pflanzung von kulissenartigen Gehölzflächen und stellenweise Baumreihen auf den Nebenflächen der Autobahn, entlang von untergeordneten Straßen und auf Verschnittflächen.

#### 2.1.4 Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen

Bei einem Bauvorhaben sind im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung nicht nur die direkt baubedingten Auswirkungen, sondern weitere, etwa anlagen- und betriebsbedingte Auswirkungen in den Blick zu nehmen.

Anlagebedingte Auswirkungen sind Flächenüberbauung und -versiegelung, verbunden mit quantitativen und qualitativen Verlusten an Vegetation und frei lebender Tier-

welt sowie von Flächen für land- und forstwirtschaftliche Zielsetzungen, Barriere- und Zerschneidungseffekte, kleinklimatische Veränderungen der Umwelt, Veränderung des Landschaftsbildes, Beeinträchtigung des Wohnumfeldes und der Erholungsqualität der Landschaft.

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

Betriebsbedingte Auswirkungen können sein Verlärmung, Schadstoffemissionen, Erschütterungen, Bewegungs- und Lichtemissionen mit Auswirkungen auf die Tierwelt und Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes.

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

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

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

#### 2.1.4.1 Schutzgut Menschen

##### Wohnen

Die Siedlungsstruktur im Untersuchungsgebiet ist überwiegend durch kleine Weiler und Dörfer sowie verstreut liegende Einzelhöfe und Mühlen im Außenbereich geprägt. Die einzigen größeren Siedlungen, in denen sich auch Wohngebiete befinden, sind der zu Dorfen gehörende Ortsteil Oberhausmehring im Westen sowie Weidenbach und Heldenstein im Osten des Untersuchungsgebiets. Das südlich von Schwindkirchen gelegene Steinberg ist ebenfalls als Wohngebiet ausgewiesen. Armstorf und Schwindkirchen ragen nur mit ihren Randzonen ins Gebiet. Besonders schutzwürdige Objekte stellen das Kloster Armstorf (Tagungsstätte), das Kloster Moosen (Kinderheim), das Behindertenheim Heldenstein und das Altenheim Maria Schnee in Heldenstein dar. Die Siedlungsbereiche im Umfeld der A 94 sind im Einzelnen in Unterlage 16 T auf Seite 17 aufgelistet und in den Luftbildplänen der Unterlage 11 T visualisiert, worauf verwiesen wird.

Insbesondere der Betrieb der Autobahn kann zu erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Menschen durch Verkehrslärm, Luftschadstoffe, optische Störungen (Bewegung der Fahrzeuge, Blendwirkungen) und Verschattung von Wohn- und Freiräumen führen.

Auf der Basis der Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen, die in Unterlage 11 T und 1 T, Ziff. 5.2.1 dargestellt sind, können wir feststellen, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV trotz der Trassierung, die zum Ziel hat, schädliche Umweltauswirkungen auf schutzwürdige Gebiete möglichst zu vermeiden und trotz des geplanten Einbaus einer lärmindernden Fahrbahndecke in Teilabschnitten überschritten werden. Daher sind in folgenden Bereichen aktive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen:

### Stadt Dorfen

Der Ortsteil Kaidach (Immissionsorte 10, 11, 12) wird durch Schüttung eines 3,25 m hohen Lärmschutzwalles zwischen km 35+400 und km 36+000 vom Autobahnlärm abgeschirmt. Im Bereich der Kreuzung mit der GVS Unterstollnkirchen - Kaidach wird an Stelle des Walles eine 3 m hohe Lärmschutzwand gebaut. Die Immissionsgrenzwerte werden an keinem Wohnhaus überschritten.

Auf der Goldachbrücke wird beidseits eine 2,5 m hohe schall- und spritzdichte Immissionsschutzwand ausgeführt. Damit werden für das Anwesen Seemühle (Immissionsort 17) die Immissionsgrenzwerte eingehalten.

Auf der Nordseite der Autobahn wird von km 37+540 bis km 38+200 zunächst ein Wall mit einer Höhe von 3,5 m und von km 38 + 200 bis km 38 + 720 ein Wall mit einer Höhe von 4,50 m geschüttet. Im Bereich der Kreuzung mit der GVS Höhenberg – Steinberg sowie im Bereich des öffentlichen Feld- und Waldwegs und des Durchlasses wird an Stelle des Walles eine 4,0 m bzw. 4,50 m hohe Lärm- und Irritationsschutzwand gebaut. Durch diese Maßnahmen werden die geltenden Immissionsgrenzwerte sowohl für Einzelanwesen in Nicking (Immissionsort 20) und Steinberg (Immissionsorte 21, 22) als auch für Anwesen im Wohngebiet von Steinberg (Immissionsort 23) eingehalten werden.

Südlich der Autobahn wird zwischen km 38+220 und km 38+700 ein 6 m hoher Lärmschutzwand errichtet. Im Bereich des Durchlasses wird eine 5,5 m hohe Lärm- und Irritationsschutzwand errichtet. Damit werden die Immissionsgrenzwerte bei einem Anwesen in Gmain (Immissionsort 25) eingehalten. Gleiches gilt die die Anwesen des Ortsteils Weidmühle. Zu ihrem Schutz wird von km 39+100 bis km 39+280 nördlich der Autobahn ein Lärmschutzwand mit einer Höhe von 3 m über Gradienten

errichtet. Daran anschließend folgt eine 3 m hohe Lärmschutzwand, die bei km 39+700 endet. Im Bereich von km 39+544 bis km 39+600 wird die Wand als Lärm- und Irritationschutzwand mit einer Höhe von 4 m ausgeführt.

Südlich der Autobahn wird dagegen bei einem Anwesen in Mainbach (Immissionsort 30) der Nachtgrenzwert geringfügig um ein Dezibel überschritten, der Taggrenzwert wird indessen deutlich unterschritten. Hier sind passive Schallschutzmaßnahmen zu ergreifen.

#### Gemeinde Schwindegg

Zum Schutz des Ortsteils Grimmelbach (Immissionsorte 31, 32, 32a) wird südlich der Autobahn zwischen km 39+760 und km 40+220 ein 6,5 m hoher Lärmschutzwall errichtet. Im Bauwerksbereich der GVS Schwindach – Grimmelbach wird an Stelle des Walles eine 6,00 m hohe Lärmschutzwand gebaut. Mit diesen Lärmschutzmaßnahmen kann sichergestellt werden, dass an den Anwesen die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden.

#### Gemeinde Obertaufkirchen

Auf der Rimbachbrücke sieht die Planung auf der nördlichen Seite eine 2,75 m hohe schall- und spritzdichte Immissionsschutzwand vor, die bei km 41+360 am Rand der Einschnittsböschung beginnt, über die Talbrücke führt und bei km 42+080 wieder in einer Einschnittsböschung endet. Auf der Südseite ist eine 3,25 m hohe schall- und spritzdichte Immissionsschutzwand vorgesehen. Diese Wand beginnt bei km 41+400 und endet bei km 42+080 auch jeweils in einer Einschnittsböschung. Durch diese Maßnahmen können die Lärmgrenzwerte sowohl bei allen nördlich der A 94 gelegenen Wohngebäuden der Siedlung Friedlrimbach (Immissionsorte 35, 36) als auch bei allen südlich gelegenen Wohngebäuden des Ortsteils Mitterimbach (Immissionsorte 37, 38) eingehalten werden.

Zwischen km 42+410 und km 43+000 werden an der Nordseite der Autobahn 2,0 m hohe Lärmschutzmaßnahmen errichtet. Bei km 42+410 beginnt die Lärmschutzwand an der nördlichen Einschnittsböschung. Die Wand verläuft dann weiter auf einem Damm und wird im weiteren Verlauf bis über die Talbrücke bei km 42+930 geführt. Hier mündet die Wand in einen Lärmschutzwall, der ebenfalls 2,0 m hoch ist und bis km 43+000 reicht. Damit werden für die Anwesen von Pfaffenkirchen die Immissionsgrenzwerte eingehalten. Der Ort Frauenornau (Immissionsorte 43) erhält auf der Südseite der Autobahn in gleichem Umfang Lärmschutz wie Pfaffenkirchen. Die Lärmschutzmaßnahmen sind 2,0 m hoch und reichen von km 42+410 bis km

43+000. Die Immissionsgrenzwerte werden auch hier an keinem Wohnhaus überschritten.

Nördlich der Autobahn wird zwischen km 44+080 und km 44+840 ein 6,25 m hoher Lärmschutzwall errichtet, der an beiden Enden an Einschnittböschungen endet. Am Überführungsbauwerk der GVS Krafting - Mimmelheim wird der Wall dicht angeschlossen. Die Immissionsgrenzwerte für die Wohngebäude in Mimmelheim (Immissionsorte 48, 49) werden eingehalten.

Von km 44+240 bis km 44+820 wird ein 2,0 m hoher Lärmschutzwall geschüttet, der ebenfalls an Einschnitten endet. Die Einschnittböschungen werden im Übergangsbereich auf eine Höhe von 2,0 m erhöht. Das Überführungsbauwerk der GVS Krafting - Mimmelheim wird ebenfalls dicht angeschlossen. Damit werden für die Anwesen von Deutenheim (Immissionsort 46) die Immissionsgrenzwerte eingehalten.

#### Gemeinde Rattenkirchen

Der südlich der Autobahn vorgesehene 2,0 m hohe Lärmschutzwall von km 44+240 bis km 44+820 wirkt für Peißing (Immissionsort 47) abschirmend, wie auch der südlich der Autobahn vorgesehene 3,0 m hohe Lärmschutzwall von km 46+360 bis km 46+540 den Ortsteil Klebing (Immissionsort 53) abschirmt. In beiden Fällen können die Grenzwerte eingehalten werden.

Dagegen kommt es für ein Außenbereichsanwesen in Kagn (Immissionsort 51) zu einer geringfügigen Überschreitung des nächtlichen Grenzwerts um ein Dezibel. Der Taggrenzwert wird indessen deutlich unterschritten. Hier sind zusätzlich passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

#### Gemeinde Heldenstein

Zwischen zwei Einschnitten wird ab km 48+020 bis km 48+360 ein Lärmschutzwall errichtet. Die Wallhöhe liegt 5,5 m über Gradienten. Der zweite Einschnitt wird ab km 48+470 bis km 48+700 mittels eines weiteren Lärmschutzwalles auf 5,5 m über Autobahngradienten erhöht. Damit werden die Grenzwerte am Anwesen in Schmidham (Immissionsort 57) eingehalten.

Im Anschluss an einen vorhandenen Einschnitt wird ab km 47+225 bis km 47+500 an der Nordseite der Autobahn ein Lärmschutzwall errichtet. Die Wallhöhe liegt 2,5 m über der Autobahngradienten. Daran schließt sich eine 2,0 m hohe Lärmschutzwand an, die ab km 47+620 auf 4,00 m erhöht wird. Bei km 47+700 wird sie an einen Lärmschutzwall angebunden. Dieser Wall ist wiederum 2,5 m hoch und endet bei km 47+820 in einem Einschnitt. Diesem bis zu 5,5 m hohen Einschnitt folgt ab km 48+000 ein Lärmschutzwall, der dann bei km 48+360 wiederum in einem Einschnitt

endet. Die Wallkrone liegt 4,5 m über Autobahngradiente. Durch diese Maßnahmen können die Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete an allen relevanten Wohnhäusern des Orts Weidenbach (Immissionsorte 58, 59, 60, 61) eingehalten werden.

Im Bereich von Söllerstadt (Immissionsort 64) wird bei einem Außenbereichsanwesen der nächtliche Grenzwert deutlich (vier Dezibel) überschritten, der Taggrenzwert indessen unterschritten. Zusätzliche passive Schallschutzmaßnahmen sind erforderlich.

In Küham wird südlich der Autobahn von km 49+430 bis zur östlichen Grenze des Planungsabschnitts bei km 50+040 ein Lärmschutzwall mit einer Höhe von 9,0 m über Gradiente errichtet. Mit dieser Maßnahme wird erreicht, dass in Küham (Immissionsorte 67, 68, 69a) die Lärmeinwirkungen von der Autobahn und den Anschlußstellenrampen die einschlägigen Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete mit Ausnahme von zwei Anwesen (Immissionsorte 69, 70) nicht überschreiten. Bei den zwei letztgenannten Anwesen handelt es sich um Wohngebäude in unmittelbarer Nachbarschaft zur A 94, bei denen der Taggrenzwert deutlich unterschritten, der Nachtgrenzwert jedoch um drei bzw. ein Dezibel überschritten wird. Hier sind zusätzlich passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

Die Lärmschutzmaßnahmen bei Küham reichen aus, um in Heldenstein eine spürbare Pegelreduzierung bis zu 3 dB(A) zu erreichen. Weder die Immissionsgrenzwerte von 49 dB(A) in der Nacht für Wohngebiete, noch der Grenzwert von 47 dB(A) in der Nacht für Altenheime (IO 72) werden in Heldenstein nach der Baumaßnahme überschritten. Es kommt zu keinen Grenzwertüberschreitungen. Auch für Harting (Immissionsorte 73, 74, 75, 76) reichen die Lärmschutzmaßnahmen bei Küham aus. Es werden weder die Grenzwerte für Wohngebiete im Neubaugebiet (Immissionsorte 73, 74) noch die Grenzwerte für Mischgebiete (Immissionsorte 75, 76) überschritten.

Insgesamt kommt es durch das vorliegende Projekt trotz der aktiven Lärmschutzmaßnahmen zu Grenzwertüberschreitungen bei insgesamt fünf Wohngebäuden, wovon sich keines in einem ausgewiesenen Wohngebiet und lediglich zwei in einem ausgewiesenen Mischgebiet befinden. Die übrigen drei Gebäude befinden sich im Außenbereich. Bei den zwei Wohngebäuden in den ausgewiesenen Mischgebieten wird lediglich der Nachtgrenzwert nicht eingehalten bei einer Lärmbelastung von 60 bzw. 62 dB(A) am Tag und 55 bzw. 57 dB(A) in der Nacht. Daneben kommt es bei drei weiteren Einzelanwesen im Außenbereich zu einer Überschreitung des nächtlichen Grenzwerts. Zweimal handelt es sich dabei mit einer Lärmbelastung von 55 dB(A) in der Nacht um eine geringfügige, einmal mit einer Belastung von 58

dB(A) in der Nacht um eine deutliche Grenzwertüberschreitung. Zu einer Überschreitung des Tagesgrenzwerts kommt es im gesamten Streckenverlauf jedoch nicht.

Unterhalb der durch die Grenzwerte der 16. BImSchV markierten Zumutbarkeitsschwelle kommt es nachts bei 52 Wohngebäuden in ausgewiesenen Wohngebieten zu Verkehrslärmbelastungen zwischen 43 und 45 dB(A) und bei 209 Gebäuden von 45 bis 49 dB(A). In ausgewiesenen Dorf- und Mischgebieten ist bei 177 Wohngebäuden in der Nacht mit Lärmwerten zwischen 43 und 50 dB(A) bzw. bei vier Gebäuden zwischen 50 und 54 dB(A) zu rechnen. Im Außenbereich kommt es bei 235 Gebäuden zu nächtlichen Belästigungen durch Verkehrslärm zwischen 43 und 50 dB(A) und bei 108 Gebäuden zwischen 50 und 54 dB(A).

Neben den Auswirkungen des Verkehrslärms auf das Schutzgut Menschen werden die Luftschadstoffe in die Umweltverträglichkeitsprüfung einbezogen. Eine Abschätzung der zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen mit dem Berechnungsverfahren zum Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen (MLuS 02), Stand 2005 ergibt, dass die Grenzwerte der 39. BImSchV für Schadstoffkonzentrationen von NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> und CO selbst bei der nächstgelegenen Bebauung nicht überschritten werden.

#### Erholen

Um die Beeinträchtigung der Menschen in ihrem Erholungsbedürfnis durch den von dem Projekt ausgehenden Verkehrslärm zu überprüfen, hat der Vorhabensträger die Lärmauswirkungen auf bauleitplanerisch ausgewiesene Erholungsgebiete sowie solche Erholungsräume untersucht, die in übergeordneten Planungen ausgewiesen sind. Die Untersuchung beschränkt sich auf Lärmwerte ab 50 dB(A) am Tag, weil bei Erreichung und Überschreitung dieser Schwelle nicht ausgeschlossen werden kann, dass die „Sprachverständlichkeit“ und der Naturgenuss beeinträchtigt wird. Wir erachten diese Prüfkriterien im Ergebnis für geeignet. Ob die Überschreitung dieser Schwelle schon zur Erheblichkeit der nachteiligen Umweltauswirkungen im Sinne von § 6 Abs. 3 Nr. 3 UVPG führt, kann dahinstehen. Die Wahl der niedrigen Schwelle wirkt sich jedenfalls zu Gunsten der betroffenen Menschen aus. Der herangezogene Lärmwert liegt deutlich unterhalb des Werts, der als zumutbare Belastung in Wohngebieten tagsüber anzusetzen ist, in denen die Wohnbevölkerung besonders schutzwürdig ist.

Zwischen Lengdorf und Schwindkirchen wird ein regionales Erholungsgebiet (Regionalplan München) vom Verkehrslärm der geplanten A 94 beeinträchtigt. Durch den Verkehr auf der geplanten A 94 im Abschnitt zwischen Dorfen und Heldenstein kommen insgesamt ca. 696 ha ausgewiesene Erholungsflächen innerhalb des 50 dB(A)-

Korridors zu liegen. Diese Erholungsflächen werden auf einer Gesamtlänge von ca. 5,1 km durchfahren. Für die in Autobahnnähe liegenden Orte wie Schwindkirchen, Weidenbach und Heldenstein werden trotz Lärmschutzmaßnahmen die Lärmbelastungen in Siedlungsnähe zunehmen, wodurch der „Feierabenderholungsraum“ für die Bevölkerung beeinträchtigt wird.

Bauleitplanerisch ausgewiesene Erholungsflächen sind nicht betroffen.

#### 2.1.4.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Untersucht wurden die erheblichen nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens auf den Naturhaushalt und dort vorkommende Arten, insbesondere auf besonders schützenswerte Lebensräume und Arten sowie auf das landschaftliche Funktionsgefüge durch bau-, anlage- oder betriebsbedingte Beeinträchtigungen wie Überbauung, Zerschneidung und Immissionen. Auf die Unterlage 1 T (Erläuterungsbericht), 12.1 T (Landschaftspflegerischer Begleitplan - Textteil), Unterlage 12.3 T (Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan), Unterlage 12.6 T (Unterlagen zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung), Unterlage 16 T (Angaben zur Umweltverträglichkeitsprüfung und Unterlagen 17.1 T und 17.3.1 T (Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung) wird verwiesen.

Die nachteiligen Auswirkungen der A 94 im Abschnitt Dorfen – Heldenstein auf die FFH-Gebiete „Isental mit Nebenbächen“ sowie „Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“ werden im Hinblick auf den strengen europäischen Habitatschutz unter C.3.2 und C.3.3 gesondert behandelt. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung wird die Betroffenheit dieser Gebiete unter Verwendung der gesetzlichen Nomenklatur des UVPG behandelt. Daraus darf nicht der Schluss gezogen werden, erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen im Sinne des § 6 Abs. 3 Nr. 3 UVPG seien gleichbedeutend mit der erheblichen Beeinträchtigung im Sinne von § 34 Abs. 1 und 2 BNatSchG. Die gesetzlichen Regelungen über die Umweltverträglichkeitsprüfung und die FFH-Verträglichkeitsprüfung verfolgen unterschiedliche Zielsetzungen und weisen unterschiedliche Detailschärfe auf. Soll die Umweltverträglichkeitsprüfung die methodische Voraussetzung dafür schaffen, dass die Umweltbelange vorab so herausgearbeitet werden, dass sie in gebündelter Form in die Abwägung eingehen, so hat die FFH-Verträglichkeitsprüfung die Rechtsfrage zum Gegenstand, ob ein Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung erheblich beeinträchtigt wird. Diese Rechtsfrage ist keiner Abwägung zugänglich. Eine erhebliche Beeinträchtigung führt im Habitatschutz grundsätzlich zur Unzulässigkeit des Vorhabens. Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist im Gegensatz zur FFH-Verträglichkeitsprüfung deutlich unspezifischer ausgerichtet. Das zeigt sich nicht zuletzt an den unterschiedlichen Prüf-



kriterien. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung ist die Erheblichkeit der Projektwirkungen anhand weit gefasster, allgemeiner Oberbegriffe (Schutzgüter) zu untersuchen. Dagegen beschränkt die FFH-Verträglichkeitsprüfung die Untersuchung der Projektwirkungen auf die spezifischen Erhaltungsziele des betroffenen FFH-Gebiets.

Der Neubau der A 94 im vorliegenden Planungsabschnitt wird zu unmittelbaren und mittelbaren Beeinträchtigungen von Lebensräumen mit sehr hoher Bedeutung führen. Dies betrifft v. a. die Überbauung und Zerschneidung von Lebensräumen im Tal des Rimbachs, des Kehrhamer oder Weidenbacher Bachs und des Kagnbachs. Ihre Funktion als Leitlinien und Vernetzungsachsen wird durch die Querung der Autobahn sowie ihre verkehrsbedingten Auswirkungen eingeschränkt.

Lebensräume mit hoher Bedeutung werden insbesondere im Tal der Goldach infolge der Überbrückung und Zerschneidung sowie der verkehrsbedingten Auswirkungen der A 94 betroffen. Auwaldgehölze unter und neben der geplanten Talbrücke müssen regelmäßig zurückgeschnitten werden. Dem Goldachtal kommt eine hohe Bedeutung für die geschützte Fledermausart Großes Mausohr zu, die das Gebiet sowohl als Nahrungshabitat als auch als Leitlinie für ihre Nahrungsflüge nutzt. Gewisse Abstriche an der Leitlinienfunktion des Fließgewässerlebensraums und den Flugrouten sind trotz der umfangreichen Schutzmaßnahmen nicht auszuschließen. Durch die geplante A 94 werden weitere Bachtäler in ähnlicher Weise durch Überbauung und Zerschneidung in ihren Lebensräumen und ihrer Funktion als Leitlinien betroffen. Das gilt sowohl für den Bereich des Weidmühlbachs, des Grimmelbachs, des Ornaubachs und des Rimbachs. Trotz der vorgesehenen großzügigen Überbrückungen, insbesondere des Rimbachs, die die weitgehende Aufrechterhaltung der Leitlinienfunktion gewährleisten, sind gewisse Abstriche infolge der anlage- und betriebsbedingten Wirkungen der Autobahn auf die dortigen Lebensräume zu erwarten. Im Bereich des Rimbachs müssen zudem Auwaldgehölze neben der Brücke regelmäßig zurückgeschnitten werden. In vergleichbarer Weise werden ein Kerbtal im Wald südöstlich von Pfaffenkirchen und der bereits begradigte Kagenbach betroffen. Die Zerschneidungswirkung und die verkehrsbedingten Auswirkungen betreffen auch ein Tälchen nordöstlich von Klebing, in dem Wechselbeziehungen bestehen und dem daher eine Leitlinienfunktion zukommt. Am Oberlauf des Axenbachs wird zudem ein kleiner Feuchtwald mit Röhrichtbeständen und Quellaustritten überbaut und die Leitlinie entlang des Bachtals randlich angeschnitten.

Zu Belastungen von Lebensräumen von mittlerer Bedeutung kommt es insbesondere durch die Überbauung, Zerschneidung und verkehrsbedingten Auswirkungen im

Waldbereich des Fürth-Holzes, dessen isoliert verbleibenden nördlichen Restflächen nicht mehr funktionsfähig sein werden. Die Autobahn wird zu Zerschneidungen von Wanderbeziehungen von Amphibienvorkommen und zur Verkleinerung ihrer Habitate führen, so etwa im Bereich des Entwässerungsbeckens am Gorgenbach, beim Stillgewässer südlich von Steinberg, an dem Teich nördlich von Mainbach sowie bei einem Teich östlich von Mimmelheim. Die notwendige Verlegung bzw. Anpassung bestehender Infrastruktureinrichtungen wird zu Beeinträchtigungen ihrer Leitlinienfunktion führen, so etwa an der Kreisstraße MÜ 22, der GVS bei Klebing oder der Bahnlinie bei Heldenstein. Daneben sind weitere kleinere Bachtäler durch Überbauung, Zerschneidung und verkehrsbedingte Auswirkungen betroffen sowie eine Streuobstwiese bei Grimmelbach und die Ablagerungs-, Böschungs- und Abbauflächen einer Kiesgrube nordöstlich von Unterstollnkirchen. Beeinträchtigungen ergeben sich auch entlang der Hangkante bei Mirdelsberg als Lebensraum und Leitlinie sowie auf Forstflächen östlich des Ornauer Bachtals.

Die Beeinträchtigung von besonders und streng geschützten Arten wird ausführlich in Unterlage 12.6 T untersucht. Die projektspezifischen Wirkungen sind unter Berücksichtigung der geplanten Maßnahmen zur Schadensvermeidung so gering, dass relevante Auswirkungen auf den lokalen Bestand der Arten bzw. ihre lokalen Populationen nicht zu erwarten sind. Für einzelne Arten sind jedoch aufwändigere Schutzmaßnahmen oder vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen erforderlich. Insbesondere mehrere Fledermausarten und die Arten Zauneidechse, Gelbbauchunke, Bachmuschel, Grünspecht, Hohltaube, Rebhuhn und Neuntöter sind von erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen bedroht. Für wenige Arten kann die signifikante Erhöhung der Kollisionsgefahr nicht ausgeschlossen werden.

#### 2.1.4.3 Schutzgut Boden

Für den Neubau der A 94 sowie die begleitenden Baumaßnahmen wie Lärmschutzmaßnahmen oder Entwässerungsanlagen werden weitgehend land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch genommen. Dabei werden durch die Zerstörung des Bodengefüges, der Bodenstruktur und der Horizontabfolge auch die Bodenfunktionen (biotische Lebensraumfunktion, Speicher- und Reglungsfunktion, natürliche Ertragsfunktion) erheblich beeinträchtigt.

##### Bodenfunktionen

Mit dem Bau der Autobahn werden ca. 42 ha befestigte Flächen für Fahrbahnen (ohne Mittelstreifen) sowie für das nachgeordnete Straßen- und Wegenetz geschaffen. In dieser Fläche sind in geringem Umfang bereits jetzt versiegelte Flächen ent-

halten (bestehende Straßen und Wege). Durch die Beanspruchung (Versiegelung) gewachsener Böden auf fast der ganzen Strecke ergeben sich erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen, da sämtliche Bodenfunktionen verloren gehen.

Die Überbauung von gewachsenen Böden, etwa im Bereich von Damm- und Einschnittsböschungen, führt zu mittleren Belastungen, da Böden sich hier langfristig wieder entwickeln und damit auch die Bodenfunktionen teilweise wieder erfüllen können.

Entlastungen durch die Entsiegelung von Böden ergeben sich kleinflächig im Bereich kreuzender Straßen oder Feldwege.

#### Regelungsfunktion

Mit dem Vorhaben verbunden ist auch ein verkehrsbedingter Schadstoffeintrag in den Boden. Dabei ist davon auszugehen, dass die überwiegende Schadstofffracht im unmittelbaren Nahbereich zur Fahrbahn den Bodenkörper als Speicher- und Transformationsmedium betrifft. Bei den vorherrschenden Böden in Trassennähe mit einer größtenteils mittleren bis hohen Regelungsfunktion ist von einer dauerhaften Bindung und Akkumulation der Schadstoffe auszugehen.

Die Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung gibt Maßnahmen-, Prüf- und Vorsorgewerte für einzelne Schadstoffe und Wirkungspfade vor, des Weiteren nennt die UVPVwV Schadstofffrachten, die generell als unbeachtlich zu werten sind. Ein Erreichen bzw. Überschreitungen dieser Werte sind weder für die bestehende Vorbelastung noch in Verbindung mit den zusätzlich zu erwartenden Schadstoffeinträgen zu erwarten.

#### 2.1.4.4 Schutzgut Wasser

##### 2.1.4.4.1 Grundwasser

Während des Betriebes werden die durch den Kfz-Verkehr erzeugten und auf der Fahrbahn abgelagerten Stoffe als Schweb- oder Feststoffe vom Niederschlagswasser abtransportiert und versickern im Bereich des Straßenrandes oder in den Versickerungseinrichtungen bzw. gelangen in Vorfluter. Dabei ist hinsichtlich möglicher Grundwasserbelastungen zu berücksichtigen, dass die über dem Grundwasser liegenden Bodenschichten eine gewisse Filterwirkung haben und Schadstoffe zurückhalten oder binden.

Die Trasse der A 94 durchquert überwiegend geologische Landschaften, die über günstige Deckschichten (ausreichend mächtig und bindiges Material) zum Schutz der Grundwasservorkommen vor Schadstoffeinträgen verfügen. Die weitgehende

Versickerung des anfallenden Fahrbahnwassers über Böschungflächen (breitflächig nach Durchdringen der belebten Bodenzone) oder die vorgesehenen Absetz- und Versickeranlagen mit Retentionsfilterböden kann deshalb auch für die oberflächennahen Grundwasservorkommen keine schwerwiegenden Nachteile verursachen.

Hohe Empfindlichkeiten bestehen hingegen in den Talräumen der Fließgewässer aufgrund der geringen Grundwasserflurabstände und stellenweise in den Talflanken vorwiegend im östlichen Bereich des Planungsabschnittes. Im westlichen Planungsabschnitt bis einschließlich des Ornaubachtales wird das gesammelte vorgereinigte Fahrbahnwasser in Versickerungsbecken versickert. Dadurch können trotz der Retentionsfilterböden Schadstoffe wie z. B. Tausalz in das Grundwasser gelangen. Im östlichen Abschnitt wird das Fahrbahnwasser nach Reinigung in den Absetzanlagen über die Rückhalteanlagen in die Vorfluter eingeleitet.

#### 2.1.4.4.2 Oberflächengewässer

Die Trasse verläuft senkrecht zur Fließrichtung der meisten Fließgewässer, so dass zahlreiche größere und kleinere Gewässer gequert werden. Diese Gewässer werden teilweise von weit gespannten Bauwerken überbrückt. Beeinträchtigungen der Durchgängigkeit der Talauen und ihrer Funktionsbeziehungen werden dadurch vermieden oder erheblich minimiert. Im Einzugsgebiet der Isen bzw. des Inns werden die größeren Fließgewässer Goldach, Weidmühlbach, Grimmelbach, Rimbach und Ornaubach, Kagenbach, Kehrhamer und Kirchbrunner Bach sowie einige kleinere Quellbäche und Gräben gequert.

Das anfallende Straßenoberflächenwasser wird in weiten Teilen der Trasse über die Böschungen oder über Versickerungsanlagen dem Grundwasser zugeführt. Bei der aktuellen Planung wurden die Entwässerungsanlagen 1 bis 8 im Einzugsbereich des FFH-Gebietes „Isental mit Nebenbächen“ umgewandelt in großvolumige Versickerungsanlagen mit vorgeschalteten Absetzbecken mit Leichtstoffabscheidern. Die Einleitung in den Vorfluter erfolgt nur bei sommerlichen Starkregenereignissen, bei denen der Vorfluter viel Wasser führt. Bei der Einleitung in den dann wasserreichen Vorfluter ist ein hoher Verdünnungseffekt des gedrosselt eingeleiteten, gereinigten Fahrbahnwassers gewährleistet. In den Rückhalteanlagen (Entwässerungsanlagen 9 bis 13) wird das Niederschlagswasser von der Straße nach Reinigung in die Gewässer eingeleitet. Im Falle eines Unfalles ist hier eine Gefährdung durch Einträge von Schadstoffen gegeben.

Im Bereich der Goldachquerung befindet sich ein Überschwemmungsgebiet, das allerdings durch die Goldachbrücke überspannt wird. Trotz der im Überschwem-

mungsgebiet stehenden Brückenpfeiler wird dieses nicht weiter beeinträchtigt. Durch technische Sicherungsmaßnahmen ist zudem gewährleistet, dass es auch durch die geplante Entwässerungsanlage 2 zu keinen negativen Auswirkungen auf das Überschwemmungsgebiet kommt. Das berechnete Überschwemmungsgebiet der Isen reicht bei Weidenbach bis knapp an die geplante Baumaßnahme heran. Auch hier kommt es zu keinem Retentionsraumverlust.

#### 2.1.4.5 Schutzgut Luft und Klima

Luftverunreinigungen an Straßen entstehen im Wesentlichen durch gasförmige und feste Rückstände aus Verbrennungsprozessen. Ihre Stärke hängt neben den spezifischen Emissionsfaktoren der einzelnen Fahrzeuge von der Verkehrsmenge, dem Lkw-Anteil und der Geschwindigkeit ab. Die Ausbreitung dieser Stoffe wird von zahlreichen Faktoren beeinflusst, wie meteorologische Bedingungen, fotochemische und physikalisch-chemische Umwandlungsprozesse, Topografie usw. Es besteht eine starke Abhängigkeit von der Entfernung zum Fahrbahnbereich.

Die Beeinträchtigungen des Schutzgutes Klima und Luft sind durchgehend gering. Durch den Bau der Autobahn wird das Gesamtverkehrsaufkommen nicht verändert. Es findet lediglich eine Verlagerung und Verstetigung der Verkehrsströme statt. Infolge der Verlagerung kommt es zu lokalen Veränderungen für das Klima. Insgesamt betrachtet kann durch die Verbesserung des Verkehrsflusses und den damit einhergehenden Abbau von Stauzeiten der Ausstoß von Luftschadstoffen tendenziell eher abnehmen. Die lokalen lufthygienischen Auswirkungen wurden bereits oben beim Schutzgut Menschen beschrieben.

#### 2.1.4.6 Schutzgut Landschaft

Das Landschaftsbild ist in mehrfacher Hinsicht durch die geplanten Baumaßnahmen betroffen. In den Streckenabschnitten in Dammlage bzw. mit Lärmschutzmaßnahmen können Sichtbeziehungen insbesondere in den ebenen Landschaftsausschnitten beeinträchtigt bzw. unterbrochen und das Landschaftsbild technisch überformt werden. Tiefe Einschnitte können zu einer gravierenden Veränderung des Landschaftsbildes führen.

Die landschaftliche Qualität im Untersuchungsgebiet wird durch die lineare Dominanz, die Großflächigkeit und die technischen Ausstattungselemente der Baumaßnahme trotz der geplanten Gestaltungsmaßnahmen in deutlichem Umfang belastet. Große Veränderungen des Landschaftsbildes ergeben sich insbesondere bei der Querung der Talräume der Goldach, des Rimbaches, des Ornaubaches und des Kehrhamer Baches mit hohen Brückenbauwerken mit aufgesetzten Immissions-

schutz- bzw. Irritationsschutzwänden und anschließenden hohen Dämmen. Außerdem kommt es zu einer technischen Überprägung der Landschaft v. a. im Bereich der PWC-Anlage, zwischen Nicking und Mainbach, zwischen Weidmühlbach und Grimmelbach, im Bereich der Anschlussstellen Kr MÜ 22 und B 12/St 2084, im Bereich Mimmelheim sowie nördlich von Küham bzw. Heldenstein (Dammlagen, Lärmschutzanlagen, Großflächigkeit).

Sichtbeziehungen werden v. a. zwischen Steinberg und Gmain, zwischen Grimmelbach und Schwindegg sowie entlang des Rimbach- und Ornaubachtales unterbrochen. Im Bereich zwischen dem Goldachtal und dem Hangmaul-Wald verläuft die Trasse vorwiegend im vorbelasteten Bereich einer Hochspannungsleitung.

#### 2.1.4.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

##### Kulturgüter

Baudenkmäler werden von der geplanten Baumaßnahme nicht überbaut. Bei einzelnen Gebäuden (Filialkirche mit Bauernhof in Mainbach, Wallfahrtskirchen in Frauenornau und Kirchbrunn, Vierseithof in Schmidham sowie Pfarrhof, Bauernhof und Kapelle in Küham) wird jedoch die zum Gebäude gehörende Umgebung durch die Autobahn beeinträchtigt. Bei Kirchbrunn östlich der B 12 liegen in einem Bereich, der durch die Tieferlegung eines ÖFW umgestaltet wird, zwei Baudenkmäler (überdachter Wallfahrtsbrunnen und Kruzifix). Im Rahmen der Bauausführung wird sichergestellt, dass diese beiden Denkmäler erhalten bleiben.

Bekannte Bodendenkmäler sind von der Baumaßnahme nicht betroffen, da sie einen Abstand von mind. 250 m zur Trasse haben.

Folgende kulturhistorisch wertvolle Landschaftsteile werden beeinträchtigt: Die Talräume der Goldach, des Weidmühlbaches, Grimmelbaches, des Rimbaches, des Ornaubaches, des Kagenbaches und des Kehrhamer Baches.

##### Sonstige Sachgüter

##### Landwirtschaft

Die Autobahn verläuft weitgehend quer zu den Nord-Süd verlaufenden Bachtälern. In den Hochlagen der Rücken zwischen den Bachtälern werden meist hochwertige Ackerstandorte überbaut, während die Talflanken meist mittelwertige Standorte und die Talböden Grünlandstandorte sind.

##### Wald

Im Abschnitt Dorfen - Heldenstein werden durch die geplante Baumaßnahme 7,42 ha Waldflächen im Sinne des Art. 2 BayWaldG gerodet. Hierbei sind die Flächen für

die Überbauung mit dem Straßenkörper (versiegelte Flächen und Böschungen) sowie trassenparallele Grunderwerbsflächen für die betriebs- und sicherheitstechnische Infrastruktur (u.a. Entwässerung, Streckenkabel) berücksichtigt. Zusätzliche Arbeitsstreifen sind im Waldbereich in der Regel nicht vorgesehen. In Anspruch genommen werden v. a. Waldflächen des Fürth-Holzes, das aufgrund angrenzender Siedlungen nicht umfahren werden kann, und des Waldbestandes südlich von Pfaffenkirchen. Zwischen Rattenkirchen und Ampfing werden nur kleinflächig Wälder beansprucht.

## 2.1.5 Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

### Schutzgut Menschen

Im Falle von Überschreitungen der gesetzlichen Grenzwerte der 16. BImSchV, die nicht durch zumutbare aktive Lärmschutzmaßnahmen vermieden werden können, sind zusätzlich passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs werden entschädigt.

Die Beeinträchtigungen der Erholung und des Naturgenusses können im Rahmen der Maßnahmen zur Gestaltung des Straßenraumes auf den Straßenbegleitflächen und mit den vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzflächen (mit Schwerpunkt Naturhaushalt), die auch für die Neugestaltung des Landschaftsbildes wirksam sind, minimiert werden. Darüber hinaus sind Ausgleichsflächen zur landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes geplant. Diese Flächen tragen mit den darauf vorgesehenen Maßnahmen zu einer landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes und zur Kompensation der Beeinträchtigungen der Erholungseignung bei.

### Schutzgut Tiere und Pflanzen

Durch die Anlage der Ausgleichs- und Ersatzflächen mit Schwerpunkt Naturhaushalt werden Lebensräume neu geschaffen, welche die mit dem Bauvorhaben verbundenen Beeinträchtigungen innerhalb des Untersuchungsgebietes in räumlichen und funktionalen Zusammenhang kompensieren.

Die Beeinträchtigungen der Arten- und Biotopausstattung, des landschaftliche Funktionsgefüges und der Naturgüter Boden, Wasser und Klima sind durch geeignete Ausgleichsflächen (A-Flächen) und die entsprechenden landschaftspflegerischen Maßnahmen auf diesen ausgleichbar.

Die Beeinträchtigungen der Waldfunktionen können durch Maßnahmen zur Entwicklung von Wäldern (E-Flächen, A-Flächen) kompensiert werden.

Mit der Realisierung der gesamten landschaftspflegerischen Maßnahmen (einschließlich der Ausgleichsflächen zur Neugestaltung des Landschaftsbildes) ist der mit dem Bauvorhaben verbundene Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne des § 15 BNatSchG ausgeglichen bzw. können die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes gleichwertig ersetzt werden.

Die Rodung und sonstige Beeinträchtigung von Hecken, lebenden Zäunen, Feldgehölzen oder -gebüsch gemäß § 39 Abs. 5 BNatSchG bzw. Art. 16 Abs. 1 Bay-NatSchG können durch Umsetzung der geplanten Maßnahmen ausgeglichen werden. Die Maßnahmen sind im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlagen 12.1 T, Kap. 5, Anhänge 4.1 und 4.2 sowie 12.4 T und 12.5 T) detailliert bzw. zusammengefasst beschrieben und dargestellt.

#### Schutzgut Boden

Aufgrund der gesetzlichen Regelungen ergeben sich hinsichtlich der untersuchten Auswirkungen auf die Bodenfunktionen keine unmittelbaren Ausgleichserfordernisse. Ein Ausgleich der zu erwartenden Beeinträchtigungen hinsichtlich des Schutzgutes Boden erfolgt jedoch über die vorgesehene, großflächige extensive Nutzung auf den naturschutzrechtlichen Ausgleichsflächen.

#### Schutzgut Wasser

Hinsichtlich der untersuchten Auswirkungen auf Oberflächengewässer/Überschwemmungsgebiete und das Grundwasser ergeben sich keine Ausgleichserfordernisse. Die naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzflächen, die im Bereich von Fließgewässern liegen, bewirken eine ökologische Aufwertung des Gewässers und des Umfeldes. Zusätzliche Verbesserungen hinsichtlich des Schutzgutes Wasser erfolgen über die vorgesehene, großflächige extensive Nutzung auf den naturschutzrechtlichen Ausgleichsflächen.

#### Schutzgut Landschaft

Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes können im Rahmen der Maßnahmen zur Gestaltung des Straßenraumes (G-Maßnahmen) auf den Straßenbegleitflächen (u.a. Böschungen, entsiegelte Straßenabschnitte, Verschnittflächen) und mit den vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzflächen (mit Schwerpunkt Naturhaushalt), die auch für die Neugestaltung des Landschaftsbildes wirksam sind, minimiert werden.

Darüber hinaus sind Ausgleichsflächen zur landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes (mit Schwerpunkt Landschaftsbild) geplant. Diese Flächen tragen mit den darauf vorgesehenen Maßnahmen zu einer landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes und gleichzeitig auch zur Kompensation der Beein-



trächtigungen der Erholungseignung bei. Die Maßnahmen sind im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlagen 12.1 T, Kap. 5, Anhänge 4.1 und 4.2 sowie 12.4 T und 12.5 T) detailliert bzw. zusammengefasst beschrieben und dargestellt.

#### Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Zur Erhaltung der mit den Waldflächen im Naturraum verbundenen ökologischen Funktionen ist die Neuanlage von Waldflächen vorgesehen. Im Rahmen der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden daher auf insgesamt 7,78 ha naturnahe Waldbestände und Waldmantelvorpflanzungen gegründet, die als Wald gemäß Art. 2 BayWaldG gewertet werden. Die Waldfläche im Naturraum wird damit geringfügig vergrößert.

#### 2.1.6 Wechselwirkungen

Untersucht werden Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern sowie solche Wechselwirkungen, die durch Schutzmaßnahmen (z. B. Lärmschutzwälle) verursacht werden, wenn sie zu einer Problemverschiebung von einem zu einem anderen Schutzgut führen.

##### Wechselwirkung zwischen den Schutzgütern

###### - Lärmimmissionen

Die Lärmimmissionen, die in ihrer Be- und Entlastung für die Wohnqualität untersucht wurden, haben ebenso Auswirkungen auf die biotischen Schutzgüter. Für die Trasse ergeben sich als Wechselwirkungen für das Schutzgut Tiere und Pflanzen aufgrund der langen Abschnitte mit vielfältiger Artenausstattung in den Bereichen der Bachtäler und Wälder sehr hohe und hohe Belastungen für die Tierwelt durch Lärm. Durch die Festlegung der Breite des Belastungskorridors in Abhängigkeit von den Empfindlichkeiten der betroffenen Arten und Lebensräume im Schutzgut Tiere und Pflanzen sind diese möglichen Wechselwirkungen mit abgedeckt. Aus der Analyse der Wechselwirkung ergibt sich daher keine neue Einschätzung der Erheblichkeit der Auswirkungen des Vorhabens.

###### - Versiegelung von Flächen

Die Versiegelung von Boden wirkt sich aufgrund der vielfältigen Verflechtungen des Schutzgutes Boden mit anderen abiotischen und biotischen Ressourcen auch auf andere Schutzgüter aus. Veränderungen der Bodenbeschaffenheit bedeuten immer auch Veränderungen für andere Ressourcen. Der Aspekt der Versiegelung spielt als Umweltauswirkung im Rahmen der Umweltverträglichkeitsuntersuchung eine so bedeutende Rolle, dass er für jedes der betroffenen Schutzgüter separat geprüft wird.

Die Wechselwirkungen sind somit bei der Wahl der Untersuchungsgegenstände berücksichtigt. Durch den geplanten Neubau der A 94 ergeben sich Belastungen durch Wechselwirkungen auf die genannten Schutzgüter, da in großem Umfang bisher unversiegelter Boden verbraucht wird. Diese Aspekte sind im Rahmen der Einzeluntersuchungen in den genannten Schutzgütern hinreichend genau dargestellt, so dass sich aufgrund von Wechselwirkungen keine neue Einschätzung der Erheblichkeit der vorhabensbedingten Auswirkungen ergibt.

- Verlust und Beeinträchtigung von Strukturen und Landschaftselementen

Der Verlust und die Beeinträchtigung von Strukturen und Landschaftselementen durch die geplante Baumaßnahme haben Auswirkungen auf biotische Bereiche, auf das Landschaftsbild und damit auch auf die Erholungsqualität des Raumes. Dieser Aspekt der Veränderung der vorhandenen Strukturen und Landschaftselemente spielt als Umweltauswirkung auf die Schutzgüter Menschen, Tiere und Pflanzen, Landschaft eine so bedeutende Rolle, dass diese Auswirkungen in dem jeweiligen Schutzgut dargestellt werden. Die Wechselwirkungen sind somit bei der Wahl der Untersuchungsgegenstände berücksichtigt. Die Wechselwirkungen sind bereits bei der Prüfung im jeweiligen Schutzgut mit abgedeckt.

Wechselwirkungen aufgrund von Schutz- und Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen

- Anlage von Lärmschutzanlagen

Die Errichtung von Lärmschutzwällen und -wänden als Schutzmaßnahme für das Schutzgut Menschen kann Auswirkungen auf andere Schutzgüter haben. Für die Autobahn ist eine Reihe von Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Meist sind mit der Anlage von Lärmschutzwällen und insbesondere -wänden Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes verbunden, die durch die Nähe zu den Siedlungen optisch besonders wirksam sind. Hier kann durch ansprechende Gestaltung und abwechslungsreiche Bepflanzung entlang der Lärmschutzmaßnahmen eine Minimierung der Beeinträchtigungen erfolgen. Die Unterbrechungen von Sichtbeziehungen und die räumliche Einengung des optisch wirksamen Blickfeldes sind dagegen kaum minimierbare Beeinträchtigungen. Des Weiteren verstärken die Lärmschutzwände und -wälle zusätzlich die Trennwirkung der Autobahn für die Ausbreitung von Tierarten. Gleichzeitig stellen sie jedoch auch eine Überflughilfe für Vögel und andere fliegende Tierarten über die Autobahn dar, wodurch das Risiko, mit Fahrzeugen zusammenzuprallen, herabgesetzt wird.

- Anlage von Ersatz- und Ausgleichsflächen

Die Anlage von Ersatz- oder Ausgleichsflächen für Tiere und Pflanzen erfolgt in der Regel auf landwirtschaftlich genutzten Böden. Durch die Veränderung der Nutzungsart wird auch der Bodenaufbau verändert. Der bisherige Bodenaufbau wird einer Neubildung unterzogen, was zu positiven Auswirkungen für das Schutzgut Boden führt. Aufgrund der vorgesehenen Bepflanzung der Flächen und Nutzungsex-tensivierung sind überwiegend positive Auswirkungen in Bezug auf die biotischen und abiotischen Ressourcen sowie auf das Landschaftsbild, Erholung und Naturge-nuss abzusehen. Als Wechselwirkung mit dem Schutzgut Sachgüter gehen durch die Ausweisung von Ersatz- und Ausgleichsflächen landwirtschaftlich nutzbare Flä-chen verloren. Es ergibt sich aufgrund der teilweise ökologisch hochwertigen Aus-stattung der Bachtäler im Untersuchungsgebiet ein hoher Flächenbedarf an landwirt-schaftlichen Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (ca. 57 ha). Diese Kompensationsmaßnahmen werden allerdings wiederum weitgehend auf den grundwassernahen Standorten der Talauen oder an steileren Hanglagen durchge-führt, die für die landwirtschaftliche Nutzung meist keine günstigen Erzeugungsbe-dingungen aufweisen. Darüber hinaus werden die Flächen einer sehr großflächigen (knapp 24 ha) Kompensationsmaßnahme im Goldachtal überwiegend nicht aus der landwirtschaftlichen Nutzung genommen. Nur teilweise werden Ackerflächen in den flurbereinigten Lagen der Höhenrücken für Kompensationsmaßnahmen herangezo-gen.

2.1.7 Geprüfte anderweitige Lösungsmöglichkeiten und wesentliche Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen

2.1.7.1 Geprüfte anderweitige Lösungsmöglichkeiten

Den Anforderungen des § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG ist Rechnung getragen. Diese Vor-schrift verlangt nicht eine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung für sämtliche in Betracht kommenden Varianten, sondern nur eine "Übersicht über die wichtigsten, vom Träger des Vorhabens geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten und die Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen des Vorhabens" (BVerwG vom 16.08.1995, UPR 1995, 445). Auch § 17 FStrG ver-langt insoweit nicht mehr (BVerwG vom 25.01.1996, DVBl 1996, 677).

Die der Zulassungsbehörde im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung aufgege-bene Bewertung hat strikt projektbezogen zu erfolgen (vgl. BVerwG vom 25.01.1996, 4 C 5/95 – juris, Rn. 28 f.). Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung ist vorlie-gend der Teilabschnitt der A 94 zwischen Dorfen und Heldenstein. Aus diesem

Grunde ist die Trasse Haag an dieser Stelle nicht als anderweitige Lösungsmöglichkeit zu prüfen, da sie ungeeignet ist, eine Autobahnverbindung zwischen Dorfen und Heldenstein herzustellen. Die Diskussion der Trassenwahl zwischen der Trasse Dorfen und der Trasse Haag erfolgt im Rahmen der Abwägung (vgl. C.4.4.2 ff.). Dort werden auch die für den Trassenvergleich maßgeblichen Umweltauswirkungen der beiden Gesamtrassen gegenüber gestellt.

Für den Planfeststellungsabschnitt Dorfen – Heldenstein wurden folgende Lösungsmöglichkeiten untersucht (vgl. Unterlage 16 T, Ziff. 4 und Übersichtslageplan, Unterlage 2.2):

- Planfeststellungstrasse (bezeichnet als Variante Friedlrimbach)
- Variante Schwindkirchen-Nord
- Raumordnungs-Trasse GTV (RO-Trasse GTV)
- Variante Mesmering

Neben der Planfeststellungstrasse, die als Variante Friedlrimbach bezeichnet wird, wurden für den Bereich zwischen Schwindkirchen im Westen und Rattenkirchen im Osten drei anderweitige Lösungsmöglichkeiten für die Trassierung der A 94 geprüft.

Die Planfeststellungstrasse (Variante Friedlrimbach) ist unter B1 ausführlich beschrieben. Im Hinblick auf die Prüfung von anderweitigen Lösungsmöglichkeiten ist von Relevanz, dass sie die Ortschaft Schwindkirchen in einem Bogen südlich sowie im weiteren Verlauf den Waldbestand "Hangmaul" nördlich der Weiler Mainbach und Grimmelbach umfährt. Sie liegt auf ca. 3,5 km im Wesentlichen nördlich der RO-Trasse GTV, und entspricht westlich der Rimbachquerung der RO-Trasse GTV. Die Bachtäler von Goldach, Rimbach und Ornaubach werden durch weit gespannte Talbrücken überquert.

Die Variante Schwindkirchen-Nord zweigt ab der geplanten PWC-Anlage nach Norden ab und umfährt die Ortschaft Schwindkirchen bogenförmig im Bereich der nördlichen Hügellandschaft. Zwischen Straß und Schwindkirchen wird die Staatsstraße St 2084 ebenso gequert wie zwischen Schwindkirchen und Niederloh. Nördlich von Schwindkirchen wird die Kreisstraße ED 25 gequert. Die Goldach wird zwischen Angerhäusl und Weidmühle überquert. Bei Grimmelbach schwenkt die Variante Schwindkirchen-Nord wieder auf die Planfeststellungstrasse ein.

Die Raumordnungstrasse - GTV verläuft südlich von Mainbach und quert den bedeutsamen Waldbestand "Hangmaul" in seinem nördlichen Teilbereich in seiner vollen Breite. Im weiteren Verlauf quert sie die tief eingeschnittenen Täler des Rim-

bachs und des Ornaubaches mit weitgespannten Brücken. Südöstlich von Pfaffenkirchen verläuft sie erneut durch einen Waldbereich, den sie mittig durchschneidet.

Die Variante Mesmering umgeht sowohl den Waldbestand "Hangmaul" als auch den Wald südöstlich von Pfaffenkirchen im Norden. Es werden die beiden Täler ebenfalls durch weitgespannte Brücken überquert, allerdings führt die Trasse nahe am Ortsrand von Mesmering/Obertaufkirchen/Straß entlang. Sie liegt ebenfalls nördlich der RO-Trasse GTV und verlässt südwestlich von Reibersdorf die Haupttrasse, verläuft auf ca. 5,5 km in einem Abstand bis zu 800 m nördlich zur RO-Trasse GTV und mündet im Bereich des Kagenbaches wieder in die Haupttrasse.

#### 2.1.7.2 Wesentliche Auswahlgründe

Die RO-Trasse GTV ist hinsichtlich der Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen am ungünstigsten zu bewerten. Sie würde zum Verlust von Waldlebensraum im sogenannten „Hangmaul“ bei Grimmelbach führen. Dabei handelt es sich um einen Feuchtwaldkomplex im Talzug des Grimmelbachs mit Vorkommen gefährdeter Pflanzenarten sowie um einen Wald mit kleinräumiger Standortvielfalt, der gefährdete Tier- und Pflanzenarten beherbergt. Der Eingriff wäre naturschutzfachlich nicht ausgleichbar. Die Zerschneidung des Waldkomplexes ist auch vor dem Hintergrund des Schutzes der Fledermausart Großes Mausohr ungünstig, da dort ein wichtiges Nahrungshabitat angesiedelt ist. Diese Auswirkungen sind bereits von so großem Gewicht, dass diese Trassierung nicht als anderweitige Lösungsmöglichkeit in Betracht kommt.

Die Variante Mesmering würde im Vergleich zur Planfeststellungstrasse zu deutlich schwerwiegenderen Auswirkungen für das Schutzgut Menschen führen, da sie näher an größeren Siedlungsbereichen verlaufen und deutlich mehr Menschen Lärmauswirkungen aussetzen würde. Zwar besitzt diese Variante im Hinblick auf den geringeren Flächenverbrauch und die vollständige Umgehung von Waldbeständen gewisse Vorteile für die Schutzgüter Boden und sonstige Sachgüter und darüber hinaus wird die Landschaft weniger stark beeinträchtigt durch weit und hoch gespannte Brückenbauwerke, allerdings wiegen diese Vorteile die gravierenden Nachteile für das Schutzgut Menschen nicht auf.

Die Variante Schwindkirchen-Nord stellt sich insbesondere im Hinblick auf den strengen FFH-Gebietsschutz als nachteilig gegenüber der Planfeststellungstrasse dar, denn sie würde das FFH-Gebiet „Isental mit Nebenbächen“ an einer Stelle queren, an der das Schutzgebiet zwei Arme aufweist. Daher wäre die Beeinträchtigung von FFH-Gebietsflächen deutlich größer. Hinsichtlich der Auswirkungen auf das Schutz-

gut Menschen würde die Variante Schwindkirchen-Nord ebenfalls Nachteile gegenüber der Planfeststellungstrasse aufweisen, weil sie im Norden näher an Wohngebäude heranrücken würde und mehr Menschen dem Verkehrslärm ausgesetzt wären. Diese Variante würde zudem weitaus mehr Waldflächen durchschneiden. Bereits aufgrund dieser Umweltauswirkungen kommt die Variante nicht als anderweitige Lösungsmöglichkeit in Betracht. Daneben sprechen weitere Gründe, wie die erheblichen Mehrkosten gegen diese Variante.

Die Varianten werden ausführlich in Unterlage 1 T, Ziff. 3.2.2.3.4.1 (Erläuterungsbericht, S. 68 bis 72) und Unterlage 16 T Ziff. 4.2.2 miteinander verglichen. Darauf wird ergänzend verwiesen.

### 2.1.7.3 Anderweitige Lösungsmöglichkeiten im Hinblick auf den Fledermausschutz

Im Rahmen der Prüfung der Projektwirkungen auf die Wochenstube des Großen Mausohrs in Schwindkirchen wurden weitere Alternativen untersucht. Gegenstand dieser Untersuchung war allein der Schutz dieser Fledermausart. Ob die mit dieser Zielrichtung entwickelten Planalternativen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung als anderweitige Lösungsmöglichkeit dargestellt werden müssen, ist bereits zweifelhaft, da die UVP einen integrativen Ansatz verfolgt und die Umweltauswirkungen auf eine ganze Reihe von Schutzgütern erstreckt. Anders als die FFH-Verträglichkeitsprüfung, die auf bestimmte Erhaltungsziele ausgerichtet ist, oder die strenge artenschutzrechtliche Prüfung, die auf einzelne Tier- oder Pflanzenarten abstellt, geht es bei der UVP um einen erweiterten Blick auf die Umweltauswirkungen. Dies zeigt bereits die Formulierung des Schutzguts Tiere und Pflanzen, die nicht auf einzelne Arten abstellt.

Unabhängig davon stellen die vom Vorhabensträger näher untersuchten Trassen- oder Planvarianten zum Schutz der Fledermauspopulation in Schwindkirchen als Teil des Schutzgutes Tiere und Pflanzen keine anderweitigen Lösungsmöglichkeiten dar. Sowohl die nördlichen als auch die südlichen Trassenalternativen führen im Hinblick auf den Schutz des Großen Mausohrs nicht zu geringeren Umweltauswirkungen als die Planfeststellungstrasse. Anders verhält es sich bei den Planvarianten. Sowohl eine vollständige Aufständigung der Trasse als auch der Bau eines Tunnels würden zu geringeren Projektauswirkungen auf die Fledermausart führen. Die Aufständigung würde indessen zu einer starken Beeinträchtigung des Schutzguts Landschaft führen. Zudem sind beide Varianten mit erheblichen Mehrkosten verbunden, die zwar formal nicht als Auswahlgrund im Hinblick auf die Umweltauswirkungen in der UVP zu betrachten sind, jedoch im Rahmen der im Übrigen vorzunehmenden Abwägung berücksichtigt werden dürfen.

Die Varianten werden ausführlich in Unterlage 17.3.2 T auf den Seiten 9 bis 22 miteinander verglichen. Darauf wird ergänzend verwiesen.

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

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen. Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt (Ziffer 0.6.1.1 UVPVwV). Da die Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des UVPG für Straßenbauvorhaben (UVPVwV) bislang keine Bewertungskriterien (Konkretisierung der gesetzlichen Umweltauflagen) für Straßenbauvorhaben enthalten, sind die Umweltauswirkungen nach Maßgabe der gesetzlichen Umweltauflagen aufgrund der Umstände des Einzelfalles zu bewerten (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 08.06.1995, UPR 1995, 391).

Die Qualifizierung der Projektauswirkungen, die erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen eines Schutzgutes nach sich ziehen, erfolgt als Umweltrisikoprüfung anhand einer dreistufigen ordinalen Skala mit den Begriffen

mittel                      hoch                      sehr hoch.

Diese Methode ist sachgerecht und entspricht der derzeit üblichen Verfahrensweise. Die Erhebungstiefe ist ausreichend. Diese Bewertung fließt in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag, also insbesondere die Abwägung, ein (Berücksichtigung).

Beeinträchtigungen erfährt das Schutzgut Menschen durch das Planvorhaben insbesondere durch Schadstoffimmissionen, Verkehrslärm, optische Störungen und Verschattung von Wohn- und Freiräumen. Die Schadstoffimmissionen liegen dabei unterhalb der Grenzwerte der 39. BImSchV. Insbesondere ist auch bei der in unmittelbarer Nähe der Trasse gelegenen Wohnbebauung eine Überschreitung der Grenzwerte ausgeschlossen.

Die Beeinträchtigung der Menschen durch Verkehrslärm betrifft weit überwiegend bewohnte Anwesen im Außenbereich gemäß § 35 BauGB, der im Vergleich zu festgesetzten oder tatsächlichen Wohngebieten weniger schutzwürdig ist (vgl. BayVGH vom 30.10.2007, 8 A 06.40024, UA Seite 37, Rn. 95). Die gesetzlichen Grenzwerte der 16. BImSchV werden bis auf die bereits oben gezeigten wenigen Ausnahmen eingehalten. Bei zwei Wohngebäuden in ausgewiesenen Mischgebieten wird der

nächtliche Grenzwert nicht eingehalten, sondern im einen Fall geringfügig um ein Dezibel, im anderen Fall deutlich um drei Dezibel überschritten. Die betroffenen Wohngebäude sind bereits derzeit einer erheblichen Vorbelastung durch die bestehende Bundesstraße B 12 ausgesetzt. Zum Schutz der Menschen sind passive Schallschutzmaßnahmen zu ergreifen. Bei drei weiteren Einzelanwesen im Außenbereich kommt es daneben zu einer Überschreitung des nächtlichen Lärmgrenzwerts. In zwei Fällen handelt es sich um eine geringfügige Überschreitung um ein Dezibel, in einem Fall um eine deutliche Überschreitung um vier Dezibel. Passive Schallschutzmaßnahmen sind zu ergreifen. Die Planung der Autobahn in ihrer Linien- und Gradientenausbildung und unter Berücksichtigung der vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen gewährleistet nicht nur die überwiegende Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte der 16. BImSchV, sondern meist auch deren deutliche Unterschreitung. Insbesondere die am Tag für die unterschiedlichen Gebiete geltenden Grenzwerte werden durchgängig eingehalten und zumeist auch für nahe der Trasse gelegene Einzelanwesen im Außenbereich deutlich unterschritten. Dennoch stellt sich die Lärmbelastung für die Menschen, die im bisher weitgehend ruhigen Außenbereich gewohnt haben und von der neuen A 94 betroffen werden, auch bei Einhaltung oder nur geringer Unterschreitung der gesetzlichen Grenzwerte als schwerwiegender Eingriff dar. Wird diese subjektive Betrachtung um objektive Maßstäbe ergänzt, bleibt indes festzuhalten, dass durch die Planung Lärmauswirkungen auf besonders schutzwürdige Gebiete soweit wie möglich vermieden und – in den beschriebenen Einzelfällen zumindest unter Berücksichtigung der vorgesehenen passiven Lärmschutzmaßnahmen - die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse gewahrt werden. Durch den Betrieb der Autobahn kommt es infolge des Lärms sowie optischer Störungen in der Landschaft zu Beeinträchtigungen des Schutzguts Menschen im Hinblick auf die Notwendigkeit, sich Erholung zu verschaffen. Die Autobahn verläuft im Außenbereich, der für Spaziergänge und andere Erholungsmöglichkeiten genutzt wird. Der Planungsabschnitt zwischen Dorfen und Heldenstein ist indes nicht stark besiedelt. Die weitgehende Meidung größerer Siedlungsbereiche führt dazu, dass die Erholungsnutzung im unmittelbaren Wohnumfeld nur in geringem Maße beeinträchtigt wird. Anders stellt sich die Situation jedoch insbesondere in Heldenstein dar, wo die A 94 dicht an die Siedlungsbereiche heranreicht. Allerdings ist in diesem Bereich nicht von einem weitgehend unvorbelasteten Gebiet auszugehen, da die bestehende B 12 erhebliche Lärmauswirkungen auf die benachbarten Siedlungsbereiche verursacht. Die Möglichkeit der Erholung in der freien Natur wird in der Nähe der Autobahn stark beeinträchtigt. Die Menschen können jedoch der Beeinträchtigung in der freien Natur im Gegensatz zur Beeinträchtigung des un-



mittelbaren Wohnumfelds besser ausweichen und andere Erholungsräume nutzen. Die Belastungen der Autobahn für Erholungssuchende in der freien Natur sind für den Einzelnen nur von vorübergehender Dauer.

Insgesamt bewerten wir die Umweltauswirkungen für das Schutzgut Menschen als „mittel“ bis „hoch“.

Durch das Vorhaben werden im Hinblick auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen eine ganze Reihe von Lebensräumen und Bereichen mit hohem Standort- und Entwicklungspotenzial von den Projektwirkungen unmittelbar und mittelbar betroffen. Insbesondere die Querungen des FFH-Gebiets „Isental mit Nebenbächen“ und die Annäherung an das FFH-Gebiet „Fledermauskolonien im Unterbayerischen Hügelland“, mithin Gebiete die einem strengen Schutzregime unterstehen, sind hier besonders hervorzuheben. Die Überbauung von Biotopkomplexen, die besonders und streng geschützte Tierarten beherbergen, sowie die Querung von bedeutsamen Fließgewässern, denen eine Leitlinienfunktion in der Natur zukommt, stellen große Beeinträchtigungen für das Schutzgut Tiere und Pflanzen dar. Die Planung sieht umfangreiche Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung der Eingriffe vor. Damit können die Projektwirkungen im Hinblick auf die rechtlichen Anforderungen des Habitat- und Artenschutzes sehr stark reduziert werden. Die Eingriffe in Natur und Landschaft werden zudem vollständig kompensiert. Dennoch wird die Autobahn das bisher von wenigen großen Straßen durchzogene Gebiet dauerhaft verändern und zerschneiden und eine Barrierewirkung entfalten.

Daher bewerten wir im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung die Umweltauswirkungen für das Schutzgut Tiere und Pflanzen als „hoch“ bis „sehr hoch“.

Für die Autobahn und die Änderungen im nachgeordneten Straßen- und Wegenetz wird eine Fläche von insgesamt ca. 52 ha beansprucht. Durch die Versiegelung gewachsener Böden auf fast der gesamten Strecke ergeben sich hohe Belastungen, da sämtliche Bodenfunktionen verloren gehen. Im Hinblick auf die Böschungen können sich die Böden langfristig wieder entwickeln und ihre Funktionen teilweise wieder erfüllen.

Insgesamt bewerten wir die Auswirkungen für das Schutzgut Boden als „hoch“.

Das Schutzgut Wasser wird vorhabensbedingt durch zahlreiche Querungen von Oberflächengewässern beeinträchtigt. Durch die Querungen ergeben sich Einschränkungen für die Durchgängigkeit der Talauen und ihrer Funktionsbeziehungen. Insbesondere bei den Querungen des FFH-Gebiets „Isental mit Nebenbächen“ werden die Einschränkungen durch weit gespannte Brücken vermieden oder stark redu-

ziert. Gefahren für die Oberflächengewässer werden durch die geplante Entwässerung soweit ausgeschlossen, dass nur ein Restrisiko durch Verunreinigungen bei Unfällen verbleibt. Das Gebiet, das vom Vorhaben durchquert wird, verfügt überwiegend über Deckschichten mit ausreichend mächtigem und bindigem Material, was zum Schutz der Grundwasservorkommen vor Schadstoffeinträgen günstig ist. Lediglich im Bereich von Heldenstein ist die Gefährdungssituation für das Grundwasser bei Unfällen hoch einzuschätzen, weil dort Schotterflächen ohne Deckschichten anstehen. Die weitgehende Versickerung des anfallenden Oberflächenwassers von den Fahrbahnen entweder breitflächig über Böschungflächen nach Durchdringung der belebten Bodenzone oder über die geplanten Absetz- und Versickeranlagen mit Retentionsfilterböden führt zu keinen schwerwiegenden Nachteilen für die oberflächennahen Grundwasservorkommen.

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser bewerten wir als „hoch“.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Luft und Klima beschränkt sich im Wesentlichen auf den unmittelbaren Fahrbahnbereich, da die leichten Luftschadstoffe mit zunehmender Entfernung zur Fahrbahn rasch verdünnt werden und die schwereren Bestandteile auf den Böden in Trassennähe mit ihrer größtenteils mittleren bis hohen Regelungsfunktion dauerhaft gebunden und akkumuliert werden.

Wir bewerten die Auswirkungen auf das Schutzgut Luft und Klima durch das Vorhaben als „mittel“.

Für das Schutzgut Landschaft bedeutet der Bau der Autobahn im vorliegenden Planungsabschnitt einen starken Eingriff, der sich dauerhaft auswirken wird. Die Landschaft ist überwiegend ländlich geprägt. Kleine Dörfer und Weiler mit typisch dörflichen Elementen charakterisieren das Landschaftsbild. Das betroffene Gebiet wird nur von wenigen größeren Straßen durchschnitten. Die Autobahn wird den Charakter des Gebiets zukünftig dauerhaft prägend verändern. Die lineare Dominanz, die Großflächigkeit und die technischen Ausstattungselemente des Projekts werden die Landschaft trotz der geplanten Gestaltungsmaßnahmen erheblich belasten. Bestehende Sichtbeziehungen insbesondere von den Talhängen über die Talniederungen werden nachhaltig beeinträchtigt. Die großen Brückenbauwerke mit den aufgesetzten Immissionsschutzwänden werden die Landschaft im Bereich der Talräume nachhaltig verändern.

Wir bewerten die Umweltauswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Landschaft als „hoch“ bis „sehr hoch“.

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter sind geprägt durch die Veränderung von kulturhistorischen Landschaftsteilen und Störungen im Umfeld einzelner Baudenkmäler durch die technischen Ausstattungsmerkmale der Autobahn. Landwirtschaftliche Böden werden in großem Umfang in Anspruch genommen, die auf den Höhenrücken zwischen den Bachtälern meist hochwertig sind, im Bereich der Talflanken und Talböden meist mittelwertig mit unterschiedlichen Erzeugungsbedingungen. Daneben wird Wald in einem Umfang von ca. 7,42 ha gerodet, wobei dafür ein größerer Ausgleich vorgesehen ist.

Wir bewerten die Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter als „mittel“ bis „hoch“.

### **3. FFH-Verträglichkeitsprüfung (FFH-VP)**

Im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt Dorfen - Heldenstein quert die Autobahntrasse ein Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiet) an zwei Stellen und verläuft in großer Nähe dazu an einer weiteren Stelle. Es handelt sich dabei um das FFH-Gebiet DE 7739371 („Isental mit Nebenbächen“). Darüber hinaus verläuft die Autobahn im Umfeld der Teilfläche 07 des FFH-Gebiets DE 7839371 („Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“), das eine Fledermauswochenstube im Kirchturm von Schwindkirchen beinhaltet. Die Gebiete sind seit der Entscheidung der EU-Kommission vom 13. November 2007 (vgl. Amtsblatt der Europäischen Union 2008 L 12/383) in ihrem derzeitigen Umfang in der Liste von Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung der kontinentalen biogeographischen Region enthalten (vgl. auch aktuell: Entscheidung der Kommission vom 10. Januar 2011 über die vierte aktualisierte Liste, Abl. 2011 Nr. L 33/146).

Da sich nicht von vornherein ausschließen lässt, dass die FFH-Gebiete „Isental mit Nebenbächen“ und „Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“ von dem Projekt im vorliegenden Planungsabschnitt Dorfen – Heldenstein einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Plänen oder Projekten erheblich beeinträchtigt werden könnten, ist eine Prüfung auf Verträglichkeit mit den jeweils für diese Gebiete festgelegten Erhaltungszielen durchzuführen.

Nur der vorliegend festgestellte Teilabschnitt Dorfen – Heldenstein ist Prüfungsgegenstand der Verträglichkeitsprüfung. Die grundsätzliche Zulässigkeit der Abschnittsbildung erfährt durch das Habitatrecht keine Einschränkungen. Nur für den Planfeststellungsabschnitt wird daher die eigentliche FFH-Verträglichkeitsprüfung im Sinne von Art. 6 Abs. 3 Satz 2 FFH-RL durchgeführt (BVerwG vom 12.03.2008, 9 A 3.06 – juris, Rn. 270; Urt. v. 14.4.2010, 9 A 5.08, NVwZ 2010, 1225, Rn. 103). Die Verträglichkeitsprüfung stellt eine wesentliche Grundlage für die mit diesem Beschluss erteilte Projektgenehmigung dar. Der an die Prüfung angelegte Prüfmaßstab entspricht den Anforderungen, die die Rechtsprechung des EuGH und des Bundesverwaltungsgerichts an die Zulassungsentscheidung gestellt haben (vgl. Erläuterungen unter C.3.1).

Bestandteil der FFH-Verträglichkeitsprüfung sind die Planunterlagen 17.1 T, 17.3.1 T und 17.3.2 T vom 28.02.2011 auf die Bezug genommen wird. Die FFH-VP berücksichtigt zudem die im Laufe der Anhörungsverfahren zum vorliegenden Abschnitt und zum Abschnitt Pastetten - Dorfen sowie im Verfahren zur Änderung des Beschlusses vom 7. März 2002 für den Abschnitt Forstinning - Pastetten vorgebrachten

Stellungnahmen und Einwendungen. Daneben werden auch die Erkenntnisse aus den Gerichtsverfahren vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof über Klagen gegen die Abschnitte Forstinning - Pastetten und Pastetten – Dorfen berücksichtigt. Der Verträglichkeitsprüfung liegt bezüglich der zu erwartenden Verkehrsbelastungen ein Prognosehorizont für das Jahr 2025 zugrunde.

Die FFH-Verträglichkeitsprüfung wird für jedes betroffene FFH-Gebiet gesondert durchgeführt. Um Wiederholungen zu vermeiden wird dort, wo es inhaltliche Überschneidungen der Verträglichkeitsprüfungen gibt, auf bereits dargelegte Ausführungen verwiesen.

Im bereits planfestgestellten Nachbarabschnitt Pastetten - Dorfen quert die geplante A 94 das FFH-Gebiet DE 7739371 („Isental mit Nebenbächen“) an zwei weiteren Stellen. Die vorhabensbedingten Auswirkungen auf die Erhaltungsziele des FFH-Gebiets wurden seinerzeit in einer FFH-Verträglichkeitsprüfung, die Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses vom 3.12.2009 ist, ermittelt und bewertet. Die Ergebnisse der FFH-VP, die vom Bayerischen Verwaltungsgerichtshof gerichtlich überprüft worden sind, finden im Rahmen der Prüfung des Zusammenwirkens mit anderen Plänen und Projekten Eingang in die vorliegende Verträglichkeitsprüfung (vgl. unten Ziffer C.3.2.2.12).

### **3.1 Rechtsgrundlage/Prüfmaßstab**

Gemäß § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG sind Projekte vor ihrer Zulassung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebiets (vgl. § 7 Abs. 1 Nrn. 6 bis 8 BNatSchG: FFH-Gebiet oder Europäisches Vogelschutzgebiet) zu überprüfen, wenn sie einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet sind, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen. Ergibt die Prüfung der Verträglichkeit, dass das Projekt zu erheblichen Beeinträchtigungen des Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann, ist es nach § 34 Abs. 2 BNatSchG unzulässig. Abweichend davon darf ein Projekt gemäß § 34 Abs. 3 BNatSchG nur zugelassen werden, soweit es aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig ist und zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind. Verschärfte Anforderungen ergeben sich aus § 34 Abs. 4 BNatSchG, wenn im Gebiet vorkommende prioritäre natürliche Lebensraumtypen oder prioritäre Arten von dem Projekt betroffen werden.

Die Bundesrepublik Deutschland hat mit diesen Regelungen die Vorgaben von Art. 6 Abs. 3 und 4 der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung

der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (FFH-RL) umgesetzt. Nach Art. 6 Abs. 3 Satz 2 FFH-RL darf die Entscheidung über die Zulassung eines Projekts nur erlassen werden, wenn die zuständige Behörde festgestellt hat, dass das Gebiet als solches nicht beeinträchtigt wird. Das BVerwG hat im Urteil vom 17.01.2007 (Az. 9 A 20.05 „Westumfahrung Halle“, Leitsatz 2 – juris) nicht beanstandet, wenn im nationalen Recht die Zulassungsschwelle der FFH-Verträglichkeitsprüfung (Art. 6 Abs. 3 Satz 2 FFH-RL) unter Rückgriff auf die Prüfschwelle der Vorprüfung (Art. 6 Abs. 3 Satz 1 FFH-RL) mit dem Begriff der „erheblichen Beeinträchtigung“ definiert wird.

An die Zulassungsentscheidung hat der EuGH in seinem Urteil vom 07.09.2004 (EuGH, Ur. v. 7.9.2004, Az. C-127/02 – juris „Herzmuschelfischerei“) einen sehr strengen Prüfmaßstab angelegt. Danach darf die zuständige Behörde die Genehmigung unter Berücksichtigung der Prüfung eines konkreten Plans oder Projekts auf Verträglichkeit mit den für das betreffende Gebiet festgelegten Erhaltungszielen und vorbehaltlich des Art. 6 Abs. 4 FFH-RL nur dann erteilen, wenn sie Gewissheit darüber erlangt hat, dass der Plan oder das Projekt sich nicht nachteilig auf dieses Gebiet als solches auswirkt. Dies ist dann der Fall, wenn aus wissenschaftlicher Sicht kein vernünftiger Zweifel daran besteht, dass es zu keinen solchen Auswirkungen kommt. Das BVerwG hat in seinem Urteil vom 17.01.2007 hierzu konkretisiert, dass solche vernünftigen Zweifel an der Unerheblichkeit der Projektauswirkungen nur dann ausgeräumt werden können, wenn im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung ein Gegenbeweis geführt werden kann, der die besten einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse berücksichtigt und alle wissenschaftlichen Mittel und Quellen ausschöpft (BVerwG, aaO, Leitsatz 10). Diese strengen Prüfkriterien liegen dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde.

Die Prüfung orientiert sich an den für das jeweilige FFH-Gebiet festgelegten Erhaltungszielen (EuGH, Ur. v. 7.9.2004, Rs. C- 127/02, Slg. 2004, I-7405, Rn. 46; BVerwG, Ur. v. 12.3.2008, 9 A 3.06, BVerwGE 130, 299, Rn. 72). Nach der Begriffsbestimmung in § 7 Abs. 1 Nr. 9 BNatSchG sind Erhaltungsziele Ziele, die im Hinblick auf die Erhaltung und Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands eines natürlichen Lebensraumtyps von gemeinschaftlichem Interesse, einer in Anhang II der Richtlinie 92/43/EWG oder in Artikel 4 Abs. 2 oder Anhang I der Richtlinie 79/409/EWG aufgeführten Art für ein Natura 2000-Gebiet festgelegt sind. Die Erhaltungsziele sind der Gebietsmeldung (dem Standard-Datenbogen) zu entnehmen, solange der Schutzzweck des betroffenen FFH-Gebiets noch nicht im Verordnungswege nach dem einschlägigen – hier: bayerischen – Naturschutzrecht festgelegt worden ist (BVerwG, aaO, - juris, Rn. 75; BayVGH vom 24.11.2010, 8 A 10.40022, UA

S. 26, Rn. 55 f.). Gegenstand der Erhaltungsziele sind allein die Lebensraumtypen des Anhangs I und die Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie, für die Erhaltungsziele festgelegt werden. Eine Ausdehnung des strengen Schutzes auf sämtliche Lebensraumtypen des Anhangs I oder Arten des Anhangs II, die in dem Gebiet vorkommen, ist abzulehnen (BVerwG, Urt. v. 17.1.2007, 9 A 20.05, BVerwGE 128, 1, Rn. 77; ausdrücklich auch für prioritäre Lebensraumtypen BVerwG, Beschl. v. 14.4.2011, 4 B 77.09 – juris, Rn. 36). Lebensraumtypen und Arten, die in der Gebietsmeldung nicht genannt sind, können kein Erhaltungsziel des Gebiets darstellen (BVerwG, Urt. v. 17.1.2007, a.a.O.).

Geeignetes Bewertungskriterium mit Blick auf die Erhaltungsziele des betroffenen FFH-Gebiets stellt allein der günstige Erhaltungszustand der geschützten Lebensraumtypen und Arten dar. Wenn – auch ggf. unter Berücksichtigung von Schutz- und Kompensationsmaßnahmen – gewährleistet ist, dass ein günstiger Erhaltungszustand der geschützten Lebensräume und Arten im Sinne der Legaldefinitionen des Art. 1 Buchst. e und i FFH-RL stabil bleibt, bewegen sich die nachteiligen Wirkungen des Vorhabens unterhalb der Erheblichkeitsschwelle (BVerwG vom 17.1.2007, aaO, Leitsätze 14, 3, 5). Bei der Verträglichkeitsprüfung dürfen zugunsten des Projekts die vom Vorhabensträger geplanten oder im Rahmen der Planfeststellung behördlich angeordneten Schutz- und Kompensationsmaßnahmen berücksichtigt werden, sofern sie sicherstellen, dass erhebliche Beeinträchtigungen verhindert werden (vgl. BVerwG vom 12.03.2008, 9 A 3.06 – juris, Rn. 94). Das gemeinschaftsrechtliche Vorsorgeprinzip, das in Art. 6 Abs. 3 FFH-RL seinen Niederschlag gefunden hat, verlangt allerdings nicht, die Verträglichkeitsprüfung auf ein „Nullrisiko“ auszurichten (BVerwG aaO).

### **3.2 FFH-Gebiet DE 7739371 („Isental mit Nebenbächen“)**

Das FFH-Gebiet erstreckt sich über das reich verzweigte Fließgewässersystem der oberen Isen von den Isenquellbächen östlich von Mittbach bis unterhalb von Schwindegg. Einschließlich mehrerer Nebenbäche der Isen umfasst das Gebiet eine Gesamtgröße von insgesamt 766 ha. Eine genaue Übersicht über das Gebiet ist in Planunterlage 17.1 T, Ziff. 2.1 und Ziff. 4.2.1 sowie der Karte in Planunterlage 17.1 T, Blatt 1 enthalten, worauf verwiesen wird.

#### **3.2.1 Bestandserfassung und -bewertung**

Im Rahmen der Verträglichkeitsprüfung ist es nicht erforderlich, das floristische und faunistische Inventar des betreffenden FFH-Gebiets flächendeckend und umfassend zu ermitteln. Gegenstand der Verträglichkeitsprüfung ist die Verträglichkeit des Pro-

jekts mit den Erhaltungszielen des Gebiets (§ 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG, Art. 6 Abs. 3 Satz 1 FFH-RL). Erfasst und bewertet werden müssen nur die für die Erhaltungsziele maßgeblichen Gebietsbestandteile (BVerwG vom 12.03.2008, 9 A 3.06 - juris, Rn. 72).

### 3.2.1.1 Erhaltungsziele

Im Standard-Datenbogen des Bayerischen Landesamts für Umwelt (LfU) für das FFH-Gebiet DE 7739371 („Isental mit Nebenbächen“), welcher der Gebietsmeldung zugrunde lag, sind folgende Lebensraumtypen und Arten der Anhänge I und II der FFH-RL genannt:

#### Lebensraumtypen

- LRT 3150 Natürliche eutrophe Seen mit einer Vegetation des Magnopotamions oder Hydrocharitions
- LRT 3260 Flüsse der planaren bis montanen Stufe mit Vegetation des *Ranuncion fluitantis* und des *Callitricho-Batrachion*
- LRT 6410 Pfeifengraswiesen auf kalkreichem Boden, torfigen und tonig-schluffigen Böden (*Molinion caeruleae*)
- LRT 6430 Feuchte Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe
- LRT 6510 Magere Flachland-Mähwiesen (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*)
- LRT 9170 Labkraut-Eichen-Hainbuchenwald (*Galio-Carpinetum*)
- LRT \*91 D0 Moorwälder
- LRT \*91E0 Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*)

#### Arten

- 1163 Groppe, [Mühl-]Koppe (*Cottus gobio*)
- 1061 Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling (*Glaucopsyche* [*Maculinea*] *nausitous*)
- 1059 Heller Wiesenknopf-Ameisenbläuling (*Glaucopsyche* [*Maculinea*] *teleius*)
- 1032 Bachmuschel (*Unio crassus*)

Um den Umgang mit den Erhaltungszielen in der Verwaltungspraxis zu konkretisieren, wurden durch die Naturschutzbehörden Kriterien entwickelt, die zur Untersu-



chung der Beeinträchtigung der Erhaltungsziele herangezogen werden können. Diese behördenintern formulierten gebietsbezogenen Konkretisierungen der Erhaltungsziele stellen Aussagen zur genaueren naturschutzfachlichen Interpretation der durch den Standard-Datenbogen vorgegebenen Erhaltungsziele dar.

Die Erhaltungsziele für das Gebiet DE 7739371 („Isental mit Nebenbächen“) wurden durch die Naturschutzverwaltung mit Stand vom 27. Oktober 2006 konkretisiert. Die gebietsbezogenen „konkretisierten Erhaltungsziele“ für das FFH-Gebiet DE 7739371 („Isental mit Nebenbächen“) sind in Unterlage 17.1 T, Ziff. 2.2.4 dargestellt, worauf verwiesen wird. Diese behördeninternen Formulierungen fügen den im Standard-Datenbogen genannten Lebensraumtypen und Arten der Anhänge I und II FFH-RL keine weiteren hinzu. Sie ersetzen die Erhaltungsziele des Standard-Datenbogens nicht (vgl. Vorbemerkung zur gebietsbezogenen Konkretisierung der Erhaltungsziele des LfU; BayVGH vom 24.11.2010, 8 A 10.40022, UA S. 28, Rn. 57).

#### 3.2.1.2 Maßgebliche Gebietsbestandteile

Die FFH-Gebiete werden anhand ihres signifikanten Beitrags zum günstigen Erhaltungszustand von Lebensraumtypen oder Arten der Anhänge I und II der FFH-RL, zur Kohärenz des Netzes „Natura 2000“ und/oder zur biologischen Vielfalt in der betreffenden biogeographischen Region ausgewählt und abgegrenzt (vgl. Art. 1 Buchst. k, Art. 3 Abs. 1 Satz 2 und Art. 4 Abs. 1 Satz 1 FFH-RL). Lebensräume des Anhangs I der FFH-RL, nach denen das Gebiet ausgewählt worden ist, einschließlich der darin vorkommenden charakteristischen Arten sind dementsprechend immer im Sinne von § 34 Abs. 2 BNatSchG für die Erhaltungsziele maßgebliche Bestandteile. Zudem sind im FFH-Gebiet die Habitats der Arten des Anhangs II, aufgrund derer das Gebiet ausgewählt worden ist, maßgebliche Bestandteile (vgl. BVerwG vom 17.01.2007 – Rn. 77; BVerwG vom 12.03.2008 – Rn. 72). Lebensraumtypen und Arten, die im Standard-Datenbogen nicht genannt sind, können dagegen kein Erhaltungsziel des FFH-Gebiets darstellen (BVerwG vom 17.01.2007, Rn. 77). Dass sich der (Habitat-)Schutz der Arten des Anhangs II auf die Gebietsgrenzen des FFH-Gebiets beschränkt ergibt sich aus Art. 1 Buchst. k Abs. 2 FFH-RL und aus Art. 6 Abs. 2 FFH-RL. Im Gegensatz zum gebietsunabhängigen Artenschutz des Art. 12 FFH-RL beschränkt sich der Gebietsschutz auf ein räumlich abgrenzbares Gebiet.

Im Standard-Datenbogen sind neben den als Erhaltungsziele zu begreifenden Arten des Anhangs II Groppe, Heller und Dunkler-Wiesenknopfmeißenbläuling und Bachmuschel keine charakteristischen Arten enthalten. Als charakteristische Arten eines Lebensraumtyps, die unter dem Blickwinkel der Erhaltungsziele bedeutsam sind und deshalb den Umfang der gebotenen Bestandserfassung und –bewertung beeinflus-

sen können, kommen allerdings nicht nur die im Standard-Datenbogen als solche angesprochene Arten in Betracht. Die Habitatrichtlinie hebt mit dem Begriff der charakteristischen Arten auf den fachwissenschaftlichen Meinungsstand darüber ab, welche Arten für einen Lebensraumtyp prägend sind (BVerwG vom 12.03.2008 – Rn. 79). Der Vorhabensträger hat daher in Abstimmung mit dem Bayer. Landesamt für Umwelt und der Bayer. Landesanstalt für Wald und Forstwirtschaft fachliche Kriterien für die Auswahl von charakteristischen Arten erarbeitet.

Danach werden die im Standard-Datenbogen aufgeführten Arten des Anhangs II nicht zusätzlich als charakteristische Arten bewertet, denn sie sind bereits Erhaltungsziele und daher ohnehin einer genauen Untersuchung auf Verträglichkeit zu unterziehen. Um als charakteristische Arten zu gelten, müssen Arten einen günstigen Erhaltungszustand des Lebensraumtyps anzeigen, d. h. sie müssen streng an den Lebensraumtyp gebunden sein (meist wenig mobile Arten mit engen Anforderungen an die Standorteigenschaften) oder die Arten müssen stete Arten des Lebensraumtyps sein und eine wertsteigernde Bedeutung besitzen (meist mobile Arten mit hohem Gefährdungsgrad). Die Arten müssen zudem im Gebiet vorkommen.

Darüber hinaus sind charakteristische Arten im Rahmen der Bewertung der Beeinträchtigung in die Verträglichkeitsprüfung einzubeziehen, deren Betroffenheit über die Prüfung des Lebensraums als Ganzen nicht adäquat erfasst wird (BVerwG vom 14.4.2010, NVwZ 2010, 1225, Rn. 55). Damit sollen die Lebensraumtypen auch als Lebensstätten und Lebensräume der wildlebenden Tiere und Pflanzen geschützt werden (BVerwG vom 17.1.2007 – Rn. 48). Im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsstudie werden daher zur Analyse der Auswirkungen auf den günstigen Erhaltungszustand die charakteristischen Arten nach folgenden Kriterien herangezogen: Die Arten müssen im Wirkraum des Projekts vorkommen und sie müssen bekannte Reaktionen gegenüber möglichen Projektwirkungen zeigen, die nicht bereits durch die Ermittlung der Auswirkungen auf vegetationskundlich-strukturelle Merkmale (Flächenverlust, Verschiebung im Konkurrenzgefüge durch Stoffeinträge, etc.) abgedeckt sind. Dies sind meist mobile Arten mit enger Bindung an bestimmte Vegetationsbestände.

Als Grundlage für die Auswahl der zu berücksichtigenden Arten bei der Bestandserfassung und -bewertung wurde der Artenpool herangezogen, der im Handbuch der Lebensraumtypen nach Anhang I der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie in Bayern (LfU u. LWF, 2007) aufgeführt ist. Dort sind für die Offenland-Lebensraumtypen sogenannte typische Tierarten sowie für die Wald-Lebensraumtypen Leitarten- bzw. Leitarten-Gruppen (charakteristische Arten im Sinne Art. 1 FFH-RL) genannt. Ergänzend

wurden regionalspezifische Arten berücksichtigt. Welche charakteristischen Arten im Einzelnen zum Gegenstand der Bestandserfassung und –bewertung der Lebensraumtypen gemacht werden, wird konkret beim untersuchten Lebensraumtyp dargestellt.

#### 3.2.1.3 Grundlagen und Methodik der Bestandserfassung und -bewertung

Die Erfassung von Lebensraumtypen erfordert eine wertende Zuordnung, deren Kriterien nicht rechtlich definiert sind. Die Lebensraumtypen stellen außerrechtliche Kategorien der Pflanzensoziologie dar, die eine Bandbreite von Erscheinungsformen aufweisen. Maßgeblich für die Bestandserfassung sind die herrschenden fachwissenschaftlichen Auffassungen über die typprägenden Merkmale (vgl. BVerwG vom 12.03.2008 – Rn. 74).

Bedeutsam für die Bestandsbewertung sind diejenigen Faktoren, von denen eine nachhaltige Bestandssicherung des Lebensraumtyps oder der Art abhängt. Zusätzliche Anhaltspunkte liefert Anhang III Phase 1 der Habitatrichtlinie. Darin werden als Kriterien zur Gebietsauswahl für Lebensraumtypen des Anhangs I u.a. der Repräsentativitätsgrad des in dem jeweiligen Gebiet vorkommenden Lebensraumtyps, die relative Flächengröße sowie Erhaltungsgrad und Wiederherstellungsmöglichkeit von Struktur und Funktionen des Lebensraumtyps, für Arten des Anhangs II u.a. Populationsgröße und –dichte sowie Erhaltungsgrad und Wiederherstellungsmöglichkeit der für die betreffende Art wichtigen Habitatelemente genannt. Diese Kriterien sind auch für die Bewertung der maßgeblichen Gebietsbestandteile im Rahmen dieser Verträglichkeitsprüfung anzuwenden (vgl. BVerwG vom 12.03.2008 – Rn. 75).

#### 3.2.1.4 Konkrete Bestandserfassung und -bewertung

Der Bestandserfassung wurden die Gebietsabgrenzungen zugrunde gelegt, wie sie in der Gebietsmeldung vom BayStMUGV zum 21.12.2004 veröffentlicht und mit der Entscheidung der EU-Kommission vom 13. November 2007 über die Liste von Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung der kontinentalen biogeographischen Region letztendlich bestätigt wurden. Zur Erfassung der maßgeblichen Gebietsbestandteile im FFH-Gebiet wurde der Standard-Datenbogen als Grundlage herangezogen. Darüber hinaus wurden Daten der Biotopkartierung Bayern, der Artenschutzkartierung Bayern und der Fachberatung für Fischerei beim Bezirk Oberbayern ausgewertet. In Ergänzung hierzu wurde eine Vielzahl von gutachterlichen Untersuchungen durchgeführt, die im Einzelnen in Unterlage 17.1 T, Seiten 26/27 aufgelistet sind, worauf verwiesen wird. U. a. wurden die Nutzungen und Strukturen im FFH-Gebiet fortlaufend untersucht, der Bestand und die Qualität des Lebensraumtyps \*91E0 be-

gutachtet, der Zustand des Gewässers mittels einer Gewässerstrukturkartierung erfasst und das Vorkommen von Fledermäusen, Brutvögeln, Amphibien und Fischen sowie anderer Gewässerfauna untersucht. Die Untersuchungen widerspiegeln den besten wissenschaftlichen Stand und bilden eine tragfähige Grundlage für die Verträglichkeitsprüfung.

Das Gebiet, in dem detaillierte Untersuchungen für die Verträglichkeitsprüfung durchgeführt wurden, umfasst alle Teilräume, in denen die für die Erhaltungsziele oder für den Schutzzweck maßgeblichen Gebietsbestandteile beeinträchtigt werden könnten. Die Abgrenzung der Wirkräume erfolgte durch die Überlagerung der ermittelten Bestandsdaten der im Gebiet vorhandenen, zu berücksichtigenden Lebensräume und Arten mit der Reichweite der für sie relevanten Wirkfaktoren bzw. Wirkprozesse.

Der Wirkraum für unmittelbare Wirkungen umfasst neben dem direkt von der Autobahn überbauten Bereich einschließlich trassenbegleitender Einrichtungen auch das Baufeld, in dem die vorübergehenden flächenhaften Beeinträchtigungen während der Bauphase erfolgen.

Als Wirkraum für mittelbare Wirkungen durch flüssige, gasförmige und feste Stoffe wurde ein bis zu 40 m breiter Streifen beidseits der Straße gewählt, in dem noch ein diffuser Eintrag von Stoffen wirksam werden kann. Hinsichtlich der zu erwartenden Stickstoffdepositionsrate im Umfeld der Trasse wurde ein Wirkraum von maximal 1.500 m beidseits der Trasse festgelegt.

Die Definition des Wirkraums für mittelbare Wirkungen durch verkehrsbedingte Effekte wurde in Abhängigkeit von den in den Lebensraumtypen vorkommenden charakteristischen Tierarten vorgenommen. Die Wirkzone richtet sich nach den artspezifischen Effektdistanzen bzw. artspezifischen kritischen Schallpegeln, die sich aus den Gutachten von Garniel et al. (2007 und 2010) ableiten.

Der Wirkraum für mittelbare Wirkungen durch Wasser, das von den Fahrbahnen abfließt, umfasst ab den Einleitungsstellen die jeweils unterstromigen Fließgewässerabschnitte.

Zu den Einzelheiten, wie und auf welcher wissenschaftlichen Grundlage die Wirkräume für die unmittelbaren und die mittelbaren Wirkungen konkret abgegrenzt wurden, wird ergänzend auf Unterlage 17.1 T, Seiten 20/21 verwiesen.

In Einzelfällen wurde der Untersuchungsrahmen über den Flächenumgriff des FFH-Gebiets hinaus ausgedehnt, wenn Funktionsbeziehungen mit Beständen außerhalb des FFH-Gebiets vermutet wurden. Außerdem wurden trotz der großen Längenaus-

dehnung des FFH-Gebiets auch Untersuchungen im gesamten FFH-Gebiet durchgeführt, wenn Zweifel an der Einstufung des Erhaltungszustands der Lebensraumtypen und Arten im Standard-Datenbogen bestanden und wenn Potenzialflächen für die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands abzuschätzen waren.

#### 3.2.1.4.1 Lebensraumtypen des Anhangs I und Arten des Anhangs II des Standard-Datenbogens ohne Betroffenheit

Im Standard-Datenbogen enthaltene Lebensraumtypen des Anhangs I und Arten des Anhangs II, die außerhalb der Reichweite der unmittelbaren und mittelbaren Wirkungen des Projekts liegen, werden nicht weiter untersucht, da erhebliche Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden können. Dies betrifft die Lebensraumtypen 6510 Magere Flachland-Mähwiesen (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*) und 6410 Pfeifengraswiesen auf kalkreichem Boden, torfigen und tonig-schluffigen Böden (*Molinion caeruleae*), die aufgrund der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung der Auenbereiche schwerpunktmäßig lediglich im Bereich von Schwindegg vorzufinden sind und weit außerhalb des Wirkraums liegen. Ebenfalls fernab des Wirkraums liegen die wenigen Bestände des Lebensraumtyps 9170 Labkraut-Eichen-Hainbuchenwald (*Galio-Carpinetum*). Der Lebensraumtyp \*91 D0 Moorwälder befindet sich lediglich kleinflächig im Bereich der Moosmühlwiesen östlich von Schwindegg außerhalb der Wirkungen der Trasse. Im Bereich der Moosmühlwiesen und auf Streuwiesenresten im Isental westlich von Schwindegg sind die einzigen Nachweise der Tierart Heller Wiesenknopf-Ameisenbläuling (*Maculinea teleius*) bekannt. Die Tierart ist ein Bewohner von Streuwiesen, Feuchtwiesen und Staudenfluren und nutzt das Vorkommen der Pflanzenart Großer Wiesenknopf als Futter- und Eiablageplatz. Das Verbreitungsgebiet der Art liegt mehrere Kilometer vom Projekt entfernt und befindet sich damit außerhalb seines Wirkraums. Gleiches gilt hinsichtlich des vorliegenden Planungsabschnitts für die Tierart Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling (*Maculinea nausithous*), dessen Vorkommen im FFH-Gebiet über 1,8 km von der A 94 entfernt und damit außerhalb der Projektwirkungen liegt.

#### 3.2.1.4.2 Nichtberücksichtigung von Lebensraumtypen des Anhangs I sowie von Arten der Anhänge II und IV der FFH-RL, die nicht im Standard-Datenbogen aufgelistet sind

Im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung werden folgende Lebensraumtypen des Anhangs I und Arten der Anhänge II und IV der FFH-RL nicht berücksichtigt, obwohl dies in Stellungnahmen und Einwendungen im Verlauf des Anhörungsverfahrens von Verfahrensbeteiligten gefordert wurde:

- \*9180 Schlucht- und Hang-Mischwälder (Tilio-Acerion)

Im Bereich des Rimbachtals wurde im Zuge der Bestandsuntersuchungen eine Waldfläche entdeckt, die darauf untersucht wurde, ob sie diesem Lebensraumtyp zugeordnet werden könnte.

- Fledermausarten *Myotis myotis*, *Pipistrellus pipistrellus*, *Myotis mystacinus*, *Plecotus auritus*, *Myotis nattereri*

Nach den Angaben des Bund Naturschutz siedelten diese Arten entlang der Trasse und jagten gerne über Gewässern. Daher sei mit hoher Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass sich ihre Jagdhabitats im FFH-Gebiet befinden.

- Gelbbauchunke (*Bombina variegata*)

Laichhabitats der Gelbbauchunke sind innerhalb des FFH-Gebiets nicht bekannt, doch können temporäre Kleingewässer in den Quellgebieten und Auen der Bäche gelegentlich zum Ablachen genutzt werden. Die Täler sind als Vernetzungs- und Ausbreitungswege für die Art von potenzieller Bedeutung.

- Biber (*Castor fiber*)

Das am nächsten zur Trasse gelegene bekannte Vorkommen des Bibers liegt an der Isen und ihren Zuflüssen bei Schwindegg zwischen Wöhrlmühle und Marketsmühle außerhalb des Wirkungsraums des Vorhabens. Im Bereich der Trasse wurden keine Nachweise auf das Vorkommen der Art gefunden.

- Steinkrebs (*Austropotamobius torrentium*)

Die Bestände des Steinkrebsses, die nach den Angaben des Bund Naturschutz in Bayern e. V. (Schreiben vom 30.05.2006) sehr gut erhalten sind, befinden sich in fünf Quellbächen des Isensystems außerhalb von FFH-Gebieten. Nach Auskunft des Büros Dr. Schober (Schreiben vom 28.08.2006) sind direkte oder indirekte Auswirkungen der unterstrom verlaufenden geplanten A 94 auf diese Bestände auszuschließen. Auswirkungen auf eine möglicherweise zu betrachtende Wiederherstellungsoption (bei Erhaltungszustand „C“) sind nicht zu erwarten, da eine Wiederansiedlung aufgrund der derzeit herrschenden physikalischen und chemischen Bedingungen nur in Gewässerabschnitten der Oberläufe der Bäche möglich wäre.

- Mopsfledermaus (*Barbastella barbastellus*) und Bechsteinfledermaus (*Myotis bechsteinii*)

Die beiden Waldfledermausarten sind nach den Angaben des Bund Naturschutz im Waldkraiburger Wald bzw. im Ebersberger Forst gefunden worden. Vorkommen bei-

der Arten in den Waldgebieten entlang der Trasse Dorfen seien durchaus denkbar, daher seien sie in die Untersuchungen mit einzubeziehen.

- Kriechender Scheiberich (*Apium repens*)

Bei einer gezielten Nachsuche der in der Biotopkartierung Bayern enthaltenen Fundorte der Pflanzenart konnten keine Nachweise mehr gefunden werden. Ein Erlöschen der Bestände bzw. eine Fehlbestimmung der Artvorkommen wird unterstellt.

- Springfrosch (*Rana dalmatina*), Laubfrosch (*Hyla arborea*)

Nach Ansicht des Bund Naturschutz seien Vorkommen dieser beiden Amphibienarten im Bereich der Trasse zu erwarten. Insbesondere ein Exemplar des Springfrosches sei beim gerichtlichen Augenscheinstermin im Jahre 2004 am Grimmelbach gesehen worden.

Für alle o. g. Lebensraumtypen und Arten sowie für weitere im Anhörungsverfahren genannte Arten gilt, dass eine Untersuchung im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung nicht erforderlich ist. Da sie nicht im Standard-Datenbogen enthalten sind, stellen sie keine Erhaltungsziele des Gebiets dar. Sie wurden in den Standard-Datenbogen nicht aufgenommen, weil sie keine Signifikanz für das FFH-Gebiet aufweisen. Die Arten stellen auch keine charakteristischen Arten dar, die für die Erfassung und Bewertung einzelner Lebensraumtypen heranzuziehen wären.

Die Nichtberücksichtigung der o. g. Tierarten wurde von Verfahrensbeteiligten mit dem Hinweis auf die Anforderungen des Art. 12 ff. FFH-RL bemängelt. Dabei haben sie jedoch übersehen, dass die Regelungsbereiche der Art. 6 ff. FFH-RL (Habitat-schutz) und der Art. 12 ff. FFH-RL (Artenschutz) unterschiedlich sind (vgl. BVerwG vom 17.07.2008, 9 B 15.08 – juris, Rn. 20). Der Artenschutz wird unter C.4.4.5.1.2 behandelt.

#### 3.2.1.4.3 Lebensraumtyp \*91E0: Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior*

Die Verbreitung von Auwaldbeständen wurde anhand von Luftbilddauswertungen und stichprobenhaften Geländeerfassungen im gesamten FFH-Gebiet sowie speziell im Bereich der Querungsstellen mit Vertretern des Bayer. Landesamts für Umwelt (LfU), der Bayer. Landesanstalt für Wald- und Forstwirtschaft (BayLWF) und der Regierung von Oberbayern – Höhere Naturschutzbehörde – detailliert untersucht. Für den vom Projekt betroffenen prioritären Lebensraumtyp \*91E0 im FFH-Gebiet DE 7739371 wurde im Jahre 2005 eine Referenzkartierung vorgenommen. Dabei wurden die Auwaldbestände an ca. 40 Referenzpunkten im gesamten FFH-Gebiet gezielt auf ihren Erhaltungszustand untersucht. Daneben wurden im gesamten FFH-Gebiet Teilräume ermittelt, die für die Wiederherstellung eines günstigen Erhal-

tungszustands von Auwaldbeständen geeignet sind. Ergänzend hierzu wurde eine Gewässerstrukturkartierung für sämtliche Querungsstellen der A 94 mit den Fließgewässern des FFH-Gebiets vorgenommen. Die Gewässerstrukturkartierung ist ein Bewertungsverfahren für Fließgewässer, das sich auf gewässermorphologische, hydrologische und ökologische Kriterien stützt. Sie dient auch als Bewertungsrahmen für die „Natürlichkeit“ eines Gewässers und beinhaltet die Erfassung der morphologischen Struktur bzw. der Dynamik des Gewässerbettes und seines Umfeldes (Aue) und liefert Aussagen über die Funktionsfähigkeit des Gewässers (vgl. Dr. Schober: Gewässerstrukturkartierung an Hammerbach, Isen, Lappach, Goldach und Rimbach; August 2005). Die Gewässerstrukturkartierung kann damit als Teilkriterium für die Bewertung des Erhaltungszustandes von auetypischen Lebensräumen wie Auwald herangezogen werden. Die Bestandsbewertung basiert auf dem „Kartier- und Bewertungsverfahren Gewässerstruktur“ des Bayer. Landesamtes für Wasserwirtschaft (BayLfW 2002a). Die aktuelle Struktur der genannten Gewässer wurde im Jahre 2005 anhand von 21 Einzelparametern erfasst und anhand definierter Merkmalsstufen bewertet (Standardverfahren BayLfW).

Die Ermittlung des Bestandes und der Qualität des Lebensraumtyps \*91E0 wurde anhand eines mit den Fachbehörden (LfU, BayLWF, Regierung von Oberbayern – Höhere Naturschutzbehörde) abgestimmten Konzepts sowohl direkt für den Trassenkorridor als auch für das gesamte FFH-Gebiet vorgenommen. Hierzu wurde auf der Basis der Kartieranleitung von LfU und BayLWF (2004) sowie aktuellen Fortschreibungen der genannten Fachstellen eine auf das FFH-Gebiet bezogene Kartiermethodik entwickelt, die fachlich einen Konsens mit der bundesweit angewandten Erfassungsmethode für diesen Lebensraumtyp sicherstellt. Dabei werden die vorhandenen Wald- und Gehölzflächen zunächst im Hinblick auf ihre Baumartenzusammensetzung untersucht. Erlen-Eschen-/Weiden-dominierte Bestände werden in der weiteren Prüfung unterschieden in flächige Bestände an Gewässern oder an Hangfüßen mit Quell- oder Hangwasserzug und in lineare Bestände am Fließgewässer, im Offenland oder im/am Wald/Forst. Bei ungestörter Gewässer- und Auendynamik bzw. Quell-/Hangeinzug wird von einem Lebensraumtyp \*91E0 ausgegangen. Daneben wird bei gestörter Dynamik auch von einem Lebensraumtyp \*91E0 ausgegangen, wenn mehr als 2 Arten der „Artengruppe Gewicht 3 oder 4“ der „regionalen Kennartengruppe Flora lt. BayLWF (2005)“ vorkommen. Die aus dieser Abschichtung hervorgehenden Bestände des Lebensraumtyps \*91E0 werden hinsichtlich ihres Erhaltungszustandes näher charakterisiert. Nur dort, wo mehr als 2 Arten der „Artengruppe Gewicht 2“ der „regionalen Kennartengruppe Flora lt. BayLWF (2005)“ bzw. des „13d1-Schlüssels“ vorkommen, wird von einem günstigen Erhaltungszu-



stand ausgegangen. Neben den Erlen-Eschen-/Weiden-dominierten Beständen werden auch frühe Sukzessionsstadien mit Offenlandcharakter in den Lebensraumtyp \*91E0 einbezogen. Das Konzept wurde im Rahmen der Anhörung zur zweiten Planänderung (2. Tektur) in der ausgelegten Planunterlage 17.1 Anhang 1, Seite 3 als „Entscheidungsbaum“ ausführlich dargestellt und erläutert.

In Abstimmung mit der Naturschutzverwaltung wurden als charakteristische Arten für den Lebensraumtyp \*91E0 die Vogelarten Pirol, Grünspecht und Kleinspecht ausgewählt.

Der noch in den Unterlagen zur zweiten Tektur (Unterlagen zur FFH-Verträglichkeit vom 10.03.2006) als charakteristische Art für Auwälder bezeichnete Gelbspötter wird nach den zugrunde gelegten Kriterien (vgl. C.3.2.1.2) nicht mehr für geeignet erachtet, da er aufgrund seiner weiten Verbreitung nicht strikt an den Lebensraumtyp \*91E0 gebunden ist und keine wertsteigernde Bedeutung besitzt. Er wird nicht in der Roten-Liste geführt. Die ansonsten im Handbuch der Lebensraumtypen nach Anhang I der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie in Bayern (LfU u. LWF, 2007 bzw. 2010) genannten Vogelarten kommen entweder nicht im Wirkraum vor oder weisen wegen des fehlenden Gefährdungsgrads keine wertsteigernde Bedeutung auf. Charakteristische Arten aus den Gruppen Säugetiere, Reptilien und Amphibien, die stet im Lebensraum vorkommen und wertgebend sind, konnten nicht nachgewiesen werden. Besonders wertgebende, wenig mobile Arten (Käfer Weichtiere) sind aufgrund der Ausprägung des Auwalds in den Wirkräumen nicht zu erwarten. Im Handbuch der Lebensraumtypen (2007 und 2010) werden die Laufkäfer und Schnecken zudem nur für kleinflächige Vorkommen des Lebensraumtyps \*91E0 als geeignete Leitarten bezeichnet. Vorliegend sind jedoch keine derartigen kleinflächigen Vorkommen, sondern langgestreckte Galerieauwälder von der Planung betroffen. Zudem kann der Bestand des Lebensraumtyps \*91E0 bereits anhand der vegetationskundlich strukturellen Parameter sicher erfasst und bewertet werden.

Im Standard-Datenbogen für das FFH-Gebiet 7739371 („Isental mit Nebenbächen“) ist der Erhaltungszustand des Lebensraumtyps \*91E0 mit günstig („B“) angegeben. Der Lebensraumtyp ist im FFH-Gebiet großräumig verbreitet, sogar deutlich weiter als zum Zeitpunkt der Gebietsmeldung angenommen. Im Wesentlichen handelt es sich um mehr oder weniger lineare Galerieauwälder entlang der Fließgewässer. Flächige Auwälder sind dagegen selten. Aufgrund der großen Längenausdehnung der Gewässer im FFH-Gebiet ergibt sich ein verzweigtes Verbreitungsbild des Auwalds, das das Gewässernetz nachzeichnet. Die Auswertung und Erfassung des Auwalds im Gesamtgebiet zeigt, dass die gesamte Auwaldfläche ca. 129 ha einnimmt. Das

entspricht einem Flächenanteil von 16,9% am Gesamtgebiet. Dieser Wert liegt deutlich höher als der mit 4% im Standard-Datenbogen angegebene. Die Detailuntersuchungen zum Lebensraumtyp \*91E0 haben jedoch ergeben, dass rund 92% der Auwaldfläche im FFH-Gebiet nur einen ungünstigen Erhaltungszustand („C“) aufweisen und nur etwa 8% einen günstigen („B“). Letztere Flächen liegen vorwiegend im Rimbachtal. Abweichend von der Einschätzung des Standard-Datenbogens gehen wir daher insgesamt von einem ungünstigen Erhaltungszustand („C“) für den Lebensraumtyp \*91E0 im FFH-Gebiet aus. Vorsorglich werden daher im Rahmen dieser Verträglichkeitsprüfung auch die Möglichkeiten zur zukünftigen Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands beurteilt.

An den von der Autobahn im Abschnitt Dorfen – Heldenstein betroffenen Querungsstellen ergibt sich für den konkreten Bestand des Lebensraumtyps \*91E0 anhand der spezifischen Kartierungsergebnisse folgendes Bild:

#### Goldach:

An der Goldach liegt der Fließgewässer begleitende Auwald (\*91E0) meist nur als schmaler, aber weitgehend geschlossener Saum am Bachufer vor. Er wird hier dominierend von Schwarzerlen, Weiden und Eschen gebildet, die in z. T. sehr hohen Exemplaren vorkommen. Ein eigenes Waldinnenklima bildet sich nicht aus. Meist fehlt im Unterwuchs die Strauchschicht. Die Krautschicht wird aufgrund der unmittelbar angrenzenden intensiven landwirtschaftlichen Nutzung z. T. von der Brennnessel gebildet. Im unmittelbaren Querungsbereich ist der Erhaltungszustand aufgrund der geringen Breite des Gehölzstreifens als ungünstig ("C") einzustufen. Als charakteristische Arten sind im relevanten Wirkraum der Pirol, der Grünspecht und der Kleinspecht nachgewiesen. Als Ergebnis der Brutvogelkartierung 2008 kann festgestellt werden, dass der Pirol die Gehölze entlang der Goldach durchgehend nutzt. Aktivitätsschwerpunkte zeichnen sich u. a. knapp nördlich der Querungsstelle des Goldachtales und zwischen Bonesmühle und Weidmühle ab. Die 2008 festgestellten Grünspechtreviere umfassen ebenfalls die Goldachhau bis weit über die Querungsstelle hinaus mit einem Aktivitätsschwerpunkt südlich der Trasse am Bleichbach. Außerdem wurden 2008 im Goldachtal 1-2 Brutreviere des Kleinspechts festgestellt. Aktivitätsschwerpunkte liegen östlich von Mirdelsberg und bei Weidmühle, wobei hier das Revier von Bonesmühle bis nördlich von Weidmühle reicht.

#### Rimbach:

Im Rimbachtal findet sich Fließgewässer begleitender Auwald (\*91E0) meist als schmaler Saum am Flussufer. Nördlich und südlich der Querungsstelle befinden sich teilweise etwas breitere und mehrreihige Auwaldbestände mit z. T. typischer Auwald-

Krautschicht (*Aconitum vulparia* agg., *Thalictrum aquilegifolium*). An diese galerieartigen Bestände schließen flächenhaft ausgebildete Auwälder an, die zwar eine typische Vegetation aufweisen und an einen Altarm anschließen, aber nur kleinflächig auftreten. Dennoch sind diese Bestände einem günstigen Erhaltungszustand ("B") zuzuordnen. Im Querungsbereich ist der Gehölzbestand einreihig ausgebildet, die begleitende Bodenflur nimmt einen Streifen von ca. 1 - 3 m ein. In diesen Bereichen weist der Auwald wegen seiner schmalen Ausbildung einen für den Erhaltungszustand "B" nicht repräsentativen Zustand auf. Bei der Brutvogelkartierung 2008 konnten keine charakteristischen Arten für den Auwald im Rimbachtal nachgewiesen werden. Im Zuge der älteren Bestandsaufnahme zur Umweltverträglichkeitsstudie wurden als charakteristische Arten im Wirkraum der Pirol, der Grünspecht und der Kleinspecht nachgewiesen. Somit muss davon ausgegangen werden, dass die genannten Vögel den Querungsbereich zumindest als Teilreviere nutzen.

#### Stellungnahmen und Einwendungen

An der Bestandserfassung und –bewertung des Lebensraumtyps \*91E0 in Form eines „Entscheidungsbaums“ wurde von Verfahrensbeteiligten Kritik geübt. Die zugrunde gelegten fachlichen Grundsätze der Bestandserfassung und –bewertung von BayLWF und LfU 2004 seien in nicht nachvollziehbarer Weise und unüblich verändert worden. Der verwendete Kartierschlüssel der Fachbehörden habe sich zwischenzeitlich verändert. Der Lebensraumtyp sei unzureichend differenziert betrachtet worden, zumal sich aus den aktuellsten Kartieranleitungen aus den Jahren 2009 und 2010 ein noch höherer Differenzierungsgrad ableiten lasse. Der Lebensraumtyp umfasse mehrere verschiedene Pflanzengesellschaften. Jede dieser Ausbildungen sei in der kontinentalen Region Deutschlands nur mit wenigen 1000 ha vertreten und somit sehr selten. Gleichermäßen gelte dies auch für den von der Autobahn betroffenen Naturraum (Tertiäres Hügelland, Altmoräne, Schotterplatten) in dem jede der vorkommenden Ausbildungen des Lebensraumtyps sehr selten sei. Das FFH-Gebiet „Isental mit Nebenbächen“ enthalte mehrere dieser Ausbildungen und weise daher gerade auch hinsichtlich der typischen Vielfalt des Lebensraumtyps eine besondere Bedeutung auf. Es fehle eine genaue qualitative und kartographische Differenzierung des Erhaltungszustandes der verschiedenen relevanten Pflanzengesellschaften im FFH-Gebiet. Wertgebende Merkmale wie Unzerschnittenheit (= Kohärenz) und relative Ungestörtheit (bzgl. Lärm u. a.) seien unzulässig nicht berücksichtigt worden, auch wenn diese Kriterien in den amtlichen Bewertungsschemata nur indirekt bei der Teilbewertung der Beeinträchtigungen enthalten sind. Nicht nachvollziehbar sei, dass der „Entscheidungsbaum“ die Möglichkeit einer Bewertung des Erhaltungszu-

standes mit „A“ nicht vorsieht. Der aggregierten Gesamtbewertung der Auwälder als ungünstig „C“ könne daher fachlich nicht gefolgt werden.

Die Kritik ist unberechtigt. Mit den bereits oben dargestellten Bestandsuntersuchungen konnte eine flächenhafte Zustandserfassung der Auwälder des FFH-Gebiets erreicht und der Zustand sowie die Ausprägungen der Auwälder hinreichend konkretisiert werden. Eine darüber hinausgehende Aufstellung, welchen Flächenanteil die einzelnen Ausprägungen des Lebensraumtyps im Gesamtgebiet einnehmen, war nicht erforderlich. Der damit verbundene außerordentlich hohe Aufwand stünde in keinem Verhältnis zu dem erzielbaren Erkenntnisgewinn für die Verträglichkeitsprüfung, weil die Projektwirkungen auf einen Bereich beidseits der Trasse beschränkt sind und der größte Teil des FFH-Gebiets davon gänzlich unberührt bleibt. An der jeweiligen Querungsstelle wurde durch gezielte Detailuntersuchungen exakt ermittelt, inwieweit der Lebensraumtyp betroffen ist, in welchem Erhaltungszustand er sich befindet und ob er in einer seltenen Ausbildung vorliegt. Die Untersuchungen zur FFH-Verträglichkeit zeigen zudem, dass den Kriterien „Unzerschnittenheit“ und „relative Ungestörtheit“ Rechnung getragen wird. Die Auswirkungen der A 94 werden explizit im Hinblick auf den Erhaltungszustand, die Repräsentativität und auch die Kohärenz des betroffenen FFH-Gebiets geprüft. Im Hinblick auf das Merkmal der „Kohärenz“ ist darauf hinzuweisen, dass die vom Bund Naturschutz in Bayern e. V. im Schreiben vom 30.05.2006 vorgenommene Gleichsetzung von „Unzerschnittenheit“ und „Kohärenz“ (Seite 7) fachlich unzutreffend ist. Der Begriff der „Kohärenz“ ist im Sinne eines funktionalen Zusammenhangs zu verstehen. Die Natura-2000 Gebiete sollen nach Art. 3 Abs. 1 FFH-RL ein kohärentes ökologisches Netz besonderer Schutzgebiete darstellen, die den Fortbestand oder gegebenenfalls die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands der natürlichen Lebensraumtypen des Anhangs I und der Habitate der Arten gewährleisten. Die Gebiete müssen daher hinsichtlich ihrer Größe und Verteilung geeignet sein, diesen Zweck zu erfüllen. Nicht erforderlich dagegen ist, dass die Gebiete in jedem Fall flächig miteinander verbunden sein müssen.

Der „Entscheidungsbaum“ enthält gebietsspezifische Kriterien für die Bewertung des Erhaltungszustandes. Die Kriterien sind unter Zugrundelegung der aktuellsten Kartierergebnisse und Kartierschlüsseln des Bayerischen Landesamts für Umwelt und der Bayer. Landesanstalt für Wald- und Forstwirtschaft für die Bewertung geeignet. Im Vergleich zum Handbuch der Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-RL 2007 haben sich in der aktualisierten Fassung aus dem Jahr 2010 keine wesentlichen Unterschiede ergeben. Den gegenüber der älteren Fassung enthaltenen zusätzlichen Differenzierungen in der Ausgabe 2010 kommt keine Relevanz für die Bestandser-

fassung und –bewertung in den von der geplanten A 94 betroffenen Bereichen zu. Die Auwaldbestände wurden im Jahre 2010 unter Zugrundelegung der Kartiermethodik, die von den zuständigen Fachbehörden für die aktuellen Kartieranleitungen in der Fassung von 2010 entwickelt wurden, erneut überprüft. Änderungen haben sich im Vergleich zu den früheren Kartierungen nicht ergeben. Die während des gesamten Planungsverfahrens durchgeführten Beobachtungen und Kartierungen des Zustands der Auwälder in der Natur und die dabei angelegte Kartiermethode entsprachen dem jeweiligen neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisstand. Anhand der Kriterien lässt sich feststellen, dass die Einstufung des Erhaltungszustandes des Lebensraumtyps \*91E0 als hervorragend „A“ im FFH-Gebiet Isental mit Nebenbächen analog zum Standard-Datenbogen nicht vorkommt. Daher fand die Bezeichnung „A“ keinen Eingang in die Darstellung des „Entscheidungsbaumes“. Die Bestandsbewertung des Lebensraumtyps \*91E0 als ungünstig „C“ hat lediglich Auswirkungen auf den Prüfungsumfang und nicht, wie von den Kritikern befürchtet, auf die Einschätzung der Erheblichkeit der Beeinträchtigungen. Der ungünstige Ausgangszustand erweitert vorsorglich die Prüfung auf das Erfordernis der Wiederherstellbarkeit eines günstigen Erhaltungszustands. Die Annahme einer größeren Eingriffstoleranz ist damit jedoch nicht verbunden. Das bedeutet, dass die FFH-Verträglichkeitsprüfung die Beeinträchtigung des Lebensraumtyps \*91E0 so umfangreich wie möglich überprüft.

Von Verfahrensbeteiligten wurde Kritik an der Auswahl der charakteristischen Tierarten des Lebensraumtyps \*91E0 geübt. Neben diversen Spechtarten und dem Pirol seien Laufkäfer und Schnecken für Auwälder besonders geeignete Leitartengruppen. Zur Gruppe der Laufkäfer und Schnecken seien keine Untersuchungen erfolgt. Es könne gar nicht beurteilt werden, welche der lebensraumtypischen Arten aus diesen Tiergruppen vorkommen bzw. betroffen sein werden. Die Ausblendung gerade dieser bodengebundenen Tierartengruppen könne bei der Beurteilung der indirekten Auswirkungen durch Schadstoffeinträge (Luft- oder Wasserweg) zu Fehlschlüssen führen. Zudem hätten auch der Grauspecht und das Blaukehlchen in die Untersuchungen miteinbezogen werden müssen. Typisch seien daneben auch die Amphibienarten Springfrosch oder Laubfrosch und die Reptilienart Ringelnatter. Zu deren möglicher Beeinträchtigung seien in den FFH-Unterlagen keinerlei Aussagen getroffen worden.

Wir teilen die Kritik an der Auswahl der charakteristischen Tierarten nicht. Allein die Auflistung von Tierarten in den Anhängen II und IV der FFH-RL rechtfertigt keine Berücksichtigung als charakteristische Arten. Im Bereich der Querungsstellen kann bereits anhand der vorgefundenen Vegetationsstrukturen das Vorkommen und die

Ausprägung des Lebensraumtyps \*91E0 sicher beurteilt werden. Die zusätzliche Einbeziehung von Laufkäfern und Schnecken in die Untersuchung ist nicht erforderlich. Im Rahmen der mündlichen Verhandlung zum Abschnitt Forstinning – Pastetten vor dem BayVGH hat der Gutachter Dr. Schober darüber hinaus dargelegt, dass Untersuchungen der Laufkäferarten keine verlässlichen Aussagen über die Erhaltung des Auwalds ermöglichten und daher eine solche Untersuchung im Einvernehmen mit dem LfU verworfen worden sei (vgl. BayVGH, Niederschrift der mdl. Verhandlung vom 10.10.2007, 8 A 06.40024, Seite 3). Abgesehen davon ist auf Basis der durchgeführten wissenschaftlichen Untersuchungen die Existenz besonders wertgebender Arten bei den Querungsstellen aufgrund der dort vorzufindenden Ausprägungen der Auwaldstrukturen nicht zu erwarten (vgl. Unterlage 17.1 T, Seite 24). Die von Verfahrensbeteiligten geäußerte Kritik an der fehlenden Berücksichtigung der Tiergruppen Laufkäfer und Schnecken zeigt keine Gesichtspunkte auf, die Zweifel an der vorgenommenen Bestandserfassung und –bewertung rechtfertigen. Mit ihrer Begründung, dass die Ausblendung dieser Arten bei der Prüfung der indirekten Projektwirkungen zu einer fehlerhaften Beurteilung der Beeinträchtigungen führen könne, richtet sie sich der Sache nach eher gegen die im zweiten Prüfschritt vorgenommene Erfassung und Bewertung der Beeinträchtigungen, die vom ersten Prüfschritt der Bestandserfassung und –bewertung indes zu unterscheiden ist (vgl. BVerwG vom 12.03.2008, 9 A 3.06 – juris, Rn. 68). Die Kritik wird unter dem Aspekt der Bewertung der Beeinträchtigungen unter C.3.2.2.6.2 nochmals behandelt.

Anhaltspunkte für die Notwendigkeit der Einbeziehung der anderen Arten haben sich für die Planfeststellungsbehörde im Verlauf des Verfahrens auch nicht ergeben.

Wie bereits dargestellt, konnten Vorkommen von Amphibien- und Reptilienarten, die stet im Lebensraum vorkommen und wertgebend sind, nicht nachgewiesen werden. Die fehlende Berücksichtigung als typische Arten der Auwälder wurde auch hier nur im Zusammenhang mit der Bewertung möglicher Beeinträchtigungen kritisiert. Warum diese Arten gerade für den betroffenen Bereich charakteristisch sein sollen, wurde nicht dargelegt. Die Notwendigkeit für die Einbeziehung der Arten in die Bestandserfassung und –bewertung hat sich im Verlauf des Verfahrens nicht ergeben.

Die Einbeziehung von Grauspecht und Blaukehlchen in die Bestandserfassung und –bewertung erscheint ebenfalls nicht notwendig. Die in der FFH-VP getroffene Auswahl der zwei Spechtarten als charakteristisch ist ausreichend. Dass sich aus der Einbeziehung des Grauspechts zusätzliche Erkenntnisse für den Lebensraumtyp \*91E0 ergeben könnten, ist nicht ersichtlich. Das Blaukehlchen erachten wir als cha-

rakteristische Art des Lebensraumtyps 6430 („Feuchte Hochstaudenfluren“) und wird von uns bei der Prüfung dieses Lebensraumtyps berücksichtigt.

3.2.1.4.4 Lebensraumtyp 3260: Flüsse der planaren bis montanen Stufe mit Vegetation des Ranunculion fluitantis und des Callitricho-Batrachion und Lebensraumtyp 3150 Natürliche eutrophe Seen mit Vegetation des Magnopotamions oder Hydrocharitions

Im Standard-Datenbogen für das FFH-Gebiet „Isental mit Nebenbächen“ ist der Erhaltungszustand für den Lebensraumtyp 3260 mit ungünstig („C“) und für den Lebensraumtyp 3150 mit günstig („B“) angegeben. Anhaltspunkte, dass die Einstufung unzutreffend ist, haben sich im Verfahren nicht ergeben. Die Gewässer von Isen und Lappach wurden im Rahmen der Vegetations- und Strukturkartierungen für die Querungsbereiche detailliert erfasst. Zudem liegen Daten aus der durchgeführten Gewässerstrukturkartierung vor, die eine Zuordnung zu den Strukturklassen zulassen.

Der Lebensraumtyp 3260 ist zwar durch die submerse und schwimmende Vegetation charakterisiert, der konkrete Lebensraum umfasst jedoch jeweils einen größeren Flussabschnitt, in dem die charakteristische Vegetation abschnittsweise auftritt, aber auch größere Lücken ohne entsprechende Vegetation bestehen. Das Vorkommen der Vegetation unterliegt dynamischen Prozessen. Sie fehlt aufgrund von Lichtmangel im geschlossenen Auwaldbestand. Sobald jedoch im Gehölzbestand eine Lücke vorhanden ist, kann sich die typische Fließgewässervegetation ansiedeln und rasch entwickeln. Schließt sich die Lücke im Auwald allmählich wieder, wird sie wieder verdrängt. Stillgewässer des Lebensraumtyps 3150 sind an den Querungsstellen und in ihrem direkten Umfeld nicht vorhanden, können sich aber unterstrom im Wirkraum stofflicher Einträge der Autobahn befinden.

In Abstimmung mit der Naturschutzverwaltung wurden für den Lebensraumtyp 3260 die Fischarten der Forellen- und Äschenregion (z. B. Bachforelle, Schneider, Hasel, Elritze, Schmerle, Aitel) und die Vogelart Eisvogel als charakteristische Tierarten ausgewählt.

Goldach:

Die Goldach ist im Querungsbereich nach dem Zusammenfluss von Bleichbach und Mühlkanal sehr naturnah ausgeprägt. Sie weist jedoch hier wie im weiteren Verlauf bis Schwindegg keine Unterwasservegetation auf, die dem Lebensraumtyp 3260 Fließgewässer zuzuordnen wäre. Der Lebensraumtyp 3150 kommt im Wirkraum nicht vor. Im Rahmen der Gewässerstrukturkartierung wurde für die Querungsstelle und den weiteren Verlauf nach Osten eine sehr geringe Veränderung ermittelt, unmittelbar westlich anschließend ist sie im Unterlauf zum Anwesen Seemühle stark

verändert (begradigtes Gerinne, z. T. Uferverbau). Oberhalb der Mühle wechseln die Bewertungen der Gewässerstruktur kleinräumig zwischen sehr gering verändert und mäßig verändert. Der Bleichbach wurde nicht in seiner Gewässerstruktur bewertet, da er als Hochwasserüberlauf für den Mühlenbetrieb künstlich angelegt wurde. Einzige charakteristische Fischart im Querungsbereich und unterstrom der Querungsstelle ist die Bachforelle, deren Bestände mit Vorkommen in den als FFH-Lebensraumtyp einzustufenden Abschnitten der Isen vernetzt sein können. Der Eisvogel als charakteristische Vogelart wurde 2008 mit 2 bis 3 Brutpaaren im Goldachtal angetroffen. Aktivitätsschwerpunkte lagen u. a. südlich der Querungsstelle am Bleichbach, östlich von Mirdelsberg und bei Weidmühle.

#### Rimbach:

Der Rimbach weist im Querungsbereich einen sehr naturnahen Zustand auf. Es fehlen jedoch auch am Rimbach im Bereich der Querungsstelle und im gesamten weiteren Verlauf die typischen Arten der Unterwasservegetation, die dem Lebensraumtyp 3260 zuzuordnen wäre. Auch am Rimbach kommt der Lebensraumtyp 3150 im Wirkraum nicht vor. Im Rahmen der Gewässerstrukturkartierung wurde für die Querungsstelle eine sehr geringe Veränderung ermittelt, nördlich anschließend wechseln die Bewertungen der Gewässerstruktur kleinräumig zwischen sehr gering verändert und mäßig verändert. In der Nähe zu Friedlrimbach ist die Gewässerstruktur als deutlich verändert einzustufen (Schuttablagerungen und Steinverbauungen im Uferbereich). Einzige charakteristische Fischart im Querungsbereich und unterstrom der Querungsstelle, deren Bestände mit Vorkommen in den als FFH-Lebensraumtyp einzustufenden Abschnitten der Isen vernetzt sein können, ist die Bachforelle. Der Eisvogel als charakteristische Vogelart ist am Rimbach als Nahrungsgast anzutreffen (kein Brutnachweis an der Querungsstelle).

#### Stellungnahmen und Einwendungen

Im Verlauf des Anhörungsverfahrens wurde die fachliche Einschätzung, dass im Querungsbereich keine Vegetationsstrukturen anzutreffen sind, die dem Lebensraumtyp 3260 entsprechen, nicht in Abrede gestellt. Kritik erfuhr jedoch die Auswahl der charakteristischen Tierarten. Arten, die in der Kartieranleitung des Bayer. Landesamts für Umwelt (2004) als charakteristisch für den Lebensraumtyp enthalten sind, seien nicht herangezogen worden. Daneben seien weitere Arten, die nicht in der Kartieranleitung aufgeführt sind und dennoch charakteristisch seien, nicht untersucht worden. Als Begründung für die Kritik an der Auswahl der charakteristischen Arten wurde vorgebracht, dass die Beeinträchtigungen des Projekts auf das FFH-Gebiet bei Ausblendung weiterer Tierarten nur unzulänglich beurteilt werden könn-



ten. Dem ist wie bereits oben beim Lebensraumtyp \*91E0 dargelegt entgegenzutreten mit dem Hinweis, dass es im Rahmen der Bestandserfassung und –bewertung nicht um die Beurteilung der Beeinträchtigung geht. Anhaltspunkte dafür, dass die Berücksichtigung weiterer Tierarten die Erfassung und Bewertung des Bestands des Lebensraumtyps 3260 verändern würde, haben sich nicht ergeben.

Die Arten, die von Verfahrensbeteiligten im Rahmen der Beeinträchtigungsanalyse für berücksichtigungsbedürftig erachtet werden und die in der Kartieranleitung des LfU für den Lebensraumtyp genannt werden, sind im Rahmen der Bestandserfassung und –bewertung nicht zu berücksichtigen. Das betrifft die Gebirgsstelze, da sie aufgrund ihrer weiten Verbreitung nicht strikt an den Lebensraumtyp gebunden ist und keine Wert steigernde Bedeutung besitzt. Die Wasseramsel bedarf keiner Berücksichtigung, weil sie im Wirkraum nicht vorkommt.

Die Libellenfauna wurde bei der faunistischen Bestandserfassung erhoben, allerdings sind dabei keine Arten erfasst worden, die nach den oben genannten Kriterien als charakteristische Arten eingestuft werden müssten.

Der Feuersalamander und die Bachmuschel sind im Wirkraum aktuell nicht nachgewiesen, die Ringelnatter ist nach den zugrunde gelegten Kriterien nicht als charakteristische Art für den Lebensraumtyp 3260 geeignet. Untersuchungen zu weiteren Artengruppen (Käfer, Weichtiere, Wanzen) sind nicht durchgeführt worden, da im trassennahen Wirkungsbereich für den Lebensraumtyp relevante Vegetationsstrukturen, zu deren Bewertung die Kenntnis dieser Arten wesentlich beitragen könnte, nicht vorhanden sind.

#### 3.2.1.4.5 Lebensraumtyp 6430: Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe

Im Standard-Datenbogen ist der Erhaltungszustand des Lebensraumtyps 6430 mit günstig („B“) angegeben. Anhaltspunkte, dass diese Einschätzung unzutreffend ist, haben sich im Verfahren nicht ergeben. Dieser Lebensraumtyp gehört zum Lebensspektrum einer Aue. Hochstaudenfluren entwickeln sich meist auf gut nährstoffversorgten, feuchten Standorten. Sie siedeln deshalb meist in unmittelbarer Nähe des Gewässers oder im Saumbereich von Gehölzen. Auch an den Querungsstellen der Autobahn im Isental und den Nebenbächen finden sich in den nicht bewaldeten Abschnitten der Aue feuchte Hochstaudenfluren entlang der Ufer von Bächen und Gräben als mehr oder weniger breite Bänder. Flächige Bestände befinden sich besonders in den Quellgebieten sowie als fortgeschrittene Sukzessionsstadien von Wiesen in der feuchten, überschwemmten Aue.

In Abstimmung mit der Naturschutzverwaltung wurde die Vogelart Blaukehlchen als charakteristische Art für Hochstaudenfluren ausgewählt, da keine andere Vogelart im Wirkraum eine Eignung nach den o. g. Kriterien aufweist. Die im Handbuch der Lebensraumtypen nach Anhang I der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie in Bayern (LfU u. LWF, 2007) genannten Vogelarten Sumpfrohrsänger, Feldschwirl und Rohrammer weisen keinen entsprechenden Gefährdungsstatus auf, um als Indikatorart besondere Qualitäten des Lebensraumtyps anzuzeigen.

Die im Handbuch genannten Schmetterlingsarten sind entweder im Gebiet nicht nachgewiesen oder eine im Standard-Datenbogen genannte Anhang II-Art, die bereits als Erhaltungsziel berücksichtigt wird.

Untersuchungen zu wenig mobilen Arten (Heuschrecken, Weichtiere, Hautflügler, Spinnen) bringen keine tiefer gehenden Erkenntnisse für die Bestandsbewertung im Wirkraum, da hier nur sehr kleinflächig und stark durch Stoffeinträge aus der Landwirtschaft vorbelastete Bestände vorhanden sind. Die Zuordnung und Qualität der Bestände lässt sich bereits aus den vegetationskundlich strukturellen Parametern ableiten.

#### Goldach:

An der Goldach finden sich nur sehr kleinflächige und isoliert liegende Restbestände von feuchten Hochstaudenfluren (LRT 6430).

#### Rimbach:

Am Rimbach konnten keine nennenswerten Bestände feuchter Hochstaudenfluren (6430) gefunden werden.

An beiden Querungsstellen konnte kein aktueller Vorkommensnachweis für die charakteristische Art Blaukehlchen geführt werden. Da die Art aber von Jahr zu Jahr schwankende Bestandszahlen aufweist und sie bei früheren Kartierungen in den beiden Bachtälern nachgewiesen wurde, wird sie vorsorglich als charakteristische Art bei der weiteren Beeinträchtigungsanalyse behandelt.

Gegen die Bestandserfassung und –bewertung wurden keine Bedenken vorgebracht.

#### 3.2.1.4.6 Anhang II Art: Groppe (*Cottus gobio*)

Im Standard-Datenbogen ist der Erhaltungszustand für die Art Groppe (*Cottus gobio*) mit ungünstig („C“) angegeben.

Für die Groppe als Art der Forellen- und Äschenregion sind ein ausreichender Sauerstoffgehalt, eine ganzjährig niedrige Wassertemperatur (i.d.R. unter 15 °C), eine

Gewässergüte von II (mäßig belastet) oder besser und ein ausreichendes Angebot an kiesigen Stellen und größeren Steinen (Laichplatz, Unterschlupf) wesentlich für ein Vorkommen.

An Goldach und Rimbach sind die Fließgewässerabschnitte an den Querungsstellen der A 94 und nördlich von Mainbach aktuell von Groppen besiedelt. Die Art ist in diesen Abschnitten nach den naturschutzfachlichen Untersuchungen als "sehr häufig" (höchste Bewertungsstufe bei den Elektrobefischungen) eingestuft.

#### 3.2.1.4.7 Anhang II Art: Bachmuschel (*Unio crassus*)

Der Erhaltungszustand der Bachmuschel ist im Standard-Datenbogen für das FFH-Gebiet „Isental mit Nebenbächen“ mit ungünstig („C“) angegeben. Im Verlauf des Anhörungsverfahrens haben sich keine Anhaltspunkte dafür ergeben, dass ein besserer Erhaltungszustand anzunehmen sei. Zweifelhaft war, ob Exemplare dieser Art überhaupt noch im FFH-Gebiet vorkommen.

Die Bachmuschel besiedelt Fließgewässer von schmalen Bachoberläufen bis hin zu Flüssen mit guter Wasserqualität (i.d.R. nicht schlechter als Güteklasse II – mäßig belastet) und zumindest stellenweise kiesig-sandigem Gewässergrund. Die Muschel-larven entwickeln sich in den Kiemen von Wirtsfischen (u.a. Aitel, Elritze) und nach dem Verlassen des Wirtes im sandig-kiesigen Gewässergrund (Interstitial).

In der Isen und ihren Nebengewässern waren bis 1999 keine gesicherten Nachweise von lebenden Bachmuscheln bekannt. Im Zuge der Recherchen zu den Tekturunterlagen für die landschaftspflegerische Begleitplanung wurden von Herrn Hartl, Fischereiberechtigter an der Isen bei Oberdorfen, Hinweise auf Lebendfunde von Bachmuscheln gegeben. Diese Hinweise wurden durch eine Ortseinsicht zusammen mit Frau Schäffler, Muschelbeauftragte des LfU, überprüft. Ergebnis dieser Überprüfung war, dass innerhalb weniger Minuten Suchzeit drei lebende Bachmuscheln sowie mehrere Schalen gefunden wurden. Die lebenden Tiere wiesen ein Alter von 8 - 10 Jahren auf. Eine Aussage über den Gesamtbestand (Anzahl der Tiere, Vitalität) war aufgrund des stichprobenartigen Charakters der Untersuchung nicht möglich. Hinweise auf Lebendfunde der Bachmuschel in der Lappach konnten trotz einer halbstündigen Suche nicht bestätigt werden. Das Gewässer würde allerdings von seiner Struktur und seinem Substrat her sehr gute Bedingungen für die Art bieten (Aktenvermerk LfU vom 06.10.1999).

Im Jahr 2000 wurde von Steinhörster, Sachverständiger für Fischökologie, im Auftrag des Vorhabensträgers eine Erhebung von Bachmuschelvorkommen in den Bä-

chen durchgeführt, in die Einleitungen von Fahrbahnwasser erfolgen könnten. Diese Erhebung brachte folgende Ergebnisse:

- In den untersuchten Abschnitten der Isen konnten keine lebenden Bachmuscheln festgestellt werden. Auch an dem Standort des Nachweises von 1999 wurden lediglich Schalen von Bachmuscheln gefunden. Diese Befunde würden sich mit den Ergebnissen der bayernweiten Muschelkartierung decken, die an der Isen keinen lebenden Bachmuschelbestand ausweist.
- An der Lappach konnte ebenfalls kein Bachmuschelbestand gefunden werden, ebenso wenig an allen anderen untersuchten Gewässern im relevanten Wirkraum.
- Die Bachmuschel wurde in den letzten Jahren durch Lebendfunde lediglich außerhalb des FFH-Gebiets im Grimmelbach oberstrom der Autobahnquerung (Einzeltiere, Bestand nach Steinhörster 2000 und 2002 am Erlöschen) nachgewiesen. Im oberen Abschnitt des Grimmelbaches wurde ein Restbestand von einzelnen Tieren vorgefunden (Steinhörster 2000: insgesamt 8 ältere Tiere sowie viele Bachmuschelschalen, Steinhörster 2002: 2 Alttiere, später weitere Einzelfunde).

Ein weiteres Lebendvorkommen soll sich nach einer Mitteilung von Forstmaier im Jahre 2005 in der Isen unterhalb Dorfs befunden haben, jedoch außerhalb des Wirkraums der Trasse. Für weitere Bäche im Einzugsgebiet der Isen sind ältere Nachweise bekannt (z.B. Geislbach, Lappach, weitere Abschnitte der Isen). Aufgrund fehlender Lebendfunde bei den aktuellen Recherchen (Steinhörster und Büro Dr. Schober im Jahr 2005) sind diese Bestände jedoch höchstwahrscheinlich zwischenzeitlich erloschen.

#### Stellungnahmen und Einwendungen

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurde kritisiert, die gezielte Suche nach Exemplaren der Bachmuschel habe sich auf nur wenige Bäche erstreckt. Zumindest kleinere Vorkommen im Isental könnten nicht ausgeschlossen werden. Hinweise auf Lebendfunde habe es vor wenigen Jahren im oberen Quellast der Isen bei Weiher gegeben (Bund Naturschutz, Schreiben vom 30.05.2006, S. 20).

Wir halten die Kritik an der Bestandserfassung und –bewertung für nicht gerechtfertigt. Eine vollständige Bestandsaufnahme der Bachmuschel ist über die vorgenannten, umfangreichen Untersuchungen hinaus nicht erforderlich. Die Untersuchung des gesamten Gewässersystems mit einer Länge von mehr als 90 km wäre unverhältnismäßig. Zweifel an der Belastbarkeit der Bestandserfassung der Bachmuschel konnten auch nicht durch den pauschalen Hinweis erregt werden, dass weitere zu-

mindest kleinere Vorkommen im Isengebiet nicht ausgeschlossen werden könnten. Auf diese pauschale Kritik muss nicht näher eingegangen werden, da die FFH-VP in einem „worst-case-Szenario“ nicht nur das Vorkommen von Bachmuscheln im Fließgewässersystem der Isen und ihren Nebenbächen innerhalb des FFH-Gebiets unterstellt, sondern darüber hinaus, dass sich solche Vorkommen auch im weiteren Einwirkungsbereich stofflicher Einträge der Autobahn in die Gewässer unterstrom der Querungen befinden. Daher werden die Projektwirkungen auch in dieser Hinsicht überprüft.

### 3.2.2 Erfassung und Bewertung von Beeinträchtigungen

Ob ein Projekt das betreffende Schutzgebiet in seinen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen erheblich beeinträchtigen kann, ist anhand seiner Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der Gebietsbestandteile zu beurteilen. Maßgebliches Beurteilungskriterium ist der günstige Erhaltungszustand der geschützten Lebensräume und Arten (BVerwG vom 12.03.2008 – juris, Rn. 94).

Der Erhaltungszustand eines Lebensraums ist nach Art. 1e der FFH-RL als günstig einzustufen, wenn

- sein natürliches Verbreitungsgebiet sowie die Flächen, die er in diesem Gebiet einnimmt, beständig sind oder sich ausdehnen und
- die für seinen langfristigen Fortbestand notwendige Struktur und spezifischen Funktionen bestehen und in absehbarer Zukunft wahrscheinlich weiter bestehen werden und
- der Erhaltungszustand der für ihn charakteristischen Arten im Sinne des Buchstabens i günstig ist.

Nach Art. 1i der FFH-RL ist der Erhaltungszustand einer Art als günstig einzustufen, wenn

- aufgrund der Daten über die Populationsdynamik der Art anzunehmen ist, dass diese Art ein lebensfähiges Element des natürlichen Lebensraumes, dem sie angehört, bildet und langfristig weiterhin bilden wird, und
- das natürliche Verbreitungsgebiet dieser Art weder abnimmt noch in absehbarer Zeit vermutlich abnehmen wird und
- ein genügend großer Lebensraum vorhanden ist und wahrscheinlich weiterhin vorhanden sein wird, um langfristig ein Überleben der Populationen dieser Art zu sichern.

### 3.2.2.1 Projektwirkungen

Gegenstand der FFH-Verträglichkeitsprüfung ist das beantragte Projekt in Gestalt der festgestellten Planunterlagen. Zugunsten des Straßenbauvorhabens dürfen die vom Vorhabensträger geplanten oder im Rahmen der Planfeststellung behördlich angeordneten Schutz- und Kompensationsmaßnahmen berücksichtigt werden, sofern sie während der Bauarbeiten und nach der Eröffnung des Verkehrs sicherstellen, dass erhebliche Beeinträchtigungen verhindert werden (vgl. BVerwG vom 17.01.2007 – juris, Rn. 53; BVerwG vom 12.03.2008 – juris, Rn. 95).

Der Umfang des Projekts, seine technischen Merkmale sowie die vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung der Auswirkungen auf die maßgeblichen Gebietsbestandteile sind in den Planunterlagen, insbesondere in den Unterlagen 1 T (Erläuterungsbericht), 3 T (Lagepläne), 4 T (Höhenpläne), 6 T (Bauwerksverzeichnis), 12.1 T (Landschaftspflegerischer Begleitplan, Textteil) und 12.5 T (Lagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen) dargestellt. Eine Zusammenstellung der wesentlichen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen im Hinblick auf die Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets „Isental mit Nebenbächen“ ist in Unterlage 17.1 T, Ziff.3.1 auf den Seiten 12 bis 15 enthalten, worauf verwiesen wird.

Zur Erfassung der Beeinträchtigungen werden bau-, anlage- und betriebsbedingte Wirkfaktoren identifiziert, die auf die maßgeblichen Gebietsbestandteile einwirken und dort einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Faktoren Veränderungen im Bestand bewirken können (Wirkprozesse). Eine allgemeine Zusammenstellung der Wirkfaktoren und Wirkprozesse ist in Unterlage 17.1 T, Ziff. 3.2 auf den Seiten 17 bis 19 enthalten, worauf verwiesen wird.

### 3.2.2.2 Bewertungsmethode

Zur Beurteilung der Erheblichkeit der Beeinträchtigungen wird die im Leitfaden des BMVBW (2004) vorgeschlagene iterative Vorgehensweise angewandt sowie die jeweilige Erheblichkeitsschwelle in Bezug auf das konkret vorliegende Schutzgebiet ("schutzgebietsbezogen") ermittelt. Bei Schwierigkeiten zur Quantifizierung von Beeinträchtigungen erfolgt die Herleitung der Beeinträchtigungsintensität auf verbalargumentative Weise und berücksichtigt für die relevanten Lebensraumtypen und Arten deren Erhaltungszustand, die Flächen- bzw. Populationsgröße im Gebiet und die Bedeutung des betroffenen Bestandes innerhalb des Schutzgebiets sowie mögliche Funktionsbeziehungen innerhalb und außerhalb des Schutzgebiets. Bei einem ungünstigen Erhaltungszustand wird außerdem betrachtet, ob das Vorhaben einer notwendigen Wiederherstellung entgegensteht.

Die vorhabensbedingten Beeinträchtigungen werden für die in den Erhaltungszielen genannten Schutzgüter ermittelt. Dies sind:

- Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-RL (einschließlich der charakteristischen Arten)
- Arten nach Anhang II der FFH-RL

mit ihren Ausprägungen, Standort- und Habitatanforderungen und den daraus abgeleiteten Erhaltungszuständen. Neben den bestandsorientierten Erhaltungszielen hat der Vorhabensträger auch die möglichen Beeinträchtigungen der Wiederherstellungsmöglichkeiten (z.B. Flächen für Neuschaffungen, Verbesserung der Austauschbeziehungen, notwendige Standort- und Entwicklungspotenziale etc.) untersucht und bewertet, sofern solche Optionen aufgrund ungünstiger Erhaltungszustände erforderlich sind und im Rahmen des Gebietsmanagements umgesetzt werden könnten.

### 3.2.2.3 Bewertungskriterien

Die der Verträglichkeitsprüfung zugrunde liegenden Bewertungskriterien sind im Wesentlichen bei den Lebensraumtypen nach Anhang I einschließlich der für die Prüfung bestimmten charakteristischen Arten:

- unmittelbare Beeinträchtigungen durch direkte Inanspruchnahme etc., z.B. ermittelt durch Flächenverluste (Versiegelung, Überbauung), Baumkronenvolumen, die durch Rückschnitt von Auwaldbäumen betroffen sind, und Trennwirkungen (Überbrückung), Überbauungen von Flächen mit Standort- und Entwicklungspotenzialen für Wiederherstellungsmaßnahmen,
- mittelbare Beeinträchtigungen z.B. durch Stoffimmissionen durch den Betrieb, Lärm oder Licht bzw. Standortveränderungen während der Bauzeit
- Beeinträchtigungen der charakteristischen Arten der Lebensraumtypen in Anlehnung an die Bewertung bei den Arten nach Anhang II der FFH-RL, z.B. durch Verluste an Habitaten, straßenbedingte Effekte und Trennwirkungen (Überbrückung).

Die im Einzelnen verwendeten Kriterien sind in den Planunterlagen bei der Behandlung der einzelnen Lebensraumtypen aufgeführt (vgl. Unterlage 17.1 T, Kap. 5.2), worauf verwiesen wird. Die Bewertungen erfolgen für die Lebensraumtypen bezogen auf das Gesamtgebiet. Beim Lebensraumtyp \*91E0 (Auwald) werden die Beeinträchtigungen im Einzelnen je Querungsbereich (Bachtäler) behandelt und dann auch auf das Gesamtgebiet bezogen. Die Beurteilung der Beeinträchtigungen erfolgt jeweils

unter Berücksichtigung der spezifischen Bedeutung der beeinträchtigten Bestandsfläche für das FFH-Gebiet. Das fachliche Kriterium hierfür ist der Erhaltungszustand der jeweiligen Einzelfläche (Teilbewertung „B“ [günstig] oder „C“ [ungünstig]). Entsprechend dem Handbuch der Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-RL in Bayern (LfU, BayLWF 2007) werden für die Bewertung des Erhaltungszustandes Merkmale wie Bestandsstruktur, Ausstattungsmerkmale, Artvorkommen, Populationsstruktur und -größe von typischen Arten, Habitatmerkmale und Standortbedingungen sowie Vorbelastungen zu Grunde gelegt.

Die Bewertungskriterien bei den Arten nach Anhang II sind:

- unmittelbare Beeinträchtigungen von Individuen, Populationen, Habitaten (Reproduktion, Aufzucht, Jagd/Nahrung, Verbindungsachsen) durch Flächenverluste
- mittelbare Beeinträchtigungen von Individuen, Populationen, Habitaten durch Verdrängungseffekte infolge von Immissionen (Lärm, Licht, Stoffeinträge), ggf. mit Bewertung der Reversibilität oder Wahrscheinlichkeit derartiger Effekte

Die bei den einzelnen Arten verwendeten Kriterien sind in Planunterlage 17.1 T, Kap. 5.2 aufgeführt, worauf verwiesen wird.

#### 3.2.2.4 Beeinträchtigungsgrad

Die identifizierten Wirkprozesse und Wirkfaktoren werden anhand der Bewertungskriterien hinsichtlich ihrer Schwere in unterschiedliche Beeinträchtigungsgrade eingeteilt:

- keine Beeinträchtigung: d. h. keine qualitative oder quantitative Veränderung des Erhaltungszustands eines Lebensraumtyps oder einer Art oder deren Funktionsbeziehungen sowie der relevanten Standortbedingungen erkennbar; Wiederherstellung bei ungünstigem Erhaltungszustand ist uneingeschränkt möglich.
- sehr geringer Beeinträchtigungsgrad: d. h. sehr geringfügige quantitative Veränderungen der Vorkommen von Lebensraumtypen oder Arten erkennbar. Störungen der Funktionsbeziehungen sowie der Standortbedingungen werden nicht hervorgerufen. Beeinträchtigungen können angenommen werden, liegen jedoch im Bereich der Nachweisgrenze bzw. im Bereich natürlicher Prozesse (z. B. Beschattungseffekte durch Auwaldbäume, Standortveränderungen in Wäldern durch Windwurfereignisse), sind sehr kleinflächig (wenige Quadratmeter) oder bewirken äußerst geringe Flächenbeeinträchtigungen des Erhaltungsziels (z. B. der Wiederherstellungskulisse für Auwald). Beeinträchtigungen sind meist temporär (z. B. durch Baustellenbetrieb) und nach Beendigung des Störeinflusses reversibel. Es werden keine Vorkommen mit speziellen Lebensraum- oder Habitatausprägungen



gen betroffen. Die Wiederherstellung bei ungünstigem Erhaltungszustand ist innerhalb des Gebiets ohne Einschränkung möglich.

- geringer Beeinträchtigungsgrad: d. h. Beeinträchtigungen sind vorhanden, jedoch sehr kleinflächig und in ihrer Wirtktiefe sehr engräumig und in ihrer Dauer zeitlich begrenzt. Unmittelbare Wirkungen auf die im Gebiet vorkommenden Lebensraumtypen durch Flächenverluste sind geringfügig. Irreversible Folgen entstehen in sehr geringem Umfang (z.B. Flächenverluste von wenigen qm). Es werden keine Vorkommen mit speziellen Lebensraum- oder Habitatausprägungen betroffen. Bei Arten erfolgen reversible Bestandsverschiebungen im Bereich natürlicher Fluktuationen oder geringe Einschränkungen der Vitalität von Populationen, die in kurzer Zeit durch natürliche Regeneration wieder ausgeglichen werden können. Die Wiederherstellung bei ungünstigem Erhaltungszustand ist innerhalb des Gebiets ohne Einschränkung möglich.
- noch tolerierbarer Beeinträchtigungsgrad: d. h. geringfügige negative Veränderungen der Vorkommen und Funktionen von Lebensraumtypen, Habitaten oder Arten, die zeitlich oder räumlich eng begrenzt wirksam sind. Unmittelbare Flächenverluste von im Gebiet vorkommenden Lebensraumtypen betreffen im Einzelfall geringfügige Flächen bei Lebensraumtypen mit großer Flächenausdehnung. Die Bezugsgröße für die Flächenermittlung sind die Teilgebiete des FFH-Gebiets, die funktional nicht unmittelbar zusammenhängen. Irreversible Beeinträchtigungen dürfen allenfalls lokal wirksam sein, das Entwicklungspotenzial des Lebensraums bzw. der Art im Gesamtgebiet wird außerhalb des kleinräumig direkt betroffenen Bereichs nicht eingeschränkt. Durch die Beeinträchtigung darf keine andauernde Abnahme der Fläche oder Population initiiert werden, die zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes im Gebiet führen könnte, d.h. die Beeinträchtigung darf nur eng begrenzt wirksam und der Flächenverlust geringfügig sein. Relevante Kenngrößen von Lebensraumtypen und Populationen von Arten werden weder qualitativ noch quantitativ unterschritten, soweit sie zum langfristigen Überleben des Bestandes im Schutzgebiet notwendig sind. Die Funktionsbeziehungen zwischen Teilen des Gebiets müssen weiterhin in ausreichendem Maße gegeben sein. Bei ungünstigem Erhaltungszustand werden die Wiederherstellungsmöglichkeiten innerhalb des Gebiets außerhalb der direkt betroffenen Flächen nicht eingeschränkt sein.
- hoher Beeinträchtigungsgrad: d. h. Verlust oder Degradierung von Lebensraumtyp-Flächen und Habitaten von Arten, darunter auch solche mit besonderer Funktion oder besonderer Ausstattung im Bezug auf das Gebiet. Flächenverluste von

Lebensraumtypen, die qualitative Veränderungen des Gesamtbestandes auslösen. Deutliche, langfristig anhaltende Reduzierung der Bestandsgröße von Populationen mit absehbarer Stabilisierung innerhalb des Gebiets auf niedrigerem Niveau ohne Verschlechterung des Erhaltungszustandes. Störung von Funktionsbeziehungen. Einschränkung der Wiederherstellungserfordernisse bei ungünstigem Erhaltungszustand.

- sehr hoher Beeinträchtigungsgrad: d. h. substanzielle quantitative und/oder qualitative Verschlechterung des Erhaltungszustandes eines Lebensraumtyps, eines Habitats oder einer Art im Gebiet. Deutliche, kurz- bis mittelfristige Reduzierung der Bestandsgröße von Populationen mit absehbarer Stabilisierung innerhalb des Gebiets auf niedrigerem Niveau ohne Verschlechterung des Erhaltungszustandes. Wiederherstellung bei ungünstigem Erhaltungszustand ist nicht mehr möglich.
- extrem hoher Beeinträchtigungsgrad: d. h. unmittelbar oder durch andauernde Einwirkung mittel- bis langfristig vollständiger Verlust eines Lebensraumtyps oder einer Art.

#### 3.2.2.5 Beurteilung der Erheblichkeit

Anhand der konkret ermittelten unmittelbaren und mittelbaren Beeinträchtigungen wird die Erheblichkeit der Beeinträchtigung jedes einzelnen Erhaltungsziels des FFH-Gebiets bewertet. Dies erfolgt sowohl bezogen auf die bestandsorientierten Erhaltungsziele als auch vorsorglich auf die wiederherstellungsorientierten Erhaltungsziele, sofern solche aufgrund ungünstiger Erhaltungszustände relevant werden können.

Als nicht erheblich für das Erhaltungsziel werden isoliert und/oder kumuliert auftretende Beeinträchtigungen von sehr geringem und geringem Beeinträchtigungsgrad oder isoliert auftretende Beeinträchtigungen von noch tolerablem Beeinträchtigungsgrad eingestuft, da der Erhaltungszustand der maßgeblichen Lebensräume und Arten weiterhin stabil ist und die Funktionen des Gebiets innerhalb des Netzes Natura 2000 in ausreichendem Umfang gewährleistet bleiben.

Bei Auftreten von mehreren noch tolerablen oder einer noch tolerablen und zusätzlich mehreren geringen Beeinträchtigungen werden in einer verbal-argumentativen Beurteilung die kumulative Wirkung und die Erheblichkeit bewertet.

Als erheblich für das Erhaltungsziel werden isoliert für einen Wirkprozess und/oder kumuliert für mehrere Wirkprozesse auftretende Beeinträchtigungen mit hohem bis extrem hohem Beeinträchtigungsgrad eingestuft, da damit Verschlechterungen des

Erhaltungsziels der signifikanten Lebensräume und Arten erreicht werden, die mit den Zielen der Richtlinie nicht kompatibel sind.

Sofern auch nur bei einem Erhaltungsziel die Erheblichkeitsschwelle überschritten ist, wird von einer erheblichen Beeinträchtigung des Schutzgebietes ausgegangen.

Die dargestellte Bewertungsmethode zur Beurteilung der Erheblichkeit der Beeinträchtigungen entspricht den strengen Anforderungen der Rechtsprechung an die Verträglichkeitsprüfung. Ob ein Straßenbauvorhaben zu erheblichen Beeinträchtigungen führen kann, ist vorrangig eine naturschutzfachliche Fragestellung, die anhand der Umstände des jeweiligen Einzelfalles beantwortet werden muss. Nicht jede Einwirkung auf das Gebiet ist mit einer erheblichen Beeinträchtigung gleichzusetzen. Das ergibt sich aus der Legaldefinition des günstigen Erhaltungszustands der geschützten Lebensräume und Arten in Art. 1 Buchst. e und i der FFH-RL, der das maßgebliche Bewertungskriterium darstellt. Im Rahmen der Legaldefinition kann ein günstiger Erhaltungszustand als eine Situation beschrieben werden, in der ein Lebensraumtyp oder eine Art in qualitativer und quantitativer Hinsicht gut gedeiht und gute Aussichten bestehen, dass dies auch in Zukunft so bleibt (EU-Kommission, Leitfaden zum strengen Schutzsystem für Tierarten von gemeinschaftlichem Interesse im Rahmen der FFH-Richtlinie 92/43/EWG vom Februar 2007, Ziff. 1.2.2, Seite 10). Im Hinblick auf die Erheblichkeit von Beeinträchtigungen ist daher zu prüfen, ob sicher ist, dass ein günstiger Erhaltungszustand trotz Durchführung des Vorhabens stabil bleiben wird. Mit dem Begriff der „Stabilität“ wird die Fähigkeit eines Ökosystems bezeichnet, nach einer Störung wieder zum ursprünglichen Gleichgewicht zurückzukehren. Die durch ein Projekt betroffenen geschützten Lebensraumtypen oder Arten weisen unterschiedliche Empfindlichkeiten auf. Daher spielen unterschiedliche naturschutzfachliche Kriterien bei der Bewertung eine Rolle, ob der günstige Erhaltungszustand stabil bleiben wird (vgl. zum Ganzen: BVerwG vom 17.01.2007 – juris, Rn. 43). Dagegen wäre eine Beurteilung der Erheblichkeit ohne Berücksichtigung unterschiedlicher Empfindlichkeiten der Lebensraumtypen und Arten nicht sachgerecht.

3.2.2.6 Beeinträchtigung des Lebensraumtyps \*91E0: Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior*

3.2.2.6.1 Flächen-/Vegetationsverlust

Vorhabensbedingt kommt es zu keinem Flächenverlust des Lebensraumtyps \*91E0. Während des Baus der Autobahn kann dies durch Schutz- und Minimierungsmaßnahmen (Bauzäune etc.) gewährleistet werden. Die Entfernung zwischen den Bau-

gruben für die Stützpfeiler der Brückenbauwerke und den nächstgelegenen Auwaldbeständen ist ausreichend groß, so dass keine baubedingten Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Temporäre Grundwasserabsenkungen durch Bauwasserhaltung werden durch die Verwendung weitgehend wasserdichter Spundwandkonstruktionen bei der Absicherung der Baugruben minimiert. Unter Berücksichtigung der vorwiegend bindigen Böden der Auen, in denen nur sehr geringe Grundwasserfließgeschwindigkeiten gegeben sind, sowie der kurzen Dauer, in der die Baugruben bestehen (ca. 6 – 9 Monate), sind keine erheblichen Auswirkungen auf die benachbarten Bestände des Lebensraumtyps \*91E0 zu erwarten.

Durch die weit gespannten Brückenbauwerke und die Situierung der Pfeiler oder Stützscheiben außerhalb von Flächen des Lebensraumtyps \*91E0 ist gewährleistet, dass es auch anlagebedingt zu keinem direkten Flächenverlust von Auwald kommt. Die Fläche des Auwalds im Teilbereich des FFH-Gebiets an der Goldach beträgt ca. 28,90 ha, diejenige im Bereich des Rimbachs ca. 24,68 ha. Durch die beiden Brückenbauwerke werden ca. 510 m<sup>2</sup> an der Goldach und ca. 650 m<sup>2</sup> am Rimbach überspannt. Die Brücken über Goldach und Rimbach weisen Lichte Höhen von 17 m und 20 m auf (vgl. Unterlage 17.1 T, Seite 68).

Sowohl während des Baus der Autobahn als auch anlagebedingt zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit ist der Rückschnitt des Kronenvolumens von Auwaldbäumen erforderlich, die in den Bauraum bzw. in das Lichtraumprofil der Brücken ragen. Während der Bauphase sind von dem Rückschnitt weniger Bäume betroffen als von dem zukünftig dauerhaften Rückschnitt während des Betriebs der Autobahn. Dauerhaft werden von dem periodischen Rückschnitt unter den Brücken sieben Bäume im Bereich der Goldachquerung und 11 Bäume im Bereich der Rimbachquerung betroffen sein. Von einem Rückschnitt neben den Brücken werden an der Goldach zwei Bäume und am Rimbach drei Bäume betroffen sein.

Unter den Brücken werden sich wegen der hohen und weit gespannten Konstruktionen im Uferbereich der Fließgewässer wieder Standortbedingungen einstellen, die durch Stockaustrieb bzw. Bestandsfortentwicklung eine Entwicklung von landschaftstypischen gewässerbegleitenden Ufergebüsch und des Lebensraumtyps \*91E0 Auwald ermöglichen, auch wenn aufgrund der Lage unter dem Brückenbauwerk ein regelmäßiger Rückschnitt erforderlich ist. Hier sind jedenfalls Bedingungen zu erwarten, die aufgrund der hohen Brücken eine ausreichende Belichtung für einen auwaldtypischen Gehölzwuchs sicherstellen. Die überbrückten Bereiche werden durch Bodenabtrag gestaltet und mit standorttypischem Substrat bedeckt, damit dort grundwassernahe, auentypische Feuchtzonen zur Förderung des Gehölzwachstums

entstehen. Dadurch wird die erforderliche Wasser- und Nährstoffversorgung sichergestellt, die für die Entwicklung und das Aufwachsen von Auwaldbäumen und begleitender Strauch- und Krautvegetation notwendig ist. Die Vernetzung der Lebensräume beidseits der Trasse wird nicht unterbrochen.

Die durch den Bau und die Anlage der Brückenbauwerke sowie die durch den Rückschnitt von Bäumen erzeugten Beeinträchtigungen der Autobahn für den Lebensraumtyp \*91E0 weisen einen sehr geringen bis geringen Beeinträchtigungsgrad auf. Wir bewerten sie insgesamt als nicht erheblich.

Die Beeinträchtigungen des Lebensraumtyps \*91E0 durch den direkten Flächenverlust bewegen sich mangels direkter Flächeninanspruchnahme offensichtlich deutlich unterhalb der Orientierungswerte, die der Endbericht zum Teil Fachkonventionen des im Auftrag des Bundesamtes für Naturschutz durchgeführten Forschungsvorhabens „Fachinformationssystem und Fachkonventionen zur Bestimmung der Erheblichkeit im Rahmen der FFH-VP, Schlusstand Juni 2007 (im Folgenden: FuE-Endbericht) als Orientierungshilfe für die Beurteilung anbietet, ob ein Flächenverlust noch Bagatelldarakter hat (für LRT \*91E0, Seite 37). Dieser Endbericht stellt lediglich einen Fachkonventionsvorschlag dar, dem nur die Funktion als Entscheidungshilfe nach derzeitigem Wissensstand zugebilligt werden kann (vgl. BVerwG vom 12.03.2008 – juris, Rn. 125). Schon nach dem eigenen Anspruch des Fachkonventionsvorschlags stellen die dort enthaltenen Werte keine Grenzwerte, sondern bloße Orientierungswerte für die Einzelfallbeurteilung dar (FuE-Endbericht, Seite 10). Ob der Fachkonventionsvorschlag mit fortschreitendem Kenntnisstand der Wissenschaft weiterhin als Orientierungshilfe Anerkennung finden wird, lassen wir dahinstehen. Die Autobahn führt vorliegend jedenfalls weder zu einem absoluten noch zu einem relativen Flächenverlust des Lebensraumtyps \*91E0. Sie würde insoweit unzweifelhaft Bagatelldarakter im Sinne der Fachkonvention aufweisen.

Aufgrund konstruktiver, technischer und ökomorphologischer Maßnahmen an den Querungsstellen bleibt die Durchgängigkeit überall funktionsfähig erhalten, so dass die Wiederherstellungschancen ober- und unterstromig gewahrt bleiben und der Aufbau von Verbundsystemen möglich bleibt. Die Querungsbauwerke sind so dimensioniert, dass unter diesen Brücken die Ansiedelung von auwaldtypischen Gehölzen möglich ist, so dass die sich dort entwickelnden Bestände dem Auwald zuzurechnen sein werden. Diese Zuordnung folgt denselben Prinzipien, wie dies schon bei der Bestandsbewertung geschehen ist. Auch hierbei wurden "junge" Sukzessionsstadien, also z.B. aufwachsende Eschen oder Erlensträucher, dem Lebensraumtyp \*91E0 zugeordnet. Das auendynamische Standortregime bleibt erhalten oder wird

durch ökomorphologische Maßnahmen verbessert (z.B. zieht ein verbessertes Ausuferungsvermögen eine höhere Auendynamik nach sich). Wiederherstellungsmaßnahmen ober- oder unterstromig werden damit begünstigt. Künftige Maßnahmen zur Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands für den Lebensraumtyp \*91E0 im FFH-Gebiet "Isental mit Nebenbächen" können ohne Beeinträchtigung durch die Trasse der A 94 für alle Auentypen und Talabschnitte durchgeführt werden. Ein Gebietsmanagement, das den Erhaltungszustand "B" (günstig) erreichen lässt, wird durch den Bau der A 94 im Planfeststellungsabschnitt nicht eingeschränkt.

#### 3.2.2.6.2 Beeinträchtigungen der charakteristischen Arten

Zur Beurteilung der vorhabensbedingten Auswirkungen auf die charakteristischen Arten des Lebensraumtyps \*91E0 hat der Vorhabensträger Untersuchungen zu den im Rahmen der Bestandserfassung und –bewertung in Zusammenarbeit mit dem Bayer. Landesamt für Umwelt ausgewählten charakteristischen Vogelarten durchgeführt.

Ein dauerhafter Flächenverlust an Ufergehölzen, die den charakteristischen Vogelarten als wichtigstes Habitat dienen, entsteht nicht. Der Rückschnitt der Baumkronen unter und neben den Brücken stellt keinen Eingriff dar, der den Gehölzbestand so stark verändert, dass ihn die Vögel nicht mehr nutzen können. Zwar wurden in den Brückenbereichen an Goldach und Rimbach auch Bäume mit Höhlen kartiert (Goldach 2, Rimbach 1), doch werden diese nach den Kartierungsergebnissen aktuell nicht von den beiden charakteristischen Spechtarten als Brutplätze genutzt. Auch der Brutplatz des Pirols an der Goldach befindet sich nicht im Brückenbereich (wahrscheinlicher Brutplatz mindestens ca. 50 m bachabwärts). Angesichts des Gesamtlebensraumangebots im Gebiet stellt der Rückschnitt von Auwaldbäumen diesbezüglich somit nur eine sehr geringe Beeinträchtigung dar.

Eine Zerschneidungswirkung mit Bezug auf die Gesamtpopulation der charakteristischen Vogelarten geht von den hohen Brückenbauwerken ebenfalls nicht aus. Die Brücken können von den drei Arten problemlos unter- bzw. überflogen werden. Außerdem bleibt das Leitband der Ufergehölze entlang der Gewässerufer erhalten. Insgesamt wird der Grad der Beeinträchtigung durch die Zerschneidung von Lebensräumen deshalb nur sehr gering sein.

Die charakteristischen Vogelarten können grundsätzlich durch straßenbedingte Störeffekte beeinträchtigt werden. Die Untersuchungen des Vorhabensträgers haben indes gezeigt, dass die Beeinträchtigungen lediglich als gering einzustufen sind. Ob

und inwieweit die Arten störenden Effekten des Straßenbauprojekts ausgesetzt werden, wurde unter Verwendung neuester wissenschaftlicher Erkenntnisse geprüft (u.a. Garniel et al, Vögel und Verkehrslärm: FuE-Vorhaben 02.237/2003/LR „Quantifizierung und Bewältigung entscheidungserheblicher Auswirkungen von Verkehrslärm auf die Avifauna“, Schlussbericht, November 2007; Garniel/Mierwald, Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr, Schlussbericht 2010), die im Hinblick auf die Bewertung der Erheblichkeit eine ausreichend sichere Datengrundlage liefern. Reviere von Grünspecht, Kleinspecht und Pirol werden durch den Bau und den Betrieb der Autobahn betroffen. Da keine Brutplätze im unmittelbaren Trassenbereich liegen und die Reviere dieser Arten langgestreckt bzw. großflächig sind, verbleiben außerhalb der Bereiche mit straßenbedingten Störeffekten ausreichend große störungsfreie Abschnitte der Reviere. Die betroffenen Brutpaare können deshalb die Aktivitäten innerhalb ihrer Reviere so verteilen, dass sie auch nach der Inbetriebnahme der Straße die bestehenden Reviere weiter nutzen werden.

#### Stellungnahmen und Einwendungen

Im Verlauf des Anhörungsverfahrens und insbesondere in den Gerichtsverfahren zu den Abschnitten Forstinning – Pastetten und Pastetten – Dorfen wurde die Auswahl der charakteristischen Arten zur Erfassung und Bewertung der Beeinträchtigungen kritisiert. Neben den Vogelarten seien weitere Arten, insbesondere Laufkäferarten als charakteristische Arten des Lebensraumtyps \*91E0 heranzuziehen. Gerade anhand der Gruppe der Laufkäfer könne die Eingriffsintensität des Straßenbauprojekts dargestellt werden, weil sie empfindlich auf veränderte Umweltfaktoren reagiere und eine eingeschränkte Mobilität aufweise, die eine Bewertung der Störung von Funktionsbeziehungen ermögliche. Es gebe zudem bereits wissenschaftliche Untersuchungen zu den Zerschneidungseffekten von Brückenbauwerken, auf die zurückgegriffen werden könne. Diese Untersuchungen zeigten, dass unter den Brückenbauwerken standortbedingt eine deutliche Verschiebung der Artenzusammensetzung der Laufkäfer zu erkennen sei. Sowohl die Anzahl der unterschiedlichen Arten als auch die der Individuen nehme im Schnitt unter den Brückenbauwerken deutlich ab. Biotopfremde Laufkäfer verdrängten die spezialisierte Uferfauna. Insbesondere bei vegetationslosen offenen Brückenbereichen komme dieses Phänomen verstärkt zum Tragen.

Wir halten die Kritik an der Auswahl der charakteristischen Arten zur Erfassung und Bewertung der Beeinträchtigungen für nicht gerechtfertigt. Es ist nicht ersichtlich, inwieweit die Einbeziehung von Laufkäferarten in die Beeinträchtigungsanalyse zusätzliche Erkenntnisse zu den vegetationskundlichen Parametern erbringen könnten.

Dass Laufkäferarten vorliegend eine Indikatorfunktion zur Identifizierung potenzieller Projektwirkungen auf den Lebensraumtyp \*91E0 aufweisen könnten, ist nicht ersichtlich. Dass die Beeinträchtigungsanalyse auf Arten mit Indikatorfunktion beschränkt werden kann, entspricht dem Leitfaden des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau, Ausgabe 2004, Seite 32f. und wurde von der Rechtsprechung nicht beanstandet (vgl. BVerwG vom 12.03.2008, Rn. 80). Die Betroffenheit der Laufkäferarten kann bereits über die Prüfung des Lebensraums als Ganzen adäquat erfasst werden.

Die von Verfahrensbeteiligten behauptete Indikatorfunktion lässt sich nicht aus den wissenschaftlichen Untersuchungen von Kneitz aus dem Jahre 1997 herleiten, auf die sich die Beteiligten berufen. Diese Untersuchung hatte die Erforschung von möglichen Minimierungen von Zerschneidungseffekten zum Gegenstand, die durch Straßenbauten hervorgerufen werden. Die der Untersuchung zugrunde liegenden Rahmenbedingungen unterscheiden sich wesentlich von der vorliegenden Autobahnplanung der A 94. Deshalb sind ihre Ergebnisse für die vorliegende Verträglichkeitsprüfung nicht verwertbar. So weist nur eine der im Jahre 1997 untersuchten Brücken eine Lichte Höhe von 10 m auf, die übrigen Brücken sind zum Teil erheblich niedriger, wogegen die Brücken über die Goldach und den Rimbach Lichte Höhen von 17 m bzw. 20 m aufweisen. Zudem sieht die vorliegende Planung umfangreiche Maßnahmen vor, die für eine ausreichende Durchfeuchtung des Bodens und einen Bewuchs mit Vegetation des Lebensraumtyps \*91E0 im Bereich unter den Brücken sorgen. Es ist daher davon auszugehen, dass es auch für Laufkäferarten zu keinem erheblichen Zerschneidungseffekt kommen wird. Dies wird durch die Untersuchung aus dem Jahre 1997 bestätigt, wenn in der Kurzfassung der Untersuchungsergebnisse festgestellt wird: „Fließgewässerquerungen stellen prinzipiell eine Möglichkeit dar, die von Straßen ausgehenden Trennwirkungen zu minimieren. Allerdings ist ihre Durchlässigkeit in hohem Maße von ihrer Bauweise und Ausstattung abhängig. Zu geringe Dimensionierungen in der Brückenhöhe und –weite sowie ausbreitungshemmende Strukturen wie Bodenversiegelungen und Veränderungen der Gewässermorphologie führen zu einer unbeabsichtigten Barrierewirkung. Die Durchlässigkeit der Bauwerke erhöht sich mit zunehmender Dimensionierung und Naturnähe der überbrückten Flächen“ (vgl. Kneitz, Minimierung der Zerschneidungseffekte durch Straßenbauten am Beispiel von Fließgewässerquerungen bzw. Brückenöffnungen in: Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik, Heft 755, herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr, 1997). Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof hat sich mit der Frage der Laufkäferarten als charakteristische Arten bereits mehrfach auseinandergesetzt und die Bewertung durch die Planfeststellungsbehörde nicht beanstandet



(vgl. BayVGH vom 24.11.2010, 8 A 10.40022, Rn. 59 ff.). Anhaltspunkte, die eine andere Bewertung der Laufkäferarten notwendig machen würden, haben sich auch während der Fortsetzung des Planfeststellungsverfahrens mit der dritten Tektur nicht ergeben und sind auch sonst nicht ersichtlich.

#### 3.2.2.6.3 Beeinträchtigungen durch Veränderung der Sonneneinstrahlung

Die Beeinträchtigungen der Auwaldvegetation durch Veränderung der Sonneneinstrahlung werden als gering eingestuft. Bei hohen Fließgewässerquerungen wie an der Goldach und am Rimbach sind die direkt besonnten Bereiche wesentlich breiter als bei niedrigen Bauwerken. Dementsprechend ist auch die Strahlungsintensität unterhalb von höheren Bauwerken deutlich höher als unterhalb von niedrigen Brücken. Außerdem ist ein Teil der auwaldtypischen Gehölze (z.B. Traubenkirsche - *Prunus padus*) durchaus als schattenverträglich, andere zumindest als schattendulndend einzustufen, so dass ein Totalausfall des Baumbestandes wegen Lichtmangels auszuschließen ist. Es wird sich eine Verschiebung des Artenspektrums hin zu schattenverträglicheren Auwaldbaumarten ergeben. Die Vegetation wird jedoch auch künftig dem Lebensraumtyp zuzuordnen sein. Dies liegt vor allem daran, dass der Lichtfaktor weniger als die Bodenfeuchte für die Vitalität der Auwaldarten ausschlaggebend ist. Etwaige Verschiebungen im Artenspektrum gehören auch unter natürlichen Bedingungen zu den sukzessionsbedingten Veränderungen eines Auwaldsystems.

Eine weitere Verringerung des Beeinträchtigungsgrades für die Auwaldvegetation durch ein Auseinanderziehen der Richtungsfahrbahnen im Bereich der Gewässerquerungen ist nicht erreichbar. Eine Aufspreizung der Brücken würde voraussetzen, dass die Fahrbahnen bereits mehrere hundert Meter vor den Brücken auseinander geführt werden, so dass auf den Brücken ein mehrere Meter breiter Abstand entsteht, durch den Licht und Niederschläge auf den Boden dringen können. Dadurch würde jedoch die Gesamtbreite der Bauwerke zwischen den äußeren Brückenkappen der beiden Fahrbahnen deutlich erhöht. Zusätzlich müssten zwei weitere Brückenkappen und 2,5 m hohe Immissionsschutzwände an den Innenseiten der Fahrbahnen errichtet werden. Dadurch würde der angestrebte Effekt der zusätzlichen Besonnung und Offenheit des Bodens für natürliche Niederschläge bereits wieder eingeschränkt. Der Vorhabensträger hat für die Querungen von Goldach und Rimbach jeweils die Auswirkungen einer fünf und zehn Meter breiten Aufspreizung untersucht. Als Fazit kann festgestellt werden, dass bei einer Aufspreizung deutlich mehr Fläche des Lebensraumtyps \*91E0 betroffen wäre als bei der Planlösung. Der erforderliche Rückschnitt der Vegetation würde deutlich mehr Bäume – nicht zuletzt auch die Bäume zwischen den Fahrbahnen - betreffen. Insgesamt würde eine Auf-

spreizung zu einer stärkeren Betroffenheit des Lebensraumtyps führen. Dagegen wäre die erzielbare Minimierung von Trennwirkungen von geringem Gewicht. Die Trennwirkung der Brücken ohne Aufspreizung ist bereits als gering einzustufen. Die als Erhaltungsziel des FFH-Gebiets identifizierte Arten des Anhangs II der FFH-RL Groppe und Bachmuschel, die für den Bereich der Querungsstellen relevant sind, stellen keine besonderen Lichtansprüche an den Lebensraum. Für die charakteristischen Tierarten des Lebensraumtyps \*91E0 stellen die Brückenbauwerke keine unüberwindlichen Hindernisse dar. Eine lebensraumtypische Auwaldvegetation wird weiterhin unter den Brücken existieren, auch wenn sich das Artenspektrum verschieben kann.

#### Stellungnahmen und Einwendungen

Die Annahme, dass unter den Brücken Gehölze des Lebensraumtyps Auwald weiterhin gedeihen könne, wurde von Verfahrensbeteiligten bezweifelt. Vielmehr seien die Veränderungen der Lichtintensitäten unter Autobahnbrücken erheblich. Insbesondere in den mittigen und höheren Bereichen im Brückenfeld seien die Lichtvoraussetzungen für ein Wachstum äußerst ungünstig. Die ökologischen Nischen und damit die Überlebensstrategien von den als entscheidungserheblich angesehenen und als dominant bezeichneten Bäumen des Lebensraumtyps Auwald, die Schwarzerle und die Esche, würden verschwinden mit negativen Konsequenzen für die natürliche Baumartenzusammensetzung.

Wir halten diese Kritik für nicht tragfähig, denn sie verengt die Bewertung der Beeinträchtigung des Lebensraumtyps \*91E0 unzulässig auf die Frage, ob einzelne Exemplare der Baumarten Schwarzerle und Esche unter den Brücken gedeihen können. Nicht die beiden Baumarten stellen ein Erhaltungsziel des FFH-Gebiets dar, sondern vielmehr der Lebensraumtyp \*91E0 als solcher und seine Funktionsfähigkeit. Daher ist auch der Lebensraumtyp als solcher in den Blick zu nehmen. Ausweislich des Handbuchs der Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-RL (LfU, BayLWF, 2007 und 2010) ist der Lebensraumtyp \*91E0 weit gefasst. Er ist durch eine Vielzahl charakteristischer Pflanzenarten geprägt. Neben den Baumarten Schwarzerle und Esche sind auch andere Arten kennzeichnend. Die Bodenvegetation ist neben den Haupt- und Nebenbaumarten ebenfalls Bestandteil des Lebensraumtyps (vgl. Handbuch 2010, Seiten 148 bis 152). Aufgrund der Standortbedingungen ist sichergestellt, dass sich unter den Brückenbauwerken eine Vegetation entwickeln wird, die dem Lebensraumtyp \*91E0 entspricht. Schattenverträgliche bzw. Schatten duldende Arten gehören zu seinen typischen Bestandteilen. Vergleichende Untersuchungen an bestehenden Autobahnbrücken haben bestätigt, dass

sich auwaldtypische Vegetation auch unter den Brücken ansiedelt und gedeiht (vgl. Schober: Vergleichende Untersuchung und Bild-Dokumentation von Autobahnbrücken im Hinblick auf Beeinträchtigung von Auwald und anderen auetypischen Vegetationsstrukturen mit spezieller Berücksichtigung der ökologischen Durchgängigkeit entlang des Gewässers im Brückenfeld, Dezember 2005). Auch wenn es durch die Brücken zu kleinflächigen Veränderungen der Standortverhältnisse kommt, so gehören Veränderungen zu den natürlichen Bedingungen, denen Auwaldbestände ausgesetzt sind und an die sie sich anpassen, ohne dass ihr Erhaltungszustand dadurch instabil würde. Indem die auwaldtypische Vegetation unter den Brücken erhalten bleibt, ist auch die fortwährende Funktionsfähigkeit des Lebensraumtyps \*91E0 gesichert. Nach den aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen über die Anlegung von Querungshilfen wird im Hinblick auf die Überbrückung von gewässerbegleitenden Waldlebensräumen mit Pflanzengesellschaften der Weich- und Hartholzaue bzw. entsprechenden Galeriewäldern, insbesondere in Bereichen von FFH-Gebieten, eine lichte Höhe der Brückenbauwerke von mindestens 10 m empfohlen, um die Durchgängigkeit und Funktionsfähigkeit der überbrückten Lebensräume zu gewährleisten (vgl. Merkblatt für die Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen, FGSV 2008, Seite 16) Diese Empfehlungen werden durch die vorgesehenen Talbrücken deutlich übertroffen, so dass kein Raum für wissenschaftlichen Zweifel an der Unerheblichkeit der Beeinträchtigungen für das FFH-Gebiet verbleibt.

#### 3.2.2.6.4 Beeinträchtigungen durch Veränderung der Niederschlagsmengen (Regenschatten)

Die Beeinträchtigungen der Auwaldbäume durch Veränderung der Niederschlagsmengen unter den Brücken stufen wir als sehr gering ein. Unter den geplanten hohen Brücken sind die Niederschlagsmengen in den Randbereichen des überdeckten Bereichs höher als bei niedrigen Brücken. Darüber hinaus findet eine stärkere Verdriftung von Regen bis in die Kernbereiche der überbrückten Fläche hinein statt. In der vorliegenden Planung ist außerdem vorgesehen, die im Überschwemmungsbereich der Aue gelegenen Flächen unter den Brücken soweit abzusenken, dass sich dauerhaft feuchte Bodenverhältnisse einstellen. Damit ist die ständige Wasserversorgung von Auwaldbäumen auch unter den Brücken gesichert.

#### Stellungnahmen und Einwendungen

Von Verfahrensbeteiligten wurde auf die Empfindlichkeit der auetypischen Vegetation gegenüber trockenen Standortverhältnissen hingewiesen, die sich insbesondere unter Ost-West verlaufenden Brücken einstellten. Eine notwendige Durchfeuchtung der oberen Bodenschichten bleibe wegen Niederschlagsmangels aus und reduziere

die Keimerfolge von sich nicht vegetativ verbreitenden Arten der Krautschicht. Trockenheitsverträgliche und für den prioritären Lebensraumtyp \*91E0 untypische Pflanzengesellschaften würden dominierend. Aufgrund des ausbleibenden Niederschlags stellen grundwasserbeeinflusste Böden die Hauptquelle für pflanzenverfügbares Wasser dar. Die natürliche Verjüngung der Gehölzbestände sei bei größeren Abständen zum Grundwasser deutlich eingeschränkt.

Für uns ergeben sich aus diesen Darlegungen keine Zweifel daran, dass eine lebensraumtypische Pflanzengesellschaft unter den Brückenbauwerken aufrecht erhalten bleibt. Die Bäume, die infolge des Projekts zurückgeschnitten werden müssen, bleiben in ihrem Wurzelbereich unverändert. Die bisherige Wasserversorgung über den Wurzelbereich kann ungehindert erfolgen. Die Verjüngung der Bestände ist ebenfalls gewährleistet, da die vorgesehenen Maßnahmen zur Absenkung der im Überschwemmungsbereich der Aue gelegenen Flächen unter den Brücken eine dauerhafte Durchfeuchtung des Bodens und damit die notwendige Wasserversorgung der Auwaldvegetation sicherstellen. Ein Vergleich mit anderen Autobahnbrücken ohne solche Maßnahmen, wie ihn Verfahrensbeteiligte angestellt haben, ist daher nicht zulässig. Zweifel am Erfolg der vorgesehenen Geländemodellierungen sind unbegründet, da die Gewässer die notwendige Durchfeuchtung des Bodens ganzjährig sicherstellen. Auf zusätzliche Niederschläge kommt es nicht an. Auf unsere obigen Ausführungen zu den wissenschaftlichen Erkenntnissen über die Anlegung von Querungshilfen zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen (MAQ 2008, Seite 16) wird hingewiesen.

#### 3.2.2.6.5 Beeinträchtigungen durch Einträge fester und gelöster Stoffe

Die Einträge fester und gelöster Stoffe über den Luftpfad verursachen lediglich sehr geringe Beeinträchtigungen. Durch die Immissionsschutzwände an den Fahrbahnen werden die beim Straßenverkehr entstehenden festen Stoffe (z. B. Abrieb von Reifen, Stäube etc.) weitgehend zurückgehalten. Gleiches gilt auch für gelöste Stoffe, insbesondere Tausalz im Winter. Stoffe, die über die Immissionsschutzwände hinweg in die benachbarte Vegetation ausgetragen werden, erfahren durch die Luftverwirbelung eine hohe Verdünnung ihrer Konzentration. Im Boden werden die festen Stoffe zum größten Teil oberflächennah deponiert und wegen der vergleichsweise hohen Pufferfähigkeit der Auenböden (kalkhaltiges Substrat) in den oberflächennahen Bodenschichten absorbiert bzw. chemisch/physikalisch gebunden. Salzhaltige Gischt, die über die Immissionsschutzwände hinweg ausgetragen wird, ist lediglich in den kalten Wintermonaten zu erwarten. In dieser Zeitphase sind die typischen Auwaldbäume blattlos und weisen damit nur eine geringe Oberfläche auf, auf der

sich die Stoffe niederschlagen können. Auch der Anteil, der sich auf der Rinde der Bäume festsetzen kann, ist bei der von oben einwirkenden Gischt gering. Niederschläge in Form von Schnee und Regen verdünnen die Salzkonzentrationen zusätzlich.

Die durch die Immissionsschutzwände weitgehend im Fahrbahnbereich zurückgehaltenen Stoffe werden bei auftretenden Niederschlägen den Entwässerungsanlagen zugeführt. Dort wird das Wasser von den Fest- und Schwebstoffen gereinigt und in den Untergrund versickert. Die gelösten Stoffe (v.a. Tausalz) gelangen in das Grundwasser. Um die Auswirkungen des Grundwassereintrags auf die auwaldtypische Vegetation zu ermitteln, hat der Vorhabensträger umfangreiche Untersuchungen veranlasst (vgl. Blasy/Øverland, Untersuchungen zur Bewertung des Salzeintrags über Versickerungsbecken vom 17.06.2008). Mit Hilfe eines Grundwasserströmungs- und -transportmodells wurden der Salzeintrag in die Versickerungsbecken, die Auswirkungen der Versickerung und der Salzgehalt des Grundwassers in seiner jahreszeitlichen Verteilung quantifiziert. Den Untersuchungen wurden ungünstige Standortbedingungen als Randbedingung unterlegt, um den „Worst-Case“ darzustellen. Ausgewählt wurden hierfür zum Beispiel zwei Versickerungsbecken im Einzugsbereich der Lappach im Planfeststellungsabschnitt Pastetten - Dorfen, aus denen versickertes Niederschlagswasser im Grundwasserleiter auf einer relativ kurzen Strecke von ca. 40 m bis 80 m durch ein Auwaldgebiet dem Vorfluter Lappach zufließt. Die mit Hilfe des Grundwassermodells erzielten quantitativen Untersuchungsergebnisse wurden im Hinblick auf ihre Relevanz für den Auwaldstandort und die Auwaldvegetation bewertet. Zur Bewertung herangezogen wurden dabei die vorhandenen wissenschaftlichen Erkenntnisse zu Auswirkungen von Streusalz auf Böden und Vegetation in der einschlägigen Fachliteratur sowie eigene gutachterliche Untersuchungen an bereits bestehenden Entwässerungsanlagen an der Autobahn A 96. Im Vordergrund der Untersuchung stand die Chloridkonzentration im Grundwasser, da das Chlorid maßgeblich für mögliche Schadwirkungen im Ökosystem ist. Zu den Einzelheiten wird auf die Untersuchung von Blasy/Øverland (Seiten 1 bis 3, 33 bis 35) verwiesen.

Wir erachten die Methodik der durchgeführten Untersuchung für tragfähig, um ihre Ergebnisse im Rahmen der Erfassung und Bewertung der Beeinträchtigungen zu verwenden. Zu den Auswirkungen von Streusalz gibt es bereits eine Reihe wissenschaftlicher Erkenntnisse, die einen gesicherten Standard darstellen. Die vorliegende Untersuchung wurde als „Worst-Case-Betrachtung“ durchgeführt, um Ergebnisse zu erzielen, die auf der „sicheren Seite“ liegen. Diese Vorgehensweise stellt eine in der Wissenschaft anerkannte konservative Risikoabschätzung dar. Wenn Analogie-

schlüsse von Untersuchungsergebnissen zu bereits vorhandenen Entwässerungsanlagen gezogen werden, so erachten wir dies ebenfalls für eine gängige und tragfähige wissenschaftliche Methode zur Analyse von Umweltauswirkungen (vgl. BVerwG vom 17.01.2007, Rn. 64).

Die Untersuchung zeigt, dass sich die Chloridkonzentration des Grundwassers im Abstrom der beiden Versickerungsbecken im Nahbereich der Lappach bis zum Erreichen des Vorfluters im Mittel auf ca. 540 mg/l reduziert. Dieser Wert liegt unter dem in der wissenschaftlichen Literatur angegebenen Wert von 600 mg Chlorid in der Bodenlösung, ab dem Schäden an Gehölzen auftreten. Eine erhebliche Beeinträchtigung von Auwaldbäumen durch den Eintrag von Tausalz kann daher ausgeschlossen werden. Zu berücksichtigen ist dabei zudem, dass die Auwaldvegetation aus Gehölzen besteht, die in der einschlägigen wissenschaftlichen Fachliteratur als salzresistent (z. B. Schwarzerle und Weidenarten) bzw. weniger salzempfindlich (z. B. Esche, Stieleiche) bezeichnet werden. Der Vergleich mit der vorhandenen Vegetation an den untersuchten Entwässerungsanlagen der Autobahn A 96 bestätigt im Wege des Analogieschlusses die Unerheblichkeit des Tausalzeintrags, denn die dort wachsenden Auwaldgehölze, die auch an Goldach und Rimbach vorkommen, weisen keine erkennbaren salzbedingten Vitalitätseinschränkungen auf, obwohl sie höheren Salzkonzentrationen ausgesetzt sind als sie im Bereich der Vergleichsbecken an der Lappach zu erwarten sind. Gleiches gilt im Hinblick darauf, dass entlang von Straßen mit intensivem Winterdiensteinsatz – bei Autobahnen sogar auf dem Mittelstreifen –, Eschen und sogar als besonders salzempfindlich einzustufende Apfelbäume gedeihen. Zudem werden bei allen Versickerungsbecken, die nahe zu den angrenzenden Auwaldbeständen liegen, puffernde Gehölzpflanzungen zwischen den Becken und dem Auwald angepflanzt. Diese Gehölze werden einen Großteil des versickerten Wassers bereits aufnehmen, so dass von dem oben als „Worst-Case“ angenommenen Wert, tatsächlich nur ein geringerer Teil des chloridhaltigen Grundwassers den bestehenden Auwald erreichen wird. Darüber hinaus ist eine zusätzliche Verdünnung der Chloridkonzentration anzunehmen, denn die Ufergehölze decken ihren Wasserbedarf überwiegend über die Fließgewässer und oberflächennahen Bodenschichten. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass die Versickerbecken der A 94 im gesamten Grundwasserstrom des Voralpenlands liegen und von daher mit gravierenden Verdünnungseffekten zu rechnen ist. Die geplanten Versickerbecken an Goldach und Rimbach liegen zudem weiter vom Auwald im FFH-Gebiet entfernt als die als Beispielfälle herangezogenen Becken an der Lappach.

### 3.2.2.6.6 Beeinträchtigungen durch Einträge gasförmiger Stoffe

Durch die prognostizierte Verkehrsmenge werden gasförmige Emissionen (insbesondere Kohlenstoff- und Stickstoffoxide) erzeugt, die an die umgebende Luft abgegeben werden. Direkte Einwehungen in seitlich von der Fahrbahn gelegene Auwaldbestände sind aufgrund der hohen Immissionsschutzwände weitgehend reduziert. Möglich sind dagegen Einträge über die Luftverwirbelungen, die die Abgase über die Brücken und deren Schutzwände hinaus tragen. Untersuchungen (z.B. Balla 2005) haben ergeben, dass in der freien Landschaft sich die Konzentration der Luftschadstoffe neben den Fahrbahnen sehr bald durch Verwirbelung und Verdünnung auf das durchschnittliche Maß in der Umgebung einpendelt.

Stickstoff beeinflusst die Nährstoffversorgung der Pflanzen. Er wirkt wie Dünger. Dadurch ist insbesondere auf nährstoffarmen und trockenen Standorten zu besorgen, dass die für diese Standorte charakteristischen Lebensraumtypen durch die Verbreitung konkurrenzstärkerer Pflanzen verdrängt werden. Dies wiederum zieht Veränderungen im Spektrum der für die Lebensraumtypen charakteristischen Tierarten nach sich (vgl. BVerwG vom 17.01.2007, 9 A 20.05 – juris, Rn. 103; BVerwG vom 12.03.2008, 4 A 3.06 – juris, Rn. 108). Gerade für solche nährstoffarmen und trockenen Standorte kann es durch die verkehrsbedingte Zufuhr von Stickstoff insbesondere im trassennahen Bereich zu einer negativen Beeinflussung der Vegetationsstruktur kommen.

Die für empfindliche Standorte entwickelte Rechtsprechung zu den Stickstoffeinträgen ist indessen im vorliegenden Fall nicht einschlägig. Aufgrund der umfangreichen Untersuchungen des Vorhabensträgers ist festzustellen, dass der Lebensraumtyp \*91E0 als Bestandteil des regelmäßig überschwemmten Auensystems eindeutig als nicht empfindlich gegenüber Stickstoffeutrophierung einzustufen ist. Der im Auensystem des FFH-Gebiets „Isental mit Nebenbächen“ vorkommende Auwald entlang der Bachläufe ist ein regelmäßig überfluteter Auwald, bei dem durch die Überflutungen regelmäßig ein hoher Nährstoffeintrag – insbesondere mit Stickstoffverbindungen – erfolgt. Diese Nährstoffe werden durch den Niederschlag in der Regel von den vorwiegend landwirtschaftlich genutzten Flächen im Einzugsbereich ausgewaschen. Eine erhebliche Beeinträchtigung durch die verkehrsbedingte Zufuhr von Stickstoff ist ausgeschlossen.

Untermuert wird dieser Befund, wenn man das Konzept der Critical Loads berücksichtigt, das im Rahmen der UN-ECE-Luftreinhaltekonvention („Berner Liste“) entwickelt worden ist und in der höchstrichterlichen Rechtsprechung zu Infrastrukturprojekten Resonanz gefunden hat (BVerwG vom 14.4.2010, 9 A 5/08 – juris, Rn. 87). In

dieser Liste sind für verschiedene Lebensraumtypen Belastungsgrenzen definiert. Entsprechend der Unempfindlichkeit gegenüber Stickstoffeinträgen sind für den Lebensraumtyp \*91E0 in der „Berner Liste“ jedoch keine spezifischen Informationen zu Critical Loads angegeben. Ebenso wenig wurden diesem Lebensraumtyp Critical Loads in einer Liste, die in Großbritannien erarbeitet wurde, zugeordnet. Dies zeigt deutlich, dass auch nach den derzeit vorliegenden wissenschaftlichen Erkenntnissen im europäischen Raum nicht von einer Empfindlichkeit des regelmäßig überfluteten Auwalds als Lebensraumtyp \*91E0 auszugehen ist.

Daneben zeigt auch eine vergleichende Betrachtung der Ist-Situation von Lebensraumtypen im Umfeld des zugelassenen Projekts mit der Situation im Planungsfall, dass sich die vorhabensbedingt zunehmende Stickoxidbelastung nicht auf den Erhaltungszustand der umliegenden FFH-Gebietsteile an der Goldach und am Rimbach auswirken wird. Bei einem solchen Vergleich handelt es sich um Prognosewahrscheinlichkeiten bzw. Schätzungen, die nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts eine anerkannte Methode sind, mit der bei Einhaltung wissenschaftlicher Standards bestehende Wissenslücken überbrückt werden können (vgl. HeVG vom 02.01.2009, 11 B 368/08 T – juris, Rn. 136 ff.; BVerwG vom 14.4.2011, 4 B 77/09 - juris, Rn. 21.). Das Auensystem des FFH-Gebiets „Isental mit Nebenbächen“ ist bereits seit vielen Jahrzehnten als Folge der Intensivierung der Landwirtschaft und der Zunahme der Industrialisierung einer hohen Vorbelastung ausgesetzt, die im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung mitberücksichtigt wird. Das hat dazu geführt, dass stickstoffempfindliche Arten nicht mehr vorhanden sind. Verblieben sind meist weitgehend stickstoffverträgliche Arten. Eine Langzeitstudie in Laubwäldern des Münchner Raums (Echinger Lohe, 1961-2003) bestätigt, dass die stärksten Veränderungen bei der Artenzusammensetzung (insbesondere Artenverschiebungen in der Krautschicht) allein durch die Deposition von Luftstickstoff schon vor dem Jahr 1985 eingetreten sind. Seitdem hat sich das Tempo der Artverschiebungen deutlich verlangsamt. Dieses wird darauf zurückgeführt, dass empfindliche Arten der stickstoffarmen Standorte bereits nicht mehr vorkommen (vgl. Unterlage 17.1 T, Seite 79). Nach den vom Vorhabensträger seinen fachlichen Untersuchungen zugrundegelegten Werten des Umweltbundesamtes für Waldlebensraumtypen ist für das FFH-Gebiet „Isental mit Nebenbächen“ von einer Hintergrundbelastung von 42 bis 48 kg N/ha\*a auszugehen. Konkret beträgt die Hintergrundbelastung für das Goldachtal 43 kg N/ha\*a und für das Rimbachtal 44 kg N/ha\*. Durch die geplante Autobahn A 94 ist nach den Berechnungen des Vorhabensträgers zusätzlich zur vorhandenen Hintergrundbelastung mit einem Stickstoffeintrag von 0,7 kg N/ha\*a im Goldachtal und maximal ca. 1,6 kg N/ha\*a im Rimbachtal in unmittelbarer Trassennähe



zu rechnen. Die geringen Werte für die zusätzliche Stickstoffdeposition im Boden sind auf die hohen Brücken und die Immissionsschutzwände zurückzuführen. Die Abgase werden deutlich über der Bodenschicht ausgestoßen und durch die Winde in die Umgebung verdriftet. In die angrenzenden Vegetationsbestände gelangt daher nur ein Teil der emittierten Stoffe. Diese geringe Zusatzbelastung stellt für den gegenüber Stickstoff unempfindlichen Lebensraumtyp \*91E0 keine erhebliche Beeinträchtigung dar. Trotz der hohen Hintergrundbelastung weisen derzeit die Bestände des Lebensraumtyps \*91E0 im FFH-Gebiet „Isental mit Nebenbächen“ teilweise einen guten Erhaltungszustand („B“) auf. Das betrifft gerade den Bereich des Lapachtals mit der höchsten Hintergrundbelastung von bis zu 48 kg N/ha\*a. Die Meldung des Gebiets erfolgte zu einem Zeitpunkt, als die dargestellte hohe Hintergrundbelastung bereits seit langem vorhanden war. Dennoch wurde der Erhaltungszustand des Bestands des Lebensraumtyps \*91E0 im Standard-Datenbogen mit günstig („B“) bewertet. Eine Beeinträchtigung von Lebensräumen durch den Stickstoffeintrag findet Eingang in die Bewertung des Erhaltungszustands der Lebensraumtypen, wenn die Beeinträchtigung bzw. ihre Auswirkungen im konkreten Bestand beobachtbar sind. Die Bewertung des Erhaltungszustands des Lebensraumtyps \*91E0 als günstig zeigt, dass jedenfalls die hohe Hintergrundbelastung keine Auswirkung auf dessen Bestand hat. Daher lässt sich unseres Erachtens sicher abschätzen, dass die geringe Zusatzbelastung durch die Autobahn A 94 für den Lebensraumtyp \*91E0 im FFH-Gebiet „Isental mit Nebenbächen“ keine erhebliche Beeinträchtigung darstellt.

Im Verlauf des Anhörungsverfahrens wurde von Verfahrensbeteiligten Kritik an der Behandlung der Stickstoffeinträge geübt. Die Untersuchungen und Bewertungen des Vorhabensträgers beruhten auf veralteten Daten. Die als Vorbelastung zu berücksichtigende Hintergrundbelastung der Stickstoffdeposition sei nach neueren Untersuchungen des Umweltbundesamtes im Bereich des FFH-Gebiets „Isental mit Nebenbächen“ deutlich geringer als in den Planunterlagen angenommen. Daher ergebe sich eine deutlich höhere relative Zusatzbelastung infolge der Autobahn. Dieser Einwand ist nicht durchgreifend. Zwar sind die vom Umweltbundesamt erst nach Aufstellung der Planunterlagen zur dritten Tektur im Internet veröffentlichten Vorbelastungsdaten (Stand 2007) für Laubwald im Bereich um Dorfen durchwegs geringer als diejenigen, die der Vorhabensträger seinen Untersuchungen (unter Angabe derselben Internetadresse; Stand 2004) zugrunde gelegt hat. Daraus ergibt sich jedoch keine abweichende Bewertung der Unerheblichkeit der Beeinträchtigung. Wie bereits ausgeführt ist der Lebensraumtyp \*91E0 in der vorliegenden Ausprägung gegenüber Stickstoffeinträgen unempfindlich. Wenn sich die Hintergrundbelastung aufgrund

neuester Daten sogar als geringer darstellt als im Rahmen der Untersuchung der FFH-Verträglichkeit angenommen, kann erst recht davon ausgegangen werden, dass die Zusatzbelastung durch die geplante A 94 aufgefangen und abgepuffert werden wird. Die Beeinträchtigung des LRT \*91E0 unterschreitet die Erheblichkeitsschwelle noch deutlicher.

### 3.2.2.7 Beeinträchtigung des Lebensraumtyps 3260: Flüsse der planaren bis montanen Stufe mit Vegetation des Ranunculion fluitantis und des Callitricho-Batrachion

Die vorhabensbedingten Beeinträchtigungen des Lebensraumtyps 3260 werden in Unterlage 17.1 T, Kap. 6.1.2 ausführlich dargestellt, worauf verwiesen wird. Im unmittelbaren Wirkungsbereich der Autobahn sind relevante Bestände des Lebensraumtyps 3260 nicht vorhanden. Vegetationsgesellschaften des Ranunculion fluitantis und des Callitricho-Batrachion fehlen. Das wurde auch im Verlauf des Anhörungsverfahrens und insbesondere des gerichtlichen Verfahrens zum Abschnitt Forstinning – Pastetten von den Verfahrensbeteiligten bestätigt. Durch die Planung der Gewässerquerungen wird es zu keiner direkten Flächeninanspruchnahme des Lebensraumtyps kommen. Die hoch und weit gespannten Brückenbauwerke gewährleisten die Aufrechterhaltung der Vernetzungsstrukturen und stellen keine Barriere für die charakteristischen Tierarten dar.

Beeinträchtigungen des Lebensraumtyps 3260 können sich vorhabensbedingt am ehesten durch den Eintrag von gelösten Stoffen (v.a. Tausalz) in das Fließgewässer und ihre Verdriftung zu den Standorten ergeben, wo der Lebensraumtyp vorkommt. Um das Ausmaß dieser möglichen Beeinträchtigungen zu erfassen und zu bewerten hat der Vorhabensträger umfangreiche Untersuchungen vorgenommen. Insbesondere wurde überprüft, ob durch die vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung des Tausalzeintrags (insbesondere durch die Entwässerungsanlagen) erhebliche Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden können. Die Untersuchungen wurden auf den Stoff Natriumchlorid konzentriert, der aufgrund seiner raschen Löslichkeit und die nicht mögliche Fällung bzw. Rückhaltung geeignete Indikatoreigenschaften aufweist, um die Beeinträchtigungen des Lebensraumtyps und seiner charakteristischen Arten verlässlich zu analysieren.

Unter Heranziehung von wissenschaftlichen Untersuchungsergebnissen zur Beeinträchtigung der Vegetation und der Tierarten durch Salzeintrag (vgl. Thüringer Landesanstalt für Umwelt: Auswirkungen der Ableitung von Auftausalzen an Bundesautobahnen und Bundesfernstraßen auf Fauna und Flora in Regenbecken und Gewässern, Jena 1999) kann von einem sehr geringen Beeinträchtigungsgrad ausgegangen werden, wenn die Chloridkonzentration im Gewässer weniger als 200 mg/l be-

trägt. Dieser Orientierungswert entspricht auch einer Empfehlung der Länderarbeitsgemeinschaft Wasser (LAWA) vom 7. März 2007 zur Bestimmung des Übergangs von einem mäßigen in einen guten Zustand der physikalisch-chemischen Komponenten in deutschen Fließgewässern.

Um die zu erwartende Konzentration von Chlorid in den Fließgewässern Goldach und Rimbach an den Einleitungsstellen der Entwässerungsanlagen sowie unterstrom davon zu ermitteln, wurde mit Hilfe der vorhandenen Abflussdaten der Wasserwirtschaftsverwaltung ein Wasserabflussmodell berechnet, auf dessen Basis die durchschnittlichen täglichen Abflussmengen modelliert wurden. Die Prognosemodelle beinhalten jeweils zwei Jahreszeitbetrachtungen (Sommer-Herbst-Verlauf und Winter-Frühjahr-Verlauf) sowie drei Bezugswerte für die Tagesabflüsse der beurteilten Fließgewässer (sog. Quantilwerte).

Neben der zu erwartenden Wasserabflussmenge in den Fließgewässern wurde gutachterlich auch die Abflussmenge des Wassers ermittelt, das aus den Entwässerungsanlagen in die Vorfluter gelangt. Die darin enthaltene Chloridkonzentration wurde im Wege einer Abschätzung bestimmt. Der Abschätzung wurden Messwerte zugrunde gelegt, die im Wege regelmäßiger Probeentnahmen am Ausfluss eines vergleichbaren Regenbeckens an der A 96 in den Jahren 2005/2006 gewonnen wurden. Der damals gemessene Maximalwert betrug 208 mg Chlorid/Liter während der Sommer- und Herbstphase (10.08. bis 04.11. ohne Salzaufbringung auf der Autobahn) und 945 mg Chlorid/Liter während der Winter- und Frühlingsphase (05.11. bis 06.02. mit Salzaufbringung).

Inwieweit sich die ermittelte Chloridkonzentration des Wassers aus den Entwässerungsanlagen auf den Lebensraumtyp 3260 auswirkt, hängt neben der Wassermenge in den Fließgewässern und dem eintretenden Verdünnungseffekt von der Dimensionierung der Versickerbecken ab. Die Dimensionierung der Entwässerungsanlagen wurde auf ein hundertjährliches Niederschlagsereignis ausgelegt. Um zu ermitteln, wie das anfallende Fahrbahnwasser durch diese Entwässerungseinrichtungen zurückgehalten und versickert wird, wurden Niederschlagsaufzeichnungen der letzten 30 Jahre, die für den Untersuchungsraum vorliegen, in ein Simulationsmodell eingelesen. Die Auswertung der gewonnenen Daten zeigt, dass die vorgesehenen Versickerungsanlagen so großvolumig dimensioniert sind, dass in der eher niederschlagsarmen Winter-Frühjahr-Periode, in der mit Salzaufbringung auf der Autobahn gerechnet werden muss, sämtliches anfallende Oberflächenwasser versickert werden kann und daher kein chloridhaltiges Abwasser in die Fließgewässer gelangt. Gleiches gilt im Hinblick auf die Bewältigung „normaler“ Regenereignisse in der

Sommer-Herbstphase. Auch hier ist eine vollständige Versickerung im Untergrund durch die konstruktive Gestaltung der Versickerungsanlagen gewährleistet (vgl. Dr. Blasy – Dr. Øverland Beratende Ingenieure GbR vom 11.07.2005: „Beurteilung der Möglichkeiten zur Errichtung von Versickerungsanlagen – Ergänzung der Unterlagen vom 21.10.2005“, Seite 9).

Da jedoch aufgrund der Bodenverhältnisse keine vollständige Versickerung zu jeder Zeit und bei jedem Szenario gewährleistet werden kann, hat der Vorhabensträger ergänzend ein Modell entwickelt, anhand dessen die Chloridbelastung in den Fließgewässern des FFH-Gebiets nach vollständiger Durchmischung ermittelt werden kann. So hat der Vorhabensträger - um hinsichtlich der Erfassung und Bewertung der Beeinträchtigung des Lebensraumtyps „auf der sicheren Seite“ zu rechnen - als „Worst-Case“ unterstellt, dass schon ab 50% der festgestellten mittleren Regenereignisse eines Jahres (50% Quantil) Wasser aus den Versickerungsbecken über die Drosselrohre in die jeweiligen Vorfluter abgegeben wird. Diese Annahme ist sehr vorsichtig, da - wie oben ausgeführt - nach den Berechnungen für die Dimensionierung der Versickerungsanlagen der Ablauf über die Drosselrohre erst bei weit stärkeren Regenereignissen anspringen wird. Wenn unter der Annahme des „Worst-Case“ ein Abfluss in die Vorfluter mit dem Maximalwert von 208 mg Chlorid/l angenommen wird, so ist nach vollständiger Durchmischung von einer Chloridkonzentration von weitaus weniger als 200 mg/l auszugehen. Der Wert bewegt sich bei 132 mg/l im Rimbach (vgl. Unterlage 17.1 T, Seite 89, Tab. 17). An der Goldach wird dagegen aufgrund der guten Versickerfähigkeit des Untergrundes keine sommerliche Einleitung von Fahrbahnwasser stattfinden. Damit kann bereits für den Worst-Case eine erhebliche Beeinträchtigung ausgeschlossen werden. Im Rahmen des Worst-Case wurde bereits die Vorbelastung der Gewässer durch Einträge aus der Landwirtschaft berücksichtigt, die sich nach den Angaben des Wasserwirtschaftsamtes Freising in den betroffenen Gewässern bei Werten im Mittel zwischen 20 und 25 mg/l bewegt (vgl. Planunterlage 17.1 T, Seite 93). Eine Überschreitung des Werts von 200 mg/l ist daher in jedem Fall ausgeschlossen. Darüber hinaus ist aufgrund der vorhandenen Bestandssituation des LRT 3260 weder im Bereich der Querungs- bzw. Einleitungsstelle noch im weiteren Verlauf des Rimbachs flussabwärts mit dem Auftreten des Lebensraumtyps 3260 zu rechnen. Die Auwaldbestände, die sich am Rimbach in einem günstigen Erhaltungszustand befinden, bewirken eine für den LRT 3260 ungünstige Verschattung. Zudem kommt es im Rimbach zu starken Schwankungen des Wasserstands, die bis hin zur temporären Austrocknung führen können. Darüber hinaus führt der Bach relativ große Geschiebemengen mit sich. Zusammen genommen führen die genannten Faktoren dazu, dass der LRT 3260 erst in deutlicher Ent-

fernung zur Einleitungsstelle am Rimbach in der Isen auftritt, wo indessen die Chloridkonzentration aufgrund der zunehmenden Verdünnung deutlich geringer sein wird als direkt an der Einleitungsstelle. Es ist daher davon auszugehen, dass der tatsächliche Eintrag von Chlorid in den Lebensraumtyp 3260 nochmals signifikant geringer sein wird als der prognostizierte Konzentrationswert an der Einleitungsstelle. In der Isen liegt die Chloridkonzentration nach den vorliegenden gutachterlichen Berechnungen lediglich bei 67 mg/l (vgl. Unterlage 17.1 T, Tabelle 17, Seite 89).

Die Feststellung der Unerheblichkeit der Beeinträchtigungen gilt umso mehr für die charakteristischen Fischarten des Lebensraums, für die nach den wissenschaftlichen Erkenntnissen erst Auswirkungen bei Langzeitbelastungen von ca. 4000 mg/l Chlorid zu erwarten sind.

Die auf den Worst-Case abgestellten Berechnungen können lediglich zwei Szenarien nicht erfassen, die jedoch im Vergleich dazu geringere Beeinträchtigungen verursachen. Bei extremen sommerlichen Starkregenereignissen oder bei Sättigung der Versickerungsanlagen nach lang anhaltenden Regenereignissen kann der Fall eintreten, dass im Sommerhalbjahr einige der Versickerungsanlagen das anfallende Wasser nicht mehr aufnehmen können und ein Abfluss in die Vorfluter auftritt. Anhand der Niederschlagsaufzeichnungen wurde festgestellt, dass ein solcher Abfluss nur statistisch alle zwei bis fünf Jahre einmal auftreten kann. Allerdings ist zu solchen Zeiten infolge der gleichzeitigen hohen Wasserführung der Fließgewässer bzw. wegen der großflächig überschwemmten Aue mit einem großen Verdünnungseffekt zu rechnen. Höhere Chloridbelastungen als im Worst-Case sind ausgeschlossen.

Das Gleiche gilt für den Fall, dass im Winter nach längeren Perioden mit starken Frösten der Boden der Versickerungsbecken gefroren oder das Wasser im Becken mit einer dicken Eisschicht abgedeckt ist. Bei plötzlichen Tauphasen mit starken Regenfällen ist in diesen Fällen eine Versickerung nicht sofort möglich. Das Wasser sammelt sich in den Becken. Taut der Untergrund nicht schnell genug auf, tritt das Wasser bei lang anhaltenden Regenfällen über den Notüberlauf in die Vorfluter aus. In diesen Fällen kann jedoch auch in der umgebenden Landschaft das Niederschlagswasser nicht ausreichend versickern und überschwemmt die Talauen großflächig. Das aus dem Versickerungsbecken stammende Wasser fällt im Vergleich zum Hochwasser in der Talaue nicht ins Gewicht.

Der zusätzliche Eintrag über das Grundwasser in die Fließgewässer wird sehr gering sein. Insbesondere treten stoßförmige und konzentrierte Belastungsintensitäten nicht auf. Zudem wird in jedem Fall auch ein Verdünnungseffekt im Grundwasserkörper

selbst eintreten, so dass selbst in ungünstigen Situationen eine Beeinträchtigung des Lebensraumtyps für diesen Wirkungspfad ausgeschlossen ist.

Im Hinblick auf Beeinträchtigungen durch gasförmige Stoffe (v. a. Stickstoffverbindungen) wird auf die entsprechenden Ausführungen zum Lebensraumtyp \*91E0 verwiesen. Der Lebensraumtyp 3260 wird gleichfalls von den regelmäßig auftretenden Überschwemmungen der Talaue betroffen, die zu einem starken Nährstoffeintrag führen. Es ist davon auszugehen, dass er keine besondere Empfindlichkeit gegenüber solchen Einträgen zeigt. Für den Lebensraumtyp 3260 sind in der „Berner Liste“ keine Critical Loads Werte angegeben.

Aufgrund der Erkenntnisse, die aus den umfangreichen wissenschaftlichen Untersuchungen unter Zugrundelegung einer Worst-Case-Betrachtung gewonnen wurden, bestehen keine vernünftigen Zweifel daran, dass es vorhabensbedingt zu keiner erheblichen Beeinträchtigung des Lebensraumtyps 3260 kommt.

#### 3.2.2.8 Beeinträchtigung des Lebensraumtyps 6430: Feuchte Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe

Flächenverluste für den Lebensraumtyp 6430 treten im FFH-Gebiet vorhabensbedingt nicht ein. Die Planung gewährleistet, dass eine Ansiedlung von Beständen des Lebensraumtyps ungehindert möglich ist, da die Brückenbauwerke jeweils eine große lichte Höhe (15 bzw. 20 m) aufweisen. Eine ausreichende Wasserversorgung ist für die Ufer begleitenden Hochstaudensäume durch die Bodenfeuchte in der grundwassernahen Talsohle und die geplanten ökomorphologischen Maßnahmen unter und neben der Brücke gesichert. Das Artenspektrum der Hochstaudenfluren besteht aus meist Schatten verträglichen Pflanzen, die mit einem hohen Reproduktionspotential ausgestattet sind. Die Hochstaudenfluren vergesellschaften sich oft mit aufwachsenden Auwaldbeständen und werden innerhalb von Auen dementsprechend unter natürlichen Bedingungen von Gehölzen überwachsen und beschattet. Im Rahmen des gerichtlichen Verfahrens zum Abschnitt Forstinning - Pastetten wurde von den Verfahrensbeteiligten die Schattentoleranz der Hochstaudenfluren und die Unerheblichkeit des Eingriffs bestätigt (vgl. BayVGH vom 30.10.2007, UA Seite 58, Rn. 155).

Im Hinblick auf die Beeinträchtigung durch gasförmige Emissionen gehen wir von keiner erheblichen Beeinträchtigung aus, weil die feuchten Hochstaudenfluren genau wie die Auwald- und Fließgewässerlebensräume von den wiederkehrenden Überschwemmungen der Talaue mit den hohen Nährstofffrachten betroffen werden und als tolerant gegenüber Stickstoffeutrophierung anzusehen sind. Dementsprechend

werden in der „Berner Liste“ keine Critical Loads Werte angegeben. In der Umsetzung der „Berner Liste“ für Großbritannien sind für alpines und subalpines Grünland Critical Loads von 10-15 kg N/ha\*a angegeben. Unter der Annahme, dass die feuchten Hochstaudenfluren als Lebensraumtyp 6430 unter den Begriff des alpinen und subalpinen Grünlands subsumierbar sind, dürfte für die regelmäßig überfluteten Bestände in der Talaue hinsichtlich der Critical Loads von einem Orientierungswert von 15 kg N/ha\*a ausgegangen werden. Unter Zugrundelegung des höchsten vom LfU ermittelten empirischen Messwerts für Offenlandbiotop und der Addition des durch das Ingenieurbüro Lohmeyer errechneten Werts der Zusatzdeposition im unmittelbaren Nahbereich der Trasse bleibt die Gesamtdeposition von Stickstoff nach Inbetriebnahme der Autobahn mit maximal 14,31 kg N/ha\*a unter dem oben dargestellten Orientierungswert von 15 kg N/ha\*a (zur Herleitung der Zusatzbelastung wird auf Unterlage 17.1 T, Seite 100 f. verwiesen).

Der Vorhabensträger hat als Worst-Case die Hintergrundbelastung aus den Daten des Umweltbundesamts für Wiesen, Weiden, seminatürliche Vegetation und Ackerland im Isental mit der zusätzlichen vorhabensbedingten Deposition addiert, was zu einer Überschreitung des vorgenannten Orientierungswerts führen würde. Dabei resultiert die Überschreitung um das 1,5-fache bereits aus der angenommenen Hintergrundbelastung. Trotz der Berechnungen des Vorhabensträgers zum Worst-Case gibt es keinen vernünftigen Zweifel an der Unerheblichkeit der Beeinträchtigungen. Fraglich ist schon, ob die vom Umweltbundesamt genannten Lebensräume vergleichbar sind mit dem Lebensraumtyp 6430. Wiesen und Weiden, Ackerland oder seminatürliche Lebensräume werden schwerlich mit einem natürlichen Lebensraumtyp der FFH-RL vergleichbar sein. Landwirtschaftlich intensiv genutzte Flächen werden gedüngt, um bessere Erträge zu erhalten. Abgesehen davon befinden sich die feuchten Hochstaudenfluren im FFH-Gebiet „Isental mit Nebenbächen“ ausweislich des Standard-Datenbogens trotz der seit vielen Jahren ausgeübten intensiven Landwirtschaft und den regelmäßigen Überschwemmungen mit dem daraus resultierenden hohen Nährstoffeintrag in einem guten Erhaltungszustand („B“), so dass nicht von einer Empfindlichkeit gegenüber Stickstoff ausgegangen werden muss. Die im FFH-Gebiet konkret vorhandenen Bestände an Hochstaudenfluren werden von Stickstoff liebenden Pflanzenarten, wie Brennnessel, Schilf, Ackerwinde dominiert. Die Zusatzdeposition durch die A 94 hat zudem Bagatelldarakter, denn sie betrifft lediglich kleine Restbestände des Lebensraumtyps südlich der Goldach auf einer Fläche, die weniger als 1% der Gesamtfläche des Lebensraumtyps im FFH-Gebiet ausmacht. Es kann daher sicher davon ausgegangen werden, dass die vorhabens-

bedingten Stickstoffeinträge zu keiner Verschiebung des Artgefüges führen werden. Im Übrigen verweisen wir auf Unterlage 17.1, Kap. 6.1.3 (Seite 97 ff.).

#### 3.2.2.9 Beeinträchtigung der Anhang II – Art Groppe

Anlagebedingte Eingriffe in den Wasserkörper der Fließgewässer, die zu Sedimentverfrachtungen führen können, sind nicht vorgesehen. Im Rahmen der Bauphase wird insbesondere in den Talniederungen darauf geachtet, dass sich die Wasserführungen der Oberflächengewässer nicht ändern werden. Hierzu dienen Maßnahmen wie zum Beispiel der Erhalt aller größeren Fließgewässer und die Unterführung auch kleinster Gräben, wenn dies vom Gelände möglich ist. Anlagebedingte Beeinträchtigungen werden durch die weitgespannten und hohen Brücken vollständig vermieden.

Der Eintrag von Tausalz in die Gewässer stellt keine erhebliche Beeinträchtigung dar, da die geplante Entwässerung der Autobahn gewährleistet, dass die Chloridkonzentration in den Fließgewässern deutlich unterhalb der für die Fischart relevanten Konzentration (4000 mg/l für die Groppe und 1000 mg/l für Fischnährtiere) bleibt. Dies wurde ausdrücklich auch von Verfahrensbeteiligten im gerichtlichen Verfahren zum Abschnitt Forstinning – Pastetten bestätigt (vgl. BayVGH vom 30.10.2007, UA Seite 60, Rn. 158).

#### 3.2.2.10 Beeinträchtigung der Anhang II – Art Bachmuschel (*Unio crassus*)

Unmittelbare vorhabensbedingte Beeinträchtigungen der Bachmuschel sind im FFH-Gebiet nicht zu erwarten, da das bekannte Vorkommen in der Isen bei Oberdorfen etwa sechs Kilometer von der nächstgelegenen Querungsstelle der A 94 entfernt liegt und sowohl die Goldach als auch der Rimbach stromabwärts davon in die Isen einmünden. Im Hinblick auf die Wiederherstellungsoption eines günstigen Erhaltungszustands der Art im FFH-Gebiet können sich Beeinträchtigungen insbesondere durch den Eintrag von Tausalz aus den Entwässerungsanlagen ergeben, die stromabwärts verdriftet werden. Dabei ist nicht nur von Bedeutung, wie die Bachmuschel selbst auf den Eintrag reagiert, sondern auch inwieweit die Wirtsfischarten für die Larven (Glochidien) der Bachmuschel reagieren.

Wie bereits oben im Rahmen der Erfassung und Bewertung der Beeinträchtigung der Lebensraumtypen durch den Eintrag von Tausalz in die Fließgewässer ausführlich dargelegt, wird es durch die geplanten Entwässerungsanlagen im Winterhalbjahr zu keiner Einleitung von chloridhaltigem Fahrbahnwasser kommen. Gleiches gilt für das Sommerhalbjahr mit Ausnahme von extremen Regenereignissen, bei denen jedoch von einem allgemein starken Verdünnungseffekt im gesamten Talraum der Aue



auszugehen ist. Sollte in Extremsituationen ein kurzfristiger Anstieg des Chloridgehalts in den Fließgewässern stattfinden, kann die Bachmuschel auf solche Stresssituationen nach den fachgutachterlichen Erkenntnissen im Gerichtsverfahren zum Abschnitt Pastetten – Dorfen reagieren, indem sie über mehrere Stunden ihre Atmung drastisch reduzieren kann und ihre Atemöffnungen für diese Zeit verschließt (vgl. BayVGH vom 24.11.2010, 8 A 10.40022, Rn. 89). Selbst im Worst-Case kommt es zu einer deutlichen Unterschreitung der für die Bachmuschel angegebenen Chloridkonzentration, die die Schwelle für ein natürliches Vorkommen der Bachmuschel markiert. Als Orientierungswert ist von Konzentrationen zwischen 200 und 300 mg Chlorid/l auszugehen. Diese Spannbreite wurde von den Verfahrensbeteiligten im gerichtlichen Verfahren zum Abschnitt Forstinning - Pastetten bestätigt. Im nachfolgenden Verfahren zum Abschnitt Pastetten – Dorfen wurde indessen gefordert, der Orientierungswert müsse im Hinblick auf die Vorbelastungen durch die Landwirtschaft auf 100 mg/l beschränkt werden. Wir halten die Forderung nach einer Absenkung des Orientierungswerts für unberechtigt, denn die Feststellung eines Orientierungswerts für Chlorid betrifft die Gesamtbelastung der Gewässer und stellt eine Größe dar, die unabhängig von der jeweiligen Vorbelastung ist. Die Berücksichtigung der Vorbelastung wird dagegen erst für die Frage bedeutsam, welche Zusatzbelastung möglich ist, ohne dass der in der Wissenschaft angenommene Orientierungswert überschritten wird. Die Chloridkonzentration in der Goldach wird aufgrund der günstigen Versickerungsverhältnisse infolge der geplanten Entwässerungsanlagen der A 94 nicht erhöht. Im Rimbach kann es im Worst-Case nach Realisierung der Autobahn zu einer Erhöhung kommen, die maximal zu einer Chloridkonzentration von 132 mg/l führt. Selbst unter Berücksichtigung der Vorbelastung wird der untere Wert, der den Grenzbereich für das Vorkommen von Bachmuscheln markiert, deutlich unterschritten. Im Ergebnis liegen die maximalen Chloridkonzentrationen deutlich unterhalb der Erheblichkeitsschwelle. Den Berechnungen der Maximalkonzentrationen liegt eine Worst-Case-Betrachtung zugrunde, die eine verlässliche Basis dafür darstellt, erhebliche Beeinträchtigungen ausschließen zu können. Daneben führt die Autobahn zu keinen Änderungen der vorhandenen Nitrat- und Schlammbelastung der Fließgewässer und hat demzufolge keine erheblichen Auswirkungen auf derzeitige Bestände oder auf zukünftige Wiederherstellungsmaßnahmen. Im Übrigen wird auf Unterlage 17.1 T, Kap. 6.2.2 verwiesen.

3.2.2.11 Zusammenfassende Beurteilung für das FFH-Gebiet DE 7739371 („Isental mit Nebenbächen“) im Planungsabschnitt Dorfen - Heldenstein

Es wird keine dauerhaften Lebensraumverluste an FFH-relevanten Lebensraumtypen innerhalb des FFH-Gebiets geben. Insbesondere der prioritäre Lebensraumtyp \*91E0 bleibt unter und neben den Brücken intakt. Es wird durch regelmäßigen Rückschnitt lediglich zu Beschränkungen der Aufwuchshöhen von Auwaldbäumen kommen. Der Rückschnitt von Kronenvolumen der Bäume unter den Brücken im Goldach- und Rimbachtal sowie neben den geplanten Brückenbauwerken bleibt im relativen Vergleich zum Gesamtbestand von Auwaldbäumen im Gebiet eine unerhebliche Beeinträchtigung, da nur 23 Bäume und damit ein verschwindend geringer Anteil des Gesamtbestandes von dem regelmäßigen Rückschnitt betroffen sein werden.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen durch Einträge von flüssigen oder festen Stoffen in die Lebensräume werden durch Minimierungsmaßnahmen auf ein unerhebliches Maß reduziert. Betriebsbedingte Beeinträchtigungen durch Einträge von gasförmigen Stoffen (v. a. Stickstoff) in die Lebensräume werden aufgrund der geringen Empfindlichkeit der betroffenen Ausprägungen der Lebensraumtypen als unerheblich eingestuft.

Bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen charakteristischer Vogelarten durch straßenbedingte Effekte werden aufgrund der Nutzung großflächiger Reviere für die betroffenen Arten geringfügig und unerheblich sein.

Eine erhebliche Beeinträchtigung von Anhang II-Arten findet nicht statt.

Die Wiederherstellbarkeit von Lebensraumtypen und Arten mit ungünstigem Erhaltungszustand sowie die Funktionsbeziehungen innerhalb des FFH-Gebiets bleiben uneingeschränkt erhalten.

Auch unter kumulativer Betrachtung der unmittelbaren und der mittelbaren Beeinträchtigungen ergeben sich keine erheblichen Beeinträchtigungen des prioritären Lebensraumtyps \*91E0 oder anderer Lebensraumtypen oder Arten. Auch für die maßgeblichen Tierarten nach Anhang II der FFH-Richtlinie bleiben die Möglichkeiten zur Wanderung und Ausbreitung entlang bzw. in den Bachtälern als den zentralen Vernetzungsstrukturen des Gebiets und des gesamten Raumes erhalten. Querungsmöglichkeiten für fließgewässer- und auenbewohnende Arten unter der Autobahn hindurch bleiben in ausreichendem Maße erhalten. Beeinträchtigungen der Wasserqualität von Goldach und Rimbach durch Einleitung von Fahrbahnwasser werden durch eine Reihe von technischen Maßnahmen auf ein unerhebliches Maß reduziert. Die Wasserqualität, die ein wesentliches Element für einige Erhaltungszie-

le des FFH-Gebiets darstellt, kann damit auf einem Stand gehalten werden, dass erhebliche Beeinträchtigungen selbst für die besonders empfindliche Tierart Bachmuschel mit Sicherheit ausgeschlossen sind.

### 3.2.2.12 Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten

Andere Pläne und Projekte, die im Zusammenwirken mit dem vorliegenden Projekt das FFH-Gebiet beeinträchtigen können, werden im Rahmen der Verträglichkeitsprüfung berücksichtigt. Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass die Auswirkungen der anderen Pläne und Projekte und damit die Summationswirkung verlässlich absehbar sind (vgl. BVerwG vom 21.05.2008, 9 A 68.07 - juris, Rn. 21). In der Regel wird dies erst anzunehmen sein, wenn die erforderliche Genehmigung erteilt ist. Allein der Umstand, dass ein Genehmigungsverfahren läuft, vermittelt die Gewissheit über die abzusehenden Projektwirkungen nicht, solange offen ist, ob und welche Genehmigung erteilt wird (vgl. BVerwG aaO).

Die Einbeziehung von geplanten, genehmigten oder bereits abgeschlossenen Projekten ist aber nur dann erforderlich, wenn sich im Zusammenwirken mit dem zu prüfenden Projekt Auswirkungen auf den Zustand der Lebensräume und Arten ergeben können (BayVGH, Urt. v. 24.11.2010, 10 A 40022, UA S. 42, Rn. 80). Von einem Zusammenwirken kann nur ausgegangen werden, wenn sich die Projektwirkungen auf dieselben Erhaltungsziele erstrecken können. Betreffen Projekte unterschiedliche Erhaltungsziele kann sich deren Betroffenheit auch in der Summation nicht ändern. Wenn sich Projekte auf dieselben Erhaltungsziele auswirken, ist anhand der Umstände des Einzelfalls zu überprüfen, ob sie auch räumlich zusammenwirken (vgl. BVerwG vom 05.12.2008, 9 B 28/08 – juris, Rn. 35).

Zur Erfassung anderer Pläne und Projekte wurden im Dezember 2005 und im September 2008 bei der Regierung von Oberbayern, bei den Landratsämtern der betroffenen Landkreise sowie bei Fachbehörden Informationen über den Stand von Genehmigungsverfahren abgefragt. Im Ergebnis wurden keine anderen Pläne und Projekte ermittelt, die anhand der vorgenannten Kriterien in der Verträglichkeitsprüfung zu berücksichtigen sind (vgl. Unterlage 17.1T, Ziff. 9.2, Seite 157 f.). Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat in einer Stellungnahme vom 28.05.2009 im Anhörungsverfahren für den Abschnitt Pastetten – Dorfen bestätigt, dass Summationswirkungen mit anderen Plänen und Projekten mit erheblichen negativen Auswirkungen auf das FFH-Gebiet nicht bekannt sind.

Im Bereich des FFH-Gebiets „Isental mit Nebenbächen“ laufen derzeit drei Planungsverfahren zur Beseitigung von Bahnübergängen bei Schwindegg, Obertaufkir-

chen und Rattenkirchen. Wann mit Planfeststellungsbeschlüssen zu rechnen sein wird, ist derzeit nicht absehbar. Für den im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen lediglich im „Weiteren Bedarf“ enthaltenen Neubauabschnitt der B 15 neu zwischen der B 388 und der A 94 bei Obertaufkirchen liegt noch kein Planfeststellungsantrag vor. Wann die Planung soweit konkretisiert sein wird, dass eine Planfeststellung beantragt werden kann, ist derzeit nach den Angaben des Vorhabensträgers nicht absehbar. Der Ausbau der Staatsstraße St 2086 in der Ortsdurchfahrt Burgrain ist im Ausbauplan für die Staatsstraßen in der Dringlichkeit 1 R enthalten. Ein Planfeststellungsantrag liegt derzeit nicht vor. Die Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens ist derzeit nicht absehbar.

Im Verlauf des Anhörungsverfahrens wurde von Verfahrensbeteiligten Kritik an der angeblich mangelhaften Berücksichtigung der Auswirkungen einer Baumaßnahme zum Hochwasserschutz im Ortsbereich von Schwindegg durch den Vorhabensträger geübt. Die Auswirkungen auf den Lebensraumtyp \*91E0 seien im Zusammenwirken mit der A 94 zu bewerten. Wir erachten diese Kritik für nicht durchgreifend. Die Maßnahme in Schwindegg wurde am 05.03.2003 genehmigt, also deutlich mehr als ein Jahr vor der Meldung des FFH-Gebiets „Isental mit Nebenbächen“ an die Kommission am 21.12.2004. Der BayVGH hat hierzu in seinem Urteil vom 30.10.2007 zum Abschnitt Forstinning – Pastetten erkannt, wenn die Bayerische Staatsregierung (in Gestalt der bayerischen Umweltverwaltung) in Kenntnis dieser Hochwasserschutzmaßnahme gleichwohl die Meldung an die Kommission vorgenommen hat, bedeute dies nichts anderes, als dass sie diesen kleinen Teil des Isentals in dem durch die Hochwasserschutzmaßnahmen geprägten Zustand als meldewürdig angesehen hat und keine (weiteren) Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele durch den Bau der A 94 befürchtete, die der Meldung hätten entgegenstehen können (vgl. BayVGH vom 30.10.2007, 8 A 06.40024, UA Seite 62, Rn. 162). Daneben zeigen die Untersuchungen des Vorhabensträgers zur FFH-Verträglichkeit, dass die Hochwasserschutzmaßnahme bei der Begutachtung der vorhabensbedingten Auswirkungen der Autobahn als Faktum (Negativum bei der Bewertung des Ist-Zustands) berücksichtigt wurde. Dabei wurde festgestellt, dass die durch die Hochwasserschutzmaßnahmen hervorgerufenen vorhabensbedingten Beeinträchtigungen der Lebensraumtypen und Arten die Beurteilung der Erhaltungsziele im Gebiet und an den von der A 94 betroffenen Querungsstellen nicht verändern (vgl. Planunterlage 17.1 T, Ziff. 9.2, Seite 158). Die bereits in den Gerichtsverfahren zum Abschnitt Forstinning – Pastetten und Pastetten – Dorfen angestellte gutacherliche Einschätzung, dass eine nennenswerte Vorbelastung des FFH-Gebiets, die auf die Hochwasserschutzmaßnahmen zurückzuführen wäre, und einen davon herrührenden aktuell ungünstigen

Erhaltungszustand der streitbefangenen Auenwälder nicht festgestellt werden könne, hat weiterhin ihre Gültigkeit. Anhaltspunkte dafür, dass diese naturschutzfachliche Bewertung etwa aufgrund neuester Erkenntnisse nicht mehr aufrechterhalten werden kann, haben sich im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens nicht ergeben. Zur Berücksichtigung der Hochwasserschutzmaßnahme hat sich der BayVGH wiederholt in seinen Urteilen vom 30.10.2007 (8 A 06.40024, Rn. 161 f.) und vom 24.11.2010 (8 A 10.40022, Rn. 79 ff.) in den Verfahren über die Planungsabschnitte Forstinning – Pastetten und Pastetten – Dorfen geäußert.

Im Zusammenwirken mit den Auswirkungen der A 94 im Abschnitt Dorfen - Heldenstein zu bewerten sind jedoch die Projektwirkungen, die sich für das FFH-Gebiet „Isental mit Nebenbächen“ durch den Planungsabschnitt Pastetten – Dorfen ergeben. Dort wird das Gebiet an zwei weiteren Querungsstellen von den Wirkungen der Autobahn betroffen. Die erforderliche Projektgenehmigung ist erteilt worden, so dass sich die in jenem Planungsabschnitt zu erwartenden Projektwirkungen bereits verlässlich absehen und bewerten lassen. Die Auswirkungen der A 94 auf das FFH-Gebiet im Abschnitt Pastetten – Dorfen wurden in einer FFH-Verträglichkeitsprüfung eingehend untersucht und bewertet. Die Planung sieht dort im Wesentlichen dieselben Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen vor, wie im vorliegenden Planungsabschnitt. Die beiden Bachtäler werden auch dort von hohen und weitgespannten Brücken überquert. Durch entsprechende Maßnahmen wird gewährleistet, dass der Raum unter den Brücken dauerhaft durchfeuchtet bleibt und auch nach dem Bau der Autobahn weiterhin Gehölze des Auwaldes aufwachsen werden, die für den Lebensraumtyp \*91E0 typisch sind. Der funktionale Zusammenhang des FFH-Gebiets bleibt durchgängig aufrechterhalten. Die Beeinträchtigungen der Fließgewässer werden auch im westlichen Nachbarabschnitt durch die vorgesehenen Entwässerungsanlagen auf ein unerhebliches Maß beschränkt. Im Hinblick darauf, dass die FFH-Verträglichkeitsprüfung für den Abschnitt Pastetten – Dorfen Gegenstand gerichtlicher Verfahren vor dem BayVGH war, die mit Urteil vom 24.11.2010 abgeschlossen wurden, und unbeanstandet geblieben ist, wird auf die FFH-Verträglichkeitsprüfung im Planfeststellungsbeschluss vom 3.12.2009 (Az. 4354.1-A94-6) sowie auf Planunterlage 17.1 T, Kap. 7, Seite 115 ff. verwiesen und zur Vermeidung unnötiger Wiederholungen auf eine erneute Detaildarstellung verzichtet.

Die FFH-Verträglichkeitsprüfung für den Abschnitt Pastetten – Dorfen kam zur folgenden zusammenfassenden Beurteilung:

„Es wird keine dauerhaften Lebensraumverluste an FFH-relevanten Lebensraumtypen innerhalb des FFH-Gebiets geben. Insbesondere der prioritäre Le-

bensraumtyp \*91E0 bleibt unter und neben den Brücken intakt. Es wird durch regelmäßigen Rückschnitt lediglich zu Beschränkungen der Aufwuchshöhen von Auwaldbäumen kommen. Der Rückschnitt von Kronenvolumen der Bäume unter den Brücken im Isen- und Lappachtal sowie neben den geplanten Brückenbauwerken bleibt im relativen Vergleich zum Gesamtbestand von Auwaldbäumen im Gebiet eine unerhebliche Beeinträchtigung, da nur 17 Bäume und damit ein verschwindend geringer Anteil des Gesamtbestandes von dem regelmäßigen Rückschnitt betroffen sein werden.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen durch Einträge von flüssigen oder festen Stoffen in die Lebensräume werden durch Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen auf ein unerhebliches Maß reduziert. Betriebsbedingte Beeinträchtigungen durch Einträge von gasförmigen Stoffen (v. a. Stickstoff) in die Lebensräume werden aufgrund der geringen Empfindlichkeit der betroffenen Ausprägungen der Lebensraumtypen als unerheblich eingestuft.

Bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen charakteristischer Vogelarten durch straßenbedingte Effekte werden aufgrund der Nutzung großflächiger Reviere für die betroffenen Arten geringfügig und unerheblich sein.

Eine erhebliche Beeinträchtigung von Anhang II-Arten findet nicht statt.

Die Wiederherstellbarkeit von Lebensraumtypen und Arten mit ungünstigem Erhaltungszustand sowie die Funktionsbeziehungen innerhalb des FFH-Gebiets bleiben uneingeschränkt erhalten.

Auch unter kumulativer Betrachtung der unmittelbaren und der mittelbaren Beeinträchtigungen ergeben sich keine erheblichen Beeinträchtigungen des prioritären Lebensraumtyps \*91E0 oder anderer Lebensraumtypen oder Arten. Auch für die maßgeblichen Tierarten nach Anhang II der FFH-Richtlinie bleiben die Möglichkeiten zur Wanderung und Ausbreitung entlang bzw. in den Bachtälern als den zentralen Vernetzungsstrukturen des Gebiets und des gesamten Raumes erhalten. Querungsmöglichkeiten für fließgewässer- und auenbewohnende Arten unter der Autobahn hindurch bleiben in ausreichendem Maße erhalten. Beeinträchtigungen der Wasserqualität von Isen und Lappach durch Einleitung von Fahrbahnwasser werden durch eine Reihe von technischen Maßnahmen auf ein unerhebliches Maß reduziert. Die Wasserqualität, die ein wesentliches Element für einige Erhaltungsziele des FFH-Gebiets darstellt, kann damit auf einem Stand gehalten werden, dass erhebliche Beeinträchtigungen selbst für die besonders empfindliche Tierart Bachmuschel mit Sicherheit ausgeschlossen sind.

Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat die vorliegende Planung im Blick auf die Beeinträchtigung des FFH-Gebiets geprüft und bestätigt die Beurteilung, dass das Gebiet nicht erheblich beeinträchtigt wird. Die durchgeführten gutachterlichen Untersuchungen entsprechen in Methodik und Umfang den fachlich gebotenen Anforderungen (vgl. Stellungnahme des LfU vom 28.05.2009, Seite 7).“

3.2.2.13 Zusammenfassende Bewertung für das FFH-Gebiet DE 7739371 („Isental mit Nebenbächen“) im Zusammenwirken der beiden Planungsabschnitte Pastetten – Dorfen und Dorfen - Heldenstein

Im Bereich der Fließgewässerquerungen wird der begleitende Auwald, der dem prioritären Lebensraumtyp \*91E0 zuzuordnen ist, überbrückt. Rodungen von Auwald sind nicht erforderlich. Es erfolgt lediglich ein regelmäßiger Rückschnitt von Ästen an insgesamt 40 Bäumen unter und neben der Autobahn. Aufgrund konstruktiver, technischer und ökomorphologischer Maßnahmen an den A 94-Querungsstellen bleibt die Durchgängigkeit der Auwälder überall funktionsfähig erhalten. Die Querungsbauwerke sind so dimensioniert, dass auch unter den Brücken auwaldtypische Gehölze aufwachsen können, die dem Lebensraumtyp \*91E0 zuzuordnen sind. Diese Zuordnung folgt denselben Prinzipien, wie dies schon bei der Bestandsbewertung geschehen ist. Auch hierbei wurden "junge" Sukzessionsstadien, also z.B. aufwachsende Eschen oder Erlensträucher, dem Lebensraumtyp "Auwald" zugeordnet. Das auendynamische Standortregime bleibt erhalten oder wird durch ökomorphologische Maßnahmen verbessert (z.B. zieht ein verbessertes Ausuferungsvermögen eine höhere Auendynamik nach sich). Weder ein Flächenverlust noch eine Beeinträchtigung der Wiederherstellungschancen für den Auwald ober- und unterstromig werden eintreten. Der Aufbau von Verbundsystemen bleibt möglich. Ein Gebietsmanagement, das einen günstigen Erhaltungszustand ("B") erreichen lässt, wird durch den Bau der A 94 nicht eingeschränkt.

Bei der Versickerung von salzhaltigem Fahrbahnwasser in den Untergrund sind in beiden Abschnitten jeweils geringe Beeinträchtigungen der Auwaldbäume zu erwarten. Grundlage dieser Beurteilung ist, dass die Betrachtung der Situation an der Lappach allenfalls geringe Beeinträchtigungen erwarten lässt und dies aufgrund des geringsten Abstandes und damit der geringsten Verdünnungswirkung den Worst-Case im FFH-Gebiet darstellt. Die Versickeranlagen an Isen, Goldach und Rimbach liegen alle weiter von den Auwaldbäumen im FFH-Gebiet entfernt, als dies bei der näher betrachteten Situation an der Lappach der Fall ist, so dass dort deutlich geringere Wirkungen eintreten werden. Da diese Beeinträchtigungen jeweils nur kurze Ab-

schnitte der Auwaldsäume betreffen und allenfalls gering sind, sind auch in der Zusammenschau aller Versickerbecken nur geringe Beeinträchtigungen von Auwaldbäumen zu erwarten.

Gasförmige Immissionen über den Luftpfad (insbesondere von Stickstoff) stellen keine erheblichen Auswirkungen dar, da die im Wirkraum vorkommenden Ausprägungen des regelmäßig überschwemmten Auwalds nicht besonders empfindlich gegenüber Stickstoffdepositionen sind.

Straßenbedingte Störungen ergeben sich für alle als charakteristisch untersuchten Vogelarten an den Gewässerquerungen. Die Beeinträchtigungen sind jedoch von geringem Ausmaß, da jeweils nur Teile der betroffenen Einzelreviere innerhalb der Beeinträchtigungszonen liegen, die Auswirkungen durch die vorgesehenen Immissionsschutzwände auf den Brücken weiter minimiert werden und die Tiere in ungestörte Bereiche ihrer Reviere ausweichen können.

Die Beeinträchtigungen für die nicht-prioritären Lebensraumtypen Flüsse der planaren bis montanen Stufe mit Vegetation des *Ranunculion fluitantis* und des *Callitricho-Batrachion* (3260) und natürliche eutrophe Seen mit Vegetation des *Magnopotamions* oder *Hydrocharitions* (3150) und ihre charakteristischen Arten werden auf der Basis der Minimierungsmaßnahmen in beiden Abschnitten der A 94 als nicht erheblich eingestuft, weil Flächenverluste vollständig vermieden werden, keine Gewässerverlegung im FFH-Gebiet erforderlich ist, Einträge von gelösten Stoffen (insbesondere Tausalz) durch die großvolumigen Versickeranlagen auf ein sehr geringes Maß reduziert werden und Spritzwasser von den Fahrbahnen durch die spritzdichten Immissionsschutzwände auf den Brücken weitestgehend zurückgehalten werden.

Im Abschnitt Pastetten – Dorfen ergeben sich geringe Beeinträchtigungen aus der sehr kleinflächigen Überbauung von Flächen außerhalb des FFH-Gebiets, die mit feuchten Hochstaudenfluren (6430) bestanden sind und potenziell eine Bedeutung als Nahrungshabitat für die charakteristische Art Blaukehlchen haben könnten, wenn sich zukünftig eine Population einstellen würde. Im Bereich der beiden Talquerungen der A 94 im Streckenabschnitt Dorfen - Heldenstein kommt der Lebensraumtyp Hochstaudenfluren im näheren Umfeld dagegen nicht vor. Entsprechend ergeben sich aus diesem Abschnitt keine bis höchstens sehr geringe weitere Beeinträchtigungen. Insgesamt sind erhebliche Beeinträchtigungen ausgeschlossen.

Unmittelbare Veränderungen des Lebensraums der Groppe (*Cottus gobio*) werden im Gesamtabschnitt Pastetten - Heldenstein nicht eintreten, da bauliche Eingriffe in die gequerten Fließgewässer nicht vorgenommen und die Baustellenbereiche in der Nähe der Fließgewässer durch umfangreiche Schutzmaßnahmen vor Abspülen von



Bodenmaterialien und Fremdstoffen geschützt werden. Außerdem werden die Chloridgehalte, die Stickstofffracht und der Feinsedimentanteil der Gewässer, die für die Groppe entscheidende Lebensraumfaktoren sind, durch die geplante A 94 nicht wesentlich verändert werden. Der Grad der Gesamtbeeinträchtigung für den Lebensraumtyp durch das Vorhaben A 94 ist unter Einbeziehung aller oben genannten Maßnahmen als gering einzustufen. Auch in der kumulierenden Betrachtung dieser unterschiedlichen Wirkfaktoren bleiben die Beeinträchtigungen unerheblich.

Bauliche Eingriffe in Fließgewässer mit ihrer Lebensraumfunktion für die Bachmuschel (*Unio crassus*) sind nicht vorgesehen. Umfangreiche Schutzmaßnahmen während der Bauphase verhindern den Eintrag von Sedimenten oder Fremdstoffen aus den Baustellenbereichen in den Talauen in die Fließgewässer. Aufgrund der umfangreichen Maßnahmen zur Versickerung des anfallenden Fahrbahnwassers und des darin enthaltenen Chlorids wird eine Beeinträchtigung der Fließgewässerqualität gering gehalten. Das Erhaltungsziel zur Bachmuschel kann auch zukünftig ohne Einschränkung eingehalten werden, die Möglichkeit zur Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes wird nicht eingeschränkt. Die Beeinträchtigungen für die Bachmuschel durch den Bau der A 94 im Gesamtabschnitt Pastetten – Heldenstein werden als nicht erheblich eingestuft.

Insgesamt kann als Fazit festgestellt werden, dass die geplante A 94 auch im Zusammenwirken der beiden Abschnitte Pastetten – Dorfen und Dorfen - Heldenstein zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen für das FFH-Gebiet „Isental mit Nebenbächen“ führt.

### **3.3 FFH-Gebiet DE 7839371 („Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“)**

Das FFH-Gebiet umfasst sieben Wochenstubenquartiere der Fledermausart Großes Mausohr (*Myotis myotis*) in der naturräumlichen Haupteinheit D65 „Unterbayerisches Hügelland und Isar-Inn-Schotterplatten“. Es erstreckt sich über einen Raum von ca. 100 km West-Ost- und ca. 60 km Nord-Süd-Ausdehnung und besteht aus Fledermausquartieren, die sich in Dachböden von Kirchen und Klöstern befinden. Die vorliegend vorhabensrelevante Teilfläche 07 des FFH-Gebiets besteht aus dem Kirchturm von Schwindkirchen ohne weiteren Gebietsumfang. Die weiteren ausgewiesenen Teilflächen des FFH-Gebiets befinden sich in Entfernungen zwischen 12 km (Gars am Inn) und 62 km (Scheyern). Der gesamte Raum ist von einer Vielzahl von Siedlungen und stark befahrenen Autobahnen und Bundesstraßen durchzogen. Eine genaue Beschreibung des FFH-Gebiets ist in Unterlage 17.3.1 T, Seiten 3/4 enthalten, worauf verwiesen wird.

#### **3.3.1 Bestandserfassung und -bewertung**

Vgl. C.3.2.1

##### **3.3.1.1 Erhaltungsziele**

Vgl. C.3.2.1.1

Im Standard-Datenbogen des LfU für das FFH-Gebiet DE 7839371 („Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“), welcher der Gebietsmeldung zugrunde lag, sind folgende Arten des Anhangs II der FFH-RL genannt:

1321 Wimperfledermaus (*Myotis emarginatus*)

1324 Großes Mausohr (*Myotis myotis*)

Erhaltungsziele des FFH-Gebiets sind die genannten Fledermausarten.

Um den Umgang mit den Erhaltungszielen in der Verwaltungspraxis zu konkretisieren, wurden durch die Naturschutzbehörden Kriterien entwickelt, die zur Untersuchung der Beeinträchtigung der Erhaltungsziele herangezogen werden können. Diese gebietsbezogenen Konkretisierungen der Erhaltungsziele stellen Aussagen zur genaueren naturschutzfachlichen Interpretation der durch den Standard-Datenbogen vorgegebenen Erhaltungsziele dar.

Sie ersetzen die Erhaltungsziele des Standard-Datenbogens indes nicht.

Die Erhaltungsziele für das Gebiet DE 7839371 („Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“) wurden durch das LfU und die Naturschutzbehörden mit Stand vom 11.11.2006 konkretisiert. Die Konkretisierung der Erhaltungsziele geht über den

Erhalt bzw. die Sicherung der relevanten Arten hinaus und formuliert auch Ziele zur Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes. Das berücksichtigt die vorliegende FFH-VP bereits vorsorglich, indem die Auswirkungen der geplanten A 94 auch auf die Wiederherstellungsmöglichkeiten für diejenigen Arten geprüft werden, deren Bestandserfassung einen ungünstigen Erhaltungszustand ergeben hat.

Die gebietsbezogenen „konkretisierten Erhaltungsziele“ für das FFH-Gebiet DE 7839371 („Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“) sind in Unterlage 17.3.1 T, Ziff. 2.2.3 dargestellt, worauf verwiesen wird. Die Konkretisierungen fügen den im Standard-Datenbogen genannten Arten des Anhangs II FFH-RL keine weiteren hinzu.

### 3.3.1.2 Maßgebliche Gebietsbestandteile

Vgl. C.3.2.1.2

Im Standard-Datenbogen werden die Gebietsmerkmale beschrieben als „sieben Quartiere von Mausohrkolonien in Kirchen“. Unter dem Stichwort „Güte und Bedeutung“ des Gebiets wird angeführt: „Individuenreiche Mausohrwochenstuben von landes- bis bundesweiter Bedeutung in Naturräumen mit insgesamt geringer Populationsdichte. Denkmalgeschützte Kirchen und Klöster.“ Unter dem Stichwort „Verletzlichkeit“ werden „Renovierungsarbeiten“ genannt. Der Flächenumfang des gesamten FFH-Gebiets und der Teilfläche 07 im Kirchturm von Schwindkirchen wird im Standard-Datenbogen mit null Hektar angegeben.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts sind maßgebliche Gebietsbestandteile die Habitate der Arten des Anhangs II, aufgrund derer das Gebiet ausgewählt worden ist (vgl. BVerwG vom 17.01.2007 – Rn. 77; BVerwG vom 12.03.2008 – Rn. 72). Unter Berücksichtigung der im Standard-Datenbogen enthaltenen Angaben zum FFH-Gebiet ist als maßgeblicher Bestandteil des Gebiets der Turm der Kirche von Schwindkirchen anzusehen, in dem sich die Wochenstube befindet. Die geplante Autobahn wirkt sich auf das Wochenstubenquartier aufgrund ihrer Entfernung von rund 750 m nicht direkt aus. Insoweit kann eine erhebliche Beeinträchtigung sicher ausgeschlossen werden.

Der strenge FFH-Gebietsschutz ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts auf die Grenzen des FFH-Gebiets beschränkt (BVerwG vom 14.4.2010, 9 A 5.08, NVwZ 2010, 1225, Rn. 32). Über dessen Grenzen hinaus erstreckt sich dieses Schutzregime nur auf den Schutz von Austauschbeziehungen zwischen verschiedenen FFH-Gebieten und Gebietsteilen (BVerwG vom 17.1.2007, 9 A 20.05, BVerwGE 128, 1, Rn. 36). Anhaltspunkte dafür, dass es vorliegend re-

gelmäßig intensiv genutzte und schützenswerte Austauschbeziehungen zwischen den sieben, weit voneinander entfernt gelegenen FFH-Gebietsteilen oder anderen FFH-Gebieten gibt, haben sich aufgrund der fachlichen Untersuchungen indessen nicht ergeben.

Eine Ausdehnung des strengen Gebietsschutzes kommt jedoch dann in Betracht, wenn die dem Gebietsschutz unterfallenden Vorkommen geschützter Arten auf gebietsexterne Flächen (z. B. Nahrungshabitate) zwingend angewiesen sind, um in einem günstigen Erhaltungszustand zu verweilen. Denn dann ist das FFH-Gebiet in der Regel falsch abgegrenzt und muss auf diese Flächen ausgedehnt werden. An die Darlegung der fehlerhaften Gebietsabgrenzung sind jedoch strenge Anforderungen zu stellen (BVerwG vom 14.4.2010, Rn. 32, 39). Die Unterschützstellung der sieben Quartiere des Großen Mausohrs umfasst ersichtlich keine Nahrungshabitate. Von vornherein fehlerhaft ist eine solche Gebietsabgrenzung indessen nicht, wenn es sich bei dem Großen Mausohr um eine Art im Sinne von Art. 4 Abs. 1 Satz 2 FFH-RL handelt, die große Lebensraumsansprüche hat (BVerwG vom 14.4.2010, Rn. 42). Dafür spricht, dass die Fledermausart zur Nahrungssuche über einen Aktionsradius von ca. 15 km um die Wochenstube verfügt. Gegen eine fehlerhafte Gebietsabgrenzung spricht auch, dass die Europäische Kommission die Gebietsmeldung der sieben Quartiere ohne Flächenumfang gebilligt und das FFH-Gebiet entsprechend dem Vorschlag der Bundesrepublik Deutschland mit null Hektar in die Gemeinschaftsliste aufgenommen hat. Ein Versehen der Kommission halten wir insoweit für ausgeschlossen. Allenfalls die sogenannten „konkretisierten Erhaltungsziele“ als behördenintern formulierter fachlicher Beitrag zur Interpretation des Gebietsschutzes könnten Zweifel an der richtigen Gebietsabgrenzung hervorrufen, denn sie enthalten neben dem Schutz der Fledermäuse und ihrer Quartiere auch die Erhaltung *unzerschnittener Flugkorridore* zwischen Kolonien und Nahrungshabitaten. Die Jagd- und Nahrungshabitate der Kolonien selbst sind jedoch auch in den „konkretisierten Erhaltungszielen“ genau wie im Standard-Datenbogen nicht vom Schutzbereich erfasst. Ob bei dieser Sachlage mangels Identifizierung und Meldung von Nahrungshabitaten der Schutz von *Flugkorridoren* überhaupt im Sinne einer fachlichen Konkretisierung der Erhaltungsziele interpretiert werden kann, erscheint zweifelhaft. Vorliegend kann indes offen bleiben, ob die Gebietsabgrenzung unter Berücksichtigung des den Naturschutzbehörden zustehenden Beurteilungsspielraums fehlerhaft ist, denn der Vorhabensträger hat vorsorglich die Auswirkungen der geplanten A 94 auf das FFH-Gebiet einschließlich der Flugkorridore und der Nahrungshabitate geprüft.

Das Schutzregime, mit dem solche gebietsexternen jedoch – vorsorglich unterstellt – fehlerhaft nicht in die FFH-Gebietsgrenzen einbezogenen Flächen unterliegen, ist indessen weniger streng als die Anforderungen aus Artikel 6 Abs. 3 und 4 FFH-RL. Unter entsprechender Heranziehung der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs zum Schutz von gemeldeten, jedoch noch nicht festgelegten FFH-Gebieten dürfen die Mitgliedsstaaten dort keine Eingriffe zulassen, die die ökologischen Merkmale eines Gebietes ernsthaft beeinträchtigen (BVerwG vom 14.4.2010, Rn. 32 ff.). Ungeachtet dessen hat der Vorhabensträger seine Untersuchungen zur FFH-Verträglichkeit vorsorglich auf den strengeren Schutz von Artikel 6 Abs. 3 und 4 FFH-RL, § 34 Abs. 1 bis 3 BNatSchG ausgerichtet.

### 3.3.1.3 Konkrete Bestandserfassung und -bewertung

Das FFH-Gebiet umfasste nach den Untersuchungen des Vorhabensträgers im Durchschnitt des Zehnjahreszeitraums von 2000 bis 2009 rund 1.863 Wochenstuben. Rechnerisch beherbergte jede Wochenstube damit rund 266 Individuen. Die Bestandszahlen schwankten innerhalb dieses Zeitraums im gesamten FFH-Gebiet durchschnittlich um 470 Tiere. Die Schwankungen zeigen, dass bei Störungen, etwa durch Marder in der Wochenstube oder Sanierungsarbeiten an den Quartiergebäuden, die Fledermausart eine Flexibilität bei der Wahl der Wochenstube aufweist. Die festgestellten, zum Teil deutlichen Abnahmen der Koloniegröße bei einzelnen Wochenstuben wurden teilweise auch durch Bestandsverlagerungen zu anderen Wochenstubenquartieren oder zu naheliegenden Quartieren im Umkreis der Wochenstuben des FFH-Gebiets kompensiert. Der Erhaltungszustand des Großen Mausohrs im FFH-Gebiet wird im Standard-Datenbogen als hervorragend („A“) bewertet. Im Vergleich zu den bekannten durchschnittlichen Koloniegrößen in Südbayern, die hinter denen des FFH-Gebiets zurückbleiben, wird diese Einschätzung aufgrund der vorliegenden neuesten Erkenntnisse aufrechterhalten.

Die Flexibilität der Art, auf Störungen zu reagieren, ist bei der Bestandserfassung und -bewertung zu berücksichtigen. Der Blick auf die Wochenstube in Schwindkirchen ist allein nicht tragfähig, um den Bestand aussagekräftig zu beschreiben. Zu berücksichtigen sind daneben bestehende Austauschbeziehungen mit anderen Kolonien innerhalb eines Referenzraumes im Umkreis der Wochenstube von Schwindkirchen unabhängig davon, ob diese Kolonien als FFH-Gebiet gemeldet sind oder nicht. Aufgrund fachgutachterlicher Untersuchungen zu den populationsdynamischen Wechselbeziehungen zwischen den einzelnen Kolonien des Großen Mausohrs sind alle Kolonien in diesen Referenzraum einzubeziehen, in denen gelegentliche Überflüge von Tieren und damit ein populationsbiologischer Zusammenhang mit

der Wochenstube in Schwindkirchen zu erwarten sind. Auf der Basis der vorliegenden Erkenntnisse über die Fledermausvorkommen rund um Schwindkirchen wird die Referenzpopulation durch Wochenstubenquartiere gebildet, die in einem Radius von 36 km um Schwindkirchen zu finden sind und neben den Kolonien des FFH-Gebiets auch 12 weitere Wochenstuben umfasst, die im einzelnen in Unterlage 17.3.1 T, Seite 22 aufgezählt sind.

Die Kolonie des Großen Mausohrs in Schwindkirchen wurde in den Jahren 2005 und 2009 von Fachgutachtern intensiv untersucht. Im Jahr 2005 wurden durch telemetrische Untersuchungen und Ruferfassung Flugrouten und Jagdhabitats der Tiere ermittelt, potenzielle Gefährdungen durch den geplanten Autobahnbau beschrieben sowie Maßnahmen zur weiteren Minimierung der Beeinträchtigungen vorgeschlagen. Außerdem wurden Recherchen zur Bestandsdynamik und Prognosen zur künftigen Bestandsentwicklung in unterschiedlichen Bezugsräumen durchgeführt, die auf langjährigen Datenreihen der Fledermauskoordinationsstelle Südbayern bzw. des Bayerischen Landesamtes für Umwelt beruhen. Bei den ergänzenden Untersuchungen 2009 wurde durch Ultraschall-Rufaufzeichnungen im Aus-/Rückflugkorridor über die geplante Trasse hinweg der Grad der Strukturbindung bei den Flügen zwischen Quartier und Jagdhabitat erfasst, um die Bindung der Mausohr-Flugbewegungen an strukturelle Gegebenheiten des Raumes zu eruieren und ggf. für die Planung von Lenkungsmaßnahmen zu den geplanten Querungsstellen nutzbar zu machen. Desweiteren erfolgte eine intensiviertere Aufnahme des Mausohrbestands in Schwindkirchen sowie in den nächstliegenden und bedeutendsten Quartieren des FFH-Gebiets DE 7839-371, um Vergleichsdaten zur Bestandsentwicklung zu erhalten und mögliche Wechselbeziehungen zwischen den Quartieren festzustellen. Die Bestandserfassungen erfolgten mit unterschiedlichen Methoden, um die Erfassungsgenauigkeit zu überprüfen und um die bestmögliche Methode bzw. Methodenkombination für ein Monitoring zu testen. Die angestellten Untersuchungen erachten wir für geeignet und ausreichend, um darauf eine tragfähige Verträglichkeitsprüfung zu stützen.

Auf Basis der Bestandszahlen und -entwicklung und der aus den Untersuchungen bekannten Quartiersituation ergibt sich nach den Kriterien der Kartieranleitung von LWF & LFU (Bayerische Landesanstalt für Wald und Forstwirtschaft & Bayerisches Landesamt für Umwelt, Stand 2009) eine Bewertung des Erhaltungszustands der Mausohrkolonie in Schwindkirchen mit "A" (hervorragend). Die dabei zu berücksichtigenden Einzelkriterien wurden fachgutachterlich bewertet. Dabei wurde eine hervorragende Habitatqualität festgestellt, denn das Wochenstubenquartier ist für die Fledermäuse hervorragend geeignet und unverändert, die Einflugöffnungen sind gesichert, die Akzeptanz und Vorsorge durch den Besitzer und Nutzer des Gebäudes

ist hoch. Der Zustand der Population wird ebenfalls als hervorragend bewertet, denn das Quartier weist mit 200 bis 400 Wochenstubentieren eine gute Quantität auf. Darüber hinaus stellen sich Altersstruktur, Vitalität und Fertilität der Population als hervorragend dar. Die Jungsterblichkeit liegt mit maximal 10% im langjährigen Trend, die Anzahl der nachgewiesenen Individuen bleibt nach den Ergebnissen des bisherigen Monitorings seit langem stabil. Die Gefahr von Beeinträchtigungen der Wochenstube durch menschliche Störungen oder Beutegreifer ist gering, die Bausubstanz des Quartiers ist gut.

Ebenso wie für die Population im gesamten FFH-Gebiet ist auch für die Wochenstube in Schwindkirchen ein günstiger Erhaltungszustand ("A") festzustellen.

Nach den vorliegenden fachlichen Erkenntnissen zu den Vorkommen des Großen Mausohrs ist speziell in Südbayern, aber auch darüber hinaus in ganz Bayern seit der Erholungsphase der Mausohrbestände offenkundig seit längerem kein Populationswachstum mehr zu verzeichnen. Als mögliche Ursache wird angeführt, dass die Nahrungskapazität der Jagdgebiete im Umgriff der Kolonien erschöpft ist. Diese Situation kann somit bei der Wochenstube Schwindkirchen ebenfalls unterstellt werden. Trotz hoher Jungtierzahlen wird ein Zuwachs der Kolonie (derzeit) nicht möglich sein. Für das Große Mausohr werden Jagdgebietsgrößen von 5 bis 30 ha (im Mittel etwa 12 ha) angegeben, manche Untersuchungen geben aber auch höher liegende Werte an (26 - 74 ha bzw. 5 - 50 ha). Insgesamt kann nach Auswertung aller verfügbaren Telemetrieergebnisse fachlich davon ausgegangen werden, dass ein Mausohr ca. 30 - 35 ha als Jagdgebiet benötigt. Geht man bei den laubholzarmen und hinsichtlich ihrer Altersstruktur ungünstigen Waldbeständen in der Umgebung von Schwindkirchen vom letztgenannten, hohen Durchschnittseckwert und maximal 135 anwesenden Weibchen aus (ca. 230 Wochenstubentiere), benötigt diese Kolonie mindestens 4.725 ha Waldfläche als Jagdgebiet. Diese als Nahrungshabitat geeignete Waldfläche ist in einem Radius von 15 km um die Wochenstube vorhanden und durch die Tiere erreichbar. Hinzu kommt das zeitweise als Jagdgebiet geeignete Offenland (gemähtes oder beweidetes Grünland, abgeerntete Äcker) innerhalb dieses Umgriffs.

### 3.3.2 Erfassung und Bewertung von Beeinträchtigungen

Vgl. C.3.2.2

#### 3.3.2.1 Projektwirkungen

Vgl. C.3.2.2.1.

Der Umfang des Projekts, seine technischen Merkmale sowie die vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung der Auswirkungen auf die maßgeblichen Gebietsbestandteile sind in den Planunterlagen, insbesondere in den Unterlagen 1 T (Erläuterungsbericht), 3 T (Lagepläne), 4 T (Höhenpläne), 6 T (Bauwerksverzeichnis), 12.1 T (Landschaftspflegerischer Begleitplan, Textteil) und 12.5 T (Lagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen) dargestellt. Eine Zusammenstellung der wesentlichen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen im Hinblick auf die Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets „Mausohrkolonie im Unterbayerischen Hügelland“ ist in Unterlage 17.3.1 T, Ziff.3.1.2 auf den Seiten 13 bis 20 enthalten, worauf verwiesen wird.

### 3.3.2.2 Beeinträchtigungsgrad

Die identifizierten Wirkprozesse und Wirkfaktoren werden anhand der Bewertungskriterien hinsichtlich ihrer Schwere in unterschiedliche Beeinträchtigungsgrade eingeteilt:

- keine Beeinträchtigung: keine denkbare Auswirkung erkennbar.
- sehr geringer Beeinträchtigungsgrad: theoretische Möglichkeit einer Beeinträchtigung, die jedoch lediglich zur temporären Störung und nicht zur Gefährdung einzelner Individuen führen kann;
- geringer Beeinträchtigungsgrad: Störung oder geringe Gefährdung einzelner Individuen, die zu Verhaltensänderungen oder zu geringer Reduzierung der Bestandsgröße in der Kolonie Schwindkirchen (unter 1 % des Bestands) ohne Beeinflussung der Bestandsgröße im FFH-Gebiet führen kann;
- tolerierbar: jährlicher Verlust von bis zu 3 % des Bestands in der Wochenstube Schwindkirchen, jedoch ohne Tendenz für eine kontinuierliche Abnahme des Bestands im FFH-Gebiet. Diese Schwelle entspricht etwa 5-6 Individuen. Angesichts einer Schwankungsbreite von +/- 60 Tieren, die in der insgesamt relativ stabilen Kolonie beobachtet wurde, wird der vorhabensbedingte Verlust gutachterlich als noch tolerierbar eingestuft. Die derzeitigen Schwankungen ergeben sich aus verschiedenen Faktoren, werden aber unabhängig davon regelmäßig wieder kompensiert. Dieses offensichtliche Kompensationspotenzial der Referenzpopulation lässt auch den Ausgleich des Verlusts von Einzeltieren in der oben angegebenen Größenordnung erwarten.

Über der Erheblichkeitsschwelle wird folgendermaßen differenziert:



- hoher Beeinträchtigungsgrad: deutliche, langfristige Abnahme der Bestandsgröße in der Kolonie Schwindkirchen durch Individuenverluste (jährlich über 3 % des Bestands in der Wochenstube);
- sehr hoher Beeinträchtigungsgrad: Verschlechterung des Erhaltungszustands der Kolonie Schwindkirchen bis zum Erlöschen der Kolonie ohne Veränderung des Erhaltungszustands im FFH-Gebiet (z. B. Abwanderung der Schwindkirchener Tiere in andere Kolonien des FFH-Gebiets);
- extrem hoher Beeinträchtigungsgrad: Verschlechterung des Erhaltungszustands im FFH-Gebiet.

### 3.3.2.3 Beeinträchtigungen

Bau-, anlage- oder betriebsbedingte Wirkungen auf das Quartier der Wochenstube in der Kirche von Schwindkirchen sind durch den geplanten Bau der A 94 wegen der großen Entfernung der Trasse ausgeschlossen.

Auf den Mausohrbestand können sich lediglich durch die Autobahn hervorgerufene Störungen und die Zerschneidung von Flugkorridoren mit den daraus resultierenden Kollisionsrisiken auswirken. Unter den Begriff der Störungen fallen solche durch Immissionen von Schall und Licht sowie optische Stimuli während der Bau- und Betriebsphase im Bereich der Flugkorridore. Daneben sind Veränderungen des Leitstruktursystems südlich und südwestlich der Kolonie zu untersuchen sowie die Kollisionsgefahr beim Queren der Autobahn südlich und westlich der Kolonie.

### 3.3.2.4 Beurteilung der Erheblichkeit

#### 3.3.2.4.1 Beeinträchtigungen durch Immissionen von Schall und Licht sowie optische Stimuli während der Bau- und Betriebsphase im Bereich der Flugkorridore

Nach den aktuellsten wissenschaftlichen Erkenntnissen zeigt das Große Mausohr eine hohe Empfindlichkeit sowohl gegenüber Lichtimmissionen als auch gegenüber Lärmimmissionen (letztere allerdings bezogen auf die Wahrnehmung von Beutetieren bei der passiv akustischen Jagd). Um baubedingte Beeinträchtigungen durch die genannten Immissionen auszuschließen, werden in der Dämmerungs- und Nachtzeit während der Wochenstubezeit zwischen 1. Mai und 31. August im Abschnitt um Schwindkirchen mit den wichtigsten Flugkorridoren (von der Goldach bis zum Grimelbach) keine Bauarbeiten durchgeführt (vgl. Auflage A3.4.2). Es verbleiben damit keine Beeinträchtigungen durch baubedingte Immissionswirkungen.

Den bereits intensiv durchgeführten Feldforschungen zufolge meiden die Mausohren Straßenquerungen nicht grundsätzlich. Im Gegenteil ist wissenschaftlich erwiesen,

dass Mausohren geeignete Querungshilfen annehmen. Die A 94 stellt für die Wochenstubentiere von Schwindkirchen keine unüberwindliche Barriere, verursacht durch Lärm- und Lichtemissionen, dar. Zur Reduzierung der betriebsbedingten Beeinträchtigungen durch Lärm und Licht an den vorgesehenen sicheren Querungstellen (Talbrücken, Unterführungen, Durchlässe, Überführungen) und damit zur Erhöhung ihrer Attraktivität werden Irritationsschutzwände errichtet, die die Querungstellen gegen Lärm- und Lichtwirkungen abschirmen. Die verbleibenden Störwirkungen durch betriebsbedingte Immissionen beurteilen wir als sehr geringe Beeinträchtigung und damit unerheblich.

#### 3.3.2.4.2 Beeinträchtigungen aufgrund der Veränderung des Leitstruktursystems südlich und südwestlich der Fledermauskolonie

Die durchgeführte umfangreiche Felduntersuchung im Sommer 2005 kam zu der Feststellung, dass bis zum 23. Juli alle telemetrierten Mausohren (10 der insgesamt 117 adulten Tiere) ausnahmslos den südlich und westlich der Wochenstube gelegenen Sektor für die Flüge zu Jagdhabitaten genutzt haben. Die Flüge können nach den Untersuchungen aus den Jahren 2005 und insbesondere 2009 entlang von Leitstrukturen (Gewässerbegleitgehölze, Hecken, Baumreihen, Einzelgehölze, Geländestufen) erfolgen, die fachgutachterlich identifiziert wurden. Die Wochenstubentiere orientieren sich demzufolge bei ihren bodennahen Flügen zwischen dem Kirchturm und den Nahrungs- und Jagdhabitaten überwiegend an Leitstrukturen, insbesondere entlang der Fließgewässer Goldach und Mainbach. Jungtiere zeigen ebenfalls eine Strukturbindung, die allerdings weniger stark ausgeprägt ist und sich auch häufiger nur an trittsteinartigen (Gehölz-)Strukturen orientiert.

Außer den Bachtälern mit ihren durchgängigen Gehölzstrukturen werden im südlichen Ausflug-/Rückflugsektor der Kolonie nur wenige andere als Leitlinien geeignete Strukturen genutzt (2 Tälchen mit Gehölzen südlich Steinberg, Feldwege, Geländekanten, ggf. Straßenränder). An allen bedeutsamen, auch durch die Detektorkartierungen 2009 nachgewiesenen Leitstrukturen sieht die Planung weitgespannte, hohe Brücken oder als Querungshilfe geeignete Durchlässe vor. Die Leitfunktionen der Vegetation unter den Brückenbauwerken über die Bachtäler bleiben durchgehend erhalten (ggf. erfolgt Kronenrückschnitt, der aber die Leitfunktion für die Ortung der Fledermäuse auf dem Flugweg nicht beeinträchtigt). Vorhandene Leitstrukturen im Umfeld der Durchlässe und Straßenunterführungen (mit Ausnahme von BW K37/1) werden genutzt und so ergänzt, dass das Leitstrukturensystem gezielt zu diesen sicheren Querungstellen hinführt. Zusätzlich wird rechtzeitig eine neue Leitlinie von

der Goldach im Bereich Bonesmühle nach Fanten aufgebaut, die zu einer Straßenüberführung mit beidseitigen Pflanzstreifen führt.

Durch das Maßnahmenkonzept bleibt das vorhandene Leitstruktursystem für das Große Mausohr südlich Schwindkirchen erhalten bzw. wird weiter verdichtet. Es verbleibt keine Beeinträchtigung der relevanten Leitstrukturen.

#### 3.3.2.4.3 Beeinträchtigungen aufgrund der Kollisionsgefahr beim Queren der Autobahn südlich und westlich der Kolonie

Wie die durchgeführten Felduntersuchungen zeigten, orientieren sich die Tiere der Wochenstube Schwindkirchen bei ihren Flügen zwischen dem Quartier und den Jagd- und Nahrungshabitaten überwiegend an Leitstrukturen, soweit solche durchgängigen Strukturen vorhanden sind. Diese Orientierung an Strukturen deckt sich mit den wissenschaftlichen Erkenntnissen, die diesbezüglich im Allgemeinen für das Große Mausohr vorliegen. Die Planung greift diese Orientierung auf und sieht ein ganzes Maßnahmenbündel vor, um die Kollisionsgefahren zu vermeiden bzw. zu minimieren.

Im besonders relevanten Ausflug-/Rückflugsektor südlich und westlich von Schwindkirchen wird ein dichtes Netz sicherer Querungsstellen errichtet, deren Akzeptanz als Unter- und Überflughilfen keinen wissenschaftlichen Zweifeln unterliegt (Talbrücken über Goldach, Weidmühlbach und Grimmelbach, Aufweitung der Durchlässe südlich Steinbach, Aufweitung der Straßenunterführungen) bzw. als sehr wahrscheinlich gilt, weil die grundlegenden strukturellen Anforderungen erfüllt werden, die nach dem derzeitigen wissenschaftlichen Kenntnisstand für erforderlich erachtet werden (Überflughilfe mit beidseitigen Pflanzstreifen). Bei diesen Maßnahmen sind die Anforderungen an Über- und Unterflugmöglichkeiten nach dem Merkblatt für die Anlegung von Querungshilfen (M AQ, FGSV 2008) erfüllt, die aus den in den letzten Jahren intensiv geführten Diskussionen von Fledermauskundlern und aus Beobachtungen an bereits bestehenden Bauwerken für das Große Mausohr entwickelt wurden und den derzeit besten wissenschaftlichen Kenntnisstand darstellen.

Die sicheren Querungsstellen werden durch weitere Maßnahmen optimiert. Darunter fallen die Anbindung bzw. Verdichtung von Leitstrukturen hin zu diesen Querungsstellen, die Optimierung von Durchflugsquerschnitten, die Errichtung eines Irritationsschutzes auf den Bauwerken sowie die Erhöhung der Attraktivität der optimalen Querungsstelle "Goldachau" durch Aufwertung und Neuanlage von Nahrungshabitaten für die Mausohren.

Daneben werden die Fledermäuse zu den sicheren Querungsstellen durch die Errichtung von Leit- und Sperreinrichtungen im besonders relevanten Bereich zwischen Goldach und Grimmelbach hingeleitet, indem beidseits der Trasse dichte, hohe Bepflanzung (mindestens 4 m über Fahrbahnniveau) vorgesehen ist, die bis zu ihrer vollständigen Wirksamkeit ggf. durch die Errichtung von entsprechenden Zäunen flankiert werden. Die Wirksamkeit solcher Leit- und Sperreinrichtungen in Form einer Ablenkung des Fluges durch quer zur Flugrichtung verlaufende Sperrpflanzungen oder technische Einrichtungen ist bei Feldermausarten bereits wissenschaftlich nachgewiesen. Zwar queren Mausohren nach einer aktuellen Untersuchung eine Straße im Bereich entsprechender Zäune auch direkt. Allerdings kann aus derselben Untersuchung bei tangential verlaufenden Leitstrukturen bzw. Leit- und Sperreinrichtungen gleichfalls eine Leitwirkung abgeleitet werden, wenn die "erzwungenen" (Um-)Wege - wie im vorliegenden Fall - energetisch günstige Flugwegeverbindungen darstellen und zu sicheren Querungsbereichen führen.

Für die Wochenstubentiere, die sich bei den Flügen nicht oder nur geringfügig an Leitstrukturen orientieren, sieht die Planung ebenfalls ausreichende Schutzmaßnahmen zur Vermeidung von Kollisionen vor. Die geplante Errichtung von Leit- und Sperreinrichtungen sowie von Überflughilfen beidseits der Trasse bewirkt als wesentliches Ziel die Anhebung der Flughöhen bei Mausohren, die im Direktflug die Autobahn queren, so dass ein Überflug außerhalb des kollisionsgefährdeten Bereichs erfolgt. Die Wirksamkeit solcher Maßnahmen zur Anhebung der Flughöhe wurde bereits konkret an einer Lärmschutzwand entlang einer Bahnlinie und an einem Fledermausschutzzaun an einer Bundesstraße wissenschaftlich nachgewiesen. Demnach überquerten die Wand 87 % der ankommenden registrierten Mausohren, von denen anschließend 80 bis 90 % mindestens die Überflughöhe beibehielten. Lediglich bei den übrigen Tieren sank die Flughöhe nach Überquerung der Wand deutlich ab. Im Zusammenhang mit dem geringen Anteil an nicht oder wenig strukturgebunden fliegenden Wochenstubentieren der Kolonie Schwindkirchen ist nach den durchgeführten Felduntersuchungen zu beachten, dass die Direktflüge überwiegend Rückflüge ins Quartier ausmachen, die relativ rasch und in größerer Höhe stattfinden. Kollisionsgefahren sind bei diesen Rückflügen im Regelfall bereits ausgeschlossen, wenn die Trasse in Bereichen gequert wird, wo sie nicht in Dammlage liegt. Für Dammlagen übernehmen die vorgenannten Sperr- und Leiteinrichtungen die kollisionsvermeidende Funktion. Ein weiterer Faktor, der im Hinblick auf die Kollisionsgefahr zu berücksichtigen ist, ist der Umstand, dass die geradlinigen Rückflüge ins Quartier zu einer Nachtzeit stattfinden, in der mit dem geringsten Verkehrsaufkommen auf der Autobahn zu rechnen ist.

Das Kollisionsrisiko für Fledermäuse, die (trotz der verkehrsbedingten Lärm- und Lichtemissionen) auf der Straßen zugewandten Seite der Sperrpflanzungen oder an den angeschnittenen Rändern von Waldstücken (Fürthholz, Wäldchen östlich Pfaffenkirchen) entlang fliegen, wird dadurch minimiert, dass die Bepflanzung vom Fahrbahnrand der Autobahn zusätzlich abgerückt wird bzw. bei den angeschnittenen Wäldern der neue Waldrand mit einem Abstand von 10 m vom Fahrbahnrand angelegt wird. Dieser Schutzstreifen wird als dichtwüchsige, hohe Altgrasflur entwickelt, um eine Nutzung als Nahrungshabitat durch Mausohren zu verhindern. Als unattraktiv erkannte Offenlandstandorte sowie sonstige neue Strukturen werden von Mausohren zwar u. U. erkundet, aber in der Folge regelmäßig gemieden.

Um eine Gewöhnung bzw. Verhaltensanpassung der Mausohren zu erleichtern, werden die vorgesehenen Maßnahmen frühzeitig vor Verkehrsfreigabe der Autobahn fertig gestellt.

Zum Kollisionsrisiko kann als Fazit festgestellt werden:

Nach den gutachterlichen Feststellungen wird es nach Umsetzung des planerischen Gesamtkonzepts zum Schutz der Fledermäuse vor Kollisionen mit Kraftfahrzeugen zu keiner signifikanten Erhöhung der Mortalitätsrate durch Verkehrstopfer bei Flügen über die Trasse hinweg kommen. Die wissenschaftlichen Untersuchungen zum Verhalten von Mausohren im Bereich von Straßen zeigen auf, dass sich Kollisionsopfer an Verkehrswegen durch geeignete Maßnahmen verhindern lassen. Durch die nach diesen Erkenntnissen im kritischen Aus-/Rückflugsektor vorgesehenen Leit- und Sperreinrichtungen und Überflughilfen mit den zahlreichen Querungshilfen werden auf der Grundlage des besten verfügbaren Wissensstandes als so wirksam eingeschätzt, dass Kollisionen von Mausohren auf der Autobahn als sehr seltenes und zufälliges Ereignis angesehen werden. Die aus Kollisionen resultierenden Bestandsverluste werden sich demnach unterhalb der Erheblichkeitsschwelle (jährliche Verluste von weniger als 3 % der Individuen der Kolonie in Schwindkirchen) bewegen. Den Beeinträchtigungsgrad durch Kollisionen bewerten wir daher als nicht erheblich.

#### 3.3.2.4.4 Monitoring und Risikomanagement

Der Vorhabensträger hat neben den umfangreichen Maßnahmen zum Schutz der Fledermäuse vor Kollisionen weitere Maßnahmen in Form eines Monitorings und Risikomanagements geplant, um auch letzte Restunsicherheiten bezüglich der prognostizierten vollständigen Funktionstüchtigkeit der Schutzmaßnahmen wirksam auszuräumen. Die vorgesehenen Monitoring- und Risikomanagementmaßnahmen sind nach unserer Auffassung bereits über die strengen Anforderungen der Rechtspre-

chung an den Nachweis der besten einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse hinaus auf die Beherrschung des „Nullrisikos“ ausgerichtet und sichern die Bewertung der Kollisionsgefahren als unerheblich zusätzlich ab.

Das vorgesehene Monitoring bezieht sich auf die Untersuchung der Flugwege, der Wirksamkeit der Unter- und Überflughilfen, die Annahme der Leitstrukturen durch die Fledermäuse sowie die Beobachtung der Bestandsentwicklung der Fledermauswochenstuben sowohl in Schwindkirchen selbst als auch im Referenzraum um die Kolonie in Schwindkirchen (vgl. Auflagen A3.4.3 bis A3.4.6). Anknüpfend an die Felduntersuchungen aus den Jahren 2005 und 2009 werden bereits baubegleitend Ausflugszählungen am Kirchturm von Schwindkirchen vorgenommen und die Hauptflugrouten nachverfolgt. Diese Untersuchungen erfolgen in unterschiedlichen phänologischen Einheiten (vor der Geburt der Jungtiere, in der Laktationsphase und während der Jungtieretablierung) und sind geeignet, umfassende Erkenntnisse über das Flugverhalten der Tiere während der für den Lebenszyklus bedeutsamen Phasen zu erhalten. Die gleichen Beobachtungsmaßnahmen sind auch während des Betriebs der Autobahn geplant. Daneben werden die Querungshilfen sowie die Leit- und Schutzeinrichtungen bau- und betriebsbegleitend überwacht, um die Akzeptanz und Eignung der ergriffenen Maßnahmen fortlaufend zu überprüfen. Mit Hilfe der gesammelten Daten kann aus dem beobachteten Flugverhalten der Mausohren und dem Maß der Akzeptanz der vorgesehenen Leitstrukturen sowie der Über- und Unterflughilfen ein Risikomanagement entwickelt werden, das mit Hilfe von weiteren Maßnahmen zur Steigerung der Wirksamkeit der Querungshilfen sowie der Leiteinrichtungen ein Feinjustieren der Planung ermöglicht. Die Kolonie der Fledermäuse in Schwindkirchen wird dabei keinem Risiko ausgesetzt, da mit den Beobachtungsmaßnahmen bereits in einer Phase begonnen wird, in der die A 94 noch nicht unter Verkehr sein wird. Während dieser Gewöhnungsphase der Tiere an die neue Trasse können eventuell beobachtete Abweichungen des tatsächlichen vom prognostizierten Flugverhalten gefahrlos durch weitere Risikomanagementmaßnahmen korrigiert werden. Als Risikomanagementmaßnahmen kommen situationsbedingt die Anlage weiterer Leitstrukturen im Umfeld der Querungshilfen, die Erhöhung der bereits geplanten Leitstrukturen parallel zur Trasse sowie die Anlage weiterer Nahrungshabitate in den Goldachauen östlich von Schwindkirchen sowie im Norden von Schwindkirchen in Betracht. Die genaue Festlegung der Auswahl, Lage und Dimensionierung der Risikomanagementmaßnahmen kann erst auf der Grundlage der Monitoringergebnisse erfolgen, denn sie werden konkret auf die gegebenenfalls erkannten Problemstellen zugeschnitten. Eine Festlegung zum Zeitpunkt der Planfeststellung ist daher noch nicht möglich. Die Auflagen A7.1.1 und A7.1.2 sichern die rechtzeitige

Durchführung und Durchsetzung gegebenenfalls erforderlicher weiterer Risikomanagementmaßnahmen unter Beteiligung der Naturschutzbehörden ab.

Durch das vorgesehene Monitoring und Risikomanagement ist sichergestellt, dass keine Lücken im Schutzsystem für die Fledermäuse der Kolonie Schwindkirchen verbleiben. Erhebliche Beeinträchtigungen sind ausgeschlossen.

#### 3.3.2.4.5 Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten

Vgl. C.3.2.2.12.

Andere Projekte, die direkt die Wochenstubenquartiere des FFH-Gebiets betreffen können, sind nicht bekannt. Projekte, die im Umfeld von Wochenstubenquartieren geplant sind, werden auf ihre Summationswirkungen geprüft, obwohl auch diesbezüglich darauf hinzuweisen ist, dass sich die Projektwirkungen auf Bereiche außerhalb der Grenzen des FFH-Gebiets beschränken (vgl. C.3.3.1.2). In Betracht kommen die Straßenbaumaßnahmen „Ausbau der Kreisstraße DGF 15 Weilnbachtal“ sowie „Neubau der Umfahrung von Altenmarkt (BA 1) im Zuge der Bundesstraße B 304“ im Umfeld der Teilflächen 02 bzw. 03 des FFH-Gebiets. Beide Vorhaben führen zu keinen relevanten Summationswirkungen. Der Ausbau der Kreisstraße verläuft unmittelbar neben der bereits vorhandenen Straße parallel zur Flugrichtung der Fledermäuse. Flugrouten zu Wäldern werden deshalb nicht neu beeinträchtigt. Die Querung des Waldgürtels im Süden der Ausbaustrecke erfolgt auf einer neuen Trasse. Da die alte Trasse zu einem Forstweg zurückgebaut wurde, kommt es lediglich zu einer Verlagerung der straßenbedingten Auswirkungen, die sich indessen nicht verstärken. Für den Neubau der Bundesstraße B 304 können Summationswirkungen ebenfalls verneint werden. Auf der Grundlage einer FFH-Vorprüfung konnten erhebliche Beeinträchtigungen deshalb ausgeschlossen werden, weil das Große Mausohr in den von der Baumaßnahme betroffenen Gebieten nicht bzw. in zu vernachlässigender Anzahl vorkommt und negative Projektwirkungen zusätzlich durch Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen vermieden werden. Neben den beiden Straßenbaumaßnahmen ist auch der Nachbarabschnitt der A 94 zwischen Pastetten und Dorfen unter dem Gesichtspunkt des Zusammenwirkens zu betrachten. Relevante Summationswirkungen ergeben sich jedoch nicht, da jener Bauabschnitt in relativ großer Entfernung zur Wochenstube endet und die Querung der Autobahn infolge der festgesetzten Schutzmaßnahmen für die Tiere gefahrlos möglich ist.

Weitere Projekte brauchten unter Summationsgesichtspunkten nicht untersucht zu werden, da sie noch keinen hinreichend konkretisierten Planungsstand aufweisen.

#### 3.3.2.4.6 Zusammenfassende Bewertung für das FFH-Gebiet DE 7839371 („Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“)

Die geplante A 94 führt weder für sich noch im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten zu einer erheblichen Beeinträchtigung des FFH-Gebiets. Bau- und anlagebedingte Beeinträchtigungen durch Immissionen und optische Stimuli sowie durch die Veränderung des Leitstruktursystems werden durch die angeordneten Schutzmaßnahmen und die gezielte Einbeziehung der vorhandenen Strukturen in die Straßenplanung vermieden. Betriebsbedingte Beeinträchtigungen durch Immissionen sind nur in einem sehr geringen Umfang zu erwarten, da die diesbezüglich vorgesehenen Schutzmaßnahmen für eine Abschirmung der Autobahn sorgen und die Störwirkungen drastisch reduzieren. Die betriebsbedingte Kollisionsgefahr wird ebenfalls als unerheblich eingestuft, weil die Tiere durch die vorhandenen und geplanten Leitstrukturen zu den vorgesehenen Querungsstellen geleitet werden, wo sie nach den besten einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen die Trasse gefahrlos queren können. Den Verlust von einzelnen unerfahrenen Jungtieren kann die vitale Population der Wochenstube von Schwindkirchen kompensieren, wie die Bestandserfassung der letzten Jahre deutlich gezeigt hat. Der günstige Erhaltungszustand der vom Schutz des FFH-Gebiets erfassten Fledermausart „Großes Mausohr“ wird trotz der Durchführung des Vorhabens stabil bleiben.

#### 3.3.2.4.7 Entscheidungsvorbehalt

Der Vorhabensträger hat mit der beantragten dritten Tektur Planunterlagen für eine Ausnahmeprüfung im Sinne von § 34 Abs. 3 bis 5 BNatSchG vorgelegt. Unter Bezugnahme auf unsere oben dargestellte Prüfung ist indessen nicht davon auszugehen, dass die geplante A 94 zu einer erheblichen Beeinträchtigung des FFH-Gebiets führt.

Wir behalten uns jedoch höchst vorsorglich eine Entscheidung über die Erteilung einer Ausnahme nach § 34 Abs. 3 bis 4 BNatSchG für den Fall vor, dass das vorgesehene Monitoring trotz weiterer Risikomanagementmaßnahmen nicht zum Ergebnis führt, dass weniger als 3% der Wochenstubentiere Struktur ungebunden fliegend die Trasse im Tiefflug abseits der Querungshilfen überqueren und es dadurch zu einer negativen Bestandsentwicklung der Wochenstube in Schwindkirchen kommt.

Die Lösung eines Problems darf einem ergänzenden Planfeststellungsbeschluss vorbehalten werden, wenn eine abschließende Entscheidung im Zeitpunkt der Planfeststellung nicht möglich, aber hinreichend gewährleistet ist, dass sich im Wege der Planergänzung der Konflikt entschärfen und ein Planungszustand schaffen lässt, der



den gesetzlichen Anforderungen gerecht wird, es sei denn, dass sich die Entscheidung ohne die vorbehaltene Teilregelung als ein zur Verwirklichung des mit dem Vorhaben verfolgten Ziels untauglicher Planungstorso erweist (BVerwG vom 31.01.2006, 4 B 49/05 – juris, Rn. 21). Vorliegend kommt es vorhabensbedingt zu keiner erheblichen Beeinträchtigung. Die Erteilung einer Ausnahme ist nicht erforderlich. Sollte jedoch entgegen der bisherigen, auf den besten einschlägigen wissenschaftlichen Kenntnissen fußenden naturschutzfachlichen Beurteilung ergeben, dass die Wirksamkeit der Schutzmaßnahmen nicht in ausreichendem Maße gegeben ist, so kann der eingetretene Konflikt im Wege der Planergänzung entschärft werden. Hierzu stellen wir nachfolgend dar, dass die strengen Ausnahmenvoraussetzungen nach § 34 Abs. 3 bis 5 BNatSchG vorliegen würden und die Erteilung einer Ausnahme in einer ergänzenden Entscheidung auf der Basis der vorliegenden Daten, die Gegenstand der Öffentlichkeitsbeteiligung im Planfeststellungsverfahren waren, hinreichend gewährleistet wäre.

Eine Ausnahme kann aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses erteilt werden, wenn keine zumutbare Alternative gegeben ist, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen und die zur Sicherung des Zusammenhangs des Netzes „Natura 2000“ notwendigen Maßnahmen vorgesehen werden.

#### 3.3.2.4.7.1 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Als Gründe des öffentlichen Interesses kommen die in § 34 Abs. 4 Satz 1 BNatSchG benannten Gründe sowie eine Vielfalt an unbenannten öffentlichen Interessen, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, in Betracht. Inhaltliche Beschränkungen, die über die Ausrichtung auf ein öffentliches Interesse hinausgehen, sind den Regelungen des Artikels 6 Abs. 4 Unterabs. 1 und 2 FFH-RL nicht zu entnehmen, insbesondere nicht, wenn es – wie vorliegend – nicht um die Erteilung einer Ausnahme wegen der Beeinträchtigung einer prioritären Art geht. Ein öffentliches Interesse kann beispielsweise die mit einem Infrastrukturprojekt verfolgte Bewältigung des Verkehrsbedarfs darstellen, vor allem wenn er auf einer gesetzlichen Bedarfsfeststellung beruht (BVerwG, Urt. v. 13.5.2009, 9 A 73.07, NVwZ 2009, 1296, Rn. 64 ff.). Daneben sind mit einem solchen Projekt verbundene regional- und landesplanerische Zielsetzungen ebenso als für eine Abweichungsentscheidung tragfähige öffentliche Interessen anerkannt, wie die Zugehörigkeit eines Vorhabens zu den „Verkehrsprojekten Deutsche Einheit“, seine Aufnahme in das geplante „transeuropäische Verkehrsnetz“ (Entscheidung Nr. 1692/96/EG vom 23.7.1996), die Erhöhung der Verkehrssicherheit im Straßennetz oder die Verminderung schädlicher Umwelt-

einwirkungen im Untersuchungsraum (BVerwG, Urt. v. 12.3.2008, 9 A 3.06, BVerwGE 130, 299, Rn. 159 f.). Als ihrer Art nach in der Abwägung mit dem Integritätsinteresse des FFH-Gebiets berücksichtigungsfähige Abweichungsgründe stellen sich die mit einem Vorhaben verfolgten Planungsziele dar, wenn das Vorhaben den Vorgaben der fachplanerischen Planrechtfertigung entspricht (BVerwG, Urt. v. 9.7.2009, 4 C 12.07, NVwZ 2010, 123, Rn. 14). Die zwingenden Gründe des öffentlichen Interesses müssen die entgegenstehenden Belange des Gebietsschutzes überwiegen. Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses setzen jedoch nicht das Vorliegen von Sachzwängen voraus, denen niemand ausweichen kann. Bewertungsmaßstab ist vielmehr ein durch Vernunft und Verantwortungsbewusstsein geleitetes staatliches Handeln (BVerwG, Urt. v. 12.3.2008, 9 A 3.06, BVerwGE 130, 299, Rn. 153).

Vorliegend würden die für das geplante Bauvorhaben sprechenden Gründe die entgegenstehenden Belange des Gebietsschutzes überwiegen. Dabei wäre insbesondere der gesetzlichen Bedarfsfeststellung sowie der Zugehörigkeit des Vorhabens zum transeuropäischen Verkehrsnetz großes Gewicht beizumessen. Der vorliegende Planungsabschnitt schließt die letzte Lücke der geplanten A 94 zwischen München und dem Chemiedreieck um Burghausen und stellt einen wichtigen Baustein der gesamten A 94 zwischen München und Passau dar. Die Planlösung entspricht damit dem gesetzgeberischen Willen, ein zusammenhängendes Verkehrsnetz zu knüpfen. Der A 94 kommt dabei im Netz der Bundesfernstraßen eine bedeutsame Rolle zu, denn sie stellt für den nationalen und internationalen Verkehr eine neue Verkehrsachse bereit, die zwischen den bisherigen Autobahnen A 92 im Norden und A 8 im Süden verläuft. Neben der Bedeutung für das nationale Verkehrsnetz steht die internationale, europäische Bedeutung des Projekts ebenso außer Frage. Ausweislich der ersten Begründungserwägung der konstituierenden Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes dient dieses Verkehrsnetz wichtigen Gemeinschaftszielen, wie dem reibungslosen Funktionieren des Binnenmarktes und der Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts. Projekten, die in das gesamteuropäische Verkehrsnetz eingebunden sind, ist damit auch ein großer Stellenwert für die Integration der Gemeinschaft zugewiesen. Neben diesen übergeordneten nationalen und internationalen Belangen wögen auch die mit der Planung verfolgten und landesplanerisch abgesicherten verkehrlichen und verkehrspolitischen Zielsetzungen schwer zu Gunsten der Planlösung. Dagegen käme den Belangen des Habitatschutzes ein nur geringeres Gewicht zu. Ausweislich der Verträglichkeitsprüfung wäre aufgrund der umfangreichen Schutzmaßnahmen schlimmstenfalls

mit einer geringfügigen Überschreitung der Erheblichkeitsschwelle zu rechnen, denn die weit überwiegende Anzahl der Fledermäuse orientiert sich an Leitstrukturen und lässt sich daher zu den sicheren Querungshilfen lenken. Auch im Fall einer erheblichen Beeinträchtigung würde es nicht zu mehr als nur vereinzelt Überquerungen der Trasse im Tiefflug außerhalb der sicheren Bereiche kommen. Zudem wäre zu berücksichtigen, dass die vom Vorhabensträger vom Grundsatz her überprüften und denkbaren Kohärenzsicherungsmaßnahmen, auf die nachfolgend noch näher eingegangen wird, einen Beitrag zur Erhaltung der Integrität des FFH-Gebiets leisten und das Gewicht des Integritätsinteresses mindern würden (BVerwG vom 9.7.2009, 4 C 12.07, NVwZ 2010, 123, Rn. 28).

#### 3.3.2.4.7.2 Keine zumutbare Alternative

Der Begriff der zumutbaren Alternative steht in engem Zusammenhang mit den Planungszielen, die mit dem Vorhaben verfolgt werden. Eine Alternativlösung setzt voraus, dass sich die mit dem Vorhaben zulässigerweise verfolgten Planungsziele trotz gegebenenfalls hinnehmbarer Abstriche auch mit ihr erreichen lassen (BVerwG, Urt. v. 17.5.2002, 4 A 28.01, NVwZ 2002, 1243, Rn. 26; BVerwG, Urt. v. 12.3.2008, 9 A 3.06, BVerwGE 130, 299, Rn. 170). Als Alternative sind nur solche Änderungen anzusehen, die nicht die Identität des Vorhabens berühren (BVerwG, Urt. v. 9.7.2009, 4 C 12.07, NVwZ 2010, 123, Rn. 33). Von einer zumutbaren Alternative kann ebenso nicht mehr die Rede sein, wenn eine Planungsvariante auf ein „anderes Projekt“ hinausläuft, weil die vom Vorhabensträger in zulässigerweise verfolgten Ziele nicht mehr verwirklicht werden könnten. Planungsvarianten, die nicht verwirklicht werden können, ohne dass selbständige Teilziele, die mit dem Vorhaben verfolgt werden, aufgegeben werden müssen, brauchen nicht berücksichtigt zu werden (BVerwG, Urt. v. 17.1.2007, 9 A 20.05, BVerwGE 128, 1, Rn. 143).

Die Trasse Haag schiede als zumutbare Alternative bereits deshalb aus, weil wesentliche mit der Planung verfolgte Ziele nicht verwirklicht werden könnten, sondern aufgegeben werden müssten. Sie weist bezüglich der mit der Planung angestrebten raumstrukturellen Entwicklungs- und Erschließungsabsichten gravierende Defizite auf. Mit ihr könnte weder die Entwicklungsachse über Dorfen gemäß dem Landesentwicklungsprogramm verwirklicht werden, noch könnte das Ziel erreicht werden, den Raum um Dorfen mit einer in Richtung Ost-West verlaufenden Fernstraßenverbindung an den Großraum München anzubinden und die bisher unterentwickelte Fernstraßenverbindung dieses Raums zu verbessern. Sie würde deshalb einen ganz anderen Raum betreffen als denjenigen, den der Planungsträger wegen seiner Erschließungsdefizite erschließen will.

Andere wichtige Planungsziele würden mit einer Trasse Haag deutlich schlechter erfüllt werden, ohne dass solche Abstriche am Zielerreichungsgrad vorliegend gerechtfertigt wären. Die Trasse Haag weist aufgrund ihrer an der B 12 orientierten Trassierung straßenentwurfstechnische Nachteile gegenüber der Trasse Dorfen auf, die zu einer vergleichsweise geringeren Verkehrssicherheit der Autobahnnutzer führen würde. Zudem würde eine Trasse Haag das nachgeordnete Straßennetz deutlich weniger stark entlasten und den Fernverkehr, insbesondere den Schwerverkehr, in weitaus geringerem Maße von den Hauptsiedlungsgebieten fernhalten. Schließlich ist daneben zu berücksichtigen, dass für die Trasse Dorfen mit den planfestgestellten Abschnitten Forstinning – Pastetten und Pastetten - Dorfen bereits zwei Zwangspunkte gesetzt worden sind, deren Aufgabe dem Vorhabensträger unverhältnismäßige finanzielle Opfer abverlangen würde.

Andere Standort- oder Ausführungsalternativen wurden vom Vorhabensträger eingehend untersucht. Im Ergebnis gäbe es jedoch keine andere zumutbare Alternative zur Planlösung:

Alle großräumigen Umfahrungsvarianten von Schwindkirchen würden den Aktionsraum der Kolonie des Großen Mausohrs berühren. Da aufgrund der durchgeführten Felduntersuchungen feststeht, dass die Wochenstubentiere über einen Jahreszyklus hinweg in einem Gebiet agieren, das sich in einem Radius von rund 15 km um die Wochenstube befindet, könnten Kollisionsrisiken bei allen Umfahrungsvarianten nicht ausgeschlossen werden. Inwieweit die unterschiedlichen Varianten Gefahren für die Wochenstubentiere bergen würden, wird anhand von naturschutzfachlich nachvollziehbaren Kriterien bewertet. Als Bewertungskriterien dienen die Zerschneidung von Nahrungshabitaten unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Habitat-eignung im Gesamtktionsraum sowie die Durchschneidung des zentralen Aktionsraums im 5 km-Radius um die Wochenstube als häufiger und regelmäßig von reproduzierenden Weibchen zur Jagd aufgesuchter Raum. Daneben spielt als Kriterium auch die Berücksichtigung von möglichen Vermeidungsmaßnahmen eine wichtige Rolle.

Nach diesen Kriterien müssten südlich der Planfeststellungstrasse verlaufende Varianten als Alternativen verworfen werden. Das läge für solche Trassen auf der Hand, die das Waldstück „Hangmaul“ als wichtiges Nahrungshabitat direkt durchschneiden würden. Auch für Trassen, die das „Hangmaul“ im Süden weiträumig umfahren würden, wären stärkere Beeinträchtigungen als durch die Planlösung zu erwarten. Zwar verblieben zwischen dem Quartier und quartiernahen Nahrungshabitaten mehr unzerschnittene Gebiete, allerdings steht aufgrund der Felduntersuchungen fest, dass

ein wesentlicher Anteil der Tiere angesichts des zur Verfügung stehenden Nahrungsangebots auch die weiträumigen Südvarianten queren müssten. Wegen der im Vergleich zur Planlösung signifikanten Mehrlänge der Südvarianten und ihrer größeren Entfernung zum Quartier wäre davon auszugehen, dass viele diffuse Flugbewegungen von Einzeltieren stattfänden, die nicht wie bei der Planlösung durch Schutzmaßnahmen kanalisiert und zu gefahrlosen Querungsstellen geleitet werden könnten. Aus diesem Grund bestünde bei den Südvarianten ein größeres Kollisionsrisiko für die Fledermäuse. Sie führten zu keinen geringeren Beeinträchtigungen für das FFH-Gebiet.

Gegen Varianten im Norden von Schwindkirchen spräche, dass sie im Vergleich zur Planlösung auf einer größeren Länge Jagdgebiete durchschneiden würden. Zwar verblieben bei den nördlichen Varianten anteilig mehr Jagdgebiete zwischen dem Wochenstubenquartier und der jeweiligen Trasse ohne Zerschneidung, jedoch steht aufgrund der umfangreichen Telemetriestudie fest, dass die Mehrzahl der Jungtiere in ihren ersten Flugphasen nahezu ausschließlich nördlich gelegene Jagdgebiete aufsuchen und auch alle Nordvarianten queren müssten. Diese Jungtiere wären einem deutlich höheren Kollisionsrisiko als bei der Planfeststellungstrasse ausgesetzt, weil Abschnitte mit günstigen Querungsmöglichkeiten (Unterquerungsbereiche) für die Fledermäuse nicht im selben Umfang und mit gleicher Qualität wie bei der Planfeststellungstrasse vorhanden wären. Die Voraussetzungen für eine Realisierung und Anbindung von möglichen Querungsbauwerken an bestehende Fledermaus-Leitstrukturen (wie z. B. Gehölzreihen, markante Geländeprofile) wäre bei allen Nordvarianten ungleich ungünstiger als bei der Planfeststellungstrasse. Aufgrund der Geländesituation (Relief) wäre bei den Nordvarianten meist eine geländegleiche Lage oder eine Einschnittslage der Trasse gegeben. Zugleich wäre die Gehölzbestockung nördlich von Schwindkirchen, an der entlang tradierte Flugwege verlaufen, deutlich geringer ausgeprägt als im Süden. Somit bestünden aufgrund des Gelände-reliefs, das die Gradienten der Autobahn bestimmt, und der geringen vorhandenen Leitstrukturen wenige Möglichkeiten, beim Autobahnbau die tradierten Leitlinien mittels der als Querungshilfen besonders günstigen Unterführungen zu erhalten. Auch umfangreiche Optimierungsmaßnahmen im Bezug auf Überflughilfen könnten den Nachteil der geringeren Unterquerungsmöglichkeiten nicht ausgleichen. Aus diesen Gründen stellten auch die Nordvarianten keine zumutbaren Alternativen dar, denn sie führten zu keinen geringeren Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets.

Als in Betracht kommende Ausführungsalternative hat der Vorhabensträger die Aufständigung der Trasse zwischen Bau-km 37+700 und Bau-km 39+765 auf deutlich über fünf Meter, in Geländeeinschnitten bis zu 17 m, überprüft, mit der ein breiter

Korridor geschaffen würde, der den Mausohren eine kollisionsfreie Unterquerungsmöglichkeit der Trasse böte. Als weitere Alternative wurde die Führung der Trasse zwischen Bau-km 37+450 und Bau-km 39+300 in einem bis zu 13 m tiefen Einschnitt untersucht, wobei als Querungshilfen neben der erforderlichen Überführung von drei Gemeindeverbindungsstraßen die Planung von drei Grünbrücken mit jeweils 20 m Breite vorgesehen wären. Als dritte Ausführungsalternative wurde die Errichtung eines Tunnels zwischen Bau-km 37+540 und Bau-km 39+150 geprüft.

Im Ergebnis müssten sämtliche Ausführungsalternativen als nicht zumutbar verworfen werden. Die Einschnittslage würde im Vergleich zur Planlösung zu stärkeren Beeinträchtigungen für das FFH-Gebiet führen. Die fehlenden gefahrlosen Unterquerungsmöglichkeiten könnten durch Überquerungsmöglichkeiten nicht kompensiert werden. Die Schaffung von Leitstrukturen zu den Querungshilfen hin ließe sich ungleich schwieriger bewerkstelligen als bei Unterquerungsmöglichkeiten und wirkte auch erst zeitlich verzögert. Die Aufständigung der Trasse böte den Vorteil gegenüber der Planlösung, dass den Fledermäusen in noch größerem Umfang Unterflugmöglichkeiten geschaffen würden. Die höher fliegenden Tiere auf dem Rückweg von den Nahrungshabitaten zum Quartier würden dagegen auf die erhöhte Gradienten der aufgeständerten Trasse stoßen und nicht – wie bei der Planlösung – deutlich über dem Gefahrenbereich der Kraftfahrzeuge die Trasse queren. Durch entsprechende Schutzwände entlang der aufgeständerten Trasse müssten die Fledermäuse vor Kollisionsgefahren geschützt werden. Die Beeinträchtigungen des Großen Mausohrs in Bezug auf die Unterfliegung der Trasse wären vergleichsweise noch geringer als bei der Planlösung. Von der Wirksamkeit der Schutzmaßnahmen gegen ein zu niedriges Überfliegen würde auch bei dieser Ausführungsalternative die Beurteilung der Erheblichkeit abhängen. Diesbezüglich würde dasselbe wie bei der Planlösung gelten. Allerdings wäre die Aufständigung nach der Kostenschätzung des Vorhabens-trägers unter Zugrundelegung der derzeit üblichen Kostenansätze mit erheblichen Mehrkosten in Höhe von rund 63 Millionen Euro verbunden. Diese Mehrkosten stünden jedoch außer Verhältnis zu dem erzielten Schutz, der in etwa dem entspricht, den auch die Planlösung gewährleistet. Aus den gleichen Erwägungen würde auch die Tunnellösung als Ausführungsvariante verworfen, denn für den Tunnel wären Mehrkosten von rund 49 Millionen Euro anzusetzen. Zwar würde durch einen Tunnel die Kollisionsgefahr für die Fledermäuse vollständig vermieden. Im Vergleich zu den Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets durch die Planlösung wären diese Kosten unverhältnismäßig.

Nichts an der Unverhältnismäßigkeit ändert die von verschiedenen Verfahrensbeteiligten geforderte Berücksichtigung weiterer Aspekte, die ihrer Ansicht nach neben

dem Fledermausschutz zu Gunsten der Tunnellösung sprechen würden, wie verbesserter Lärmschutz oder geringere Auswirkungen auf das Landschaftsbild. Solche Belange, die keinen Zusammenhang mit dem FFH-Gebietsschutz aufweisen, sind im Rahmen der FFH-rechtlichen Alternativenprüfung indessen nicht zu berücksichtigen. Schließlich ist Maßstab für die Beurteilung der Unzumutbarkeit von Alternativlösungen der mit ihnen erreichbare Schutz für die Erhaltungsziele des jeweiligen FFH-Gebiets einerseits und den damit verbundenen Opfern des Vorhabensträgers andererseits. Die Fokussierung auf den Gebietsschutz unterscheidet die FFH-rechtliche Alternativenprüfung von der Alternativenprüfung im Rahmen der fachplanerischen Abwägung. Dass sich vorliegend der mit der Tunnellösung erzielbare verbesserte Lärmschutz und die geringeren Auswirkungen auf das Landschaftsbild – beides vorsorglich unterstellt – positiv auf die Erhaltungsziele des FFH-Gebiets „Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“ auswirken, ist nicht ersichtlich. Unabhängig davon trägt bereits die planfestgestellte Planlösung den gesetzlichen Schutzanforderungen sowohl im Hinblick auf die Lärmschutzvorschriften als auch auf die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung ausreichend Rechnung. Mehrkosten für darüber hinausgehende Schutzmaßnahmen, wie etwa dem Bau des geforderten Tunnels, wären auch insoweit unverhältnismäßig. Insgesamt wäre die Tunnellösung auch bei Berücksichtigung der Belange des Lärmschutzes und des Landschaftsbilds mit unverhältnismäßigen Kosten verbunden und ist damit als unzumutbare Alternative zu verwerfen.

#### 3.3.2.4.7.3 Kohärenzausgleichsmaßnahmen

Nach § 34 Abs. 5 BNatSchG sind die zur Sicherung des Zusammenhangs des Netzes Natura 2000 notwendigen Maßnahmen vorzusehen. Die Ausgestaltung der Kohärenzsicherungsmaßnahmen hat sich funktionsbezogen an der jeweiligen Beeinträchtigung auszurichten, derentwegen sie ergriffen wird (BVerwG, Urt. v. 12.3.2008, 9 A 3.06, BVerwGE 130, 299, Rn. 197). Die Maßnahmen der Kohärenzsicherung müssen geeignet sein, einen funktionalen Beitrag zur Sicherung des zusammenhängenden ökologischen Netzes der Schutzgebiete zu leisten (BVerwG, Urt. v. 9.7.2009, 4 C 12.07, NVwZ 2010, 123, Rn. 28). Die Maßnahmen müssen in einem räumlichen und zeitlichen Zusammenhang mit der Gebietsbeeinträchtigung stehen. Kohärenzsicherungsmaßnahmen, die Beeinträchtigungen geschützter Gebietsbestandteile eingriffs- und zeitnah und mit hoher Erfolgsaussicht ausgleichen und deshalb nicht nur einen Beitrag zur funktionalen Sicherung des Netzes Natura 2000, sondern darüber hinaus zur Sicherung der Integrität des Gebiets leisten, können im Rahmen der Abwägung das Gewicht des Integritätsinteresses mindern (BVerwG,

Urt. v. 9.7.2009, 4 C 12.07, NVwZ 2010, 123, Rn. 28). An die Beurteilung der Eignung einer Kohärenzsicherungsmaßnahme sind weniger strenge Anforderungen zu stellen als an diejenige der Eignung von Schadensvermeidungs- und –minderungsmaßnahmen (BVerwG, Urt. v. 12.3.2008, 9 A 3.06, BVerwGE 130, 299, Rn. 201). Es genügt, dass nach wissenschaftlichem Kenntnisstand eine hohe Wahrscheinlichkeit ihrer Wirksamkeit besteht. Maßnahmen zur Kohärenzsicherung können auch solche Maßnahmen sein, die zugleich dazu dienen, im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung Beeinträchtigungen des Naturhaushalts zu kompensieren. Allerdings muss gewährleistet sein, dass keine Doppelanrechnung auf tatsächlich verschiedene Beeinträchtigungen erfolgt. Solange nicht ohne vernünftigen Zweifel davon ausgegangen werden kann, dass eine Maßnahme den Eintritt einer erheblichen Beeinträchtigung wirksam verhindert, sondern die beeinträchtigenden Projektwirkungen nur abmildert, ist sie nur als Kohärenzsicherungsmaßnahme zu werten (BVerwG, Urt. v. 17.1.2007, 9 A 20.05, BVerwGE 128, 1, Rn. 89). Gegenstand von Kohärenzsicherungsmaßnahmen können sowohl landschaftspflegerische Maßnahmen als auch bautechnische Vorkehrungen sein (BVerwG, Urt. v. 12.3.2008, a.a.O., Rn. 206 – Bewirtschaftungsmaßnahmen; Urt. v. 17.5.2002, 4 A 28.01, NVwZ 2002, 1243, Rn. 47 ff. – Grünbrücke; OVG Koblenz, Urt. v. 8.11.2007, 8 C 11523/06, DVBl. 2008, 181, Rn. 144 – Erdwälle, Querungshilfen, Leitstrukturen).

Zum Zeitpunkt der vorliegenden Planfeststellungsentscheidung ist eine Festlegung konkreter Kohärenzsicherungsmaßnahmen weder angezeigt noch möglich, denn es ist – wie oben dargelegt - nach den besten wissenschaftlichen Erkenntnissen nicht von einer erheblichen Beeinträchtigung des FFH-Gebiets auszugehen. Im Rahmen der vorsorglichen Prüfung, ob im Falle des Eintritts einer erheblichen Beeinträchtigung die Konfliktbewältigung im Wege der vorbehaltenen ergänzenden Entscheidung hinreichend gewährleistet werden kann, ist daher lediglich darzustellen, ob geeignete Kohärenzausgleichsmaßnahmen möglich wären. Der Vorhabensträger hat insbesondere Maßnahmen zur Erhöhung der Attraktivität des Goldachtales im Bereich zwischen dem Quartier und der Autobahn durch die Aufwertung und Neuanlage von Nahrungshabitaten für die Mausohren sowie die zusätzliche Anlage weiterer Nahrungshabitate vor allem im Goldachtal und im Umfeld des Waldgebiets „Hangmauls“ jenseits der Autobahn, die durch sichere Querungsmöglichkeiten erreichbar sind, als geeignete Kohärenzsicherungsmaßnahmen bezeichnet. Ihre Eignung ist aufgrund der naturschutzfachlichen Untersuchungen nachvollziehbar dargelegt, denn die Flächengröße geeigneter Nahrungshabitate stellt den limitierenden Faktor für die Entwicklung der Fledermauspopulation in Schwindkirchen dar. Wenn durch die Aufwertung oder Neuanlage von Nahrungshabitaten das Nahrungsangebot



erweitert würde, könnten dadurch kollisionsbedingte Tierverluste kompensiert und die Bestandszahl der Kolonie stabil gehalten werden. Die Flächen, die zu Gunsten der Fledermäuse aufgewertet werden könnten, sind bereits im Rahmen des naturschutzfachlichen Ausgleichskonzepts in der Planung enthalten und in Unterlage 17.3.2 T, Seite 26 f. dargestellt. Sie würden als Kohärenzmaßnahmen sowohl fachlich geeignet als auch rechtlich ausreichend gesichert sein. Sie dienen nicht nur der globalen Kohärenz des Netzes Natura 2000, sondern gezielt der Aufrechterhaltung der Integrität des konkret von der A 94 betroffenen FFH-Gebiets.

Insgesamt kann damit festgehalten werden, dass durch die unter Ziffer A7.1.3 vorbehaltene ergänzende Entscheidung gewährleistet ist, dass ein Konflikt in Bezug auf die Beeinträchtigung des FFH-Gebiets in jedem erdenklichen Fall bewältigt werden kann und dass ohne die vorbehaltene Teilregelung kein unzulässiger Planungstorso entsteht.

## **4. Materiell-rechtliche Würdigung**

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

Das Vorhaben wird zugelassen, da es im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten ist. Die verbindlich festgestellte Straßenplanung entspricht den Ergebnissen der vorbereitenden Planung, ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung gerechtfertigt, berücksichtigt die in den Straßengesetzen und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsgrundsätze, Gebote und Verbote und entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

### **4.2 Abschnittsbildung**

Der vorliegende Planfeststellungsabschnitt der Autobahn A 94 zwischen Dorfen und Heldenstein ist Bestandteil der sog. Trasse Dorfen, deren Realisierung in die drei Streckenabschnitte Forstinning – Pastetten, Pastetten – Dorfen und Dorfen – Heldenstein unterteilt ist. Der Abschnitt Forstinning – Pastetten ist bereits fertig gestellt und für den Verkehr freigegeben. Der Abschnitt Pastetten – Dorfen wurde mit Planfeststellungsbeschluss vom 3.12.2009 planfestgestellt. Der Beschluss ist vollziehbar, mit Vorbereitungsarbeiten zur Realisierung des Bauabschnitts wurde bereits begonnen.

Die planungsrechtliche Abschnittsbildung ist als ein Mittel sachgerechter und überschaubarer Gliederung planerischer Problembewältigung zulässig (vgl. BVerwG vom 23.11.2007, 9 B 38.07 – juris, Rn. 20). Sie unterliegt dabei der Prüfung, ob sie sich innerhalb der planerischen Gestaltungsfreiheit hält, der insbesondere durch das Abwägungsgebot Grenzen gesetzt werden. Sie darf nicht von sachwidrigen Erwägungen bestimmt werden, sondern muss sich inhaltlich rechtfertigen lassen. Darüber hinaus bedarf der planfestgestellte Teilabschnitt der eigenen Planrechtfertigung. Diese ist allerdings vor dem Hintergrund der beabsichtigten Gesamtplanung zu sehen. Daher muss der Teilabschnitt eine insoweit eigenständige - wenn auch nicht in vollem Umfang die ihm in der Gesamtplanung zugeordnete - Verkehrsfunktion besitzen. Damit soll gewährleistet werden, dass durch die Abschnittsbildung kein Planungstorso entsteht, wenn sich das Gesamtkonzept der Planung im Nachhinein als nicht realisierbar erweisen sollte. Die spezifische Verkehrsfunktion kann allerdings von unterschiedlichem Gewicht sein (vgl. BVerwG vom 19.05.1998, 4 A 9/97 – juris, Rn. 52; BVerwG vom 21.3.1996, 4 C 26/94 – juris, Rn. 41). Im Rahmen der Abschnittsrechtfertigung ist darüber hinaus zu prüfen, ob dem Gesamtkonzept in tat-

sächlicher oder rechtlicher Hinsicht unüberwindliche Hindernisse entgegenstehen (BVerwG vom 28.2.1996, 4 A 27/95 – juris, Leitsatz 2; BVerwG vom 19.5.1998, 4 A 9/97 – juris, Rn. 63). Denn eine Gesamtplanung, die sich objektiv in ihrer Umsetzung vor nicht überwindbaren Hindernissen sieht, verfehlt ihren gestaltenden Auftrag. Eine Verkürzung des Rechtsschutzes für Betroffene tritt durch die Aufteilung des Gesamtkonzepts in Teilabschnitte nicht ein, da ein einheitliches Konzept zu Grunde liegt und übergreifende Bindungen nicht eintreten.

Bereits früher planfestgestellte Planungsabschnitte können nicht unbeachtet bleiben, denn hoheitliche Planung ist in einem dicht besiedelten Land zahlreichen faktischen und rechtlichen Bindungen unterworfen (BVerwG vom 26.06.1981, NJW 1981, 2592). Dies bedeutet jedoch nicht, dass die Frage nach einer besseren Projekialternative oder Variante nur im Rahmen des auf das erste Teilstück beschränkten Planfeststellungsverfahrens aufgeworfen werden könnte (BVerwG vom 02.11.1992, NVwZ 1993, 887), sondern eine - im Nachhinein als verfehlt erkannte - Planung darf nicht allein deswegen fortgesetzt werden, weil sie sich an die vorangegangenen Teilabschnitte anschließt. Die Anlieger des noch fehlenden Teilstücks bzw. der noch fehlenden Teilstücke haben Anspruch auf eine möglichst optimale Straßenplanung. Die Gesamtkonzeption der Straße wird deshalb nochmals in die Abwägung eingestellt (siehe nachfolgend an verschiedenen Stellen des Beschlusses).

Dem Planungsabschnitt kommt eine eigenständige Verkehrsfunktion zu, da er die Lücke zwischen den westlich und östlich anschließenden Planungsabschnitten, die bereits gebaut bzw. planfestgestellt sind, schließt. Da die übrigen Teilabschnitte der Trasse Dorfen bereits umfassend geprüft und planfestgestellt worden sind und der vorliegende Abschnitt die letzte Lücke schließt, ist die bei der Abschnittsbildung sonst erforderliche Vorausschau, ob der weiteren Verwirklichung des Vorhabens keine unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen, entbehrlich.

Die Frage der möglichen vorübergehenden Zunahme des Verkehrs auf der Staatsstraße St 2084 im Bereich von Schwindkirchen im Falle der Fertigstellung des Abschnitts Pastetten – Dorfen vor Inbetriebnahme des vorliegenden Planfeststellungsabschnitts musste als Folgeproblematik der Abschnittsbildung im vorangegangenen Planfeststellungsverfahren bewältigt werden. Die damals getroffenen Feststellungen und Regelungen der Planfeststellungsbehörde wurden gerichtlich überprüft und nicht beanstandet (BayVGH vom 24.11.2010, 8 A 10.40024, UA Seite 61 f.). Die Bewältigung dieser sich aus der Abschnittsbildung ergebenden Folgeproblematik ist durch verschiedene administrative Maßnahmen, die unter Umständen bis hin zu einem temporären Fahrverbot für den weiträumigen Schwerverkehr reichen können, si-

chergestellt. Die Konfliktbewältigung ist indessen nicht Gegenstand der vorliegenden Planfeststellung, denn die Realisierung des Planungsabschnitts Dorfen – Heldenstein dient gerade dem Lückenschluss der Trasse Dorfen und damit der Vermeidung einer dauerhaften Verkehrszunahme in Schwindkirchen. Mit Fertigstellung der gesamten Trasse Dorfen wird die Verkehrsbelastung der St 2084 im Bereich von Schwindkirchen sogar um 1.200 bis 1.600 Kfz/24h abnehmen (vgl. Verkehrsuntersuchung 2008, Pläne 2b, 3b, 4b). Die im Anhörungsverfahren erhobenen Forderungen, die Inbetriebnahme des Abschnitts Pastetten – Dorfen bis zur Inbetriebnahme des vorliegenden Planungsabschnitts zu verweigern oder alternativ dazu vorzuschreiben, die Realisierung des Bauvorhabens in bestimmte Baulose zu unterteilen, damit die Ortschaft Schwindkirchen über die Baustrecke der A 94 und eine neu zu erbauende Verbindungsstraße (sog. „Ostverknüpfung“) umfahren werden kann, halten wir darüber hinaus auch für unberechtigt. Die zeitlich dicht aufeinander folgenden Planungsentscheidungen für die beiden Abschnitte Pastetten – Dorfen und Dorfen – Heldenstein ermöglichen rechtlich eine weitgehend gleichzeitige Realisierung der Teilstrecken, die im Übrigen vom Vorhabensträger auch beabsichtigt ist. Die Annahme einer nur kurzfristigen Verkehrszunahme auf der St 2084 ist realistisch, wenn nicht sogar von ihrer gänzlichen Vermeidung auszugehen ist. Weitergehende Regelungen zum Schutz vor unzumutbaren Belastungen als die im Planfeststellungsbeschluss vom 3.12.2009 beschriebenen und festgesetzten administrativen Maßnahmen sind nicht erforderlich. Darüber hinaus würde ein Zuwarten mit der Inbetriebnahme des Abschnitts Pastetten – Dorfen bis zur Fertigstellung des Abschnitts Dorfen – Heldenstein unweigerlich zu Nachteilen für Anwohner anderer Straßenzüge führen, denn in diesem Fall blieben andere Ortschaften einem erhöhten Verkehrsaufkommen ausgesetzt, die durch eine Inbetriebnahme des Abschnitts Pastetten - Dorfen vom Verkehr entlastet würden (z. B. St 2332 Buch am Buchrain, St 2086 Isen). Zudem wäre es aus raumordnerischen und wirtschaftlichen Gründen nicht vertretbar, die Benutzung eines rund 17 km langen Autobahnabschnitts zu untersagen, der das Netz der Bundesfernstraßen schließt und die Bundesstraße 15 sowie insbesondere die Stadt Dorfen mit dem Ballungsraum München verbindet. Gleichfalls nicht vertretbar wäre, dem Vorhabensträger die Realisierung des gesamten Abschnitts in bestimmten Baulosen vorzuschreiben. Der Vorhabensträger soll in dem ihm zustehenden Gestaltungsspielraum hinsichtlich einer effizienten Bauausführung nicht weiter eingeschränkt werden, als es zum Schutz von öffentlichen und privaten Belangen erforderlich ist. Die von Einwendern geforderte Unterteilung in Baulose würde ihren damit verfolgten Interessen jedoch nur dienen, wenn gleichzeitig eine neue Straße als sog. „Ostverknüpfung“ zwischen der Autobahn und der

St 2084 gebaut würde, die nach dem Vorschlag der Einwender zukünftig bestehen bleiben und mit der A 94 über eine „halbe Anschlussstelle“ verknüpft werden könnte. Im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens kann indessen über den Bau einer „Ostverknüpfung“ nicht entschieden werden, da es sich nicht um eine Folgemaßnahme nach Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG handelt. Es liegt auf der Hand, dass einer solchen neuen Straße ein eigenes Planungskonzept zugrunde gelegt werden müsste und weder der Vorhabensträger der A 94 noch die Planfeststellungsbehörde hierfür zuständig sind (BVerwG vom 13.7.2010, 9 B 105.09 – juris, Rn. 4). Zudem wäre die Realisierbarkeit einer „Ostverknüpfung“ planungsrechtlich äußerst fraglich. Diese Verbindung würde das FFH-Gebiet „Isental mit Nebenbächen“ an einer Stelle queren, die relativ breit ausgebildet ist. Um eine erhebliche Beeinträchtigung des Gebiets zu vermeiden, müssten voraussichtlich umfangreiche technische und landschaftspflegerische Maßnahmen ergriffen werden, die mit erheblichen finanziellen Aufwendungen verbunden wären, die außer Verhältnis zum Nutzen der Straßenverbindung stünden. Denn einer solchen „Ostverknüpfung“ würde nach Fertigstellung der gesamten Trasse Dorfen keine nennenswerte Verkehrsfunktion zukommen. Sie hätte auch für den Ortsteil Schwindkirchen keine große Bedeutung mehr, da bereits die Trasse Dorfen zu einer erheblichen Verkehrsentlastung auf der St 2084 in Schwindkirchen führt. Darüber hinaus hätte eine solche „Ostverknüpfung“ nicht einmal temporär Bedeutung für Schwindkirchen, da ihre planerische und bauliche Realisierung aller Wahrscheinlichkeit nach mindestens genauso lange dauern würde wie die Bauzeit des vorliegenden Autobahnabschnitts.

### **4.3 Planrechtfertigung**

#### **4.3.1 Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplanung)**

Durch die Aufnahme der Bundesautobahn A 94 im Abschnitt Forstinning - Heldenstein in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (BGBl 2004 I Seite 2574 - Beilage zum FStrAbG in der Fassung vom 04. Oktober 2004 als Faltblatt) als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs steht die Planrechtfertigung im Sinne eines Verkehrsbedürfnisses fest. Mit der Aufnahme eines Bau- oder Ausbaivorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen entscheidet der Gesetzgeber verbindlich nicht nur über die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG (vgl. § 1 Abs. 2 FStrAbG in der Fassung vom 20. Januar 2005, BGBl I, Seite 201), sondern auch über das Bestehen eines Bedarfs (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 1996, 914). Die Grundentscheidung über die Aufnahme eines Vorhabens in den Bedarfsplan trifft der Gesetzgeber aufgrund von umfangreichen Untersuchungen und Analysen nach sorgfältiger Abwägung zwischen der mit dem Vorhaben verfolg-

ten Zielsetzung und den vom Vorhaben berührten Belangen. Das Fernstraßenbaugesetz ist im Hinblick auf Netzverknüpfung und Ausbautyp sowie die Straßenklasse für die Planfeststellung verbindlich.

Die in der Bedarfsplankarte zeichnerisch dargestellte Trassenwahl nimmt nicht an der Bindungswirkung des Bedarfsgesetzes teil, selbst wenn sie detailgetreu ermittelbar ist. Sie kann als gesetzgeberische Wertung in Bezug auf die Bedarfsstruktur in der planerischen Abwägung der Trassenwahl berücksichtigt werden (vgl. BVerwG vom 12.12.1996, 4 C 29/94 – juris, Leitsätze 3 und 4). In der Bedarfsplankarte für die Bundesfernstraßen 2004 ist die A 94 auf der Trasse Dorfen eingezeichnet. Entgegen einer von Verfahrensbeteiligten wiederholt erhobenen Behauptung ist die von ihnen präferierte Trassenalternative über Haag nicht Gegenstand des Bedarfsplans. Lediglich im Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenbaugesetzes (5. FStrAbÄndG) vom 18. Juni 2004 ist insoweit als Vorbehalt aufgenommen, dass die geeignete Trasse im Planfeststellungsverfahren ermittelt wird. Als Alternative 2 für die A 94 wird der Korridor der B 12 im Streckenabschnitt Forstinning – Haag – Heldenstein genannt. In der Bedarfsplankarte ist insoweit aber keine entsprechende Fußnote enthalten, obwohl zu anderen Vorhaben sehr wohl Fußnoten existieren. Die Trassenabwägung zwischen der Trasse Dorfen und der Trasse Haag erfolgt unter C.4.4.2. ff.

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

#### 4.3.2 Planungskonzept

Dem Vorhaben liegt ein Planungskonzept zugrunde, in das verkehrliche und verkehrspolitische Planungsziele sowie raumordnerische Belange eingeflossen sind. Die Einbeziehung raumordnerischer Belange in die Planungskonzeption ist zulässig (BVerwG vom 19.05.1998, 4 A 9/97 – juris, Rn. 49; BVerwG vom 18.12.1998, 4 A 10/97 – juris, Rn. 30).

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts begegnet es keinen rechtlichen Bedenken, wenn der Verkehrswegebau als Mittel eingesetzt wird, um regionale Zentren an das weiträumige Straßennetz anzuschließen oder die wirtschaftliche Entwicklung in bisher unzureichend erschlossenen Räumen zu fördern. Als ebenfalls zulässig hat es das Bundesverwaltungsgericht angesehen, bei der Trassenwahl maßgeblich darauf abzustellen, dass lokale Verkehrsströme umgelenkt

werden und dadurch das nachgeordnete Straßennetz entlastet wird (vgl. BVerwG vom 17.05.2002, 4 A 28.01 – juris, Rn. 24).

Das Bundesverwaltungsgericht hat zum Planungsabschnitt Forstinning – Pastetten festgestellt, dass es der Regional- bzw. Landesplanung sogar dann nicht verwehrt ist, sich auf eine Trasse festzulegen, wenn der Bedarfsplan zwei Alternativtrassen darstellt (BVerwG vom 05.12.2008, 9 B 28/08 – juris, Rn. 23). Dabei hat das Gericht die von den Beschwerdeführern in ihrer Grundsatzfrage aufgestellte Behauptung, die Alternativtrasse Haag sei im Bedarfsplan dargestellt, als wahr unterstellt. Wie wir oben erläutert haben, ist die Alternativtrasse Haag jedoch nicht Gegenstand des Bedarfsplans, so dass die Rechtsprechung auf den vorliegenden Fall erst recht Anwendung findet.

#### 4.3.2.1 Raumordnerische Belange

Für die Schaffung möglichst gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen als zentrales Ziel der Landesentwicklungspolitik (Art. 1 Abs. 1 BayLPIG) ist eine gute Verkehrsinfrastruktur in allen Landesteilen erforderlich. Es sollen leistungsfähige Verbindungen gewährleistet werden (Art. 2 Ziff. 8 BayLPIG).

Nach dem Landesentwicklungsprogramm Bayern vom 8. August 2006 (LEP 2006) (GVBl. vom 21.08.2006, S. 471-521) sollen Entwicklungsachsen insbesondere im Hinblick auf die Siedlungsentwicklung, die Freiraumsicherung und den Infrastrukturausbau zu einer geordneten und nachhaltigen raumstrukturellen Entwicklung Bayerns und seiner Teilräume beitragen sowie deren Einbindung in die Bandinfrastruktur anderer Länder der Bundesrepublik Deutschland und Nachbarstaaten gewährleisten (Tz. A II 3 LEP 2006). Im ländlichen Raum schaffen die Entwicklungsachsen mit der Bündelung von Einrichtungen der Bandinfrastruktur besondere Standortvorteile, die den Erschließungs- und Entwicklungseffekt der einzelnen Einrichtungen nicht nur zusammenfassen, sondern vervielfachen. Eine Autobahn entlang dieser Entwicklungsachse unterstützt die Entwicklungsziele des Landesentwicklungsprogramms.

In der „Strukturkarte“ in Anhang 3 zum LEP 2006 führt eine Entwicklungsachse von München über Dorfen, Schwindegg, Mühldorf a. Inn, Altötting/Neuötting und Simbach nach Passau.

Zur Schaffung einer nachhaltigen technischen Infrastruktur sind im Landesentwicklungsprogramm unter Tz. B V folgende Grundsätze (G) und Ziele (Z) enthalten:

Der Schaffung einer leistungsfähigen Straßeninfrastruktur kommt im Hinblick auf die prognostizierte Verkehrszunahme, bedingt durch geänderte Mobilitätsansprüche der

Gesellschaft, die zunehmende Arbeitsteilung in der Wirtschaft sowie die Osterweiterung der Europäischen Union, besondere Bedeutung zu (G).

Um den verkehrlichen Auswirkungen der EU-Osterweiterung Rechnung tragen zu können, soll vor allem auch die A 94 München – Simbach – Pocking zügig weiter geplant und verwirklicht werden (Z).

Begründet werden diese Grundsätze und Ziele mit den weiteren Zunahmen im Straßenverkehr, die durch die Öffnung der Grenzen nach Osteuropa und durch den europäischen Binnenmarkt zu erwarten sind. Eine fehlende oder überlastete – wie hier die bestehende B 12 – Verkehrsinfrastruktur ist ein Standortnachteil für die bayerische Wirtschaft, hier insbesondere für das Chemiedreieck in Südostoberbayern. Zudem wird der Verkehrsträger Straße auch zukünftig selbst bei sehr hohen Investitionen in die Schiene die Hauptlast des Verkehrs zu tragen haben. Wegen der nunmehr zentralen Lage Bayerns innerhalb der Europäischen Union wird durch die EU-Osterweiterung das Verkehrsaufkommen noch zusätzlich ansteigen. Im Zuge der Ost-West-Transversalen sind deswegen auch die Lücken im Autobahnnetz bei der A 94 vorrangig zu schließen.

Im Regionalplan Südostoberbayern ist der Weiterbau der A 94 auf der Trasse Dorfen als besonders vordringlich durchzuführende Maßnahme aufgeführt. Nach dem Regionalplan hat der Bau der A 94 insbesondere Bedeutung für die Industriegebiete im Norden der Region (Chemiedreieck), diesen Raum insbesondere wirtschaftlich zu stärken, eine Belieferung der Wirtschaftsbetriebe „just-in-time“ zu ermöglichen, neue Arbeitsplätze zu schaffen und die Unfallhäufigkeit zu verringern.

Im Regionalplan München ist die Fortführung der A 94 östlich Forstinning ebenfalls enthalten. In der Karte 2 Siedlung und Versorgung (Tekturkarte „Regionales Verkehrskonzept“ vom 25.10.2006) ist dabei eine Linienführung über Dorfen vorgegeben. Die im Flughafenumland zu schaffende Infrastruktur soll grundsätzlich für sein gesamtes Umland wirksam werden. Schwerpunktmäßig soll davon insbesondere der Landkreis Erding profitieren.

Mit der Bundesautobahn A 94 entsteht eine leistungsfähige West-Ost-Verbindung von München über Mühldorf und Simbach nach Passau. Sie mündet südlich von Passau bei Pocking in die A 3 (Würzburg – Nürnberg – Passau – Bundesgrenze). Damit wird nicht nur zwischen München und Passau, sondern darüber hinaus zwischen München und Wien (über A 3 auf deutscher und A 8 auf österreichischer Seite) eine schnelle und leistungsfähige Fernverbindung geschaffen. Des Weiteren entsteht eine günstige Verbindung zwischen dem Großraum München und der Tschechischen Republik.



Die A 94 München - Mühldorf - Simbach - Pocking (A 3) dient daneben sowohl der Verbindung der Mittel- bzw. Unterzentren Markt Schwaben, Dorfen, Ampfing, Waldkraiburg, Mühldorf, Töging, Alt-/Neuötting, Burghausen und Simbach mit dem Oberzentrum München, als auch deren Verbindung untereinander. Ferner verbessert sie die verkehrliche Infrastruktur im östlichen Landkreis Erding.

Mit der im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthaltenen Weiterführung der A 94 von Simbach über Pocking bis zur A 3 wird neben dem Raum Passau vor allem das niederbayerische Bäderdreieck an das Autobahnnetz in Richtung Westen angebunden. Der Bau der A 94 schafft die Voraussetzung für die wirtschaftliche und strukturelle Fortentwicklung des südostbayerischen Raumes, indem eine leistungsfähige und verkehrssichere Anbindung der dortigen Industriestandorte (z.B. Töging, Burghausen, Burgkirchen, Trostberg) an den Ballungsraum München und das übrige Autobahnnetz entsteht. Die Infrastrukturverbesserung durch die A 94 ist insofern bedeutsam, als die in diesem Raum ansässige Industrie durch die langen Transportwege für ihre Rohstoffe und Fertigprodukte in ihrer Wettbewerbsfähigkeit benachteiligt ist. Industrie und Gewerbe fordern deswegen seit Jahren vehement eine wirkungsvolle Verbesserung der Verkehrsanbindung. Von der Realisierung der Straßenplanung ist ein wesentlicher positiver Effekt für die Stabilisierung der Wirtschaftsstruktur dieses Raumes und die Sicherung der derzeit über 55.000 Arbeitsplätze im dortigen Industrie- und Gewerbebereich zu erwarten.

#### 4.3.2.2 Verkehrliche und verkehrspolitische Planungsziele

Mit der neuen Bundesautobahn A 94 werden folgende verkehrliche und verkehrspolitische Ziele des Bundes als Baulastträger für die Bundesfernstraßen und des Freistaats Bayern, der für den Bund in Auftragsverwaltung tätig und für die Straßenplanung in Bayern zuständig ist, verfolgt:

- Es soll eine leistungsfähige Fernstraßenverbindung von München über Mühldorf und Simbach nach Passau und darüber hinaus zwischen München und Wien geschaffen werden.
- Die Verkehrssicherheit soll erhöht werden.
- Zwischen den bestehenden Bundesstraßen B 12 und B 388 soll zur leistungsfähigen Erschließung des dazwischen liegenden und verkehrlich nur unzureichend erschlossenen Raumes Forstinning – Dorfen – Heldenstein ein neuer Verkehrskorridor geschaffen werden.
- Beabsichtigt ist die ausgewogene Verkehrserschließung sowohl des Raumes Dorfen als auch des Raumes Haag durch Bundesfern- und Staatsstraßen.

- Die bestehende B 12 soll als leistungsfähiger überregionaler Straßenzug erhalten bleiben.
- Das nachgeordnete Straßennetz soll durch den Bau der Autobahn A 94 entlastet werden.
- Durch den Anschluss an eine Autobahn soll die verkehrliche Infrastruktur im südöstlichen Landkreis Erding verbessert werden.
- Die Anbindung der nördlichen Bereiche der Region Südostoberbayern an den Flughafen München soll verbessert werden.
- Der regionale und überregionale Durchgangsverkehr soll von den Hauptsiedlungsgebieten und Siedlungsschwerpunkten soweit wie möglich ferngehalten werden.
- Engpässe und Gefahrenstellen sollen zur Erhöhung der öffentlichen Sicherheit beseitigt werden.

#### 4.3.3 Derzeitige Straßen- und Verkehrsverhältnisse

Die Bundesstraße 12 München – Mühldorf – Simbach – Pocking ist eine bedeutende Fernstraßenverbindung von München in das südostbayerische Grenzland. Sie wurde zwar in den zwei vergangenen Jahrzehnten streckenweise neuzeitlich ausgebaut, wobei zum Teil die früher sehr kurvenreichen und engen Ortsdurchfahrten durch zeitgemäße Ortsumgehungen ersetzt wurden. Diese Maßnahmen wurden jedoch von der Verkehrsentwicklung überholt. Die B 12 zählt vor allem im Bereich zwischen München und Simbach zu den am stärksten belasteten Bundesstraßen in Südbayern. Neben der chemischen Industrie im so genannten „Chemiedreieck“, welche ein jährliches Transportaufkommen von rund 2,6 Mio. Tonnen, umgerechnet etwa 650 Lkw pro Tag, auf der Straße abwickelt, nützen auch etwa 1.900 Handwerksbetriebe mit rund 17.600 Arbeitsplätzen aus den Landkreisen entlang der B 12 die bestehende Straßenverbindung. Da die Leistungsfähigkeit der B 12 auf weiten Strecken erschöpft ist, ergeben sich schwerwiegende Sicherheitseinbußen für den Verkehr, die durch einen weiteren Ausbau nur unzureichend verbessert werden könnten.

Die Verkehrsbelastung der B 12 lag von jeher wesentlich über dem Durchschnitt der Bundesstraßen in Bayern. Im Jahre 1998 betrug die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge (DTV) auf der B 12 westlich von Hohenlinden ca. 19.400 Kfz/24h, östlich davon ca. 20.200 Kfz/24h. Auch östlich der Gemeinde Haag lag der DTV bei über 15.300 Kfz/24h. Der DTV der südbayerischen Bundesstraßen lag im Jahr 1998 im Vergleich dazu bei ca. 9.300 Kfz/24h. Bei Verkehrserhebungen im Jahr 2004

wurden auf der B 12 westlich von Hohenlinden ca. 23.100 Kfz/24h gezählt. Dies entspricht einer Verkehrszunahme von 19 % gegenüber der Zählung von 1998. Die Zuwachsraten von 1998 bis 2004 sind mit knapp 20 % am deutlichsten im Nahbereich von München und damit im westlichen Untersuchungsbereich. Richtung Osten verringern sich diese Zuwächse, so dass im Raum Heldenstein auf der B 12 nur noch ein Zuwachs um 7 % bzw. 1.000 Kfz/24h von 14.800 Kfz/24h im Jahr 1998 auf 15.800 Kfz/24h im Jahr 2004 zu verzeichnen ist. Die Ergebnisse der amtlichen Straßenverkehrszählung 2005 und 2010 unterstreichen die überdurchschnittliche Verkehrsbelastung der B 12.

Die starke Verkehrsbelastung mit einem hohen Anteil des Schwerlastverkehrs sowie die Vermischung mit langsam fahrendem landwirtschaftlichen Verkehr und die zahlreichen höhengleichen Straßenkreuzungen und Einmündungen mit den notwendigen Verkehrsbeschränkungen führen auf freier Strecke täglich zu einem gestörten Verkehrsablauf mit Kolonnenbildung und gefährlichen Verkehrssituationen. Die zahlreichen Fernpendler zwischen dem südostbayerischen Grenzraum und dem Großraum München erhöhen die Verkehrsbelastungen jeweils am Anfang und Ende der Woche und führen dadurch zu Belastungsspitzen und zusätzlichen Verkehrsbehinderungen und -gefährdungen. Zusätzlich fahren ca. 7.000 Tagespendler aus zahlreichen Gemeinden der Landkreise Altötting und Mühldorf ebenfalls in den Großraum München und nutzen dabei größtenteils die B 12.

Die unzureichenden Verkehrsverhältnisse auf der B 12 führen zu einer ungünstigen Unfallsituation, wobei sich insbesondere die fehlende Richtungstrennung in Verbindung mit den unzulänglichen Überholsichtweiten gravierend auf die Schwere der Unfälle (Begegnungsunfall) auswirkt. Auf Grundlage der aktuellen Unfallerhebungen der Polizeidirektionen wurden die Unfalltoten pro km, die Unfalldichte und die Unfallrate ermittelt. Dabei zeigt sich, dass das Unfallgeschehen auf der B 12 überdurchschnittlich hoch ist. Im bayernweiten Durchschnitt auf Bundesstraßen waren im Jahr 2007 ca. 0,04 Tote/km/Jahr zu verzeichnen, während auf der B 12 zwischen Forstinning und Heldenstein ca. 0,09 Tote/km/Jahr zu verzeichnen waren, d.h. dass auf der B 12 mehr als doppelt so viele Tote pro Kilometer zu verzeichnen sind wie im bayerischen Durchschnitt. Die Unfalldichte auf Bundesstraßen beträgt im bayerischen Durchschnitt in den Jahren 2006 bis 2007 0,97 Unfälle mit Personenschäden pro km und Jahr, während die Unfalldichte auf der B 12 im Abschnitt Forstinning bis Heldenstein im selben Zeitraum 1,33 Unfälle mit Personenschäden pro km und Jahr beträgt, d.h., dass die Unfalldichte auf der B 12 um ca. 37% über dem bayerischen Durchschnitt liegt.

Die Verkehrssicherheit auf Autobahnen ist um ein Vielfaches höher als auf Bundesstraßen. Vergleicht man die Unfallraten auf der B 12 mit den durchschnittlichen Unfallraten auf bayerischen Autobahnen, so zeigt sich, dass das Risiko auf der B 12 im Abschnitt zwischen Forstinning und Heldenstein getötet oder zumindest schwer verletzt zu werden je nach betrachtetem Streckenabschnitt um bis zu viermal höher ist.

#### 4.3.4 Künftige Verkehrsentwicklung

Zur Ermittlung der zu erwartenden Verkehrsentwicklung auf der A 94, wurde im Auftrag der Autobahndirektion Südbayern vom Lehrstuhl für Verkehrs- und Stadtplanung der Technischen Universität München eine Verkehrsuntersuchung A 94 / B15 neu (Prof. Dr.-Ing. Kirchhoff, 1995) erstellt. Als Untersuchungsgebiet wurde ein Korridor betrachtet, der etwa 20 bis 50 km breit und etwa 90 km lang ist und durch die Linie München, Erding, Vilsbiburg, Pfarrkirchen, Simbach, Burghausen, Trostberg, Wasserburg, Ebersberg und München umrissen wird. Es wurden mehrere Planungsfälle zur Trassenführung (Trasse Dorfen, Trasse Haag mit verschiedenen Varianten) untersucht und auch die Straßenbelastungen berechnet. Ergänzend hierzu wurde von Prof. Dr.-Ing. Kurzak (1998) eine auf Verkehrszählungen und Befragungen basierende feinräumige Verkehrsuntersuchung (A 94 Forstinning - Heldenstein) für die Trasse Dorfen erstellt. Diese Untersuchung ermöglicht detaillierte Aussagen über die bestehende Verkehrssituation und die zu erwartenden Veränderungen im nachgeordneten Straßennetz durch den Bau der A 94. In einer weiteren Verkehrsuntersuchung (2000) wurden von Prof. Dr.-Ing. Kurzak die bei einer Trasse Haag zu erwartenden Veränderungen im nachgeordneten Straßennetz ebenfalls ermittelt. Diesen Verkehrsuntersuchungen lag der Prognosehorizont für das Jahr 2010 zugrunde.

Die Verkehrsuntersuchungen von 1998 (Trasse Dorfen) und 2000 (Trasse Haag) wurden aktualisiert und im Gutachten vom 20.08.2004 von Prof. Dr.-Ing. Kurzak auf den Prognosehorizont 2020 fortgeschrieben. Mit Gutachten vom 18.06.2008 wurden die Verkehrsuntersuchungen schließlich für das Prognosejahr 2025 fortgeschrieben.

Wir halten die gesammelten Daten über die Verkehrsentwicklung nach Umfang und Dauer der Erhebung für geeignet, die verkehrlichen Auswirkungen des Autobahnneubaus zu beurteilen. Die vom Gutachter ermittelten Verkehrszahlen bilden die werktägliche durchschnittliche Verkehrsmenge ab, die um ca. 10 % über dem Jahresmittel (DTV) liegt. Gegen diese Berechnungsmethode bestehen keine Bedenken, denn die im Vergleich zur DTV höheren Verkehrszahlen führen dazu, dass bei der Betrachtung der Auswirkungen der neuen Autobahn zu Gunsten der betroffenen Anwohner von einer höheren Belastung ausgegangen wird, als sie tatsächlich zu

erwarten ist. Andererseits zeigen die Werte für das Jahr 2025, dass auch bei Zugrundelegung der DTV-Werte der Bedarf für den Bau der Autobahn nicht entfallen würde. Nach der aktualisierten Verkehrsuntersuchung vom 18.06.2008 (Seite 10) ergeben sich für das Jahr 2025 für die Trasse Dorfen folgende Verkehrsmengen auf dem Abschnitt zwischen Forstinning und Heldenstein:

Zwischen AS B 12 und AS St 2331:	46.500 Kfz/24h
Zwischen AS St2331 und AS ED 12:	46.000 Kfz/24h
Zwischen AS ED 12 und B 15:	44.700 Kfz/24h
Zwischen AS B 15 und AS MÜ 22:	42.300 Kfz/24h
Zwischen AS MÜ 22 und AS B 12/St 2084:	42.600 Kfz/24h

Diese Verkehrsmengen werden für den Fall prognostiziert, dass die Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs und die B 15 neu zwischen der A 92 und der A 94 verwirklicht sind. Dieser angenommene Planungsfall führt zu den stärksten Verkehrsbelastungen auf der A 94 im Verlauf der Trasse Dorfen. Der Vorhabensträger hat diesen Planfall ermittelt, um auf dieser Grundlage die Lärmberechnungen im Planfeststellungsabschnitt Dorfen – Heldenstein durchzuführen und darauf aufbauend die Lärmschutzmaßnahmen auszurichten. Diese Vorgehensweise wirkt ausschließlich zu Lasten des Vorhabensträgers und zu Gunsten der lärmbeeinträchtigten Anwohner der A 94. Die Lärmschutzmaßnahmen sind auf die Beherrschung des „Worst-Case“ ausgerichtet, auch wenn der geplante Bau der Bundesstraße B 15 neu zwischen der Bundesstraße B 388 im Norden und der Autobahn A 8 im Süden im Bedarfsplan lediglich dem weiteren Bedarf zugewiesen ist und derzeit noch völlig offen ist, ob und ggf. in welcher Weise dieses Vorhaben in absehbarer Zeit realisiert werden wird. Konkrete Planungen liegen für diesen Streckenabschnitt der B 15 neu nicht vor. Lediglich eine „Raumordnungslinie“ aus dem Jahr 1977 existiert. Zwar ist auch bei den Vorhaben des weiteren Bedarfs die Bedarfsfeststellung nach § 1 Abs. 2 Satz 2 FStrAbG für die Planfeststellung verbindlich. Nur bei Straßen des vordringlichen Bedarfs ist aber hinreichend gewährleistet, dass sie in absehbarer Zeit verwirklicht werden (BVerwG vom 4.12.2008, 9 VR 19/08 – juris, Rn. 9; BayVGH vom 24.11.2010, 8 A 10.40011 – juris, Rn. 40). Die vom Vorhabensträger dennoch vorgenommene Einbeziehung der B 15 neu in die Verkehrsprognose kann vorliegend unbeanstandet bleiben, da sie – wie bereits ausgeführt – ausschließlich zu Gunsten der lärmbeeinträchtigten Anwohner der Trasse Dorfen wirkt, die verkehrlichen Wirkungen der B 15 neu auf die Trasse Dorfen - mit einer gewissen Unschärfe – auch ohne Vorliegen einer konkreten Planung zumindest grob abgeschätzt werden können und

diese prognostizierbaren Auswirkungen auf die Trasse Dorfen relativ geringfügig sind und die Planung nicht in einem anderen Licht erscheinen lassen, wie die nachfolgenden Verkehrszahlen (ohne B 15 neu) zeigen. Dagegen wird die B 15 neu den anderen Bewertungen nicht zugrunde gelegt, weil es insoweit auf eine konkrete Planung ankommt, die derzeit nicht absehbar ist. Die Einbeziehung aller Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs in die Verkehrsprognose beruht sachgerecht darauf, dass der Bundesgesetzgeber im Bedarfsplan zum Ausdruck bringt, welche Maßnahmen des Bundes in einem bestimmten Zeithorizont verwirklicht werden sollen. Der vordringliche Bedarf stellt dabei den kürzesten Zeithorizont bis zur nächsten Fortschreibung des Bedarfs dar. Die Einbeziehung der Festlegungen des vordringlichen Bedarfs in die Verkehrsprognose für das Jahr 2025 ist sachgerecht.

Die Verkehrsbelastung der A 94 auf der Trasse Dorfen ohne Berücksichtigung der B 15 neu stellt sich nur geringfügig anders dar (vgl. Verkehrsuntersuchung vom 18.06.2008, Seite 10):

Zwischen AS B 12 und AS St 2331:	45.100 Kfz/24h
Zwischen AS St2331 und AS ED 12:	44.200 Kfz/24h
Zwischen AS ED 12 und B 15:	42.500 Kfz/24h
Zwischen AS B 15 und AS MÜ 22:	37.400 Kfz/24h
Zwischen AS MÜ 22 und AS B 12/St 2084:	37.100 Kfz/24h

Der nach dem Bundesverkehrswegeplan 2003 vorgesehene elektrifizierte zweigleisige Ausbau der derzeit eingleisigen, nicht elektrifizierten Eisenbahnlinie im Streckenabschnitt Markt Schwaben - Mühldorf wurde bereits bei Erstellung der Verkehrsprognosen hinsichtlich etwaiger Verkehrsverlagerungen von der Straße auf die Schiene berücksichtigt.

#### 4.3.5 Entlastungswirkung und Netzfunktion

Durch die A 94 wird eine neue Straße für den Fernverkehr geschaffen und die bestehende B 12 mit ihren ortsnahen Straßenführungen vom Verkehr stark entlastet. Des Weiteren sind regionale Verlagerungen der Verkehrsströme sowie überregional von der A 8 München - Salzburg zur A 94 zu erwarten. Neben der B 12 werden auch zahlreiche weitere Straßenzüge im bestehenden Straßennetz zum Teil erheblich vom Verkehr entlastet.

In der Verkehrsuntersuchung Forstinning – Heldenstein (2008) von Prof. Dr.-Ing. Kurzak wird nachgewiesen, dass der Bau der A 94 auf der Trasse Dorfen im Prognosejahr 2025 für die B 12 im Abschnitt Forstinning – Heldenstein ohne Berücksich-

tigung der B 15 neu eine wesentliche Entlastungswirkung erzielt. Zwischen Forstinning und Hohenlinden liegt die Entlastung der B 12 in der Größenordnung zwischen ca. 15.700 Kfz/24h und 18.400 Kfz/24h (vgl. Verkehrsuntersuchung vom 18.06.2008, Pläne 2a, 3a und 4a) oder ca. 59 %. Zwischen Hohenlinden und Maitenbeth ist mit einer Entlastung von 14.800 bis 15.000 Kfz/24h zu rechnen (rd. 68%). Im westlichen bzw. östlichen Zulauf der B 12 zur B 15 bei Haag wird es zu Entlastungen von 14.200 bis 13.500 Kfz/24h (rd. 68%) kommen (vgl. Verkehrsuntersuchung vom 18.06.2008, Pläne 2b, 3b und 4b). Im weiteren Verlauf Richtung Osten wird das Verkehrsaufkommen der B 12 zwischen Haag und Heldenstein um rd. 9.800 bis 12.900 Kfz/24h verringert. Auch hier beträgt die Verkehrsentslastung in jedem Streckensegment knapp 60%.

Dabei kommt es auch zu deutlichen Entlastungen beim Schwerverkehr. Beträgt der Lkw-Anteil auf der B 12 im Prognosenullfall bezogen auf das Jahr 2020 durchschnittlich rund 17%, so sinkt er infolge des Autobahnbaus auf durchschnittlich rund 7%. Der größte Lkw-Anteil auf einem Abschnitt der B 12 beträgt im Prognosenullfall bis zu 20,4% und wird nach dem Autobahnbau bei höchstens 9% liegen. In Absolutzahlen bewegt sich das Schwerverkehrsaufkommen auf der B 12 nach Fertigstellung der Planfeststellungsstrasse Dorfen zwischen 400 und 950 Kfz/24h. Im Prognosenullfall würden dem gegenüber zwischen 2.720 Lkw/24h und 4.270 Lkw/24h die B 12 befahren (vgl. Telefax von Prof. Kurzak an die Autobahndirektion Südbayern vom 31.03.2005, Tabelle 2).

Die prognostizierte Entlastung beim Schwerverkehr wird durch den Einwand, es werde zu sog. „Mautausweichverkehr“ auf der bestehen bleibenden B 12 kommen, nicht in Frage gestellt. Zweifelhaft ist schon, ob es zu einem signifikanten Ausweichverkehr kommen wird, denn die A 94 ist als Ganzes zu betrachten. Allein der Umstand, dass Straßen parallel zu einer Autobahn verlaufen, führt noch nicht zwingend zur Annahme von Mautausweichverkehr auf diesen Straßen. Dies wird belegt durch einen Vorher-Nachher-Vergleich, den das BMVBS im Zuge der Einführung der Lkw-Maut durchgeführt hat. Zu berücksichtigen ist zudem, dass die Wirtschaft im sog. „Chemiedreieck“ seit Jahren den Bau der A 94 fordert, um bessere Transportmöglichkeiten zu erhalten. Nicht nachvollziehbar ist daher die Annahme, nach Fertigstellung der A 94 werde dieser Güterverkehr weiterhin über die B 12 abgewickelt. Die Strecke der B 12 über Haag ist länger als die Strecke auf der A 94 über Dorfen, so dass sich ein Ausweichen zeitlich bzw. vom Kraftstoffverbrauch nicht lohnt. Angesichts des Umweges und höherer „Streckenwiderstände“ (z. B. ungünstigere Trassierungselemente, Sichtverhältnisse) besteht kaum Anreiz für den weiträumigen Fernverkehr, die Autobahn zwischen Forstinning und Heldenstein zu verlassen. Die

Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak untermauert die Attraktivität der A 94 für den weiträumigen Verkehr, insbesondere für den Schwerverkehr. Der weiträumige Verkehr, der sich künftig von den Autobahnen A8 und A92/A3 auf die A 94 verlagert, wird ungefähr ein Drittel der Gesamtbelastung der A 94 ausmachen. Davon wird der Lkw-Anteil etwa 22% tagsüber und 45% nachts betragen (vgl. Verkehrsuntersuchung vom 18.06.2008, Seiten 8 und 13).

Die Verkehrsuntersuchung zeigt, dass mit dem Neubau der A 94 Trasse Dorfen die Lärm- und Abgasbelastung in den B 12 nahen Wohnbebauungen und Einzelbebauungen durch die Entlastung der B 12 entscheidend vermindert wird. Darüber hinaus kommt es zu einer deutlichen Entlastung in der Ortsdurchfahrt von Hohenlinden und einer Vielzahl von weiteren Ortsdurchfahrten im Zuge des nachgeordneten Straßennetzes (vgl. Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak vom 18.06.2008, Pläne 4a-4c). So wird die Ortsdurchfahrt der B 12 in Hohenlinden um 5.800 bis 7.100 Kfz/24h entlastet, obwohl die kommunale Ortsumfahrung bereits derzeit große Teile des Durchgangsverkehrs im Bereich Hohenlinden aufnimmt. Auch im Zuge der St 2086 wird Hohenlinden um bis zu 1.800 Kfz/24h entlastet. Die Ortsdurchfahrt von Pastetten im Zuge der St 2332 wird um bis zu 6.300 Kfz/24h entlastet, in Buch am Buchrain betragen die Entlastungen auf der St 2332 bis zu 3.200 Kfz/24h. In Markt Schwaben wird die St 2332 um ca. 2.200 Kfz/24h entlastet. Die Staatsstraße St 2084, welche durch Schwindegg und Schwindkirchen verläuft (1.500 bis 1.900 Kfz/24h) und die Staatsstraße St 2086 in Isen (1.900 Kfz/24h) erfahren ebenfalls Entlastungen. Die Situation für die Anwohner wird damit deutlich verbessert.

Neben den Entlastungen treten im nachgeordneten Straßennetz durch den Bau der A 94 auf der Trasse Dorfen zusätzliche Belastungen auf der Staatsstraße St 2331 in Hörlkofen (ca. 1.500 – 2.600 Kfz/24h), auf der Kreisstraße ED 12 in Lengdorf (ca. 1.300 bis 2.100 Kfz/24h), auf der Kreisstraße MÜ 22 südlich der Ortsmitte von Oberaufkirchen (ca. 1.700 Kfz/24h) und auf der B 15 in Dorfen (ca. 1.500 – 2.400 Kfz/24h) auf (vgl. Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak vom 18.06.2008, Seiten 12 und 13 sowie Pläne 4a-4c). Die Belastungen betreffen mit Bundes-, Staats- und Kreisstraßen Verbindungen, die von ihrer straßenrechtlichen Einordnung her für die Aufnahme eines Zubringerverkehrs zu einer Autobahn geeignet und vorgesehen sind. In Bezug auf die Verkehrszunahme in Dorfen ist zudem zu beachten, dass die wesentliche Entlastung der Ortsdurchfahrt von Dorfen durch den Bau der B15 neu zukünftig möglich ist.

Entlastende Wirkungen wird die A 94 Trasse Dorfen auch für die naturschutzfachlich wertvollen Bereiche im Korridor Haag entfalten. Durch die starken Verkehrsabnah-



men auf der B 12 wird sich vor allem die Schadstoff- und Lärmsituation verbessern. Die A 94 wird hinsichtlich der Straßenentwässerung den heute gültigen Anforderungen entsprechen. Mittels Absetzbecken und Versickerungsbecken, bzw. Absetz- und Regenrückhaltebecken und Leichtflüssigkeitsabscheidern wird der Gewässerschutz sichergestellt. Die Verlagerung von Teilen des Verkehrs vom bestehenden Straßennetz auf die A 94 stellt deshalb für den Gewässerschutz eine Verbesserung dar. Auch durch die erhebliche Reduzierung der Unfallgefahr bietet die Autobahn einen höheren Standard des Gewässerschutzes als die bestehenden Straßenverbindungen.

Mit der im Bedarfsplan enthaltenen Fortsetzung der A 94 bis Pocking mit Anschluss an die A 3 Regensburg – Passau – Suben – Linz wird das Autobahnnetz in Südostbayern komplettiert. Die A 94 stellt damit eine wichtige Fernstraßenverbindung zwischen München und der Region Passau dar. Des Weiteren ermöglicht die A 94 eine direkte Verbindung von München über Suben, Linz nach Wien und in die Länder Südosteuropas.

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

##### **4.4.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung, Linienbestimmung**

Zentrales Ziel der Landesentwicklung ist die Schaffung möglichst gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen. Hierfür ist eine gute verkehrliche Erschließung aller Landesteile erforderlich. Dieses Ziel lässt sich in dem weiträumigen Flächenstaat Bayern mit leistungsfähigen Straßen entlang der raumbedeutsamen Entwicklungsachsen erreichen.

Im Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP 2006) führt eine Entwicklungsachse überregionaler Bedeutung von München über Erding, Dorfen, Schwindegg und Mühlendorf a. Inn bis nach Passau. Die gewählte Trasse der A 94 folgt dieser Achse und steht somit im Einklang mit den Entwicklungszielen.

In den einschlägigen Regionalplänen der Regionen München und Südostoberbayern ist die Autobahn A 94 München – Pocking (A3) als besonders vordringlich durchzuführende Baumaßnahme aufgeführt. Die jeweils zeichnerisch dargestellte Trassierung entspricht der Trasse Dorfen. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Ausführungen unter C.4.3.2.1 verwiesen.

Die dem gegenständlichen Planfeststellungsverfahren zugrunde gelegte Linie wurde in den landesplanerischen Beurteilungen vom 11.06.1991 und 30.09.1998 positiv bewertet.

#### 4.4.2 Planungsvarianten

Teil des Abwägungsprogramms gemäß § 17 FStrG ist die Prüfung von Planungsalternativen (vgl. BVerwG vom 31.1.2002, Az. 4 A 15/01 – juris, Rn. 73; BVerwG vom 24.04.2009, 9 B 10.09 – juris, Rn. 5). Dies betrifft sowohl kleinräumige Alternativtrassen im verfahrensgegenständlichen Teilabschnitt der A 94 von Dorfen bis Heldenstein als auch darüber hinaus die großräumigen Alternativen zur Trasse Dorfen zwischen Forstinning und Heldenstein. Denn ist ein Vorhaben abschnittsweise bereits verwirklicht worden, so darf dies nicht dazu führen, dass die Alternativenprüfung fortan zulasten der in nachfolgenden Abschnitten Betroffenen eingeschränkt oder aus dem Abwägungsprogramm gar gänzlich ausgeblendet wird. Die Planung muss in jedem Abschnitt dem Einwand Stand halten, dass eine andere Planungsvariante bei einer auf die Gesamtplanung bezogenen Betrachtung gegenüber dem der Planfeststellung zugrunde liegenden Planungskonzept vorzugswürdig ist. In vorangegangenen Teilabschnitten geschaffene Zwangspunkte erzeugen keine strikten Bindungen, sie sind jedoch in der Abwägung berücksichtigungsfähig und -bedürftig (vgl. BVerwG vom 31.01.2002, 4 A 15/01 – juris, Rn. 74).

Da die Trasse Dorfen aus drei Teilabschnitten besteht, wird in jedem dieser drei Teilabschnitte auch die großräumige Alternativtrasse über Haag geprüft. Der westliche Endpunkt des Betrachtungsgebiets liegt bei Forstinning, weil sich von dort die beiden Trassenalternativen auseinander bewegen. Der östliche Endpunkt liegt bei Heldenstein, weil sich beide Alternativen dort wieder treffen.

Es sind (nur) solche Planungsalternativen abzuwägen, die sich nach Lage der Dinge ernsthaft anbieten. Trassenvarianten brauchen nur so weit untersucht zu werden, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Bei der Variantenprüfung können bereits in einem frühzeitigen Verfahrensstadium diejenigen Varianten ausgeschieden werden, die sich aufgrund einer Grobanalyse als weniger geeignet erweisen (BVerwG vom 24.04.2009, 9 B 10.09 – juris, Rn. 5 m.w.N.).

Bei mehreren in Betracht kommenden Planungsvarianten müssen nicht für alle so detaillierte Entwürfe ausgearbeitet werden, dass sie Grundlage eines Planfeststellungsbeschlusses sein könnten. Es ist vielmehr ausreichend, dass Alternativplanungen so erstellt werden, dass der mit den örtlichen Besonderheiten Vertraute die Vor- und Nachteile der verschiedenen Alternativen beurteilen kann. Können durchgreifende Nachteile einer Variante bereits aufgrund einer Grobanalyse oder aufgrund einer Teiluntersuchung nachvollziehbar gemacht werden, scheidet zum einen die rein vorbeugende Fertigung weiterer Pläne schon deshalb aus, weil deren Kosten als

Entwurfsplanung bereits stark ins Gewicht fallen würden, zum anderen aber auch, weil weitere Pläne und Untersuchungen etwa zur Immissionsauswirkung einer Alternativtrasse dann für eine weitere sachbezogene Aufbereitung des Abwägungsmaterials nicht erforderlich sind (BVerwG v. 26.06.1992, DVBl 92, 1435).

#### Varianteabwägung Trasse Dorfen – Trasse Haag

Die Trassenführung der A 94 zwischen Forstinning und Heldenstein ist seit vielen Jahren umstritten. Im Verlauf der Planfeststellungsverfahren kristallisierten sich mit der Trasse Dorfen und der Trasse Haag zwei einander gegenüberstehende Trassenführungen heraus. Die beiden Trassen bilden daher den Gegenstand des im Folgenden dargestellten großräumigen Trassenvergleichs.

Um die zwei Trassen miteinander abwägend vergleichen zu können, bedarf es zunächst der Ausarbeitung der beiden Trassen in ihrem jeweiligen Korridor durch Untersuchung von Varianten und Gewichtung ihrer Vor- und Nachteile. Dabei sind die von der Rechtsprechung entwickelten, oben dargestellten Grundsätze zu beachten. Im bisherigen Verlauf der Planfeststellungsverfahren für die Abschnitte Forstinning – Pastetten, Pastetten – Dorfen und Dorfen – Heldenstein wurden bereits umfangreiche Variantenuntersuchungen vorgenommen (Umweltverträglichkeitsstudien Forstinning – Ampfing (1996) und Trassen im Isental (1998)). Der Vergleich der Trassen Dorfen und Haag berücksichtigt die Ergebnisse des großräumigen Trassenvergleichs (1991), der durchgeführten Umweltverträglichkeitsstudien (1996 und 1998) sowie die Untersuchungen, die aufgrund der Veränderungen der Sach- und Rechtslage (z. B. Aufnahme von FFH-Gebieten in die Liste der EU-Kommission in beiden Korridoren, strengere Anforderungen des europäischen Artenschutzrechts) notwendig wurden. Die Untersuchungsergebnisse sind bereits in das ergänzende Planfeststellungsverfahren zum Teilabschnitt Forstinning – Pastetten sowie in das Planfeststellungsverfahren für den Teilabschnitt Pastetten – Dorfen eingeflossen und im sowohl Ergänzungsbeschluss vom 30.04.2007 als auch im Planfeststellungsbeschluss vom 3.12.2009 berücksichtigt worden.

Im Folgenden werden die unterschiedlichen Varianten beider Trassen dargestellt sowie ihre Vor- und Nachteile abgewogen. Im Hinblick auf den ausführlichen Trassenvergleich im Ergänzenden Planfeststellungsbeschluss vom 30.04.2007 (Az. 32-4354.1-A 94-3) zum Weichen stellenden Abschnitt Forstinning – Pastetten und im Planfeststellungsbeschluss vom 3.12.2009 (Az. 32-4354.1-A94-6) zum Abschnitt Pastetten - Dorfen, die ausführlichen Trassendiskussionen in den mündlichen Verhandlungen vor dem BayVGH und die Auseinandersetzung mit den zwei Trassen in den Urteilen des BayVGH vom 30.10.2007 und vom 24.11.2010 beschränken wir

uns im vorliegenden Trassenvergleich zur Vermeidung von Wiederholungen unter Berücksichtigung der wenigen neuen Gesichtspunkte, die von Verfahrensbeteiligten im Rahmen der Anhörung zur dritten Tektur vorgebracht wurden, auf die wesentlichen Gesichtspunkte.

Im Rahmen des Trassenvergleichs werden im Hinblick auf die Ausarbeitung der Trasse Dorfen zugleich die unterschiedlichen Varianten für den vorliegenden Planungsabschnitt Dorfen – Heldenstein abwägend miteinander verglichen.

#### 4.4.2.1 Beschreibung der Trasse Dorfen

Auf der Trasse Dorfen werden folgende Varianten in die Untersuchung einbezogen:

Im Abschnitt Forstinning – Lengdorf:

- RO-Trasse GTV,
- Harthofen,
- Hammersdorf (Planfeststellungstrasse).

Im Abschnitt Lengdorf – Dorfen:

- RO-Trasse GTV,
- Isental-Süd,
- Isental-Hang mit Untervariante Haidvocking (Planfeststellungstrasse),
- Isental-Hang mit Untervariante Parschalling.

Im Abschnitt Dorfen – Heldenstein:

- RO-Trasse GTV,
- Friedlrimbach (Planfeststellungstrasse),
- Mesmering.

Die Varianten sind in Unterlage 1 (Erläuterungsbericht, Seiten 56 bis 58) beschrieben und in Unterlage 2.1 zeichnerisch dargestellt. Hierauf wird verwiesen.

Für alle Varianten im gesamten Abschnitt zwischen Forstinning und Heldenstein gilt, dass sich im Hinblick auf die Verkehrserschließung keine entscheidungserheblichen Unterschiede ergeben, da alle Varianten in etwa die gleiche Länge wie die jeweilige Haupttrasse aufweisen und die Verknüpfung von Variante und Haupttrasse mit dem nachgeordneten Netz immer am selben Straßenzug stattfindet. Bei allen Varianten

ist grundsätzlich die Versickerung des anfallenden Fahrbahnwassers über die Böschungsflächen der Autobahn bzw. über die Entwässerungsanlagen möglich. In wenigen Fällen wird gereinigtes Fahrbahnwasser in Vorfluter eingeleitet.

Die Varianten werden in allen Abschnitten anhand der entscheidungserheblichen Kriterien (Naturschutz, Lärmschutz, Wasser, Wald, Landwirtschaft sowie Belange der Gemeinden) miteinander verglichen. Daneben finden die durch die Bestandskraft der Planfeststellungsbeschlüsse für die Abschnitte Forstinning – Pastetten und Pastetten – Dorfen geschaffene Zwangspunkte in der Variantenabwägung Beachtung. Denn diese Zwangspunkte sind in der Abwägung als öffentlicher Belang berücksichtigungsfähig und -bedürftig, auch wenn ihnen keine strikte Bindungswirkung zukommt (vgl. BVerwG vom 31.01.2002, 4 A 15/01 – juris, Rn. 74).

Zwischen Forstinning und Lengdorf erweist sich die Variante Hammersdorf gegenüber den Varianten RO-Trasse GTV und Harthofen als vorzugswürdig. Die Auswirkungen der verschiedenen Varianten auf die o. g. entscheidungserheblichen Belange sind in Unterlage 1 T (Erläuterungsbericht Seiten 62 bis 65) ausführlich dargestellt. Darauf wird Bezug genommen. Die Variante RO-Trasse GTV kann bereits aufgrund einer Grobanalyse ausgeschieden werden, denn sie würde das FFH-Gebiet 7637-371 „Strogn mit Hammerbach und Köllinger Bächlein“ in einem naturnahen Abschnitt mit prioritären Auwaldstrukturen tangieren, was bei den Alternativen nicht der Fall ist. Sie würde mit Abstand die größten Durchschneidungen von Wäldern verursachen und deshalb die stärksten Konflikte durch Lebensraumverluste für Tiere und Pflanzen aufweisen. Die Variante Hammersdorf ist aus dem Gesichtspunkt des Schutzes der Wohnbevölkerung vor Verkehrslärm günstiger als die Variante Harthofen, die näher an den nördlichen Wohngebieten von Pastetten, Harthofen und Buch am Buchrain liegt. Dadurch werden die Gemeinden in ihren Entwicklungsmöglichkeiten weniger beeinträchtigt als bei der Variante Harthofen. Zudem durchschneidet sie weit weniger landwirtschaftliche Flächen als die Variante Harthofen. Die Wahl der Variante Hammersdorf erweist sich auch unter Berücksichtigung der Aspekte des FFH-Gebietsschutzes und Artenschutzes als gerechtfertigt. Denn die Variante Harthofen ist hinsichtlich der Beeinträchtigung des FFH-Gebiets 7637-371 „Strogn mit Hammerbach und Köllinger Bächlein“ ungünstiger als die Variante Hammersdorf, weil sie im spitzen Winkel zum Bachlauf bzw. parallel zum FFH-Gebiet verläuft und dadurch mehr unmittelbare und mittelbare Beeinträchtigungen verursacht. Der bereits fertig gestellte Bauabschnitt Forstinning – Pastetten basiert auf der Variante Hammersdorf. Der dadurch gesetzte Zwangspunkt spricht deutlich für die Variante Hammersdorf, denn die Wahl der Variante Harthofen würde die Aufgabe der festgestellten und bereits realisierten Planung erforderlich machen. Zwar ist die Variante

Harthofen im Hinblick auf den Artenschutz und die Beeinträchtigung des Waldes günstiger als die Variante Hammersdorf, weil sie weniger artenreiche Waldflächen betrifft. Gleiches gilt für den Belang des Gewässer- und Landschaftsschutzes, da weniger Gewässer gequert werden und daher weniger Brückenbauwerke notwendig sind. Diese Vorteile wiegen jedoch die dargestellten Nachteile gegenüber der Variante Hammersdorf nicht auf. Insbesondere die Belange des Menschen (geringere Beeinträchtigung der Wohnbebauung), der Schutz des FFH-Gebietes und der gesetzte Zwangspunkt wiegen im Rahmen der Abwägung besonders schwer zugunsten der Variante Hammersdorf. Diese Gewichtung ist gerechtfertigt, denn sie wird dem Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG und dem strengen Schutzregime des FFH-Rechts im Gebietsschutz gerecht. Daneben verstärkt die Fertigstellung des Teilabschnitts Forstinning – Pastetten die Wahl zugunsten der Variante Hammersdorf.

Zwischen Lengdorf und Dorfen erweist sich die Variante Isental-Hang mit Untervariante Haidvocking als vorzugswürdig, die der vollziehbar festgestellten Planung entspricht. Die Auswirkungen der verschiedenen Varianten auf die o. g. entscheidungserheblichen Belange sind in Unterlage 1 (Erläuterungsbericht Seiten 65 bis 68) ausführlich dargestellt. Darauf wird Bezug genommen. Die Wahl der Variante Isental-Hang mit Untervariante Haidvocking erweist sich insbesondere unter Berücksichtigung der Aspekte des FFH-Gebietsschutzes und Artenschutzes als gerechtfertigt. Sowohl die Variante RO-Trasse GTV als auch die Trasse Isental-Süd verlaufen innerhalb des naturschutzfachlich hochwertigen Talgrunds des Isentals und weisen die größten Belastungen für die Natur auf. Sie verlaufen beide näher parallel zum FFH-Gebiet DE 7739-371 als die Hangtrasse. Bezüglich der Belastungen der Wohnbevölkerung durch Verkehrslärm verzeichnen diese beiden Varianten ebenfalls die größeren Belastungen im Vergleich zur Hangvariante, weil wegen ihrer offenen Lage im Tal Lärmschutzmaßnahmen nur begrenzte Wirkung entfalten können. Insbesondere die Trasse Isental-Süd ist hier wegen ihrer Nähe zur Wohnbebauung sehr ungünstig. Innerhalb der gegenüber allen anderen Varianten vor allem aus Gründen des Lärmschutzes, des FFH-Gebietsschutzes sowie des Artenschutzes vorzugswürdigen Variante Isental-Hang erweist sich deren Untervariante Haidvocking insgesamt als die Beste. Denn sie quert das FFH-Gebiet DE 7739-371 „Isental mit Nebenbächen“ an der Lappach im Bereich einer bestehenden Stromleitung, wo der prioritäre Auwald nur in schmalen Restbeständen vorhanden ist. Dagegen durchschneidet die Untervariante Parschalling den Auwald an einer breiter ausgebildeten Stelle und tangiert zudem noch einen flächigen Hangquellwald, der Bestandteil des FFH-Gebiets ist.

Zwischen Dorfen und Heldenstein erweist sich die Variante Friedlrimbach als vorzugswürdig. Die Auswirkungen der verschiedenen Varianten auf die o. g. entscheidungserheblichen Belange sind in Unterlage 1 (Erläuterungsbericht Seiten 68 bis 72) ausführlich dargestellt. Darauf wird Bezug genommen. Aufgrund der recht einheitlichen standörtlichen Rahmenbedingungen in dem Raum zwischen Dorfen und Heldenstein und der nur gering unterschiedlichen Trassenlängen ergeben sich hinsichtlich der meisten betroffenen Belange keine wesentlichen Unterschiede zwischen den verschiedenen Trassenvarianten. Die Wahl der Variante Friedlrimbach ist insbesondere unter den Aspekten des Lärmschutzes, des FFH-Gebietsschutzes und des Artenschutzes gerechtfertigt. Die Variante Mesmering führt im Vergleich zu den beiden anderen Varianten mit Abstand zu den meisten Lärmbetroffenheiten, da sie insbesondere im Süden von Obertaufkirchen in der Nähe von Siedlungsgebieten verläuft und rund doppelt so viele Menschen belastet. Diesen schwerwiegenden Nachteil wiegt die geringere technische Überprägung der Landschaft durch die Variante Mesmering nicht auf. Die Variante RO-GTV weist gegenüber der Variante Friedlrimbach erhebliche Nachteile im Hinblick auf den durch die FFH-Richtlinie vorgegebenen Schutz gefährdeter Arten auf, denn sie durchschneidet das Waldgebiet „Hangmaul“, das aus einem Feuchtwaldkomplex sowie aus Wald mit kleinräumiger Standortvielfalt besteht und Vorkommen gefährdeter Tier- und Pflanzenarten beherbergt. Das Hangmaul ist insbesondere ein wichtiges Nahrungshabitat für die Tiere der Wochenstube des Großen Mausohrs in Schwindkirchen. Wie bereits unter C.3.3.2.4.7.2 erläutert, würden Trassen, die das Hangmaul durchqueren, zu stärkeren Beeinträchtigungen für die Fledermäuse führen. Dies gilt unabhängig davon, ob sich der strenge Gebietsschutz auf diese Flächen bezieht oder der Schutz der Fledermäuse über das Artenschutzrecht erfolgt. In jedem Fall stellt sich die Durchschneidung des Waldlebensraums als schwerwiegender und entscheidungserheblicher Nachteil der Trasse RO-GTV gegenüber der planfestgestellten Trasse im Hinblick auf den Belang des Naturschutzes dar.

Der Vorhabensträger hat als Untervariante zur Planfeststellungstrasse die Variante Schwindkirchen-Nord untersucht. Ziel der Untersuchung war, ob sich eine nördliche Umfahrung von Schwindkirchen positiv auf die Beeinträchtigung der Wochenstube des Großen Mausohrs auswirken würde. Unter Bezugnahme auf die Ausführungen unter Ziffer C.3.3.2.4.7.2 ist dies zu verneinen. Daneben würde eine Nordumfahrung bei ihrem Einschleifen in die Haupttrasse zu größeren Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets „Isental mit Nebenbächen“ führen, denn es müssten im Bereich von Weidmühle zwei Arme des FFH-Gebiets überbrückt werden und damit würden mehr Flächen beeinträchtigt als dies bei der Planfeststellungstrasse der Fall ist. Das Heran-

rücken der Variante Schwindkirchen-Nord an den nördlichen Ortsrand von Schwindkirchen hätte zudem negative Lärmauswirkungen zur Folge und würde in Konflikt treten mit dem Trennungsgebot des § 50 BImSchG. So würde es bei der Untervariante allein durch die Flächenzuordnung im Außenbereich bzw. im Dorf- und Mischgebiet im Vergleich zur Planfeststellungstrasse bei vier Anwesen mehr zu einer Überschreitung des nächtlichen Grenzwerts von 54 dB(A) kommen und im unmittelbaren Ortsbereich von Schwindkirchen (Allgemeines Wohngebiet) sogar bei 17 Anwesen mehr zu einer Überschreitung des nächtlichen Grenzwerts von 49 dB(A). Zu Lasten der Untervariante Schwindkirchen-Nord wirken sich die größere Waldflächendurchschneidung aus sowie die Betroffenheit einer bestehenden Photovoltaikanlage. Die Untervariante würde im Vergleich zur Planlösung auch zu größeren Eingriffen in das Landschaftsbild führen, da bis zu 20 m tiefe Einschnitte erforderlich wären. Solche Einschnittslagen wären mit einem höheren bautechnischen Aufwand verbunden und würden sich negativ auf die Baukosten auswirken. Nach den Abschätzungen des Vorhabensträgers würden sich die Mehrkosten auf rund acht Millionen Euro belaufen. Die vorgenannten Nachteile wiegen den Vorteil der Untervariante nicht auf, dass im Gegensatz zur Planlösung kein einziges Anwesen vollständig überbaut und abgelöst werden müsste. Zwar stellt die Überbauung und Beseitigung eines Wohnanwesens einen sehr schwerwiegenden Eingriff dar, vorliegend jedoch sprechen gewichtige öffentliche Belange, insbesondere der strenge FFH-Gebietsschutz, der Lärmschutz sowie die erheblich geringeren Kosten für die Planlösung.

Die Trasse Dorfen wird durch Einbeziehung der Varianten Hammersdorf, Isental Hang-Haidvocking und Friedlrimbach im Hinblick auf die entscheidungserheblichen Belange optimiert. Damit wird einerseits die Maßgabe aus der landesplanerischen Beurteilung erfüllt, in der eine geringere Waldinanspruchnahme gefordert wird, (Varianten Hammersdorf und Friedlrimbach), andererseits wird der Eingriff in den ökologisch hochwertigen Talboden des Isentales zwischen Lengdorf und Dorfen vermieden.

#### 4.4.2.2 Beschreibung der Trasse Haag

Die Linienführung einer Trasse Haag wurde vom Vorhabensträger für die abwägende Gegenüberstellung mit der Planfeststellungstrasse aus verschiedenen Planungsvarianten entwickelt. Die Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten sind ausführlich in Unterlage 1 T (Seiten 83 bis 94) dargestellt, worauf verwiesen wird. Im Rahmen des Ergänzungsbeschlusses für den weichenstellenden Abschnitt Forstinning - Pastetten vom 30.04.2007 wurden die verschiedenen Varianten abgewogen. Das Ergebnis dieser Abwägung wurde weder im Planfeststellungsverfahren noch im ge-



richtlichen Verfahren beanstandet, so dass wir uns zur Vermeidung von Wiederholungen im vorliegenden Trassenvergleich auf die wesentlichen Gesichtspunkte beschränken. Der Verlauf der Trasse Haag, die im Folgenden zum Gegenstand des Trassenvergleichs mit der Trasse Dorfen gemacht wird, stellt sich wie folgt dar:

Die Trasse Haag folgt zunächst in ihrer Linienführung der bereits 1989 fertig gestellten „Spange zur B 12“. Nördlich von Forstinning verlässt die Trasse Haag die B 12 und verläuft zuerst südlich von Preisendorf und dann nördlich von Hohenlinden bzw. Birkach entlang des Waldrandes (Variante Hohenlinden Nord). Mit dem nachgeordneten Straßennetz wird die Trasse Haag durch Anschlussstellen an der Staatsstraße St 2331 und der Kreisstraße EBE 6 verknüpft. Im Großhaager Forst verläuft die Trasse Haag knapp nördlich der B 12. Dort wird eine ca. 130 m breite Grünbrücke vorgesehen, die die starken Durchschneidungseffekte der bis zu 70 m breiten Autobahnschneise abmildert.

Bei Maitenbeth rückt die Trasse auf einer Länge von rd. 2,5 km von der Bundesstraße 12 nach Süden ab und wird aus Lärmschutzgründen und aus Gründen der Schonung des Landschaftsbildes auf ca. 600 m eingehaust. In diesem Bereich bindet die Kreisstraße MÜ 43 an die Trasse Haag an. Im Bereich von Haag verläuft die Trasse auf rd. 6 km auf oder neben der B 12 und wird in Ortsnähe aus Lärmschutzgründen in Tieflage geführt. In diesem Bereich werden die Bundesstraße B 15 und die Kreisstraße MÜ 32 an die Trasse Haag angeschlossen. Bei Ramsau rückt die Trasse wegen der Bebauung um bis zu 300 m von der B 12 nach Süden ab.

Von Ramsau bis Reichertsheim liegt die Trasse Haag wiederum auf der B 12. Im Bereich von Reichertsheim rückt die Trasse wegen der Bebauung auf einer Länge von rd. 2 km bis zu 250 m von der bestehenden B 12 nach Norden ab, wobei der Bergamer Bach und der Kagnbach mit zwei Talbrücken überspannt werden. An der Kreisstraße MÜ 37 wird die Trasse Haag an das untergeordnete Straßennetz angeschlossen. Anschließend wird bis Heldenstein auf weiteren rd. 6 km Länge die B 12 in die Trasse Haag einbezogen.

#### Nichtberücksichtigung der Planung der B15 neu bei der Trasse Haag

Im Hinblick auf die gerichtliche Klärung der Nichtberücksichtigung der geplanten B 15 neu im Abschnitt zwischen der Bundesstraße B 388 und der A 94 im Rahmen des Trassenvergleichs, halten wir an unserer bisherigen Rechtsauffassung fest. An der planungsrechtlichen Situation hat sich zwischenzeitlich nichts geändert. Die Bundesstraße B15 neu ist im Bedarfsplan lediglich abschnittsweise als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs enthalten. Im maßgeblichen Bereich zwischen der Bundesstraße B 388 und Rosenheim ist sie jedoch nur im weiteren Bedarf enthalten.

Zwischen der B 388 und der geplanten A 94 bei Schwindegg besteht zudem ein „besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag“. Von einer konkreten Planung der B15 neu oder gar von einer abschnittswisen Realisierung der Baumaßnahme im Bereich der A 94 in absehbarer Zeit kann derzeit nicht ansatzweise ausgegangen werden. In Ermangelung einer Planung kann nicht abgeschätzt werden, wo die geplante B15 neu auf die A 94 treffen wird. Die im Verlauf der bisherigen Anhörungsverfahren von einigen Verfahrensbeteiligten aufgestellte Behauptung, das FFH-Gebiet „Isental mit Nebenbächen“ müsse von einer B15 neu notwendigerweise umfahren werden und daher werde die Verknüpfung mit der A 94 bei Heldenstein erfolgen, ist als reine Spekulation zu bezeichnen. Die Querung eines FFH-Gebiets stellt kein unüberwindliches Hindernis für die Straßenplanung dar (vgl. BVerwG vom 23.11.2007, 9 B 38.07 – juris, Rn. 22). Es steht aus heutiger Sicht keinesfalls fest, dass der Anschluss an die A 94 bei Heldenstein erfolgt. Im Übrigen ist aus heutiger Sicht völlig offen, ob ein Anschluss der B15 neu an die A 94 ohne ihre Weiterführung nach Süden zwangsläufig – wie von einigen behauptet – den vierstreifigen Ausbau der B 12 erforderlich machen würde. Denn die B 12 weist im Abschnitt zwischen Haag und Heldenstein einen Regelquerschnitt RQ 10,5 auf, der für eine Verkehrsbelastung bis zu 20.000 Kfz/24h den Regeln der Technik entspricht. Selbst bei einem angenommenen vorübergehenden Ende der B15 neu bei Heldenstein wird für die B 12 jedoch nur eine Verkehrsbelastung von rd. 16.200 Kfz/24h prognostiziert. Andererseits ist aus heutiger Sicht auch offen, ob ein vierstreifiger Ausbau der B15 neu zwischen Heldenstein und Haag ausreicht, wenn die durchgehende Realisierung dieser Nord-Süd-Verbindung bis zum Anschluss an die A 8 (München – Salzburg) insgesamt in den Blick genommen wird. Möglicherweise würde für diesen Fall ein sechsstreifiger Ausbau notwendig werden. Wegen des soeben aufgezeigten rein spekulativen Charakters der Planung der B15 neu ist sie im Trassenvergleich außer Betracht zu lassen (vgl. BayVGH vom 30.10.2007, 8 A 06.40024, UA Seite 26 und vom 24.11.2010, 8 A 10.40024, UA Seite 81 f.). Schließlich weisen wir darauf hin, dass sich an den Auswirkungen einer Trasse Haag auf die verschiedenen Belange selbst unter Berücksichtigung der B15 neu zunächst nichts ändern würde. Denn die Vor- oder Nachteile einer Doppelnutzung würden erst im Rahmen der Planfeststellung für die B15 neu und die dort vorzunehmende Variantenprüfung eine Rolle spielen, wobei nochmals zu betonen ist, dass eine Doppelnutzung derzeit reine Spekulation ist.

#### 4.4.2.3 Planzielerreichung

Mit Realisierung der Trasse Dorfen wird das der Planung zugrunde liegende Planungskonzept, das sowohl landes- und regionalplanerische Zielbestimmungen als auch verkehrliche und strukturpolitische Zielsetzungen beinhaltet (vgl. C.4.3.2), vollständig umgesetzt. Dagegen würde eine Trasse Haag wesentliche Planungsziele verfehlen bzw. nicht gleichwertig umsetzen.

Nur die Trasse Dorfen ist in der Lage, den bisher verkehrlich nur unzureichend erschlossenen Raum Dorfen leistungsfähig zu erschließen, ihn angemessen an das Fernstraßennetz anzubinden und zugleich die vorhandene Erschließung des Raumes Haag mit einer Straße des Durchgangsverkehrs (bestehende B 12) zu erhalten. Nur die Trasse Dorfen ist geeignet, den Fernverkehr soweit wie möglich von den Hauptsiedlungsgebieten fernzuhalten. Die Trasse Haag verfehlt diese Zielsetzungen.

Das mit der Planung verfolgte Ziel der Verbesserung der Erschließung des Raumes Dorfen stellt eine landesplanerisch in der Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern vom 8. August 2006 abgesicherte, vernünftige und nachvollziehbare strukturpolitische Zielsetzung dar (vgl. BayVGH vom 30.10.2007, UA Seite 25). Die Verordnung legt zeichnerisch verbindlich eine Entwicklungsachse über Dorfen, Mühldorf, Simbach nach Passau fest (LEP 2006, Strukturkarte in Anhang 3). Entwicklungsachsen sollen insbesondere im Hinblick auf die Siedlungsentwicklung, die Freiraumsicherung und den Infrastrukturausbau zu einer geordneten und nachhaltigen raumstrukturellen Entwicklung Bayerns und seiner Teilräume beitragen (Tz. A II 3 LEP 2006). Die Darstellung einer Entwicklungsachse über Dorfen konkretisiert damit die raumstrukturelle Entwicklungs- und Erschließungsabsicht des Freistaates Bayern für den Raum Dorfen. Sie äußert sich insbesondere auch in der Führung einer in Ost-West-Richtung verlaufenden Autobahn mit Anbindung an den Verdichtungsraum München (vgl. dazu auch Tz. A I 3.1.4, 3. Spiegelstrich LEP 2006).

Der Raum Dorfen, ein Gebiet von ca. 500 km<sup>2</sup> Ausdehnung, in dessen Zentrum die Stadt Dorfen liegt, verfügt derzeit über keine leistungsfähige Straßenverbindung in Ost-West-Richtung. Damit ist die Stadt Dorfen, die nach dem geltenden Landesentwicklungsprogramm (LEP 2006) ein sog. „mögliches Mittelzentrum“ darstellt, das einzige Mittelzentrum im Großraum München, das nicht direkt über eine Bundesfernstraße an diesen Großraum angeschlossen ist. Die bestehenden Staats- und Kreisstraßen stellen keine äquivalente leistungsfähige Erschließung dar. Sie weisen große Steigungen, enge Kurvenradien, schlechte Sichtverhältnisse, einen schlechten Ausbauzustand und größere Versatzstrecken (z. B. St 2086 – St 2084) sowie ei-

ne große Anzahl von Ortsdurchfahrten auf. Die Bundesstraße 15 spielt für die Erschließungssituation des Raumes Dorfen eine untergeordnete Rolle, da sie in Nord-Süd-Richtung verläuft. Weitaus wichtiger für den Raum Dorfen ist die Ost-West-Verbindung zum Ballungsraum München und zum sog. „Chemiedreieck“. Die unterentwickelte Erschließung des Raumes Dorfen wird zusätzlich durch einen Vergleich mit den benachbarten Räumen der Metropolregion München deutlich. Während nördlich und südlich in vergleichsweise kurzen Abständen voneinander jeweils Fernstraßenverbindungen in Ost-West-Richtung existieren (nördlich A 92 und B 388, südlich B 12 und B 304) erscheint der Raum um Dorfen ausgespart.

Nur die Trasse Dorfen schafft die Verbesserung der Erschließung des Raumes Dorfen, die Trasse Haag dagegen wäre hierfür gänzlich ungeeignet (vgl. BayVGH vom 30.10.2007, UA Seite 20 Rn. 57, Seite 25 Rn. 68). Wie die Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak vom 18.06.2008 (Seite 12) und seine Stellungnahme im ergänzenden Verfahren zum Abschnitt Forstinning - Pastetten vom 11.10.2006 zeigen, würden sich durch den Bau der Trasse Haag für den Raum Dorfen und die dortigen Straßenzüge keine größeren örtlichen Umlagerungen von Verkehrsbeziehungen ergeben. Die verkehrliche Erschließungswirkung der Trasse Haag ist eindeutig schlechter zu bewerten. Weite Teile des Raumes Dorfen wären weiterhin im Wesentlichen nur über das vorhandene Straßennetz angebunden. Die unzureichende Erschließung würde fort dauern.

Daneben bietet nur die Trasse Dorfen die Möglichkeit, neben der Verbesserung der Erschließung des Raumes Dorfen die bestehende Erschließung des Raumes Haag aufrecht zu erhalten. Die B 12 kann nach Fertigstellung der A 94 als überregionaler Straßenzug in ihrem jetzigen Verlauf ohne Ortsdurchfahrten (wenn man die kommunale Entlastungsstraße im Süden von Hohenlinden in die Betrachtung einbezieht) erhalten bleiben und ihre Funktion, den Raum Haag zu erschließen und an das Fernstraßennetz anzubinden weiterhin auf hohem Niveau erfüllen. Zusätzlich kann sie weiterhin der Erschließung zahlreicher Außenbereichsanwesen in ihrem Verlauf dienen, was beim Bau der Trasse Haag die Herstellung von Ersatzstraßen unter hohem finanziellen Aufwand erfordern würde. Die Trasse Dorfen weist also gegenüber der Trasse Haag nicht nur diesen deutlichen Vorteil im Hinblick auf die Erhaltung der großräumigen, sondern auch der kleinräumigen Verkehrserschließungsfunktion auf. Dass die Planung damit eine sachgerechte Zielsetzung verfolgt, hat der Bayerische Verwaltungsgerichtshof geklärt (vgl. BayVGH vom 30.10.2007, UA Seite 26).

Durch den Bau der Trasse Dorfen kann die nachhaltige Erhöhung der Verkehrssicherheit besser bewerkstelligt werden als durch die Trasse Haag. Ihre im Vergleich

zur Trasse Haag durchgehend stetige Trassierung lässt niedrigere Unfallzahlen erwarten als die Trassierung der Trasse Haag, die soweit wie möglich dem Verlauf der bestehenden B 12 folgt. Die Planung der Trasse Dorfen ermöglicht eine den heutigen Bedürfnissen des Autobahnverkehrs entsprechende flüssige Linienführung ohne enge Kurvenradien und größere Steigungen. Die Trasse Haag, deren Verlauf sich an der Bundesstraße 12 orientiert, die auf frühere Verkehrsverhältnisse von Bundesstraßen ausgerichtet war, würde geringere Haltesichtweiten, Kurvenradien von unter 1.000 m und Längsneigungen von bis zu 4,5 % aufweisen. Der Vorhabensträger hat Untersuchungen zu den Unfallraten auf Autobahnen angestellt, die zeigen, dass die Unfallraten auf Autobahnstrecken, die sich an der Trassierung von Bundesstraßen orientieren (z. B. A 93 AS Selb-Nord – AS Marktredwitz-Nord und A 96 AS Oberpfaffenhofen – AS Wörthsee) in etwa dreieinhalb Mal so hoch sind wie im Durchschnitt auf Autobahnen in Bayern. Dem positiven Effekt der stetigeren Trassierung kann nicht entgegengehalten werden, die Trasse Haag könne in ihrer Trassierung optimiert werden, denn eine Optimierung würde immer ein weiteres Abrücken von der Linie der Bundesstraße erforderlich machen, was sich im Trassenvergleich negativ auf andere vom Bau der Autobahn betroffenen Belange, wie etwa den Naturschutz oder den Flächenverbrauch, auswirken würde. Die vom Vorhabensträger ohnehin schon ziemlich detailgenau geplante und abgewogene Linienführung einer Alternativtrasse Haag wurde weder im Verlauf des Anhörungsverfahrens noch in den gerichtlichen Verfahren zu den Abschnitten Forstinning – Pastetten und Pastetten - Dorfen in Frage gestellt. Der lediglich pauschal erhobene Einwand einer (weiteren) Trassenoptimierung wird unter Verweis auf die vorgenommene Abwägung zurückgewiesen.

Dem Befund, dass die Planung der Trasse Dorfen eine höhere Verkehrssicherheit gewährleistet, kann nicht entgegengehalten werden, dass die B 12 bestehen bleibt und dort weiterhin Verkehrsunfälle auftreten können. Denn zu vergleichen ist die Verkehrssicherheit in den beiden Trassenkorridoren der Autobahnplanung. Die B 12 ist dagegen Bestand und bleibt außer Betracht (vgl. BayVGH vom 30.10.2007, UA Seite 23 und 27).

Unabhängig davon hat der Vorhabensträger dargelegt, dass die Trasse Dorfen die Verkehrssicherheit auf der B 12 wesentlich verbessert. Die B 12 weist derzeit eine Unfalldichte auf, die im Vergleich mit anderen Bundesstraßen in Bayern um ca. 37% über dem bayerischen Durchschnitt liegt. Das Risiko auf der B 12 zwischen Forstinning und Heldenstein getötet zu werden ist im Vergleich zum bayerischen Durchschnitt mehr als doppelt so hoch. Die starke Verkehrsbelastung, ein hoher Anteil Schwerlastverkehr, die Vermischung mit langsam fahrenden landwirtschaftlichen

Verkehr und die zahlreichen höhengleichen Straßenkreuzungen und Einmündungen mit den notwendigen Verkehrsbeschränkungen führen auf freier Strecke täglich zu einem gestörten Verkehrsablauf mit Kolonnenbildung und gefährlichen Verkehrssituationen. Der Bau der Trasse Dorfen führt zu einer wesentlichen Entlastung der B 12. Die künftige Verkehrsbelastung wird nach Fertigstellung der Trasse Dorfen ohne Berücksichtigung der B 15 neu im Vergleich zum sog. Prognose-Nullfall um bis zu 18.400 Kfz/24h abnehmen (vgl. Prof. Kurzak, Gutachten vom 18.06.2008, Pläne 4a-4c). Dabei würde die Verkehrsbelastung der B 12 auf Werte zwischen 12.700 und 5.800 Kfz/24h sinken (vgl. Prof. Kurzak, Gutachten vom 18.06.2008, Pläne 3a-3c). Insbesondere der Schwerverkehr wird weitgehend auf die A 94 verlagert. Nach den Untersuchungen von Prof. Kurzak werden auf der B 12 im Prognosejahr nur noch 400 bis 950 Lkw fahren. Dies stellt im Vergleich zum Prognose-Nullfall (also ohne den Bau der A 94), für den bis zu 4.270 Lkw prognostiziert werden, eine deutliche Entlastung und einen wesentlichen Gewinn an Verkehrssicherheit dar (vgl. C.4.3.5). Die von einigen Einwendern in den bisherigen Anhörungsverfahren aufgestellte Behauptung, es werde beim Bau der Trasse Dorfen rund 51% des derzeitigen Verkehrs im Durchschnitt und rund 73% im besonders unfallträchtigen Abschnitt zwischen Haag-Ost und Heldenstein auf der B 12 verbleiben und es könne daher von einer Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der B 12 keine Rede sein, vermag die Vorteilhaftigkeit der Trasse Dorfen nicht in Zweifel zu ziehen. Denn die Behauptung basiert auf einer Vergleichsmethodik, die zu unverwertbaren Ergebnissen führt. So vergleichen die Einwender das Verkehrsaufkommen im Planfall (2025) unter Berücksichtigung der B15 neu mit dem Ist-Zustand (2008). Methodisch korrekt ist jedoch der Vergleich des Planfalls (2025) mit dem Prognose-Nullfall (2025) (vgl. BayVGH vom 24.11.2010, 8 A 10.40024, UA Seite 70). Darüber hinaus darf der Neubau der B15 neu im Planfall zum jetzigen Zeitpunkt nicht berücksichtigt werden, da wie bereits gezeigt die weitere Planung der Trassenführung dieser Nord-Süd-Achse bei weitem noch nicht konkret genug ist. Insbesondere im Abschnitt zwischen Haag-Ost und Heldenstein wirkt sich die fehlerhafte Berücksichtigung der B15 neu durch die Einwender auf die Verkehrsbelastung der B 12 aus.

Mit dem Bau der Trasse Dorfen kann das nachgeordnete Straßennetz deutlich besser entlastet werden. Dies zeigt ein Vergleich der auf diesem Straßennetz zu erbringenden Verkehrsleistung im Prognose-Nullfall und in den Planfällen bei Realisierung der Trasse Dorfen und der Trasse Haag. Nach der Stellungnahme des Verkehrsgutachters Prof. Kurzak hierzu vom 11.10.2006 wird durch die Trasse Dorfen das nachgeordnete Straßennetz im Korridor zwischen der B 388 im Norden und der B 304 im Süden um 8 % gegenüber dem Nullfall entlastet. Bei Realisierung der Trasse Haag

ergäbe sich demgegenüber eine Zusatzbelastung des nachgeordneten Straßennetzes im Vergleich zum Nullfall von 4 %. Die Entlastungswirkung der Trasse Dorfen ist also um insgesamt 12 % besser. Auch in der Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak vom 18.06.2008 (Differenzplan 7:3) wird die deutlich stärkere Entlastungswirkung der Trasse Dorfen für das nachgeordnete Straßennetz veranschaulicht. Daneben zeigt sie anhand einer vergleichenden Betrachtung konkreter Ortsdurchfahrten auf, dass es durch die Trasse Dorfen zu weitaus weniger Zusatzbelastungen kommt als durch die Trasse Haag (Seite 15).

Die im Gerichtsverfahren zum Abschnitt Pastetten – Dorfen gegen die Verkehrsuntersuchung 2008 geäußerten grundsätzlichen Bedenken erachten wir nach wie vor für nicht durchgreifend. Der BayVGH hat sich damit im Einzelnen befasst und im Ergebnis die Tragfähigkeit der Verkehrsprognose bestätigt (vgl. BayVGH vom 24.11.2010, 8 A 10.40025, UA Seite 72 ff.). Daran halten wir auch für den vorliegenden Planungsabschnitt Dorfen – Heldenstein fest, zumal im Verlauf des hiesigen Verfahrens die Bedenken gegen die Verkehrsuntersuchung nicht erhoben wurden und wir daher davon ausgehen können, dass die diesbezüglichen gerichtlichen Feststellungen zur Klärung der Bedenken geführt haben. Der besseren Bewertung der Trasse Dorfen für das nachgeordnete Straßennetz kann insbesondere nicht entgegengehalten werden, die Bundesstraßen 12 und 304 hätten in den Vergleich miteinbezogen werden müssen. Denn für den Vergleich maßgeblich ist das den Bundesfernstraßen nachgeordnete Straßennetz. Die Bundesfernstraßen selbst sind davon nicht umfasst (vgl. BayVGH vom 30.10.2007, UA Seite 27). Sie dienen ja gerade der Aufnahme des weiträumigen Verkehrs und sind entsprechend diesem Verkehrsbedürfnis auszubauen. Die B 12 wurde nahezu ortsdurchfahrtenfrei ausgebaut. Dasselbe trifft auf die B 304 zu bzw. ist mit den Ortsumfahrungen von Forsting, Steinhöring und Eglharting/Kirchseeon geplant, wie dem Bedarfsplan entnommen werden kann. Auch für die B 388 ist z. B. die Umfahrung von Taufkirchen (Vils) konkret geplant und ein entsprechendes Planfeststellungsverfahren eingeleitet worden. Die Entlastungswirkung der beiden Trassen auf das nachgeordnete Straßennetz zwischen der B 12 und der B 304 wurde ausreichend untersucht. Nach den Ausführungen von Prof. Kurzak hierzu spielt der Ost-West-Querverkehr, der westlich von Wasserburg/Inn stattfindet, für die Trasse Haag eine nur untergeordnete Rolle, da er im Wesentlichen weiterhin die B 304 benutzen wird. Die zu erwartende Verlagerung des Verkehrs aus dem Raum südlich der Trasse Haag auf die Trasse Haag wurde in den Untersuchungen von Prof. Kurzak plausibel dargestellt (vgl. Verkehrsuntersuchung vom 20.08.2004, Pläne 6a\*\*-6c\*\* sowie Verkehrsuntersuchung vom 18.06.2008, Differenzplan 7:3 – Straßenzüge südlich der Trasse Haag sind deutlich erkennbar).

Mit dem Bau der Trasse Dorfen wird der Durchgangsverkehr deutlich besser von den Hauptsiedlungsgebieten ferngehalten als durch die Trasse Haag. Die Trasse Haag verläuft nahe zu den Wohngebieten von Hohenlinden, Maitenbeth, Haag, Ramsau, Reichertsheim und Heldenstein. Ähnlich nahe zu Wohngebieten verläuft die Trasse Dorfen dagegen nur bei Heldenstein. Mit Hilfe der Trasse Dorfen wird der Fernverkehr weitgehend aus dem dicht besiedelten Korridor der B 12 auf den vergleichsweise dünn besiedelten Korridor der Trasse Dorfen verlagert. Unabhängig von den Vorgaben des § 50 BImSchG ist die Verlagerung des Verkehrs weg von den Hauptsiedlungsgebieten verkehrspolitisch sinnvoll und in die Abwägung einzustellen. Nicht im Widerspruch zur Zielsetzung der Fernhaltung des Durchgangsverkehrs von den Hauptsiedlungsgebieten steht die Zielsetzung des Erhalts der B 12 als eines überregionalen Straßenzugs. Denn die weitgehende Verlagerung des Fernverkehrs auf die A 94 über Dorfen muss nicht gleichzeitig damit einhergehen, dem Korridor der B 12 die bisherige Verkehrserschließung und Anbindung an das Fernstraßennetz zu nehmen oder die bestehende Infrastruktur einschneidend zu schwächen. Dies stünde vielmehr im Widerspruch zum planerischen Ansatz zweier Erschließungsachsen (vgl. BayVGH vom 30.10.2007, UA Seite 30).

#### Fazit:

Die Trasse Haag verfehlt wesentliche mit der Planung verfolgte Ziele. Gerade die sich aus der Landes- und Regionalplanung ergebenden Zielsetzungen der räumlichen Erschließung können mit der Variante Haag nicht verwirklicht werden. Die Führung der A 94 im Korridor Haag würde die unzureichende Erschließung des Raumes Dorfen fortsetzen und darüber hinaus dazu führen, dass die angestrebte Stärkung der Entwicklungsachse von München über Dorfen dauerhaft aufgegeben werden müsste. Der Bau wichtiger Verkehrsverbindungen vermag Entwicklungsachsen neu auszubilden oder bestehende zu stärken, da solchen wichtigen Bandinfrastruktureinrichtungen in der Regel die Ansiedlung von Gewerbe und Wohnbevölkerung folgt. Ein Blick auf die Strukturkarte in Anhang 3 des LEP 2006 macht deutlich, dass die vorgesehenen Entwicklungsachsen überwiegend entlang wichtiger Straßenverbindungen verlaufen. Würde die Trasse Haag verwirklicht werden, so müsste bei realistischer Betrachtung die Entwicklung des Raumes entlang der über Dorfen verlaufenden Entwicklungsachse aufgegeben werden, denn der unerschlossene Raum zwischen einer Trasse Haag im Süden und der B 388 im Norden bliebe im Vergleich zur Umgebung unattraktiv.

Da mit der Trasse Haag wesentliche mit der Planung verfolgte Zielsetzungen der Landes- und Regionalplanung aufgegeben werden müssten, handelt es sich um kei-



ne Planalternative, sondern um ein anderes Projekt (vgl. BVerwG vom 01.04.2009, 4 B 62.08 – juris, Rn. 45; BayVGH vom 30.10.2007, 8 A 06.40024, UA Seite 68, Rn. 185). Dass in der Frage der Alternativenprüfung neben den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG weitere Planungsziele eine zentrale Rolle spielen dürfen, ist in der Rechtsprechung geklärt (vgl. BVerwG vom 01.04.2009, Rn. 48; BVerwG vom 17.05.2002, 4 A 28/01 – juris, Rn. 24 m.w.N.). Der Einstufung der Trasse Haag als anderes Projekt steht nicht die Rechtsprechung zur Hinnahme gewisser Abstriche am Grad der Planzielerreichung entgegen (vgl. BVerwG vom 17.05.2002, aaO, Rn. 26). Diese Rechtsprechung bezieht sich ausdrücklich auf die Alternativenprüfung im FFH-Gebietsschutz (Art. 6 Abs. 4 FFH-RL). Davon zu unterscheiden ist die fachplanerische Alternativenprüfung (vgl. BVerwG vom 17.05.2002, aaO, Rn. 28), auf die es hier ankommt. Abgesehen davon würde die Trasse Haag nicht nur zu einer geringeren Zielvollkommenheit führen, sondern zur Aufgabe wesentlicher Planungsziele, was selbst im strengen FFH-Gebietsschutz nicht hingenommen werden muss (BVerwG vom 17.1.2007, 9 A 20.05, Rn. 143).

Unabhängig davon drängt sich die Trasse Haag auch unter Berücksichtigung nachfolgender Erwägungen nicht als vorzugswürdige Alternative auf.

#### 4.4.2.4 Zwangspunktwirkung

Für die Trasse Dorfen liegt vollziehbares Baurecht hinsichtlich der ersten beiden Teilabschnitt zwischen Forstinning und Pastetten sowie zwischen Pastetten und Dorfen vor. Damit sind bereits rund 60% der gesamten Trasse planfestgestellt. Der Bau auf der Trasse Dorfen hat auch bereits begonnen. Der erste, rund 6,2 km lange Bauabschnitt ist bereits fertig gestellt und in Betrieb genommen worden. Auf dem zweiten, rund 17,5 km langen Abschnitt wurden bereits Vorbereitungsarbeiten begonnen. In vorangegangenen Teilabschnitten geschaffene Zwangspunkte erzeugen zwar keine strikten Bindungen. Sie sind aber als öffentlicher Belang berücksichtigungsfähig und -bedürftig, auch wenn sie im Wege der Abwägung überwunden werden können (vgl. BVerwG vom 31.01.2002, 4 A 15/01 – juris, Rn. 74).

Die Trasse Dorfen weist hier einen deutlichen Vorteil gegenüber der Trasse Haag auf. Die Realisierung der Trasse Haag würde die volkswirtschaftlichen Aufwendungen, die im Abschnitt Forstinning – Pastetten getätigt wurden, nachträglich vergeblich machen. Dabei handelt es sich um Bau- und Planungsinvestitionen in Höhe von rund 50 Mio €. Gleiches gälte im Hinblick auf die Kosten für den Abschnitt Pastetten – Dorfen, die sich derzeit auf rund sechs Millionen Euro belaufen.

#### 4.4.2.5 Verkehrslärmschutz

##### 4.4.2.5.1 Trennungsgrundsatz, § 50 BImSchG

Nach § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen und von schweren Unfällen im Sinne des Art. 3 Nr. 5 der Richtlinie 96/82/EG in Betriebsbereichen hervorgerufene Auswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzwürdige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude, soweit wie möglich vermieden werden.

Der in § 50 BImSchG verankerte Grundsatz der räumlichen Trennung unverträglicher Nutzungen gibt als Abwägungsdirektive nicht nur vor, dass störungsträchtige Nutzungen von schutzbedürftigen Gebieten möglichst abzurücken sind, sondern auch, dass umgekehrt störungsempfindliche Nutzungen nicht in ein bereits vorbelastetes Gebiet hineingeplant werden sollen (vgl. BVerwG vom 05.12.2008, 9 B 28/08 – juris, Rn. 25). Als Abwägungsdirektive steht der Trennungsgrundsatz im Rahmen der Abwägung nicht konkurrenzlos, sondern kann gegenüber anderen gewichtigen Belangen zurücktreten (vgl. BVerwG vom 05.12.2008, aaO).

Der Trennungsgrundsatz greift bereits auf der Ebene der Lärmvermeidung und –vorsorge unterhalb der Lärmgrenzwerte des § 2 Abs. 1 Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) ein (vgl. BayVGh vom 30.10.2007, UA S. 35). Nach dem Lärmschutzkonzept des Bundesimmissionsschutzgesetzes soll § 50 Satz 1 BImSchG „soweit wie möglich“ Lärmvorsorge unterhalb der in § 41 BImSchG bezeichneten Lärmschwelle durch räumliche Trennung störungsträchtiger und –empfindlicher Nutzungen herstellen. Die Abwehr schädlicher Lärmeinwirkungen durch technische Maßnahmen des Lärmschutzes nach § 41 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV kommt als zweite Stufe erst dann zum Tragen, wenn von einer Lärmvorsorge durch räumliche Trennung abwägungsfehlerfrei abgesehen werden kann (vgl. BVerwG vom 05.12.2008, aaO, Rn. 27).

Aus diesen Erwägungen folgt, dass im Rahmen des Trennungsgrundsatzes der Neubau der Autobahn A 94 entweder auf der Trasse Dorfen oder auf der Trasse Haag ohne die Berücksichtigung aktiver Lärmschutzmaßnahmen zu vergleichen ist. Die Minderung der Vorbelastung des Korridors Haag durch Maßnahmen des aktiven

Lärmschutzes bleibt dagegen außer Betracht (vgl. BVerwG vom 05.12.2008, aaO, Rn. 26).

Der Vorhabensträger hat umfangreiche Untersuchungen zu den Lärmauswirkungen der beiden Trassen vorgenommen. Die Ergebnisse sind in Unterlage 1 T auf den Seiten 118 bis 151 dargestellt, worauf verwiesen wird. Der Betrachtung der Lärmvorsorge im Rahmen des § 50 BImSchG hat der Vorhabensträger als Orientierungswert die 43 dB(A)-Isophone zugrunde gelegt. Gegen die Eignung der Heranziehung dieses Wertes als Orientierungshilfe zur Optimierung der Lärmvorsorge bestehen keine Bedenken, weil es sich hierbei um einen Wert handelt, der – unbeschadet der Regelungen des § 2 Abs. 1 16. BImSchV - als erhebliche Schwelle für die Feststellung einer Verlärmung des Ruhebereichs angesehen werden kann (vgl. BayVGH vom 30.10.2007, UA Seite 37f.). Die betroffenen Gebietskategorien im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung und die betroffenen Flächen wurden aus der Bauleitplanung ermittelt. Die Anzahl der in den jeweiligen Flächen betroffenen Wohngebäude und Wohneinheiten wurde durch Ortseinsichten im Jahr 2006 festgestellt. Um eine Abschätzung über die Anzahl der betroffenen Menschen treffen zu können, wurde über die „Statistik *kommunal* 2005“ des Bayerischen Landesamts für Statistik und Datenverarbeitung der durchschnittliche Belegungsgrad einer Wohneinheit zu 2,75 Personen je Wohneinheit (Stand: 31.12.2004) durch Auswertung der entsprechenden Daten der betroffenen Kommunen ermittelt. Dem Vergleich wurde die prognostizierte Verkehrsbelastung der Trassen im Jahr 2025 sowie die Verwendung eines lärmmindernden Fahrbahnbelags mit  $D_{\text{stro}} = -2$  dB(A) zugrunde gelegt, eine Bauweise, die dem Stand der Technik entspricht und keine Maßnahme des aktiven Lärmschutzes darstellt (vgl. BayVGH vom 30.10.2007, 8 A 06.40024, UA Seite 39). Wir erachten diese Vergleichsmethode für sachgerecht, um einen aussagekräftigen Trassenvergleich darauf zu stützen.

Die Trasse Dorfen weist im Vergleich zur Trasse Haag im Hinblick auf den Trennungsgrundsatz klare Vorteile auf. Sie verläuft überwiegend siedlungsfern im Außenbereich, während die Trasse Haag weitgehend im dicht besiedelten Korridor der bestehenden B 12 siedlungsnah verlaufen würde. Von der Trasse Haag sind deutlich mehr Menschen in mehr Wohngebieten nachteilig betroffen als von der Trasse Dorfen. Insgesamt kommt es für rund 2.637 Menschen in Wohngebieten im Korridor Dorfen zu Lärmbelastungen von mehr als 43 dB(A), während solche Belastungen rund 8.785 Menschen im Korridor Haag betreffen würden. Werden die betroffenen Dorf- und Mischgebiete in die Betrachtung miteinbezogen, so ergeben sich unterschiedliche Lärmbetroffenheiten von rund 5.468 Menschen im Korridor Dorfen zu rund 14.704 Menschen im Korridor Haag (vgl. Unterlage 1, Tabelle Seite 123).

Selbst unter Berücksichtigung des Außenbereichs erweist sich die Trasse Dorfen als vorzugswürdig, obwohl sie weitgehend siedlungsfern verläuft. Der Außenbereich ist weniger schutzwürdig als festgesetzte oder tatsächliche Wohngebiete, weil er u. a. auch dazu bestimmt ist, Verkehrswege aufzunehmen. Da es sich hierbei im Grundsatz um eine unvermeidbare Funktion des Außenbereichs handelt, hat die Rechtsprechung insoweit eine Vorbelastung angenommen (vgl. BayVGH vom 30.10.2007, UA Seite 36 f. m.w.N.). Der Außenbereich zählt nicht zu den „ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete“ im Sinne von § 50 BImSchG. Die Trasse Dorfen führt zu Lärmbelastungen von mehr als 43 dB(A) für rund 1.966 Menschen im Außenbereich, die Trasse Haag dagegen für rund 2.151 Menschen (vgl. Unterlage 1, Tabelle Seite 127). Dieser Vergleich verdeutlicht den unterschiedlichen Charakter der beiden Korridore - einerseits den dünn besiedelten Korridor Dorfen, andererseits den dicht besiedelten Korridor Haag.

Die beiden Trassen unterscheiden sich im Hinblick auf die Lärmauswirkungen auf schutzbedürftige Freizeit- und Erholungsgebiete nicht wesentlich. Lärmwerte am Tag von 50 dB(A) oder mehr, die sich beeinträchtigend auf die „Sprachverständlichkeit“ und den Naturgenuss auswirken können, werden bei der Trasse Dorfen auf einer größeren Fläche ausgewiesener Erholungsgebiete und Erholungsräume erreicht als bei der Trasse Haag. Dieser Unterschied wird jedoch ausgeglichen, weil der Korridor Haag deutlich dichter besiedelt ist und daher mehr Menschen dort Erholung suchen. Wir beurteilen die Lärmauswirkungen der Trassen diesbezüglich als gleich.

Das gilt auch unter dem Teilaspekt der Verlärmung sonstiger unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvoller oder besonders empfindlicher Gebiete. Der von einer Autobahntrasse ausgehende Lärm kann Tiere beeinträchtigen, die auf Lärm empfindlich reagieren. Insbesondere die Lärmempfindlichkeit von Vogelarten spielt hierbei eine Rolle. Der Vorhabensträger hat die Lärmauswirkungen im jeweiligen Trassenkorridor überschlägig anhand eines Lärmbandes untersucht, das durch den Abstand der 52 dB(A)-Isophone beidseits der Straßenachse markiert wird. Diesen Untersuchungsansatz erachten wir für den vorliegenden Trassenvergleich als ausreichend. Die 52 dB(A)-Isophone wurde bisherigen wissenschaftlichen Untersuchungen zu Lärmempfindlichkeiten von Vogelarten zugrunde gelegt. Trotz neuester wissenschaftlichen Erkenntnisse zu den Reaktions- und Effektdistanzen einzelner Vogelarten (Garniel, 2007, 2010) ist der Isophonen-Ansatz für den Trassenvergleich geeignet, weil die beiden Trassen hinsichtlich ihrer Lärmauswirkungen bezogen auf Flächen und nicht auf bestimmte einzelne Arten zu untersuchen sind. Im Ergebnis ist festzustellen, dass die Trasse Dorfen weniger wertvolle und empfindliche Gebiete verlärmte als die Trasse Haag. Letztere führt insbesondere durch den großflächig zu-

sammenhängenden Waldkomplex des Großhaager und Ebersberger Forsts, der eine Vielzahl von Vogelarten beherbergt. Die Trasse Dorfen dagegen führt über weite Strecken durch die offene, landwirtschaftlich intensiv genutzte Flur.

#### 4.4.2.5.2 Vergleichende Lärmbilanz

Zusätzlich zu den Anforderungen des Trennungsgrundsatzes hat der Vorhabensträger die unterschiedlichen Lärmauswirkungen der beiden Trassen in den Korridoren unter Berücksichtigung aktiver Lärmschutzmaßnahmen und unter Einbeziehung der jeweiligen Vorbelastung untersucht. Dabei hat er die beiden Trassen am Maßstab der für technische Schutzmaßnahmen geltenden Beeinträchtigungsschwelle als auch darunter miteinander verglichen. Ob der Vergleich unterhalb der durch § 41 BImSchG markierten Beeinträchtigungsschwelle geboten ist (vgl. BVerwG vom 05.12.2008, aaO, Rn. 27 a. E.), kann offen bleiben. Der Vergleich zeigt jedenfalls, dass die Trasse Dorfen in der Lärmbilanz deutlich besser abschneidet als die Trasse Haag.

Bei der Trasse Dorfen treten für insgesamt acht Personen Überschreitungen des nächtlichen Lärmgrenzwerts in Wohngebieten und für fünf Personen Überschreitungen in Dorf- und Mischgebieten ein. Bei der Trasse Haag betreffen die Überschreitungen in Wohngebieten insgesamt rund 69 Personen. Zu keinen Überschreitungen kommt es in Dorf- und Mischgebieten. Im weniger schutzwürdigen Außenbereich kommt es auf der Trasse Dorfen insgesamt für rund 251 Personen zu Überschreitungen des nächtlichen Lärmwerts von 54 dB(A), bei der Trasse Haag sind dagegen rund 367 Personen betroffen. Unterhalb der Grenzwerte erweist sich die Trasse Dorfen ebenfalls als deutlich günstiger im Vergleich zur Trasse Haag. Unter Einbeziehung aller aktiven Lärmschutzmaßnahmen kommt es insgesamt für rund 4.910 Personen in Wohn-, Dorf- und Mischgebieten zu einer Überschreitung des Orientierungswerts von 43 dB(A) nachts, während bei der Trasse Haag davon rund 12.592 Personen betroffen sind. Auch hieran zeigt sich wiederum, dass die Trasse Dorfen lärmgünstig siedlungsfern verläuft, während die Trasse Haag im dicht besiedelten Korridor Haag weit mehr Menschen Verkehrslärm aussetzt.

Im Verlauf des Verfahrens zu den beiden Abschnitten Forstinning – Pastetten und Pastetten – Dorfen wurde von Verfahrensbeteiligten gerügt, der Lärmvergleich berücksichtige unzulässigerweise nicht die Lärmbelastung der bei Realisierung der Trasse Dorfen bestehen bleibenden Bundesstraße 12. Nur die Trasse Haag könne durch die Anordnung erforderlicher Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes die Lärmsituation der Anwohner der B 12 verbessern. In die Bewertung müsse schließlich auch einfließen, dass es neben der Verbesserung der Lärmsituation im Korridor

Haag durch die Lärmschutzmaßnahmen entlang der Trasse Haag zu keiner Neuverlärmung im bisher weitgehend unverlärnten Korridor Dorfen komme.

Diese Rüge entbehrt der Grundlage. Dass es im Rahmen des Trennungsgrundsatzes nicht auf die Minderung der Vorbelastung durch die Anordnung aktiver Lärmschutzmaßnahmen ankommt, haben wir bereits oben dargelegt (vgl. C.4.4.2.6.1). Aber auch im Bereich der vergleichenden Lärmbilanz zeigen die Untersuchungen des Vorhabensträgers, dass es durch die Trasse Dorfen unter Einbeziehung des Restverkehrs der B 12 im Vergleich zur Realisierung der Trasse Haag zu deutlich weniger Lärmbetroffenheiten kommt. Zusammen mit dem Restverkehr auf der B 12 ergeben sich bei der Trasse Dorfen Lärmbetroffenheiten über 43 dB(A) für rund 6.346 Menschen in Wohn-, Dorf- und Mischgebieten (ca. 4.910 Personen im Korridor Dorfen und ca. 1.436 Personen im Korridor Haag). Dagegen kommt es durch die Trasse Haag zu Lärmbetroffenheiten über 43 dB(A) für rund 12.592 Menschen in Wohn-, Dorf- und Mischgebieten. Selbst unter Berücksichtigung des weniger schutzwürdigen Außenbereichs änderte sich an der deutlich geringeren Lärmbelastung durch die Trasse Dorfen nichts, denn bei dieser Betrachtung wären von der Trasse Dorfen insgesamt rund 7.627 Menschen (ca. 6.870 Personen im Korridor Dorfen und ca. 757 im Korridor Haag) und von der Trasse Haag rund 14.711 Menschen von Lärm über 43 dB(A) betroffen. Der Betrachtung des Restverkehrs auf der B 12 wurde die Annahme zugrunde gelegt, dass bis zum Prognosejahr 2025 die Bundesstraße speziell in lärmbelasteten Gebieten im Rahmen der erforderlichen Unterhaltungsarbeiten mit einem lärm mindernden Fahrbahnbelag mit  $D_{stro} = -2$  dB(A) saniert werden wird. Die Annahme ist angesichts des Alters des derzeitigen Fahrbahnbelags und der prognostizierten Verkehrsbelastung der B 12 realistisch (vgl. BayVGH vom 30.10.2007, UA Seite 39).

Insgesamt zeigt sich in allen Untersuchungen, dass die Trasse Dorfen bereits aufgrund ihrer Lage im dünn besiedelten Korridor Dorfen weit weniger Menschen mit Verkehrslärm belastet als die Trasse Haag, die im dicht besiedelten Korridor Haag verläuft. Die Trasse Dorfen erweist sich hinsichtlich der Lärmbetroffenheiten eindeutig als vorteilhaft.

Von Verfahrensbeteiligten wurden gegen den Lärmvergleich Bedenken vorgebracht. Die Trasse Haag sei im Hinblick auf die Lärmbetroffenheit nach „neuesten Erkenntnissen“ besser als bisher zu beurteilen. Dies ergebe sich daraus, dass der Lärmschutz für Wohngebiete durch die Verwendung eines sog. offenporigen Asphalts („OPA“) als Fahrbahnbelag bewerkstelligt werden könne. Anders als mit den bisher der Trasse Haag zugrunde gelegten Lärmschutzmaßnahmen könne mittels eines

derartigen Fahrbahnbelags ein effizienter und ökonomischer Lärmschutz betrieben werden, denn entlang der Trasse Haag konzentrierten sich die Lärmbetroffenen in förmlichen Wohngebieten, während die Trasse Dorfen eine disperse Besiedlung aufweise. Die lärmtechnische Wirksamkeit von offenporigen Asphaltdeckschichten sei besser als bisher zu beurteilen. Die Einwander verwiesen hierzu auf das allgemeine Rundschreiben Nr. 3/2009 vom 31.3.2009 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Die Tauglichkeit des „OPA“ habe auch das OVG Lüneburg in seiner Entscheidung vom 28.2.2009 bestätigt. Wir halten diese Bedenken für unzutreffend. Zunächst ist klarzustellen, dass weder der Vorhabensträger oder die Planfeststellungsbehörde noch der BayVGH in den Urteilen zu den beiden vorangegangenen Planungsabschnitten der Trasse Dorfen davon ausgegangen sind, dass einem offenporigen Asphaltbelag keine lärm mindernde Wirkung zugeschrieben werden könnte (vgl. PFB vom 3.12.2009, Seite 202; BayVGH vom 30.10.2007, Az. 8 A 06.40024, UA Seite 39; vom 24.11.2010 Az. 8 A 10.40024, UA Seite 85 f.). Die Verwendung eines „OPA-Straßenbelags“ als Mittel des aktiven Lärmschutzes wurde vielmehr aus wirtschaftlichen Gründen als zu aufwändig verworfen. Von „neuesten Erkenntnissen“, die im Rahmen des Lärmvergleichs zu berücksichtigen wären, kann keine Rede sein.

Die Auswahl der verschiedenen grundsätzlich in Betracht kommenden Schallschutzmaßnahmen hat keine bzw. keine nennenswerten Auswirkungen auf den Lärmvergleich der beiden Trassen. Unter dem Gesichtspunkt des Trennungsgrundsatzes gemäß § 50 BImSchG ist die Verwendung von „OPA“ als Fahrbahnbelag als Maßnahme des aktiven Lärmschutzes genau wie jede andere aktive Lärmschutzmaßnahme von vornherein außer Betracht zu lassen (BVerwG vom 5.12.2009, aaO, Rn. 27). Denn solche Maßnahmen sind in der Lärmschutzsystematik erst auf der zweiten Stufe im Rahmen des § 41 BImSchG zu berücksichtigen. Das Ergebnis des Lärmvergleichs wird folglich insoweit durch die Auswahl der zur Verfügung stehenden aktiven Lärmschutzmaßnahmen nicht berührt und bleibt unverändert.

Dasselbe trifft im Wesentlichen auch für die vergleichende Lärmbilanz zu, die wir unter Einbeziehung der Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes vorgenommen haben. Entgegen der Rechtsansicht der Einwander ergibt sich dies bereits aus dem Urteil des OVG Lüneburg vom 18.2.2009 (Az. 7 KS 75/06, ZUR 2009, 329), auf das sie ihre Einwendungen stützen. Danach ist der Vorhabensträger gehalten, mit planerischen Mitteln ein Lärmschutzkonzept zu erarbeiten, das den örtlichen Gegebenheiten angemessen Rechnung trägt. Dazu gehöre auch die Auswahl zwischen verschiedenen in Betracht kommenden Schallschutzmaßnahmen, die typischerweise unterschiedliche Stärken und Schwächen haben. Der Planungsbehörde stehe ein

Auswahlermessen zu, das durch § 41 BImSchG begrenzt werde. Geboten sei eine differenzierte Kosten-Nutzen-Analyse, die insbesondere die Zahl der lärmbeeinträchtigten Grundstücke, das Maß der Grenzwertüberschreitung und den Lärminderungseffekt der jeweiligen Minderungsmaßnahme berücksichtigt. Dabei müssten allerdings nicht alle denkbaren Alternativen einschließlich möglicher Maßnahmenkombinationen in gleicher Tiefe untersucht werden. Ausreichend sei schon eine Grobprüfung, soweit sich bereits auf deren Grundlage die Vorzugswürdigkeit eines bestimmten Konzepts abzeichnet (vgl. zum Ganzen: OVG Lüneburg vom 18.2.2009, aaO – juris, Rn. 141). Soweit sich überhaupt aus diesem Urteil, das sich mit dem Lärmschutzkonzept einer konkret planfestgestellten Trasse, indessen nicht mit Lärmschutz für eine Alternativtrasse befasst, Schlüsse für den Trassenvergleich ziehen lassen, bestehen auf der Basis dieser Rechtsprechung gegen die vom Vorhabensträger entwickelte vergleichende Lärmbilanz keine Bedenken. Das sowohl der Trasse Haag als auch der Trasse Dorfen zugrunde gelegte Lärmschutzkonzept sieht als Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes Lärmschutzwälle und –wände sowie für die Trasse Haag zusätzlich den Bau einer Einhausung vor. Damit können Überschreitungen der Taggrenzwerte vollständig und solche der Nachtgrenzwerte in Wohn-, Dorf- und Mischgebieten weitgehend vermieden werden. Nur bei ca. 13 Personen entlang der Trasse Dorfen und ca. 69 Personen entlang der Trasse Haag in Wohn-, Dorf- und Mischgebieten ist von einer Überschreitung der nächtlichen Grenzwerte auszugehen. Im Außenbereich kommt es entlang der Trasse Dorfen bei rund 251 Personen, entlang der Trasse Haag bei rund 367 Personen zur Überschreitung des nächtlichen Grenzwerts. In allen Fällen der Grenzwertüberschreitung werden passive Schallschutzeinrichtungen zugrunde gelegt.

Das vom Vorhabensträger für den Trassenvergleich gewählte Lärmschutzkonzept erachten wir als ausreichende Beurteilungsgrundlage, um daraus im Rahmen der für die Alternativenprüfung ausreichenden Grobprüfung tragfähige Ergebnisse abzuleiten. Dabei schließen wir nicht aus, dass auch durch eine andere Auswahl von in Betracht kommenden Lärmschutzmaßnahmen den Anforderungen des § 41 BImSchG Rechnung getragen werden könnte. So wäre es denkbar, dass statt der Lärmschutzwälle oder –wände ein offenporiger Asphaltbelag verwendet werden könnte, um die Lärmgrenzwerte einzuhalten. Möglicherweise könnte dies aber auch nur durch die Kombination von niedrigeren Lärmschutzwällen oder –wänden mit einem lärmindernden Fahrbahnbelag bewerkstelligt werden. An dieser Stelle bedarf es keiner vertieften Prüfung. Insbesondere bedarf es keiner Untersuchung, ob der Vorhabensträger eine Bauweise unter Verwendung eines „OPA“ Fahrbahnbelags im Falle einer konkreten Planung der Trasse Haag als zu aufwändig verwerfen dürfte.



Denn es kann im Rahmen der vorliegenden Grobprüfung offen bleiben, ob und inwieweit sich durch die Verwendung von „OPA“ die genaue Anzahl der über den gesetzlichen Grenzwerten Betroffenen ändern würde. Wegen der in § 41 BImSchG enthaltenen Verpflichtung, die Lärmgrenzwerte durch Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes einzuhalten, wären allenfalls geringfügige Änderungen denkbar. Dies betrifft sowohl die Lärmbetroffenheiten in Wohn-, Dorf- und Mischgebieten als auch im Außenbereich.

Insbesondere für die von den Einwendern besonders hervorgehobenen Wohngebieten liegt angesichts der relativ geringen Zahl von Lärmbetroffenen über den Grenzwerten auf der Hand, dass sich auch unter der Annahme einer geringfügigen Änderung der Lärmbetroffenheiten bei Verwendung von „OPA“ die Gesamtbilanz zu Gunsten der Trasse Dorfen nicht nennenswert verändern würde. Der Vorhabensträger hat zur Untermauerung dieses auf der Hand liegenden Befunds anhand einer stichprobenartigen vergleichenden Lärmuntersuchung für den Lärmbrennpunkt Haag die Unterschiede des dem Trassenvergleich zugrunde gelegten Lärmschutzkonzepts mit einem Alternativkonzept unter Verwendung eines „OPA-Belags“ ermittelt. Danach ergeben sich lediglich geringfügige Verschiebungen der verschiedenen Isophonlinien.

Für den Außenbereich kann ebenso von allenfalls geringfügigen Veränderungen ausgegangen werden, da sich die Verhältnisse in den beiden Trassenkorridoren insoweit nicht grundlegend unterscheiden. In der Regel wird der Schutz von Einzelanwesen nicht durch aktive Schallschutzmaßnahmen bewerkstelligt, denn die hierfür entstehenden Kosten stehen – je nach Fallgestaltung - häufig außer Verhältnis zum erzielten Schutz. An dieser Beurteilung ändert sich durch die Berücksichtigung von „OPA“ als aktive Lärmschutzmaßnahmen nichts, da auch die hierfür erforderlichen Kosten für die Herstellung, Unterhaltung und Instandsetzung des Fahrbahnbelags beträchtlich sind und im Hinblick auf den damit erzielten Schutz von Einzelanwesen jedenfalls gleich zu beurteilen sind, wie andere aktive Lärmschutzmaßnahmen. Zu berücksichtigen ist zudem, dass die Verwendung eines solchen Asphalts in der Regel nicht in Betracht kommt, wenn er nur auf kurze Distanz eingebaut werden soll. Aus bautechnischen und betrieblichen Gründen kommt der Einsatz von „OPA“ nur auf längeren Strecken in Betracht, weil er sich von herkömmlichen Fahrbahnbelägen im Hinblick auf den Einbau und die Unterhaltung (z. B. Winterdienst) erheblich unterscheidet. Es ist folglich nicht ersichtlich, dass sich in Bezug auf die Beurteilung des Schutzes von Außenbereichsanwesen nennenswerte Unterschiede zwischen der Trasse Haag und der Trasse Dorfen ergeben könnten.

Insgesamt kann daher festgehalten werden, dass entgegen der Auffassung von Einwendern die Verwendung von „OPA“ als Fahrbahnbelag zu keiner anderen Beurteilung der Lärmauswirkungen im Trassenvergleich führt. Eine Verpflichtung, durch aktive Schutzmaßnahmen Lärm unterhalb der Grenzwerte zu vermeiden, besteht im Rahmen des § 41 BImSchG nicht.

#### 4.4.2.6 Naturschutz und Umweltbelange

##### 4.4.2.6.1 FFH-Gebietsschutz

Die Trasse Dorfen quert zwei FFH-Gebiete (Bachauensysteme). Das FFH-Gebiet DE 7739371 „Isental mit Nebenbächen“, das sich über eine Länge von rd. 100 km entlang der Isen und ihrer Nebengewässer erstreckt, wird durch vier Brückenbauwerke gequert. Das FFH-Gebiet DE 7637371 „Strogn mit Hammerbach und Köllinger Bächlein“ wird am Rand des Gebietes an einer Stelle von einem Brückenbauwerk gequert. Die beiden Gebiete erstrecken sich als schmale Streifen entlang der Gewässer und sind dort, wo Straße und Gewässer sich kreuzen, zwischen 50 m und 100 m breit. Das dritte FFH-Gebiet DE 7839371 „Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“ mit einem Teilgebiet bei Schwindkirchen wird durch die Trassenführung nicht berührt. Es werden allerdings die Flugrouten der Fledermäuse betroffen. Nach den Ergebnissen der unter C.3.2 und C.3.3 dargestellten FFH-Verträglichkeitsprüfungen kann mit Hilfe von Vermeidungs-, Schutz- und Minimierungsmaßnahmen und Maßnahmen des Risikomanagements die Beeinträchtigungsintensität in allen Fällen soweit reduziert werden, dass erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele der betroffenen Gebiete ausgeschlossen sind. Insbesondere ist gewährleistet, dass es durch die geplanten Maßnahmen zu keinen Verlusten an FFH-relevanten Lebensraumtypen innerhalb der FFH-Gebiete kommen wird. Die Gebiete werden von Brücken in bis zu 20 m Höhe überspannt, die keine Rodung oder Inanspruchnahme von FFH-Lebensraumtypen erfordern. Es ist sicher davon auszugehen, dass der günstige Erhaltungszustand der Lebensraumtypen und Arten stabil bleiben wird.

Im Bereich der Trasse Haag befinden sich die FFH-Gebiete DE 7939301 „Innauen und Leitenwälder“ und DE 7839371 „Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“ sowie die FFH-Gebiete DE 7837371 „Ebersberger und Großhaager Forst“ und DE 7739371 „Isental mit Nebenbächen“. Die Trasse Haag quert keine FFH-Gebiete. Im Bereich des Großhaager Forstes führt die Trasse Haag auf ca. 2,5 km Länge an der Grenze des FFH-Gebietes „Ebersberger und Großhaager Forst“ entlang. Ferner quert die Trasse Haag Bäche, die den Gebieten „Isental mit Nebenbächen“ und

„Innauen und Leitenwälder“ zufließen. Die „Mausohrkolonie Gars“ als Teil des FFH-Gebietes „Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“ wird nicht berührt (Abstand zur Trasse ca. 3,5 km). Mittelbare Auswirkungen auf diese benachbart liegenden Gebiete u. a. durch Verkehrslärm, Fahrbahnwasser, bzw. Kollisionen können nicht ausgeschlossen werden. Mit Hilfe von Vermeidungs-, Schutz- und Minimierungsmaßnahmen und Maßnahmen zur Schadensbegrenzung könnte die Beeinträchtigungsintensität voraussichtlich auch hier soweit reduziert werden, dass die Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele für das jeweilige Gebiet unerheblich bleiben.

Insgesamt halten wir die Trasse Haag im Hinblick auf die Betroffenheit von FFH-Gebieten für günstiger als die Trasse Dorfen. Das genaue Ausmaß der Beeinträchtigung der FFH-Gebiete durch die Trasse Haag musste für den Trassenvergleich nicht durch eine eigene FFH-Verträglichkeitsprüfung ermittelt werden. Selbst im Fall einer FFH-rechtlichen Alternativenprüfung hält dies die Rechtsprechung für nicht erforderlich (vgl. BVerwG vom 12.03.2008, 9 A 3.06 – juris, Rn. 170). Um eine Bewertung der beiden Trassen vornehmen zu können, orientieren wir uns hilfsweise an den von der Rechtsprechung für die FFH-rechtliche Alternativenprüfung entwickelten Maßstäben zur Beurteilung von Standort- oder Ausführungsalternativen. Für die Trasse Haag gilt abschätzungsweise gleichermaßen, was für die Trasse Dorfen aufgrund umfangreicher Untersuchungen festgestellt werden kann, nämlich dass keine Lebensraumtypen des Anhangs I oder Arten des Anhangs II der FFH-RL erheblich beeinträchtigt werden. Im Hinblick auf die Betroffenheit nicht prioritärer Arten des Anhangs II erweist sich die Trasse Haag schätzungsweise als nachteilig. Insbesondere die Durchschneidung des Großhaager Forstes führt zu größeren mittelbaren Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets „Ebersberger und Großhaager Forst“ als die nur punktuellen Querungen der schmalen FFH-relevanten Bachsysteme durch die Trasse Dorfen. Die Planung der Trasse Dorfen macht jedoch den Rückschnitt von Vegetation des prioritären Lebensraumtyps \*91E0 notwendig, was eine (unerhebliche) Beeinträchtigung dieses Lebensraumtyps darstellt, die wir im Vergleich zu den mittelbaren Beeinträchtigungen nicht prioritärer Lebensraumtypen durch die Trasse Haag als schwerwiegender bewerten.

Zu betonen ist nochmals, dass es vorliegend nicht um eine FFH-rechtliche Alternativenprüfung, sondern um die vergleichende Bewertung der beiden Trassen im Rahmen der fachplanerischen Alternativenprüfung geht. Die günstigere Bewertung der Trasse Haag geht als Teil der öffentlichen Umweltbelange in die planerische Abwägung ein (vgl. BVerwG vom 12.03.2008, 9 A 3.06 – juris, Rn. 169).

#### 4.4.2.6.2 Artenschutz

Im Hinblick auf den Schutz besonders und streng geschützter Arten ist zunächst festzustellen, dass die artenschutzrechtlichen Verbote gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG keiner der beiden Trassen entgegenstehen. Durch die Planung von entsprechenden Vermeidungsmaßnahmen sind Verstöße gegen die Schädigungs- und Störungsverbote nach § 44 BNatSchG ausgeschlossen. Die signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos infolge möglicher Kollisionen von Exemplaren geschützter Tierarten mit fahrenden Kraftfahrzeugen kann für eine Reihe von Arten, die im Bereich der beiden Trassenkorridore vorkommen, durch Schutz- und Minimierungsmaßnahmen nicht völlig ausgeschlossen werden. Jedoch kann vom Vorliegen der Voraussetzungen für die Erteilung der erforderlichen Ausnahmen von dem artenschutzrechtlichen Tötungsverbot gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG bei beiden Trassen ausgegangen werden.

Die Trasse Dorfen beeinträchtigt u. a. Vorkommen der Tierart Gelbbauchunke im Harrainer Forst, bei Osendorf und bei Unterstollnkirchen durch Überbauung und Zerschneidung ihrer Landlebensräume. Hier sind die Anlage von Amphibienschutzeinrichtungen, Brücken, Unterführungen und Durchlässen sowie die Errichtung von Kleinstgewässern vorgesehen. Die Tierart Dunkler-Wiesenknopfameisenbläuling wird bei Pausenberg betroffen. Den damit einhergehenden Beeinträchtigungen muss durch umfangreiche Vermeidungsmaßnahmen begegnet werden. Hinsichtlich der Tierart Bachmuschel wird die geplante Entwässerung der Autobahn so gestaltet, dass der Eintrag von Tausalz in die Fließgewässer auf ein unerhebliches Maß reduziert wird. Das Vorkommen der Pflanzenart *Apium repens* in der Schwillachsenke wird im bestandskräftigen Planungsabschnitt Forstinning – Pastetten direkt überbaut. Eine Befreiung von artenschutzrechtlichen Verboten wurde bereits erteilt. Im Harrainer Holz und im Kühholz werden Grauspechtvorkommen beeinträchtigt. Zudem kommt es zu Beeinträchtigungen auebewohnender Vogelarten.

Die Trasse Haag führt zu Beeinträchtigungen der Tierarten Kammmolch und Springfrosch. Der Kammmolch kommt im Bereich südlich der Trasse im Großhaager Forst sowie im Schachenwald vor und wäre durch die Autobahn in seinem Landlebensraum betroffen. Gleiches gilt für den Springfrosch, der im Großhaager Forst beidseits einer Trasse Haag seinen Lebensraum hat. Umfangreiche Schadensvermeidungsmaßnahmen zum Schutz der Amphibien wären notwendig. Im Bereich des Großhaager Forstes wäre daneben die Vogelart Schwarzstorch durch die Waldverluste in unmittelbarer Horstnähe sowie durch den Verlust eines Feuchtgebietes betroffen.

Während der Bauphase könnte es zudem infolge der Anwesenheit von Menschen zu einer Aufgabe des Brutplatzes kommen.

Nach den Untersuchungen des Vorhabensträgers kommt es bei beiden Trassen zu Beeinträchtigungen besonders und streng geschützter Arten. Die Beeinträchtigungen sind bei vielen Tierarten annähernd gleich groß. Die waldbewohnenden Arten werden in etwa gleich stark beeinträchtigt. Während die Trasse Dorfen nicht vorbebelastete Wälder auf kürzere Distanz mittig durchschneidet, kommt es bei der Trasse Haag zu randlichen Anschneidungen oder Durchschneidungen vorbebelasteter Wälder auf längerer Strecke. Der Vorbelastung kommt jedoch etwa bei der Frage des erhöhten Kollisionsrisikos für fliegende Tierarten nur eine eingeschränkte Bedeutung zu, zumal zu berücksichtigen ist, dass die Trasse Haag im Vergleich zur B 12 viel breiter sein würde. Die Trasse Dorfen beeinträchtigt auebewohnende Arten, während die Trasse Haag weniger Auenlebensraum berührt. Nur von der Trasse Dorfen betroffen sind die Arten Dunkler-Wiesenknopfameisenbläuling, Apium repens und Bachmuschel. Nur von einer Trasse Haag betroffen wären die Arten Kammmolch, Springfrosch und Schwarzstorch.

Insgesamt erachten wir die Trasse Haag in Bezug auf den Artenschutz für günstiger als die Trasse Dorfen. Bei beiden Trassen kommt es zu Beeinträchtigungen geschützter Arten. Eine weitergehend quantitative und qualitative Bilanzierung der Beeinträchtigungen erscheint nicht geboten, denn nach dem Schutzkonzept der Habitrichtlinie ist innerhalb der geschützten Artengruppen nicht nochmals nach der Wertigkeit und der Anzahl der betroffenen Arten sowie der jeweiligen Beeinträchtigungsintensität zu differenzieren (vgl. BVerwG vom 12.03.2008, 9 A 3.06 – juris, Rn. 170 zum FFH-Gebietsschutz, wobei die in der Urteilsbegründung zum Ausdruck kommende Argumentation u. E. auf den Artenschutz übertragbar ist). Die völlige Neutrassierung der Trasse Dorfen in einem bisher vom Verkehr weitgehend unvorbelasteten Raum scheint uns jedoch für die betroffenen Arten ein größerer Einschnitt zu sein, der eine Adaption notwendig macht als die Trasse Haag, die durch vorbebelastetes Gebiet verläuft, soweit sie der bestehenden B 12 folgt. Der Aufwand der erforderlich ist, um artenschutzrechtliche Verbotstatbestände zu vermeiden, widerspiegelt die größere Beeinträchtigung, die die Trasse Dorfen für die Tiere im Korridor Dorfen darstellt.

Auch an dieser Stelle ist zu betonen, dass es hier nicht um die artenschutzrechtliche Alternativenprüfung im Sinne von Art. 16 FFH-RL, sondern um die fachplanerische Abwägung geht.

#### 4.4.2.6.3 Sonstige Umweltbelange

Eine unterschiedliche Beurteilung der Trassen ergibt sich im Hinblick auf die Beeinträchtigung gesetzlich geschützter Flächen. Die Trasse Haag beansprucht mehr Fläche gesetzlich geschützter Biotop und dabei insgesamt mehr nicht zeitnah wiederherstellbare Biotop. Während bei der Trasse Dorfen der größere Teil der beeinträchtigten Flächen überbrückt wird, führen die Einschnitts- oder Dammlagen der Trasse Haag zum direkten Flächenverlust nicht zeitnah wiederherstellbarer Biotop. Wiederherstellbare Biotop werden von der Trasse Dorfen in größerem Umfang betroffen, allerdings durch Überbrückung, wodurch ein direkter Flächenverlust vermieden wird. Dementsprechend ist für die Trasse Haag ein größerer Bedarf an Kompensationsmaßnahmen zum Ausgleich der Eingriffe in Biotopflächen erforderlich. Diesbezüglich ist die Trasse Dorfen günstiger.

Deutliche Unterschiede der beiden Trassen im Hinblick auf die Beeinträchtigungen von Lebensräumen und Funktionsbeziehungen können wir aufgrund der Untersuchungen des Vorhabensträgers nicht feststellen. Die Trasse Dorfen beeinträchtigt erstmals die Lebensräume in dem bisher weitgehend nicht vorbelasteten Raum. Dagegen führt die Trasse Haag teilweise durch einen bisher durch die B 12 vorbelasteten Raum, wenn auch zu berücksichtigen ist, dass sie z. B. im Bereich von Hohenlinden ebenfalls völlig neu trassiert wird. Insbesondere im Bereich des Großhaager Forstes kommt es zudem zu einer massiven Verstärkung der Vorbelastung durch die parallele Führung der Autobahn und den bestehen bleibenden Straßenzug der B 12. Die Trasse Haag weist im Vergleich zur Trasse Dorfen einen größeren Kompensationsbedarf für Eingriffe in Natur und Landschaft auf, was auf die vermehrte Inanspruchnahme von wertvollen Biotopflächen und großen, zusammenhängenden Waldflächen zurückzuführen ist. Die Trasse Dorfen führt andererseits aufgrund der komplett neuen Trassierung zu größeren Störungen gewachsener Funktionsbeziehungen, wogegen die weitgehend an der B 12 orientierte Linienführung der Trasse Haag lediglich die Vorbelastung verstärkt. Aufgrund der Vorbelastung durch die Bundesstraße ist nicht von gravierenden Störungen auszugehen, da die Tiere ihren Lebensraum und die Wanderwege im Verlauf der Jahrzehnte an die Bundesstraße angepasst haben. Die technische Planung der Trasse Dorfen gewährleistet die Aufrechterhaltung des Biotopverbunds für die Tiere, insbesondere durch die großzügigen Brückenbauwerke über die Fließgewässer und führt zudem zu wesentlichen Verkehrsentlastungen auf der B 12, die mit ca. 14.800 bis 15.700 Kfz/24h besonders den naturschutzfachlich sensiblen Bereich des Ebersberger und Großhaager Forstes betreffen (vgl. Verkehrsuntersuchung vom 18.06.2008, Plan 4a). Insgesamt erachten wir dennoch die Trasse Haag diesbezüglich als vorteilhaft, weil sie weniger stark Le-

bensräume und Funktionsbeziehungen zerschneidet und insbesondere auf geringerer Streckenlänge bisher vom Verkehr weitgehend unvorbelastetes Gebiet tangiert.

Keine entscheidungserheblichen Unterschiede zwischen den Trassen gibt es im Hinblick auf die Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds und der Kulturlandschaft sowie der Erholungsfunktion der Landschaft. Bei der Trasse Haag sind die erforderlichen Lärmschutzanlagen aufgrund der dichten Besiedelung deutlich länger als bei der Trasse Dorfen und beeinträchtigen damit insbesondere die siedlungsnahen Landschaftsausschnitte. Im Bereich der Trasse Dorfen dominieren allerdings aufgrund der höheren Reliefenergie und der höheren Anzahl tief eingeschnittener Täler die erforderlichen Dammschüttungen und Einschnittsbauwerke im Trassenverlauf und verursachen erhebliche Veränderungen im Landschaftsbild. Aufgrund der unterschiedlichen wirtschaftlichen und städtebaulichen Entwicklungen im Bereich der Trasse Dorfen (ländliche Prägung) bzw. im Bereich der Trasse Haag (Verdichtungstendenzen entlang der B 12) werden bei der Trasse Dorfen mehr kulturlandschaftlich und agrarisch geprägte Gebiete durchschnitten (7,9 km) als bei der Trasse Haag (0,8 km). Die Trasse Haag durchläuft dagegen zwischen Maitenbeth und Ramsau ein in die Jungmoränenlandschaft eingebettetes Siedlungsband, in dem die Landschaft bereits von Siedlungen, Gewerbegebieten und Verkehrswegen überprägt ist. Beide Trassen führen zu einer Veränderung des Landschaftsbilds in ihrem jeweiligen Korridor. Die Trasse Dorfen belastet ein bisher von Verkehrswegen weitgehend unvorbelastetes Gebiet erstmals, während die Trasse Haag die Vorbelastung des Korridors Haag nicht unerheblich verstärkt. Nicht unberücksichtigt bleiben darf in diesem Zusammenhang, dass anstelle der einbahnigen B 12 eine zweibahnige Autobahn durch den Korridor Haag verlaufen würde und zusätzlich der Bau einer parallel verlaufenden Ersatzstraße für die Aufnahme des nicht autobahnfähigen Verkehrs notwendig würde. Zusammen mit den umfangreichen Lärmschutzanlagen ergeben sich auch durch die Trasse Haag erhebliche Belastungen des Landschaftsbildes. Im Hinblick auf die Erholungsfunktion wirkt sich die Trasse Dorfen nachteilig aus, weil sie ein weitgehend unvorbelastetes Gebiet erstmals beeinträchtigt. Aber auch die Trasse Haag führt zu Beeinträchtigungen der Erholungsfunktion in einem Raum, der aufgrund der dichteren Besiedelung zudem stärker von Erholungssuchenden aufgesucht wird als der Korridor Dorfen.

#### 4.4.2.7 Flächenverbrauch, planungs- und bautechnische Gesichtspunkte

Für die Trasse Dorfen werden insgesamt ca. 425 ha an Flächen benötigt. Neu versiegelt werden ca. 87 Hektar. Aufgrund der Neutrassierung der Trasse Dorfen weist die Linienführung ausgewogene Radienverhältnisse mit großen Haltesichtweiten, ei-

nem Mindestradius von 1200 m und einer maximalen Längsneigung von 3,5% auf. Entlang der Trasse Dorfen werden auf einer Länge von insgesamt ca. 4,5 km Anlagen des aktiven Lärmschutzes erforderlich. Fünf Talbrücken mit einer Gesamtlänge von knapp 2 km und zwei Grünbrücken als Querungshilfen für die Fledermauskolonie in Schwindkirchen mit einer Gesamtbreite von 11 Metern sind der Planung der Trasse Dorfen im vorliegenden Vergleich zugrunde gelegt. Die Trasse Haag weist dagegen einen Flächenverbrauch von insgesamt ca. 455 ha auf. Davon entfällt mit insgesamt ca. 67 ha ein nicht unerheblicher Anteil auf das nachgeordnete Wegenetz, weil z. B. infolge des Wegfalls der bestehenden B 12 auf etwa 12 km Länge eine Ersatzstraße für den regionalen Verkehr parallel zur Trasse Haag erstellt werden muss. Die B 12 kann nur auf ca. 5 km Länge als Teil der Fahrbahn verwendet werden, auf weiteren ca. 6 km ist die B 12 nur in der Lage verwendbar, d. h. die Trasse Haag liegt dort in unterschiedlicher Höhe zur B 12. Und selbst dort, wo die Trasse Haag nach Lage und Höhe mit der B 12 übereinstimmt, muss die Fahrbahn der bestehenden Bundesstraße verbreitert werden, um die Funktion einer Richtungsfahrbahn übernehmen zu können. Die Neuversiegelung für die Trasse Haag würde trotz der Einbeziehung der bestehenden B 12 rund 81 ha betragen. Aufgrund der weitgehenden Planung der Trasse Haag im Korridor der B 12 ist eine stetige Linienführung nicht überall zu gewährleisten. Radien unter 1000 m sind mehrmals nicht zu vermeiden. Die Haltesichtweiten sind geringer als bei der Trasse Dorfen und die maximale Längsneigung mit 4,5% an drei Stellen größer. Auf der Trasse Haag werden auf einer Länge von insgesamt ca. 15 km umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Darüber hinaus ist eine ca. 600 m lange Einhausung notwendig. Zwei Talbrücken mit einer Gesamtlänge von über 400 m und eine Grünbrücke mit einer Breite von rund 130 m im Großhaager Forst sind Gegenstand der Trassenvariante Haag.

Wir erachten die Trasse Dorfen unter den hier geprüften Gesichtspunkten für vorzugswürdig. Die Trasse Haag weist einen deutlichen Flächenmehrverbrauch gegenüber der Trasse Dorfen auf. Werden nur die beiden Trassen verglichen, beläuft er sich auf rund 30 ha. Der Vorhabensträger hat darüber hinaus den gesamten Flächenverbrauch der beiden Trassen unter Einbeziehung der unverändert fortbestehenden Teile der Bundesstraße 12 ermittelt und festgestellt, dass die Trasse Dorfen selbst in diesem Fall weniger Flächen in Anspruch nimmt (ca. 10 ha). Wir meinen, dass die Fläche der B 12 nicht Gegenstand des Trassenvergleichs sein kann, denn es geht bei dem Trassenvergleich um den Neubau einer Autobahn, nicht um den Ausbau der Bundesstraße. Trotz der deutlich geringeren Flächeninanspruchnahme führt die Trasse Dorfen zu einer um ca. sechs Hektar größeren Neuversiegelung, was auf ihre völlig neue Trassierung zurückzuführen ist. Der Vergleich zeigt, dass



trotz des Versuchs, die B 12 soweit wie möglich für die Planung einer Trasse Haag nutzbar zu machen, die Trasse Dorfen deutlich weniger Flächen in Anspruch nimmt. Die Neuversiegelung ist bei der völlig neu trassierten Linie der Trasse Dorfen zwar größer als bei der Trasse Haag, fällt mit nur ca. sechs Hektar jedoch verhältnismäßig gering aus. Wird diese Neuversiegelung ins Verhältnis gesetzt zu dem Gesamtflächenverbrauch und zu der mit der Neutrassierung erzielten höheren Verkehrssicherheit durch die stetige Linienführung und ausgewogene Streckencharakteristik der Trasse Dorfen, so fällt sie nicht ins Gewicht.

Die von Verfahrensbeteiligten geäußerte Kritik am Vergleich der beiden Trassen unter bautechnischen Gesichtspunkten im Hinblick auf die Möglichkeit, die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen in Form von Wällen und Wänden durch die Aufbringung lärmindernder Fahrbahnbeläge zu ersetzen, erachten wir für nicht durchgreifend. Zunächst ist festzuhalten, dass sich an der negativen Flächenbilanz der Trasse Haag nichts ändern würde und wir diesem Gesichtspunkt in der Bewertung ein größeres Gewicht beimessen als den bautechnischen Schwierigkeiten, die der Vorhabensträger bei jeder Trasse grundsätzlich zu bewältigen hat (vgl. § 4 FStrG). Nicht unberücksichtigt bleiben darf daneben, dass die Verwendung von lärmindernden Asphaltbelägen nach den derzeitigen Erkenntnissen einen höheren Unterhaltungsaufwand und eine Wiederherstellung in kürzeren Zeitintervallen zur Gewährleistung der Lärminderungswirkung erforderlich macht als dies bei anderen Fahrbahnbelägen der Fall ist, die einen Korrekturwert von  $D_{\text{StrO}}$  von -2dB(A) einhalten, wie z. B. Splittmastix-Asphalt. Dabei müssen in den Lärmschutzbereichen die Fahrbahnbeläge über die gesamte Breite der Autobahn aufgebracht werden. Dabei muss notwendigerweise jeweils eine Richtungsfahrbahn zeitweise vollständig gesperrt werden. Die Verwendung von lärmindernden Asphaltbelägen stößt folglich ebenfalls auf bautechnische Schwierigkeiten, die im Gegensatz zu Lärmschutzanlagen wie Wälle oder Wände in kürzeren Intervallen auftreten. Darüber hinaus zeigt der Trassenvergleich, dass der bautechnische Aufwand für die Trasse Haag größer wäre, denn dort sind die Lärmschutzanlagen auf einer deutlich längeren Strecke erforderlich. Unter Bezugnahme auf den obigen Lärmvergleich liegt die unterschiedliche Streckenlänge der aktiven Lärmschutzmaßnahmen der Hand, denn die Trasse Haag verlief durch dicht besiedelte Gebiete, während die Trasse Dorfen durch den Außenbereich führt. Am grundsätzlich erforderlichen Mehrbedarf an aktiven Lärmschutzmaßnahmen bei Realisierung der Trasse Haag ändert sich unabhängig von der Wahl der Lärmschutzanlagen nichts. Selbst bei der Verwendung eines lärmindernden Asphaltbelags bedürfte es im Bereich der Lärmbrennpunkte Maithenbeth, Haag, Ramsau und Reichertsheim entlang der Trasse Haag wegen ihrer Trassen-

nähe weiterhin zusätzlicher aktiver Lärmschutzmaßnahmen in Form von Wällen und Wänden, um die Grenzwerte einzuhalten. In Maithebeth könnte auf die Einhausung nicht verzichtet werden. Im Zuge der Trasse Dorfen könnte bei Verwendung eines solchen Fahrbahnbelags in größerem Umfang auf zusätzliche Lärmschutzanlagen verzichtet werden, da es dort weit weniger Lärmbrennpunkte gibt. Im Ergebnis ändert sich im Trassenvergleich unter dem Gesichtspunkt des Flächenverbrauchs folglich auch unter Berücksichtigung eines lärmindernden Asphaltbelags nichts am Vorteil zu Gunsten der Trasse Dorfen.

#### 4.4.2.8 Wasserrechtliche Belange

Keine entscheidungserheblichen Unterschiede ergeben sich zwischen den Trassen im Hinblick auf die Beeinträchtigung von Oberflächengewässern und des Grundwassers. Die Trasse Dorfen quert, bedingt durch ihre Lage im Norden der Altmoräne, zahlreiche größere und kleinere Fließgewässer, die von den höher gelegenen Quellbereichen der Altmoräne abfließen. Diese insgesamt 56 Gewässer werden teilweise von weit gespannten Bauwerken überbrückt. Beeinträchtigungen der Durchgängigkeit der Talauen und ihrer Funktionsbeziehungen werden dadurch vermieden oder erheblich minimiert. Von der Trasse Haag werden dagegen Fließgewässer nur in den Abschnitten gequert, in denen die Trasse in der Altmoräne verläuft. Eine Ausnahme stellt der Rainbach dar, der die eiszeitliche Schmelzwasserrinne bei Haag entwässert. Da die Trasse hier überwiegend in niedriger Damm- bzw. Einschnittslage verläuft, haben die Querungsbauwerke nur eine geringe lichte Höhe. Die Durchgängigkeit der Talauen und ihrer Fließgewässer kann daher nur bedingt aufrecht erhalten werden. Allerdings werden von der Trasse Haag nur 20 Fließgewässer gequert.

Allein die größere Anzahl von Fließgewässerquerungen stellt sich im Trassenvergleich nicht als Nachteil der Trasse Dorfen dar, weil die technische Planung die Aufrechterhaltung der ökologischen Funktionalität der Talauen gewährleistet und zudem dafür sorgt, dass im Fall von Gefahrgutunfällen wassergefährdende Stoffe entweder in die Oberflächenentwässerung der Autobahn einfließen und so in die Absetzbecken der Entwässerungsanlagen gelangen, wo sie zurückgehalten und entsorgt werden, oder dass sie über die Dammböschungen zu den Mulden gelangen und dort abgefangen werden. Ein Abfangen der Stoffe ist bei der Trasse Dorfen leichter zu bewerkstelligen als bei der Trasse Haag, da die Böden entlang der Trasse Dorfen wesentlich bindiger und daher weniger sickertfähig sind. Dies wurde durch das Wasserwirtschaftsamt München bereits in der gutachtlichen Stellungnahme vom

11.12.2006 (Seite 4) im Rahmen des ergänzenden Verfahrens zum Abschnitt Forstinning – Pastetten bestätigt.

Im Hinblick auf die Auswirkungen der Trassen auf Wasserschutz-, Wasservorrangs- und Überschwemmungsgebiete erweist sich die Trasse Dorfen als günstiger im Vergleich zur Trasse Haag. Die Trasse Haag beeinträchtigt unmittelbar ein Wasserschutzgebiet bei Haag in der weiteren Schutzzone. Das Wasserschutzgebiet Hohenlinden Lindach liegt ca. 300 m entfernt von der Trasse Haag im Abstrombereich. Zudem durchschneidet sie ein im Regionalplan der Region München festgesetztes Wasservorranggebiet im Bereich des Großhaager Forstes auf einer Länge von rund drei Kilometern. Bei der Trasse Dorfen gibt es dagegen keine Betroffenheiten. Weder der während des Planfeststellungsverfahrens neu in Betrieb genommene Brunnen der Wasserversorgung Fendsbacher Hof im südwestlichen Bereich des Harrainer Holzes, noch das kürzlich erweiterte Wasserschutzgebiet Lengdorf werden von der Trasse Dorfen direkt berührt. Das für den Landkreis Erding zuständige Wasserwirtschaftsamt München hat ausdrücklich bestätigt, dass eine Beeinträchtigung der öffentlichen Trinkwasserversorgung durch die geplante Autobahn nicht zu besorgen ist (vgl. gutachtliche Stellungnahme vom 10.06.2011). Das für den Landkreis Mühldorf a. Inn zuständige Wasserwirtschaftsamt Rosenheim hat bestätigt (vgl. gutachtliche Stellungnahme vom 08.06.2011), dass die Trasse Dorfen kein festgesetztes Trinkwasserschutzgebiet tangiert. Im Hinblick auf die Trinkwasserversorgung von Mimmelheim wird die geplante Autobahn nach Auskunft des zuständigen Landratsamts Mühldorf a. Inn (vgl. Stellungnahme vom 10.06.2011) im derzeit anhängigen wasserrechtlichen Verfahren zur Verlängerung der Genehmigung des Brunnenbetriebs berücksichtigt.

Die Trasse Haag beeinträchtigt keine Überschwemmungsgebiete. Dagegen quert die Trasse Dorfen die mit Bekanntmachung des Landratsamts Erding vom 08.09.2010 vorläufig gesicherten, amtlich ermittelten Überschwemmungsgebiete der Isen im Bereich von Lengdorf und der Goldach im Bereich von Schwindkirchen. Die Breite des Überschwemmungsgebiets an der Isen wird vom zuständigen Wasserwirtschaftsamt München mit rund 340 m angegeben. Das Brückenbauwerk über die Isen weist eine Länge von 585 m und eine lichte Höhe von bis zu 11 m auf und führt trotz der Brückenpfeiler zu keinen relevanten Auswirkungen auf Hochwasserstand und -abfluss (vgl. Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamts München vom 28.05.2009, Anlage 1, Nr. 2.1). Die Breite des Überschwemmungsgebiets der Goldach wird mit einer Breite von rund 240 m angegeben und durch die geplante Goldachbrücke mit einer Gesamtlänge von 420 m ohne Auswirkungen auf den Hochwasserabfluss überspannt (vgl. Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamts München

vom 10.06.2011, Anlage 1, Nr. 3.5.2). Gleichfalls keine relevanten Auswirkungen sind nach Auskunft der beiden zuständigen Wasserwirtschaftsämter im Hinblick auf die ebenfalls groß dimensionierten Querungsbauwerke für die anderen temporär Hochwasser führenden Fließgewässer wie Hammerbach, Lappach, Rimbach, Ornauer Bach und Kagenbach zu erwarten, für die derzeit keine Überschwemmungsgebiete festgesetzt sind.

#### 4.4.2.9 Luftreinhaltung

Der Beurteilung der Auswirkungen der beiden Trassen im Hinblick auf Luftschadstoffe wird das Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (MLuS 02, geänderte Fassung 2005) zugrunde gelegt, das die Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen e.V. im Benehmen mit den Straßenbauverwaltungen der Länder und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung – einschließlich eines Rechenprogramms – herausgegeben hat. Für beide Trassen werden in etwa die gleichen Verkehrsmengen mit demselben Lkw-Verkehrsanteil prognostiziert. Die meteorologischen Bedingungen sind für beide Korridore ebenfalls ähnlich. Der Vorhabensträger hat für das jeweils am nächsten zur Trasse gelegene Wohn- oder Dorf- und Mischgebiet eine Berechnung gemäß dem o. g. Rechenprogramm durchgeführt. Auf der Trasse Dorfen ist dies das Dorf- und Mischgebiet in der Gemeinde Lengdorf (Ortsteil Kopfsburg), auf der Trasse Haag ist dies das Dorf- und Mischgebiet in der Gemeinde Reichertsheim. Mit dieser Vorgehensweise ist gewährleistet, dass jeweils der ungünstigste Fall hinsichtlich der Luftbelastung untersucht wird, ohne dass es auf weitergehende Detailuntersuchungen ankommt.

Im Ergebnis ist bei beiden untersuchten Immissionsorten keine Überschreitung der jeweiligen Schadstoffparameter zu erwarten. Daraus kann gefolgert werden, dass Überschreitungen insgesamt bei keiner Trasse auftreten. Die Trasse Haag weist jedoch durchschnittlich geringere Abstände zu den Wohn- bzw. Dorf- und Mischgebieten auf, was höhere Luftschadstoffbelastungen in diesen Gebieten erwarten lässt. Daneben sind aufgrund der größeren Länge der Trasse Haag gegenüber der Trasse Dorfen (2,3 km) die Abgasemissionen beim Betrieb der Trasse Haag insgesamt höher als beim Betrieb der Trasse Dorfen. Die Mehrlänge hat auch negative Auswirkungen auf den Kraftstoffverbrauch. Bei einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von 40.000 Kfz/24h und einem durchschnittlich angenommenen Kraftstoffverbrauch von 8 l/100 km ergibt sich ein jährlicher Kraftstoffmehrverbrauch von 5,4 Mio. Litern. Wir erachten die Trasse Dorfen diesbezüglich daher als günstiger.

#### 4.4.2.10 Waldrechtliche Belange

Von beiden Trassen werden keine Schutz- oder Bannwälder unmittelbar betroffen.

Die Trasse Haag führt vorrangig im Bereich der großflächigen Waldkomplexe zwischen Hohenlinden und Maitenbeth (Mittbacher Au und Großhaager Forst) sowie der Wälder nördlich von Reichertsheim (Kagnholz und Deinwallner Holz) zu Waldverlusten. Besonders gravierend ist die Durchschneidung des Großhaager Forstes auf einer Länge von mehr als drei Kilometern, da dieser Wald zusammen mit dem Ebersberger Forst eines der größten zusammenhängenden Waldgebiete im Alpenvorland bildet, dem besondere Bedeutung zukommt. Daneben kommt es zu weiteren, meist kleinflächigen Waldverlusten. Insgesamt ist bei einer ca. 5,3 km langen Durchschneidung ein Waldverlust von rund 48 ha zu erwarten. Davon sind ca. 18,5 ha Wald mit besonderer Bedeutung gemäß Waldfunktionsplan betroffen. Waldverluste ergeben sich bei der Trasse Dorfen hauptsächlich zwischen Pastetten und Lengdorf in den großflächigen Waldkomplexen des Harrainer Holzes, des Au- und des Kühholzes. Hier kommt es auf einer Länge von ca. drei Kilometern zur Zerschneidung von Funktionsbeziehungen zwischen den nördlich und südlich verbleibenden Waldbereichen. Daneben kommt es zu weiteren kleinflächigen Waldverlusten. Südlich von Obertaufkirchen und am östlichen Ufer des Weidenbacher Bachs wird Wald mit besonderer Bedeutung für die Gesamtökologie durchschnitten bzw. überbaut. Im Zuge der Trasse Dorfen kommt es insgesamt zu einem Waldflächenverlust von ca. 29 ha, darunter befinden sich rund 4,6 ha Wald mit besonderer Bedeutung im Sinne des Waldfunktionsplans. Die Durchschneidungslänge beträgt insgesamt ca. 4,3 km.

Wir erachten die Trasse Dorfen im Hinblick auf die waldrechtlichen Belange für vorzugswürdig gegenüber der Trasse Haag. Der geringere Verlust in Höhe von rund 19 ha und die geringere Durchschneidungslänge sprechen deutlich für die Linienführung über Dorfen. Dem Einwand, die Wälder in dem eher waldarmen Landkreis Erding seien höherwertig als jene im Korridor Haag, die zudem bereits durch die bestehende B 12 vorbelastet wären, folgen wir nicht. Die Waldarmut eines Landkreises stellt kein geeignetes Kriterium für die Beurteilung der Wertigkeit von Wäldern dar. Die Eingriffe der Trasse Haag betreffen mit dem Großhaager Forst einen Waldkomplex von hoher ökologischer Wertigkeit, was seine teilweise Ausweisung als FFH-Gebiet unterstreicht. Hier würde es zu erheblichen Verlusten von ca. 22 ha Wald kommen. Die Vorbelastung durch die bestehende B 12 spielt für den Trassenvergleich keine Rolle, weil auch in Bezug auf die Trasse Haag der Neubau einer Autobahn und nicht der Ausbau einer Bundesstraße zu beurteilen ist (vgl. BayVGH vom 30.10.2007, UA Seite 34). Im Übrigen würde die neue Durchschneidung des Groß-

haager Forstes mit einer Schneise für die Autobahn und die zusätzlich notwendige seitliche Erschließungsstraße weitaus größer sein als die bisherige.

#### 4.4.2.11 Gemeindliche Belange

Im Trassenvergleich werden die unterschiedlichen Auswirkungen auf die rechtskräftige und konkret geplante Bauleitplanung (Wohn-, Dorf- und Mischgebiete und Gewerbegebiete) der von den beiden Trassen betroffenen Gemeinden betrachtet.

Von der Trasse Dorfen sind aufgrund ihres größeren Abstands von der Fahrbahn weniger ausgewiesene Wohngebiete betroffen als von der Trasse Haag. Die Intensität der Betroffenheit ist bei der Trasse Dorfen wesentlich geringer als bei der Trasse Haag. Diese Feststellung stimmt überein mit den bereits dargelegten Untersuchungen zu den unterschiedlichen Verkehrslärmauswirkungen der Trassen. Bei der Trasse Dorfen ist bei den Hauptorten eine weitere Entwicklungsmöglichkeit zwischen dem jeweiligen Ortsrand und der geplanten Autobahn gegeben, bei der Trasse Haag ist bei vielen Hauptorten eine weitere Entwicklungsmöglichkeit so gut wie ausgeschlossen. Für die Dorf- und Mischgebiete gilt im Wesentlichen das gleiche wie für die Wohngebiete. Hier verursacht die Trasse Dorfen ebenfalls geringere Betroffenheiten. Für die Gewerbegebiete bestehen bei der Trasse Dorfen keine direkten Konfliktbereiche, während es bei einer Trasse Haag zu randlichen Überbauungen von Gewerbegebieten kommt. Nur auf der Trasse Haag sind Gebiete der 1. Schutzkategorie gem. 16. BImSchV betroffen.

Im Hinblick auf die Betroffenheit von gemeindlichen Belangen weisen wir ergänzend auf die bereits rechtskräftigen Entscheidungen des BayVGH vom 19.04.2005 zu Klagen von Gemeinden im Trassenverlauf der Trasse Dorfen hin. Im Übrigen darf nicht außer Betracht bleiben, dass die geplante Autobahn nicht nur Nachteile für die betroffenen Gemeinden mit sich bringt, sondern auch neue Entwicklungschancen. Das trifft gerade für die Gemeinden im bisher unzureichend erschlossenen Raum Dorfen zu, während der Korridor Haag bereits seit Jahrzehnten besser erschlossen ist.

Die Trasse Dorfen erachten wir im Hinblick auf die gemeindlichen Belange als vorzugswürdig.

#### 4.4.2.12 Sonstige öffentliche Belange

Die Trasse Dorfen nimmt insgesamt ca. 228 ha landwirtschaftliche Nutzflächen in Anspruch. Darunter weisen 139 ha gute Erzeugungsbedingungen auf. Dagegen verbraucht die Trasse Haag insgesamt ca. 182 ha landwirtschaftliche Flächen, wovon rund 67 ha gute Erzeugungsbedingungen aufweisen. Forstwirtschaftlich genutzte

Flächen werden von der Trasse Dorfen im Ausmaß von rd. 29 ha, von der Trasse Haag von rd. 48 ha betroffen.

Die Trasse Dorfen schlägt mit Gesamtkosten von rund 364 Mio € zu Buche, die Trasse Haag mit rund 347 Mio €.

Wir halten diesbezüglich die Trasse Haag für vorzugswürdig, weil die Beeinträchtigung der Landwirtschaft sowohl quantitativ als auch qualitativ geringer ist. Insbesondere der Abstand der Trassen bei der Inanspruchnahme von Böden mit guten Erzeugungsbedingungen spricht insgesamt für die Trasse Haag. Der Vorteil der Trasse Dorfen im Hinblick auf die geringeren forstwirtschaftlichen Beeinträchtigungen macht die Nachteile für die Landwirtschaft nicht wett. Die Kostendifferenz spielt dagegen keine gewichtige Rolle zu Gunsten der Trasse Haag. Die Mehrkosten sind gemessen an dem ca. 40 km langen Abschnitt der beiden Trassen nicht erheblich. Über den Kostengesichtspunkt wurde im Gerichtsverfahren für den Nachbarabschnitt Pastetten – Dorfen intensiv diskutiert. Unter Bezugnahme auf die näheren Erläuterungen hierzu in der mündlichen Verhandlung (vgl. BayVGH vom 24.11.2010, 8 A 10.40025, UA Seite 93 f.) halten wir an unserer Einschätzung fest, dass die Kostendifferenz zwar zu Gunsten der Trasse Haag zu werten ist, jedoch kein erhebliches Gewicht hat. Im vorliegenden Planfeststellungsverfahren wurden keine neuen Einwendungen gegen die Bewertung der Kosten erhoben. Außer Betracht bleibt das von einigen Verfahrensbeteiligten behauptete Einsparpotenzial der Trasse Haag, das sich aus der abschnittswisen Doppelnutzung der A 94 und der B15 neu ergeben soll. Wie bereits oben dargelegt, ist die künftige Planung der B15 neu im Verknüpfungsbereich mit der A 94 derzeit nicht ansatzweise absehbar. Bloße Spekulation ist deshalb nicht nur, ob die gemeinsame Nutzung eines Streckenabschnitts planerisch vernünftig ist, sondern auch, ob damit eine Kosteneinsparung erzielt werden kann. Im Verlauf der weiteren Konkretisierung der Planung der B15 neu werden in die Trassenauswahl neben allen übrigen abwägungsbedürftigen Belangen auch Kostenargumente einfließen. Die Spekulationen über zukünftige Kosten der B15 neu bilden jedoch keine tragfähige Grundlage, um im vorliegenden Trassenvergleich zur A 94 berücksichtigt zu werden.

#### 4.4.2.13 Private Belange

Trotz des deutlich geringeren Flächenverbrauchs der Trasse Dorfen müssen rd. 5 % mehr Flächen als für den Bau der Trasse Haag erworben werden. Dies ist vor allem auf die Einbeziehung der B 12 und deren Grundstücke in eine Trasse Haag zurückzuführen, die sich bereits im Eigentum der Bundesstraßenverwaltung befinden. Das führt dazu, dass auf der Trasse Dorfen mehr private Flächen beansprucht werden. In

der Folge ergibt sich, dass auf der Trasse Dorfen mit höheren Strukturschäden und mehr Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe als auf der Trasse Haag gerechnet werden muss. Wohn- und Wirtschaftsgebäude müssen beiden Trassen weichen, ohne dass sich nennenswerte Unterschiede ergeben. Auf der Trasse Dorfen sind 16 Hausbrunnen in einem Abstand von bis zu 200 m zur Autobahn gelegen, auf der Trasse Haag dagegen nur drei.

Insgesamt erachten wir die Trasse Haag deshalb für vorzugswürdig im Hinblick auf die privaten Belange.

#### 4.4.2.14 Gesamtergebnis der Trassenabwägung

Bei der Planfeststellung für die Zulassung einer Bundesfernstraße sind gemäß § 17 FStrG die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Gesetzlich vorprogrammiert ist jedoch weder, welche Belange bei der Planung abwägungsrelevant sind, noch, mit welchem Gewicht sie bei der Abwägung zu Buche schlagen. Vielmehr bleibt es der Planfeststellungsbehörde vorbehalten, unter Beachtung der materiellen Rechtslage die jeweils positiv oder negativ betroffenen Belange zu ermitteln und mit dem Gewicht, das ihnen im Einzelfall zukommt, in die Abwägung einzustellen. Ein irgendwie geartetes Rangverhältnis, das bestimmten Belangen unabhängig von der konkreten Planungssituation einen Gewichtungsvorrang sichert, ist § 17 FStrG unbekannt (vgl. BVerwG vom 7.3.1997, Az. 4 C 10/96 – juris).

Wie bereits unter C.4.4.2.3 ausführlich dargestellt, verfehlt die Trasse Haag wesentliche mit der Planung zulässigerweise verfolgte Ziele. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf unsere obigen Erläuterungen verwiesen. Bereits aufgrund einer ersten Grobanalyse kann die Trasse Haag als anderes Vorhaben identifiziert und aus der weiteren Alternativenprüfung ausgeschieden werden. Auf die Frage, ob gewisse Abstriche am Zielerreichungsgrad hingenommen werden müssen, kommt es im Rahmen der fachplanerischen Abwägung nicht an.

Unabhängig davon drängt sich die Trasse Haag nicht als vorzugswürdige Alternative auf. Wir messen im Rahmen der Variantenabwägung neben dem Gesichtspunkt der Planzielerreichung den Belangen des Verkehrslärmschutzes, der Zwangspunktwirkung der beiden vorangegangenen Planfeststellungsabschnitte der Trasse Dorfen und des Naturschutzes sehr hohes Gewicht zu. Daneben sind die übrigen Belange von hohem Gewicht.

Dass der Planzielerreichung sehr hohes Gewicht zukommt, ist offensichtlich und bedarf keiner weiteren Erläuterung. Die sehr große Bedeutung des Verkehrslärmschut-



zes in der Abwägung liegt gleichfalls auf der Hand. Beim Bau von Straßen, insbesondere bei einer Autobahn, stellt der Schutz der Wohnbevölkerung vor schädlichen Umwelteinwirkungen einen schwerwiegenden Belang dar, was auch in der gesetzlichen Regelung des § 50 BImSchG zum Ausdruck kommt, der als Abwägungsdirektive bei der Trassenfindung zu berücksichtigen ist (vgl. BVerwG vom 28.01.1998, 4 CN 5/98 – juris, Rn. 22). Dem Belang der Zwangspunktwirkung der beiden planfestgestellten Planungsabschnitte Forstinning – Pastetten und Pastetten – Dorfen, von denen Ersterer bereits fertig gestellt und in Betrieb genommen worden ist, messen wir sehr hohes Gewicht zu, denn im Rahmen der Planfeststellungsverfahren und der gerichtlichen Verfahren für diese Abschnitte wurde intensiv über die Trassenwahl gestritten. Dass die vorgenommene Trassenabwägung der Planfeststellungsbehörde zu Gunsten der Trasse Dorfen gerichtlich bestätigt wurde, ist von sehr großer Bedeutung. Aufgrund der Gerichtsentscheidungen wurden allein für den ersten Bauabschnitt Finanzmittel in Höhe von rund 50 Mio € investiert. Dazu kommen weitere Kosten für die Bauvorbereitung des zweiten Bauabschnitts in Höhe von rund sechs Millionen Euro. Der Naturschutz besitzt eine sehr große Bedeutung schon aufgrund der Berührung von drei FFH-Gebieten im Zuge der Trasse Dorfen und wegen des strengen Artenschutzrechts. Sowohl Fragen des Gebietsschutzes als auch des Artenschutzes würden sich auch bei der Trasse Haag stellen.

Insgesamt setzt sich die Trasse Dorfen im Vergleich dieser Belange als deutlich vorzugswürdig durch. Nur sie gewährleistet die Erreichung sämtlicher Planziele, während die Trasse Haag wesentliche Planziele verfehlt. Der Bau der Autobahn auf der Trasse Haag würde den Zielen der Landes- und Regionalplanung, die zulässigerweise mit der Straßenplanung verfolgt werden dürfen (vgl. BVerwG vom 05.12.2008, 9 B 28/08 – juris, Rn. 23), zuwiderlaufen. Daneben vermag die Trasse Dorfen dem Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG weitaus besser Rechnung zu tragen als die Trasse Haag. Die Flächenzuordnung bei Realisierung der Trasse Dorfen führt zu deutlich weniger Lärmbelästigungen in ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebieten als bei der Trasse Haag. Darüber hinaus führt die Trasse Dorfen in einer bilanzierenden Lärmbetrachtung zu deutlich weniger Lärmbetroffenheiten. Dieses Ergebnis liegt auf der Hand, weil sie nicht wie die Trasse Haag durch einen stark besiedelten Raum führt, sondern weitgehend siedlungsfremd verläuft. Nur die Trasse Dorfen trägt den Zwangspunkten Rechnung, den die ersten beiden Bauabschnitte Forstinning – Pastetten und Pastetten – Dorfen markieren. Die Realisierung der Trasse Haag würde die Aufwendungen in Höhe von rund 56 Mio € vergeblich machen.

Die Trasse Haag weist hinsichtlich des Belangs des Naturschutzes Vorteile gegenüber der Trasse Dorfen auf. Vor allem die Querung zweier FFH-Gebiete durch die Trasse Dorfen und ihre Nähe zur Fledermauswochenstube von Schwindkirchen geben hierfür den Ausschlag. Zwar ist gewährleistet, dass die Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele durch die Trasse Dorfen unerheblich sind, die Beeinträchtigungen von FFH-Gebieten durch die Trasse Haag würden jedoch keinen prioritären Lebensraumtyp betreffen. Wegen der besonderen Schutzwürdigkeit prioritärer Lebensraumtypen halten wir die Trasse Haag diesbezüglich für vorteilhaft. Darüber hinaus stellt die Trasse Haag für die betroffenen geschützten Tier- und Pflanzenarten insgesamt eine geringere Belastung dar, als die weitgehend neu trassierte Trasse Dorfen in ihrem Korridor.

Die Vorteile der Trasse Haag beim Belang Naturschutz vermögen nicht die Vorteile der Trasse Dorfen bei den anderen Belangen von sehr hohem Gewicht zu überwiegen. Die Trasse Dorfen weist deutliche Vorteile bei der Planzielerreichung und dem Verkehrslärmschutz auf, was alleine schon ausreichen würde, um den Belang des Naturschutzes vorliegend zu überwinden. Betrachtet man darüber hinaus die Zwangspunktwirkung der beiden planfestgestellten Abschnitte, so wird das Abwägungsergebnis noch klarer.

Die übrigen Belange von hohem Gewicht können an der Trassenentscheidung zu Gunsten der Trasse Dorfen nichts ändern, zumal mit Ausnahme von zwei Belangen keine Vorteile der Trasse Haag zu erkennen sind.

#### 4.4.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt)

Unbeschadet der Bindungen des Bedarfsplanes entspricht die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an verschiedenen "Richtlinien für die Anlage von Straßen - RAS". Die dort dargestellten, verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Vielmehr sind diese Erfordernisse auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüberzustellen.

Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot.

Im Einzelnen ergibt sich dies aus folgenden Überlegungen:

#### 4.4.3.1 Entwurfsgeschwindigkeit, Trassierungselemente, Zwangspunkte

Der Planung liegt eine Entwurfsgeschwindigkeit von  $v_e = 100$  km/h zugrunde. Die gewählten Trassierungselemente bewegen sich im Rahmen der Trassierungsgrenzwerte der RAS-L (Ausgabe 1995). Anhaltspunkte, dass die Planung den Anforderungen an eine gute räumliche Linienführung in Grund- und Aufriss widerspricht, haben sich für uns im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens nicht ergeben.

Die Planung orientiert sich an bestimmten Zwangspunkten. Darunter fallen die Anschlüsse an den planfestgestellten Abschnitt Pastetten – Dorfen sowie an den bereits in Bau befindlichen Abschnitt Heldenstein – Ampfing. Neben den im Verlauf der Trasse liegenden Siedlungen und Einrichtungen der technischen Infrastruktur orientiert sich die Planung der Linienführung in Grund- und Aufriss an den vorhandenen natürlichen Lebensräumen mit ihren ökologischen Funktionsbeziehungen, insbesondere im Bereich der Querung der betroffenen FFH-Gebiete, um diese Bereiche weitgehend zu schonen.

#### 4.4.3.2 Querschnitt

Die Bundesautobahn A 94 zwischen München und Pocking (A3) stellt eine großräumige Fernstraßenverbindung dar. Gemäß den „Richtlinien für die Anlage von Straßen“, Teil: Leitfaden für die funktionale Gliederung des Straßennetzes (RAS-N), Ausgabe 1988, fällt die A 94 in die Straßenkategorie A I. Der Querschnittsbemessung für den vorliegenden Planungsabschnitt wurde der am stärksten mit Verkehr belastete Bereich zugrunde gelegt. Ausweislich der Verkehrsprognose von Prof. Kurzak für das Jahr 2025 ist mit einer Verkehrsmenge von bis zu 42.600 Kfz/24h (im Worst-Case) auf dem vorliegenden Planungsabschnitt zu rechnen. Das entspricht einer stündlichen Verkehrsstärke von rd. 4.260 Kfz/h. Der Schwerverkehrsanteil wird am Tag bis zu 18,5% und in der Nacht bis zu 37,7% betragen. Diese Verkehrsbelastung und der damit verbundene hohe Auslastungsgrad des Autobahnabschnitts erfordern aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Leistungsfähigkeit der Fernstraßenverbindung einen zweibahnigen, vierstreifigen Querschnitt. Dieser Querschnitt entspricht den Festlegungen des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen 2004.

Der Planung der zweibahnigen vierstreifigen A 94 liegt im Planungsabschnitt ein Regelquerschnitt RQ 26 zugrunde. Er besteht aus zwei Richtungsfahrbahnen mit je zwei Fahrstreifen von 3,50 m Breite, je zwei 0,5 m breiten Randstreifen und je einem 2,0 m breiten Standstreifen. Der Mittelstreifen hat eine Breite von 3,0 m, die Bankette sind 1,5 m breit. Die Ausgestaltung der Planung entspricht dem kleineren der in

den technischen Regelwerken des Straßenbaus vorgesehenen Regelquerschnitte. Die Planung ermöglicht einen interessengerechten Ausgleich zwischen den Anforderungen an die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der einen Seite und der Vermeidung übermäßiger Beeinträchtigungen von Rechten Dritter oder entgegenstehender öffentlicher Belange auf der anderen Seite. Eine weitere Reduzierung des Querschnitts wird den straßenbaulichen und verkehrlichen Anforderungen nicht gerecht und daher abgelehnt.

#### 4.4.3.3 PWC-Anlage (BWV Nr. 49)

Die geplante Errichtung der PWC-Anlage bei km 36+350 ist nach Lage und Umfang planerisch vernünftig und gerechtfertigt. Die Anlage bildet einen Baustein eines vom Vorhabensträger ausgearbeiteten Stellplatzkonzepts für die gesamte A 94 zwischen München und Pocking. Nach den Richtlinien für Rastanlagen an Straßen RR1 (Entwurf 10/2009) sollen bewirtschaftete Rastanlagen in der Regel in einem Abstand von 50 bis 60 km errichtet werden. Dazwischen sollen in einem Abstand von 15 bis 20 km unbewirtschaftete Rastanlagen zur Verfügung gestellt werden. Die hier betrachtete PWC-Anlage bei Dorfen weist zur nächsten westlich gelegenen PWC-Anlage bei Pastetten eine Entfernung von rund 22 km und zur nächstgelegenen östlichen Tank und Rast-Anlage Mitterfeld von rund 31 km auf. Bei den unbewirtschafteten Rastanlagen sollen nach der Richtlinie nicht mehr als 30 Parkstände für Pkw und nicht mehr als 50 Parkstände für Lkw angelegt werden. Die Planung der PWC-Anlage bei Dorfen bewegt sich im Rahmen der Anforderungen der Richtlinie. Zwar sind 55 Parkstände für Pkw geplant, wovon insbesondere zu den Nachtstunden 10 für das Abstellen von Lkw genutzt werden können. Neben den Pkw-Parkständen sieht die Planung 26 Lkw-Parkstände und zwei Busstellplätze vor. Insgesamt wird der obere Richtwert für Lkw-Parkstände, denen besondere Bedeutung im Hinblick auf Lärmimmissionen zukommt, deutlich unterschritten. Eine geringere Dimensionierung der PWC-Anlage würde dem zu erwartenden Verkehrsbedarf nicht gerecht. Der Vorhabensträger hat zur Ermittlung des Stellplatzbedarfs an der A 94 vorhandene Daten der Autobahn A 8 zwischen Rosenheim und der Landesgrenze bei Bad Reichenhall ausgewertet. Die A 8 ist in diesem Streckenabschnitt sowohl vom Verkehrsaufkommen, vom Schwerverkehrsanteil als auch von ihrer Verbindungsfunktion mit der A 94 vergleichbar. An der A 8 Ost wurden bei einer Verkehrszählung aus dem Jahr 2008 in beiden Fahrtrichtungen 265 Lkw abgestellt. Bei der Streckenlänge von 69 km ergab sich folglich ein Stellplatzbedarf von 3,84 Lkw-Plätzen pro Kilometer bzw. von 1,9 Lkw-Stellplätzen pro Kilometer je Fahrtrichtung. Die Planung der A 94 zwischen dem Autobahnkreuz München-Ost und Heldenstein sieht auf einer

Länge von rund 50 km an den beiden PWC-Anlage Pastetten (jeweils 8 Lkw-Stellplätze) und Dorfen (jeweils 28 Stellplätze) insgesamt 72 Stellplätze und damit 1,44 Plätze pro Kilometer bzw. 0,72 Plätze pro Kilometer je Fahrtrichtung vor. Von einer überdimensionierten Anlage kann entgegen einer von einigen Einwendungs-führern aufgestellten Behauptung keine Rede sein. Insbesondere vor dem Hinter-grund einer zu erwartenden steigenden Entwicklung der Güterverkehre auf der Stra-ße wären Abstriche an der vorgesehenen Planung nicht gerechtfertigt. Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist die Bereitstellung einer ausreichenden Anzahl von Stell-plätzen, insbesondere für Lkw und Busse dringend erforderlich. Zur Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten müssen die Kraftfahrer regelmäßig Park- und Rastplätze an-fahren. Ohne ausreichende Parkmöglichkeiten müssten Lkw auf untergeordnete Straßen ausweichen und sich dort Parkmöglichkeiten suchen, etwa in Wohngebieten oder am Rand von Orten. Die Gefahr würde zudem ansteigen, dass Lkw am Fahr-bahnrand unbeleuchtet abgestellt werden und Hindernisse für den Fahrzeugverkehr auf der Autobahn bereiten. Solche Gefahrenstellen existieren bereits entlang von ei-nigen Autobahnen und werden durch entsprechende Baumaßnahmen an anderen Rastanlagen sukzessive beseitigt.

Eine Verlegung des Standorts der PWC-Anlage in das westlich gelegene Fürth-Holz, wie von Verfahrensbeteiligten gefordert, kommt nicht in Betracht. Die dafür erforder-lichen Rodungen würden dieses ohnehin bereits kleinflächige Waldstück in seinen natürlichen Funktionen voraussichtlich vollständig zerstören. Die Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft sowie für waldliche und jagdliche Belange wären so schwerwiegend, dass wir dem Nutzen einer Standortverlegung, etwa für die Belange der Landwirtschaft sowie für die privaten Belange der Grundeigentümer, im Ver-gleich dazu ein geringeres Gewicht zumessen. Der Nutzen einer Verlegung für die Landwirtschaft wäre auch deshalb sehr gering, weil die für die PWC-Anlage in An-spruch genommenen Flächen bereits derzeit überwiegend einer landwirtschaftlichen Nutzung entzogen sind, denn dort hat in der Vergangenheit Kiesabbau stattgefunden und dementsprechend wurde die Erdoberfläche verändert. Neben den vorgenannten Gründen stehen der geforderten Standortverlegung auch straßenbautechnische Gründe entgegen. Nach der technischen Richtlinie für Rastanlagen an Straßen be-trägt der Mindestabstand von Rastanlagen zu Knotenpunkten 600 m. Dieser Min-destabstand würde bei einem Standort der Rastanlage im Fürth-Holz nicht eingehal-ten. Die Einhaltung des Mindestabstands ist indessen erforderlich, um die wegwei-sende Beschilderung für die nachfolgende Ausfahrt bei Dorfen aufstellen zu können, ohne dass ein Konflikt mit der Beschilderung der PWC-Anlage entsteht. Die Inan-

spruchnahme der Grundstücke an der vorgesehenen Stelle ist aufgrund der überwiegenden Gründe des öffentlichen Interesses gerechtfertigt.

Die zur schadlosen Beseitigung des beim Betrieb der PWC-Anlage anfallenden Abwassers erforderliche Verlegung einer Abwasserleitung (BWV Nr. 51) ist ebenfalls vernünftigerweise geboten und unter Abwägung der davon betroffenen Belange, insbesondere der betroffenen Grundstücksinhaber, gerechtfertigt. Die Leitung wird zur Vermeidung von Durchschneidungen landwirtschaftlicher Flächen soweit wie möglich entlang der A 94 und nachgeordneter Straßen geführt. Die verbleibenden Eingriffe in fremdes Grundeigentum, insbesondere durch Belastung mit einer Dienstbarkeit, erachten wir für hinnehmbar. Die zur schadlosen Einleitung des Abwassers in die städtische Kanalisation erforderliche technische Umsetzung, etwa im Hinblick auf die Ertüchtigung vorhandener Pumpstationen, und die Kostenregelung kann Verhandlungen zwischen der Stadt Dorfen und dem Vorhabensträger im Zuge der Ausführungsplanung überlassen bleiben.

#### 4.4.3.4 Auswirkungen auf das nachgeordnete Straßen- und Wegenetz, Kreuzungen

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das nachgeordnete Straßen- und Wegenetz sowie auf andere technische Anlagen sind im Erläuterungsbericht (Unterlage 1 T), dem Bauwerksverzeichnis (Unterlage 6 T) sowie in den technischen Lage- und Höhenplänen ausführlich beschrieben, worauf verwiesen wird. Im Folgenden wird insoweit nur auf solche Auswirkungen näher eingegangen, die von Verfahrensbeteiligten zum Gegenstand von Stellungnahmen und Einwendungen gemacht worden sind oder sonst erläuterungsbedürftig sind.

##### 4.4.3.4.1 Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes

Nach den Verkehrsuntersuchungen von Prof. Kurzak führt die Trasse Dorfen beinahe ausschließlich zu Verkehrsentlastungen des nachgeordneten Straßennetzes im Vergleich zum Prognose-Nullfall (vgl. Verkehrsuntersuchung vom 18.06.2008, Pläne 4a-4c). Im Wesentlichen kommt es nur auf vier Straßenzügen zu nennenswerten Zusatzbelastungen. Davon ist im Bereich des vorliegenden Planungsabschnitts lediglich die Kreisstraße MÜ 22 betroffen. In Obertaufkirchen wird es nach den Untersuchungen des Gutachters Prof. Kurzak auf der Kreisstraße MÜ 22 in südlicher Richtung zur Anschlussstelle der A 94 zu einer Zusatzbelastung von bis zu 1.900 Kfz/24h im Vergleich zum Prognose-Nullfall kommen (vgl. Verkehrsuntersuchung vom 18.06.2008, Pläne 5e1 und 5e2). Die Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt von Obertaufkirchen wird dann bis zu 3.700 Kfz/24h betragen, wobei der am höchsten belastete Straßenabschnitt unmittelbar südlich der Einmündung der Kreisstraße

MÜ 30 keine Verkehrssteigerung infolge der A 94 im Vergleich zum Prognose-Nullfall erfährt. Diese künftig zu erwartende Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt hält die Gemeinde Obertaufkirchen für unzumutbar und forderte im Planfeststellungsverfahren den Bau einer Ortsumfahrung, die östlich am Ort vorbeiführen müsse. Infolge der prognostizierten Verkehrssteigerung seien im Bereich der bereits derzeit verkehrlich sensiblen Kreuzungen mit der Kreisstraße MÜ 30 sowie mehreren Ortsstraßen zusätzliche Gefahren für die Verkehrssicherheit zu befürchten. Davon betroffen sei insbesondere die Schulwegsicherheit im Hinblick auf die dort gelegene Grundschule. Zudem würden die in den vergangenen Jahren unternommenen Anstrengungen zur Verkehrsberuhigung des Ortskerns konterkariert.

Die mit der Zusatzbelastung einhergehenden verkehrlichen Probleme stehen indes der Realisierung der A 94 nicht entgegen. Die Kreisstraße MÜ 22 ist nach Art. 3 Nr. 2 BayStrWG eine Straße, die dazu bestimmt ist, in gewissem Umfang auch dem überörtlichen Verkehr zu dienen. Der auf der Kreisstraße MÜ 22 zu erwartende Zubringerverkehr zur Autobahn wird kein atypischer, weiträumiger Verkehr sein, sondern aus der Gemeinde Obertaufkirchen selbst sowie aus ihren Nachbargemeinden im nördlichen Landkreis Mühldorf a. Inn stammen (vgl. Verkehrsuntersuchung 2008, Plan 4c). Der Ausbauzustand der Straße im Bereich von Obertaufkirchen ist geeignet, das künftige Verkehrsaufkommen bewältigen zu können. Ausweislich der Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak wird es gerade in dem von der Gemeinde als verkehrlich sensibel bezeichneten Streckenabschnitt der MÜ 22 im Bereich der Einmündung der Kreisstraße MÜ 30 bei der Grundschule nicht zu einer Erhöhung der Verkehrsbelastung infolge des Autobahnbaus kommen (vgl. Verkehrsuntersuchung 2008, Seite 13, Pläne 5e1 und 5e2). Die verkehrlichen Verhältnisse werden sich in diesem Bereich nicht verändern. Auch im übrigen Streckenabschnitt befindet sich die Kreisstraße in einem Ausbauzustand, der keine unzumutbaren Verkehrsverhältnisse infolge des zusätzlichen Verkehrs erwarten lässt. Nach den vorliegenden Daten der Verkehrsunfallstatistik ist die Ortsdurchfahrt Obertaufkirchen im Zuge der Kreisstraße MÜ 22 in den vergangenen Jahren zudem unauffällig gewesen. Der Landkreis Mühldorf a. Inn als zuständiger Straßenbaulastträger der Kreisstraße hat im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens keine Bedenken hinsichtlich der Bewältigung des Verkehrs im Fall der Realisierung der A 94 erhoben. Eine Entscheidung über den Bau der geforderten Ortsumfahrung ist darüber hinaus schon deshalb nicht im vorliegenden Planfeststellungsverfahren zu treffen, weil es sich dabei nicht um eine notwendige Folgemaßnahme im Sinne von Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG handelt. Der Bau einer Umgehungsstraße würde wesentlich über Anschluss und Anpassung hinausgehen und würde ein umfassendes eigenes Planungskonzept erfordern (vgl.

BVerwG vom 13.7.2010, 9 B 105.09 - juris, Rn. 4), wofür dem Vorhabensträger für die Autobahn A 94 rechtlich die Planungskompetenz fehlt. Dasselbe gilt auch für eine von der Gemeinde Obertaufkirchen für den Ortsteil Stierberg geforderte Ortsumfahrung.

Unabhängig davon hat es nach unseren Informationen bereits Vorgespräche über den Bau einer Ortsumfahrung von Obertaufkirchen mit den maßgeblichen Behörden gegeben. Der Bau der A 94 verhindert eine zukünftige Ortsumfahrung von Obertaufkirchen nicht.

Der von der Gemeinde Obertaufkirchen geforderte Ausbau der bestehenden Verbindungsstraße von Steinkirchen zur Kreisstraße MÜ 22 auf Kosten des Vorhabensträgers wird abgelehnt, da es hierfür keine verkehrliche Notwendigkeit infolge des Baus der A 94 gibt. Auf der Kreisstraße MÜ 22 südlich der A 94 wird es nach der Prognose von Prof. Kurzak zu einer Verkehrszunahme von lediglich rund 800 Kfz/24h kommen. Davon entfallen rund 400 Kfz/24h auf die Verbindungsstraße von Steinkirchen (Verkehrsuntersuchung 2008, Plan 4c). Insgesamt ist auf dieser Straße mit einer Verkehrsbelastung von rund 700 Kfz/24h zu rechnen (Verkehrsuntersuchung 2008, Plan 3c). Die Straße ist in ihrem Bestand zwar kurvig, eine Verpflichtung des Bausträgers der Bundesautobahn zur Ertüchtigung dieser Gemeindestraße besteht indessen nicht.

#### 4.4.3.4.2 Vorübergehende Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes

Der abschnittsweise Bau der Trasse Dorfen führt im nachgeordneten Straßennetz bis zur Fertigstellung der gesamten Strecke zwischen Forstinning und Heldenstein zu vorübergehenden verkehrlichen Auswirkungen, die im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen sind. Die Bewältigung der durch den abschnittswisen Bau ausgelösten verkehrlichen Probleme erfolgte in den beiden vorangegangenen Planfeststellungsentscheidungen. Im Gegensatz dazu führt der vorliegende Planungsabschnitt als Lückenschluss der gesamten Trasse Dorfen zu keinen vorübergehenden verkehrlich negativen Auswirkungen. Im Gegenteil bereinigt gerade der Lückenschluss solche aufgetretenen vorübergehenden Verkehrsprobleme. Aus diesem Grund stellt die von vielen Verfahrensbeteiligten befürchtete Zusatzbelastung der Staatsstraße St 2084 im Bereich von Schwindkirchen kein Problem des vorliegenden Planungsabschnitts dar, der bewältigt werden müsste. Die erhebliche vorübergehende Zusatzbelastung könnte nur im Falle der Fertigstellung und Inbetriebnahme des Nachbarabschnitts Pastetten – Dorfen vor Inbetriebnahme des vorliegenden Planungsabschnitts auftreten. Mit dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss wird indessen der Vorhabensträger rechtlich in die Lage versetzt, die zeitliche Lücke zwischen dem



Bau der beiden Abschnitte entweder ganz zu schließen oder jedenfalls sehr gering zu halten. Da der Vorhabensträger im Verlauf der Planfeststellungsverfahren die Absicht geäußert hat, keine oder keine große zeitliche Lücke entstehen zu lassen, halten wir den Eintritt vorübergehender Beeinträchtigungen für Schwindkirchen für unwahrscheinlich. Zur Vermeidung von unzumutbaren Belastungen stehen darüber hinaus verschiedenste administrative Maßnahmen zur Verfügung. Des Weiteren enthält der Planfeststellungsbeschluss vom 3.12.2009 einen Entscheidungsvorbehalt über die abschnittsweise Sperrung der Staatsstraße St 2084 für den Lkw-Verkehr. Nach wie vor erachten wir die Bewältigung der vorübergehenden Verkehrszunahme – wenn sie denn überhaupt eintritt - für ausreichend (vgl. BayVGH vom 24.10.2010, 8 A 10.40024, UA Seite 61 f.) Weitergehende Vorgaben für den Vorhabensträger hinsichtlich des Bauablaufs oder der Inbetriebnahme der Abschnitte halten wir nicht für erforderlich. Bei Inbetriebnahme des vorliegend zu beurteilenden Planungsabschnitts wird es nach der Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak auf der St 2084 zwischen ihrem Anschluss an die Bundesstraße B 15 und Schwindegg zu einer deutlichen Verkehrsabnahme in der Größenordnung von rund 1.200 bis 1.600 Kfz/24h kommen. Die von Verfahrensbeteiligten erhobene Forderung, einen Radweg entlang der St 2084 bereitzustellen oder jedenfalls finanziell zu fördern, weisen wir aus den vorgenannten Gründen ebenfalls zurück. Es handelt sich nicht um eine notwendige Folgemaßnahme des Baus der A 94 im vorliegenden Planungsabschnitt. Die Zuständigkeit für den Bau eines Radwegs liegt beim Baulastträger der Staatsstraße.

#### 4.4.3.4.3 Kreisstraße MÜ 21, Bauwerk K 47/1 (BWV Nr. 223)

Die von der Gemeinde Rattenkirchen zur Errichtung eines Wirtschaftswegs geforderte Aufweitung des Brückenbauwerks, mit dem die A 94 über die Kreisstraße MÜ 21 überführt wird, wird abgelehnt. Die dafür erforderlichen Mehrkosten stehen außer Verhältnis zum Nutzen, denn bei einer prognostizierten Verkehrsbelastung von rund 1.000 Kfz/24h (Verkehrsuntersuchung 2008, Plan 3c) ist die Nutzung der Kreisstraße durch landwirtschaftliche Fahrzeuge nicht mit unverhältnismäßigen Einschränkungen der Leichtigkeit des Verkehrs oder nennenswerten Abstrichen bei der Verkehrssicherheit verbunden.

#### 4.4.3.4.4 Gemeindeverbindungsstraße Steinberg – Höhenberg (BWV Nr. 76)

Die Gemeindeverbindungsstraße wird den geänderten Verhältnissen angepasst und in einem bis zu 5 m tiefen Einschnitt unter der A 94 unterführt. Im Anhörungsverfahren wurde von Beteiligten diese Einschnittslage kritisiert unter Hinweis auf eine un-

günstige Entwässerungssituation und eine kanalisierende Wirkung. Diesen Einwendungen ist der Vorhabensträger überzeugend entgegen getreten. Aufgrund der vorhandenen topografischen Verhältnisse ist nicht von einer Verschärfung der bestehenden Abflusssituation infolge der Anpassung der GVS auszugehen. Das im südöstlichen Quadranten anfallende Oberflächenwasser wird wie bisher versickern oder dem natürlichen Gefälle folgend von der Straße wegfließen. Das im Einschnitt selbst anfallende Wasser wird wie bisher entweder auf der Böschung versickert oder über die beidseits der Gemeindeverbindungsstraße angelegten Entwässerungsmulden dem Untergrund zugeführt. Im nordöstlichen Quadranten gilt dasselbe. Auch dort wird das Wasser versickern oder dem natürlichen Gefälle folgend, wie bisher abfließen. Der Vorhabensträger hat darüber hinaus die Anlage eines Muldenbereichs auf der Ausgleichsfläche A12/S zugesichert, mit dem sichergestellt ist, dass kein zusätzliches Wasser in die nördlich davon gelegenen Siedlungsbereiche abfließt. Im südwestlichen Quadranten läuft das natürliche Gelände nicht der Gemeindeverbindungsstraße zu. Zusätzliches Wasser wird daher nicht oder nur in geringem Umfang in den Straßeneinschnitt fließen. Jedenfalls wird das Niederschlagswasser auf der Böschung versickern. Für das auf der Fahrbahn der GVS selbst anfallende Wasser gilt, dass es in der Entwässerungsmulde am Straßenrand versickern wird. In dieser Entwässerungsmulde wird auch das im nordwestlichen Quadranten anfallende Niederschlagswasser versickern, soweit es nicht bereits auf der Böschung versickert. Für die von der Stadt Dorfen geforderte Höherlegung und Überführung der GVS besteht insoweit kein Anlass. Zudem würden damit massive Eingriffe in die angrenzenden Grundstücke wegen der notwendigen Dammschüttungen verbunden sein, die sogar soweit gehen könnten, dass das Anwesen auf Fl.Nr. 678 der Gemarkung Schwindkirchen weichen müsste. Darüber hinaus wäre eine Überführung auch aus Gründen des Fledermausschutzes kontraproduktiv, da die Tiere Unterführungen besser annehmen als Überführungen.

Infolge der Anpassung der GVS sieht die Planung einen flächenhaften Eingriff in das Grundstück Fl.Nr. 678 der Gemarkung Schwindkirchen vor. Die Stadt Dorfen als Baulastträgerin der Gemeindeverbindungsstraße fordert eine andere technische Lösung, mit der eine Abgrabung vermieden werden kann. Nach den Angaben des Vorhabensträgers verläuft die Einschnittsböschung auf dem Flurstück 678 auf einer Länge von rund 50 m mit einer Tiefe von lediglich rund 10 cm. Es wurde zugesichert, im Rahmen der Ausführungsplanung aufgrund genauer terrestrisch ermittelter Vermessungsdaten zu prüfen, ob eine Einschnittsböschung überhaupt notwendig sein wird und ggf. wie sie vermieden werden kann. Aufgrund des derzeitigen Planungsstands könne indessen nicht auf die Inanspruchnahme verzichtet werden. Wir erach-

ten den Verweis auf die Ausführungsplanung für ausreichend, denn die vorliegend festgestellte Planung gewährleistet die Anpassung der GVS entsprechend den Straßenbautechnischen Anforderungen. Abstriche an der Verkehrssicherheit, die durch einen Verzicht auf die Inanspruchnahme des Grundstücks Fl.Nr. 678 entstehen würden, erachten wir dagegen für nicht hinnehmbar. Sollte sich jedoch ohne Abstriche an der Verkehrssicherheit die Verringerung der Beeinträchtigung des Flurstücks bewerkstelligen lassen, so hat der Vorhabensträger dies entsprechend seiner Zusicherung umzusetzen. Die weitergehenden Detaillösungen können nachfolgenden Regelungen überlassen werden.

#### 4.4.3.4.5 Gemeindeverbindungsstraße Fanten – Bonesmühle (BWV Nr. 92)

Im Zuge der Gemeindeverbindungsstraße ist eine Überführung über die A 94 (Bauwerk K 38/3) nebst zwei parallelen Trogbriicken (Bauwerk K 38/3a) vorgesehen. Im Anhörungsverfahren wurde der Verzicht auf die zwei Trogbriicken zu Gunsten einer Grünbrücke gefordert, über die auch die GVS Fanten – Bonesmühle geführt werden soll und der auch eine Funktion in Zusammenhang mit der geforderten „Ostverknüpfung“ zukommen soll. Wir halten die Forderung für unberechtigt. Dass die „Ostverknüpfung“ im vorliegenden Planfeststellungsverfahren keine Bedeutung hat, haben wir bereits ausführlich dargelegt. Die GVS liegt inmitten landwirtschaftlich intensiv genutzter Felder und weist keine besonderen Artvorkommen oder Vernetzungsstrukturen auf. Lediglich die Fledermausart Großes Mausohr nutzt die Verbindungsstruktur, um von der Wochenstube zu den Nahrungshabitaten zu fliegen. Zur Aufrechterhaltung der Verbindungsstruktur ist die Planung der beiden Trogbriicken aus naturschutzfachlicher Sicht geeignet und zielführend. Die Errichtung einer größer dimensionierten Grünbrücke, über die zugleich auch die GVS geführt würde, wäre mit keinen Vorteilen verbunden. Die Mehrkosten für eine größere Brücke stünden außer Verhältnis zum erzielten Nutzen.

#### 4.4.3.4.6 Gemeindeverbindungsstraße Pfaffenkirchen – Kreisstraße MÜ 22 (BWV Nr. 168) und Kreisstraße MÜ 22 – Deutenheim (BWV Nr. 169, 181)

Die Anpassung der in den Planunterlagen ursprünglich als ÖFW BWV Nrn. 168 und 169 und 181 bezeichneten Wege wurde von der Gemeinde Obertaufkirchen zu Recht kritisiert, denn bei den Straßenstücken handelt es sich ausweislich des Bestandsverzeichnisses für Gemeindestraßen der Gemeinde Obertaufkirchen um Gemeindeverbindungsstraßen. Der Vorhabensträger hat zugesichert, die erforderliche Anpassung der Straßenstücke entsprechend dem bestehenden Ausbauzustand vorzunehmen. Die Planunterlagen wurden durch Blauetragungen geändert.

#### 4.4.3.4.7 Gemeindeverbindungsstraße Krafting – Mimmelheim (BWV Nr. 178)

Die Gemeindeverbindungsstraße wird den geänderten Verhältnissen angepasst und über die A 94 geführt. Wegen des bewegten Geländes ist eine beachtliche Höhendifferenz zu überwinden. Die Steigung der Strecke beträgt bis zu 8%, was im Anhörungsverfahren von Einwendern insbesondere für den Winter als zu steil erachtet wurde. Wir halten die vorgesehene Straßenführung für hinnehmbar. Die Straße folgt in dem steilsten Streckenabschnitt dem vorhandenen Gelände, das ebenfalls sehr steil ist. Eine Abflachung wäre nur durch umfangreiche Geländeauffüllungen möglich, die einen erheblich größeren Aufwand erforderlich machten, der außer Verhältnis zum erzielten Nutzen stehen würde. In dem Streckenabschnitt, der baulich am stärksten angepasst werden muss, wird die Gemeindeverbindungsstraße in Damm-lage geführt, um ausreichend Höhe zur Überquerung der A 94 zu erhalten. Dort ist lediglich eine Längsneigung zwischen 5,5% und 2,5% vorgesehen. Die Verkehrssicherheit kann auf der gesamten Streckenlänge gewährleistet werden. Die Planung bewältigt die erforderliche Anpassung der Straße an die geänderten Verhältnisse unter den gegebenen topographischen Bedingungen in einer der Bedeutung der Gemeindeverbindungsstraße angemessenen Weise. Die nach den einschlägigen Straßenbaurichtlinien (RAS L 1995) zulässigen Trassierungsparameter werden eingehalten. In Bezug auf den in die GVS Krafting – Mimmelheim einmündenden Teil der GVS Deutenheim - Mimmelheim (BWV Nr. 181) ist eine Steigung von maximal 9,5% unvermeidbar, um diesen Straßenteil an die höher liegende GVS anschließen zu können. Die Schrägneigung der beiden Verkehrswege wird auf maximal 10% begrenzt. Damit wird ein Abrutschen von Fahrzeugen bei Winterglätte vermieden. Aufgrund der topographischen Verhältnisse wird jedoch gerade im Winter bei schlechten Straßenverhältnissen eine angepasste Fahrweise notwendig sein.

Die Straßenbaulast an der Gemeindeverbindungsstraße bleibt von der Planung unberührt. Straßenbaulastträger ist nach Art. 47 Abs. 1 BayStrWG die jeweilige Gemeinde auf ihrem Gemeindegebiet. Die von der Gemeinde Obertaufkirchen geforderte Übernahme der Unterhaltungsverpflichtung an der GVS findet im Gesetz keine Stütze, soweit die Forderung über das Kreuzungsbauwerk hinausgeht (§ 13 Abs. 2 FStrG). Nach § 13 Abs. 3 FStrG sind indessen die Mehrkosten für die Unterhaltung zu erstatten, die dem Träger der Straßenbaulast an der vorhandenen Straße infolge der hinzugekommenen Straße entstehen, z. B. für die Unterhaltung der Rampen, die für die künftige Überführung der GVS erforderlich sind (vgl. Straßenkreuzungsrichtlinie Nr. 19 Abs. 2).

Die von der Gemeinde Obertaufkirchen allgemein für ihr gesamtes Gemeindegebiet kritisierte Verpflichtung zur Übernahme der Unterhaltungslast für die Gestaltungsmaßnahmen G4 betrifft nach den festgestellten Planunterlagen lediglich die Gestaltungsmaßnahme südlich des Überführungsbauwerks der Gemeindeverbindungsstraße Krafting – Mimmelheim. Für die übrigen Maßnahmen, die nicht im Zusammenhang mit bestehenden nachgeordneten Straßen stehen, ist schon nach den Planunterlagen der Vorhabensträger der Autobahn als Unterhaltungspflichtiger vorgesehen. Die Maßnahme dient der landschaftlichen Einbindung der erforderlichen Dammschüttungen in die Umgebung. Die Gemeindeverbindungsstraße zwischen Mimmelheim und Krafting wird in Dammlage über die A 94 hinweg geführt. Mit Hilfe der Gestaltungsmaßnahme G4 werden vor allem die Eingriffe in das Landschaftsbild im Bereich der Autobahnkreuzung durch die Schaffung von Mager- und Trockenstandorten insbesondere auf aufgelassenen, zu rekultivierenden Straßenflächen, sowie durch die Anlage von Gehölzstrukturen reduziert. Die dafür in Anspruch genommenen Flächen der aufgelassenen Wegefläche sowie der zwischen den beiden Wegeverbindungen Krafting – Mimmelheim und Deutenheim - AS Krafting – Mimmelheim gelegenen, unwirtschaftlichen Dreiecksfläche ist mit geringen Eingriffen in fremde Belange verbunden und planerisch gerechtfertigt. Die Unterhaltungsverpflichtung der Gemeinde ist aufgrund der Belastungen gerechtfertigt, die die gemeindlichen Straßen und Wege für die Landschaft anlagebedingt verursachen.

#### 4.4.3.4.8 Öffentliche Feld- und Waldwege im Stadtgebiet Dorfen

Die Stadt Dorfen kritisiert, dass die Planung für den Neubau von einigen ÖFW nur eine Breite von drei Metern vorsehe und fordert eine Ausführung mit vier Metern Breite. Die Forderung wird zurückgewiesen. Der Vorhabensträger hat für jeden von der Planung berührten ÖFW anhand der Richtlinie für den ländlichen Wegebau 2005 (RLW 2005) den jeweiligen Ausbaustandard gewählt. Die Mindestanforderungen der Richtlinie werden überall eingehalten. Der Vorhabensträger hat in jedem Einzelfall anhand verschiedener Kriterien den Ausbaustandard festgelegt. Dabei fanden insbesondere Kriterien der Verkehrsbelastung und Verkehrsbedeutung des Weges sowie die derzeit bestehende Wegebreite in den von der Planung nicht berührten Teilstrecken Eingang in die Beurteilung. Dies halten wir für sachangemessen. Eine pauschale Verbreiterung der Wege auf Kosten privaten Grundeigentums erachten wir dagegen für nicht sachangemessen. Es ist nicht ersichtlich und von der Stadt auch nicht im Einzelnen vorgetragen, für welche Wege sie die Breite als nicht angemessen erachtet.

#### 4.4.3.4.9 Öffentlicher Feld- und Waldweg (BWV Nr. 95a)

Die Stadt Dorfen wendet sich gegen die Ausgestaltung der Wegeverbindung, die zunächst nach Osten verläuft und dann nach Norden schwenkt. Durch den Schwenk entstünden unnötige Unterhaltungsmehrkosten aufgrund der rund 100 m längeren Strecke. Wir halten die Planung für sachangemessen. Im Zuge der GVS Fanten - Bohnesmühle (BWV Nr. 92) wird das Kreuzungsbauwerk (BWV Nr. 93) als Querungshilfe für Fledermäuse ausgebildet (BWV Nr. 93a). Daneben werden entsprechende Leitstrukturen angelegt, die die Tiere zu der sicheren Querungsstelle hinführen. Ein unmittelbarer Anschluss des trassenparallelen ÖFW (BWV Nr. 95) vor bzw. hinter dem Brückenbauwerk hätte negativen Einfluss auf die Funktionsfähigkeit der Querungshilfe, denn es könnten keine durchgehenden Heckenstrukturen im sensiblen bauwerksnahen Bereich angelegt werden. Der ÖFW (BWV Nr. 95) soll möglichst in einiger Entfernung vom Querungsbauwerk in die GVS einmünden, damit der Querungsbereich ungestört bleibt. Die Planung nutzt für die Trassierung einen bereits bestehenden Privatweg, um die Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Bewirtschaftung nicht unnötig zu vergrößern.

#### 4.4.3.4.10 Öffentlicher Feld- und Waldweg (BWV Nr. 125)

Der Durchlass im Zuge des ÖFW BWV Nr. 125 wird entgegen der Forderung der Gemeinde Schwindegg nicht auf 4,00 x 4,00 m verbreitert. Er dient der Unterführung eines Entwässerungsgrabens und wird nach tierökologischen Gesichtspunkten gestaltet (Schutzmaßnahme S7). Ein Befahren mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen ist weder aus verkehrlichen oder landwirtschaftlichen Gründen erforderlich noch aus ökologischen Gründen erwünscht. Im Umkreis des Bauwerks verläuft kein die Trasse kreuzender ÖFW. Für den landwirtschaftlichen Verkehr stehen ausreichend Querungsmöglichkeiten zur Verfügung. Das Bauwerk K40/1 (BWV Nr. 119) liegt in einer Entfernung von rund 376 m westlich und das Bauwerk K41/1 (BWV Nr. 131) in einer Entfernung von rund 363 m östlich davon.

#### 4.4.3.4.11 Öffentlicher Feld- und Waldweg (BWV Nr. 168b)

Die Gemeinde Obertaufkirchen befürchtet zu Unrecht die mangelnde Erschließung der Grundstücke Fl.Nrn. 1263, 1272, 1276, 1277, 1279, 1280, 1281, 1282 und 1283 der Gemarkung Obertaufkirchen infolge des Wegfalls des zwischenzeitlich geplanten ÖFW BWV Nr. 168b, weil ihre Erschließung über den ungeändert bestehen bleibenden Weg auf der Flurnummer 1273 aufrecht erhalten bleibt. Die Maßnahme A28/CEF hat keine Auswirkungen auf das bestehende Wegenetz. Für die geforderte Neuanlegung eines weiteren ÖFW besteht keine Notwendigkeit.

#### 4.4.3.4.12 Öffentliche Feld- und Waldwege (BWV Nrn. 171, 172, 172a)

Der Vorhabensträger hat auf eine entsprechende Forderung der Gemeinde Obertaufkirchen zugesichert, die ÖFW BWN Nrn. 171 und 172 entsprechend des Ausbaustandards des ÖFW 172a auszubauen.

#### 4.4.3.4.13 Öffentlicher Feld- und Waldweg (BWV Nrn. 178b)

Die Gemeinde Obertaufkirchen bezweifelt zu Unrecht die Notwendigkeit für den vorgesehenen Neubau des ÖFW BWV Nr. 178b. Der ÖFW ist zur Erschließung der nördlich der Trasse verbleibenden landwirtschaftlichen Flächen geboten, denn andernfalls würden in deutlich stärkerem Ausmaß Umwege erforderlich, die für die betroffenen landwirtschaftlichen Betriebe erhebliche Nachteile hätten. Die Straßenbaulast für den ausgebauten ÖFW ergibt sich aus der gesetzlichen Regelung des Art. 54 Abs. 1 Satz 1 BayStrWG. Straßenbaulastträger ist danach die Gemeinde für die ÖFW auf ihrem Gemeindegebiet. Die Herstellung des ÖFW als ausgebauter öffentlicher Feld- und Waldweg ist aufgrund seiner Bedeutung für den landwirtschaftlichen Verkehr parallel zur Trasse der A 94 im Hinblick auf die Bewirtschaftung der Felder mit großen Landmaschinen erforderlich. Der Weg schließt in der Fortsetzung mit den Wegen BWV Nrn. 189 und 192 das landwirtschaftliche Wegenetz über das eine Vielzahl an landwirtschaftlichen Grundstücken erschlossen wird. Gründe, die gegen eine Herstellung als ausgebauter ÖFW sprechen, sind weder von den Gemeinden Obertaufkirchen und Rattenkirchen vorgebracht worden noch sonst ersichtlich.

#### 4.4.3.4.14 Durchlass (BWV Nr. 176)

Der Durchlass BWV Nr. 176 darf nicht an die private Wasserleitung (BWV Nr. 176a) angeschlossen werden (vgl. Ziffer A6.1.4). Der Vorhabensträger beabsichtigt zur ordnungsgemäßen Ableitung des Oberflächenwassers, das von den nördlich der Autobahn gelegenen Flächen hangabwärts läuft, eine andere technische Lösung, die im Rahmen der Ausführungsplanung ohne zusätzliche Betroffenheiten anderer Belange realisiert werden kann. Der südliche Auslass des Durchlasses BWV Nr. 176 wird in eine Entwässerungsmulde abgeleitet, die am Fußpunkt des südlichen Lärmschutzwalls hergestellt wird. Diese Mulde wird vom Durchlass in östlicher Richtung über den Geländetiefpunkt bei ca. 455 m üNN hinaus bis zum wieder ansteigenden Gelände geführt. Das im Durchlass anfallende Wasser wird auf diese Weise breitflächig in den Bereich der Talsohle abgegeben, wie es bereits derzeit der Fall ist. Südöstlich des bestehenden Teichs südlich der Autobahn wird die Talsohle durch eine Rampe abgesperrt, die zum Anschluss einer Nebenstraße an die Gemeindeverbindungsstraße Mimmelheim – Krafting erforderlich ist. In diese Rampe wird ein Durch-

lass DN 1000 verlegt, damit das anfallende Wasser ungehindert ablaufen kann. Der Auslauf des Durchlasses wird mit einer befestigten Mulde an die nach Südosten weiterführende Talsohle angeschlossen. Mit Hilfe dieser technischen Maßnahmen ist die Bewältigung der infolge des Autobahnbaus ausgelösten Problematik des Wasserabflusses gewährleistet. Die Detailfestlegungen können der Ausführungsplanung überlassen werden.

#### 4.4.4 Immissionsschutz / Bodenschutz

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

Bei der Trassierung wurde darauf geachtet, dass durch die neue Straße keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht (§ 50 BImSchG). Durch eine Änderung der Trassierung, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann der Immissionsschutz nicht weiter verbessert werden, wie im Einzelnen bei der Variantenabwägung und nachfolgend dargelegt wird.

##### 4.4.4.1 Verkehrslärmschutz

Der Schutz der Anlieger vor Verkehrslärm erfolgt beim Straßenbau nach den verschiedenen, in dieser Reihenfolge zu beachtenden Stufen:

Nach § 50 BImSchG ist bereits bei der Planung von Verkehrswegen darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich unterbleiben. Dies gilt zunächst unabhängig von der Festlegung des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV.

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV). Bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung gem. § 41 Abs. 2 BImSchG ist grundsätzlich zunächst zu untersuchen, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (so genannter Vollschutz). Erweist sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig, sind schrittweise Abschläge vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. In Baugebieten sind dem durch die Maßnahme insge-



samt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten gegenüberzustellen und zu bewerten. Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalls. Ziel der Bewertung der Kosten hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffekts muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint (BVerwG vom 13.5.2009 Az. 9 A 72/07, NVwZ 2009, 1498).

Wenn bzw. soweit den vorgenannten Anforderungen nicht durch eine entsprechende Planung oder technische Vorkehrungen Rechnung getragen werden kann, hat der Betroffene gegen den Vorhabensträger einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (§ 42 Abs. 1 und 2 BImSchG bzw. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG).

#### 4.4.4.1.1 § 50 BImSchG - Trassierung, Gradienten usw.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie, Höhenlage und sonstige Gestaltung der Straße hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung.

Die Trasse führt – siedlungsfern - durch den Außenbereich im Sinne von § 35 BauGB und meidet soweit wie möglich die Nähe von Gebieten, die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienen. Trassenverschiebungen zur weiteren Optimierung der Lärmvermeidung im Bereich schutzbedürftiger Gebiete sind unter Berücksichtigung aller Belange nicht erforderlich. Zur Vermeidung von Wiederholungen verweisen wir auf unsere Ausführungen zu alternativen Planlösungen im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung (C.3.3.2.4.7.2) und des fachplanerischen Trassenvergleichs (C.4.4.2.1). Insbesondere die von Verfahrensbeteiligten geforderte Absenkung der Gradienten südlich von Schwindkirchen wird wegen entgegenstehender gewichtiger Belange abgelehnt. Die Führung der Autobahn im Einschnitt würde erheblich größere Beeinträchtigungen für die Fledermäuse der Wochenstube von Schwindkirchen zur Folge haben, die Erhaltungsziele des FFH-Gebiets „Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“ sind und daher einem strengen Schutz unterliegen. Breite Einschnittsbereiche werden nach den vorliegenden wissenschaftlichen Erkenntnissen deutlich weniger von den Tieren akzeptiert und überflogen und entfalten von daher eine größere Barrierewirkung. Im Vergleich dazu bietet die Planlösung eine Reihe von Unterquerungsmöglichkeiten, wo die Fledermäuse die Autobahn gefahrlos unterfliegen können. Darüber hinaus würde die insbesondere von der Bürgerinitiative Schwindkirchen geforderte Absenkung der Gradienten zwischen der geplanten PWC-Anlage bei Bau-km 36+500 und Weidmühle bei Bau-km 39+590 zu erheb-

lich stärkeren Beeinträchtigungen für das FFH-Gebiet „Isental mit Nebenbächen“ führen, da die A 94 in diesem Fall nicht mehr in einer Höhe von bis zu 17 m über die Goldach geführt werden könnte. Zwar erachten die Einwender, die im Falle der von ihnen geforderten Gradientenabsenkung von einer Höhe der Goldachbrücke von rund 8 m ausgehen, gerade diese geringere Bauwerkshöhe für vorteilhaft für das Landschaftsbild. Den Vorteilen für das Landschaftsbild und den Lärmschutz unterhalb der Grenzwerte kommt vorliegend jedoch auch bei einer kumulativen Berücksichtigung gegenüber den gravierenden Nachteilen einer abgesenkten Gradienten für die Belange des Natur- und Artenschutzes geringeres Gewicht zu. Die Lärmauswirkungen würden sich allenfalls geringfügig ändern. Auch im Falle der Absenkung der Gradienten würde die Trasse das Goldachtal mit einer Brücke queren und überwiegend auf einem Damm verlaufen. Hier wären die Lärmauswirkungen auf Schwindkirchen vergleichbar mit dem Planfall. Wo die Trasse im Damm oder geländegleich verläuft gewährleisten die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen die Einhaltung der gesetzlichen Lärmgrenzwerte. Würde die Trasse in diesen Bereichen abgesenkt, wäre der Lärmschutz mit weniger umfangreichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen zu bewerkstelligen. Infolge der Reduzierung des Umfangs der Lärmschutzmaßnahmen würde das Lärmniveau insgesamt auch bei einer Absenkung der Gradienten nicht wesentlich von dem abweichen, das die vorgelegte Planung gewährleistet. Für eine spürbare Lärmvermeidung unterhalb der Grenzwerte ohne Berücksichtigung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen müsste die Trasse sehr tief eingeschnitten werden, was mit gravierenden und nicht hinnehmbaren Konsequenzen für die Belange des Natur- und Artenschutzes verbunden wäre. Die im Falle der Absenkung der Gradienten entstehende niedrigere Bauwerkshöhe der Goldachbrücke hätte deutlich stärkere Auswirkungen für den darunter liegenden Lebensraumtyp \*91E0 zur Folge. Die Aufrechterhaltung eines typischen Auwaldlebensraums wäre mit großen Prognoseunsicherheiten behaftet, die Beeinträchtigung würde voraussichtlich die Erheblichkeitsschwelle überschreiten. Die Planung einer abgesenkten Gradienten wäre in Anbetracht der vorliegend planfestgestellten Ausführungsalternative voraussichtlich nicht zulassungsfähig. Zudem würde eine abgesenkte Gradienten auch eine größere Zerschneidungswirkung hervorrufen. Die derzeitige Planung sieht eine Reihe von Durchlässen vor, die insbesondere von der Fledermausart Großes Mausohr gut angenommen werden. Eine Absenkung der Gradienten würde die Akzeptanz deutlich verringern bzw. vollständig verhindern. Die Nachteile einer Einschnittslage wurden bereits ausführlich im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung dargelegt, worauf verwiesen wird. Daneben wäre die Einschnittslage auch mit erheblichen Mehrkosten verbunden, die der Vorhabensträger allein für den Bereich zwischen

Bau-km 37+450 und Bau-km 39+300 auf rund sechs Millionen Euro beziffert (Unterlage 17.3.2 T, Seite 21).

Die von einigen Verfahrensbeteiligten geforderte Gradientenabsenkung zwischen dem westlichen Beginn des Planfeststellungsabschnitts und der PWC-Anlage wird abgelehnt. Das Ende des benachbarten Planungsabschnitts Pastetten – Dorfen bildet einen Zwangspunkt für die Fortsetzung der A 94 in östlicher Richtung. Die Gradienten sind daher im westlichen Bereich festgelegt. Die Autobahn wird vom Beginn des Abschnitts bis km 35+250 ohnehin im Einschnitt geführt. Ab km 35+400 ist nördlich der Fahrbahn ein 3,25 m über die Gradienten hinausragender Lärmschutzwall vorgesehen, der den Verkehrslärm von der nördlichen Wohnbebauung abschirmt. Die Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV werden im unmittelbaren Nahbereich der Trasse bei den drei Anwesen der Siedlung Kaidach eingehalten, der Tagwert zudem deutlich unterschritten. Bei den weiter entfernt gelegenen Anwesen im Bereich von Kloster Moosen werden die Grenzwerte sowohl am Tag als auch in der Nacht deutlich unterschritten. Eine weitere Verringerung der Lärmauswirkungen unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle durch Absenkung der Gradienten würde zu unverhältnismäßigen Mehrkosten führen. Die erforderlichen Erdbewegungen würden sich nicht nur auf die Trasse selbst beschränken, sondern würden auch die Fläche umfassen müssen, auf der die PWC-Anlage errichtet wird. Eine Absenkung der Gradienten in diesem Bereich würde zudem dazu führen, dass die aus Gründen des FFH-Gebietsschutzes auf der Goldachbrücke vorgesehene Gradienten nicht mehr beibehalten werden könnten und abgesenkt werden müsste, mit den oben bereits beschriebenen nicht hinnehmbaren gravierenden Nachteilen für die Belange des Natur- und Artenschutzes.

#### 4.4.4.1.2 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge

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

In § 3 dieser Verordnung ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung, den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90" zu erfolgen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt.

Besondere Verhältnisse, die ein Abweichen von diesen Regeln rechtfertigen könnten, liegen nicht vor.

Der Beurteilungspegel bezieht sich auf die zu bauende oder zu ändernde Straße. Lärm, der nicht gerade auf der zu bauenden oder zu ändernden Strecke entsteht,

wird von der Verkehrslärmschutzverordnung nicht berücksichtigt. Der erforderliche Lärmschutz soll im Rahmen und als Bestandteil des in Rede stehenden Vorhabens realisiert werden. Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes sind daher nur in den Grenzen der jeweiligen Planung und Planfeststellung zu treffen. Der Schutz vor Lärm, der infolge eines neuen oder geänderten Verkehrsweges entsteht, soll auf dessen Nachbarschaft beschränkt sein. Anlieger an anderen, vorhandenen Straßen auf denen sich infolge der Baumaßnahme das Verkehrsaufkommen erhöht, lassen sich in der Regel nicht zur Nachbarschaft der neuen oder geänderten Strecke zählen (vgl. BVerwG vom 17.03.2005, 4 A 18/04 – juris, Rn. 15 f.).

Es ist grundsätzlich kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden (BVerwG vom 21.03.1996, NVwZ 1996, 1003).

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

- a) an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen am Tag 57 dB(A) und in der Nacht 47 dB(A)
- b) in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten am Tag 59 dB(A) und in der Nacht 49 dB(A)
- c) in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten am Tag 64 dB(A) und in der Nacht 54 dB(A)
- d) in Gewerbegebieten am Tag 69 dB(A) und in der Nacht 59 dB(A).

Die Art der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus der Festsetzung in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete, sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Abs. 1, bauliche Anlagen im Außenbereich nach den Buchstaben a), c) und d) dieser Tabelle entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen.

Die Grenzwerte legen fest, welches Maß an schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche zum Schutze der Betroffenen im Regelfall nicht überschritten werden darf. Aus der EU-Umgebungslärmrichtlinie ergeben sich insoweit keine abweichenden Bewertungsmaßstäbe.

#### 4.4.4.1.3 Verkehrslärberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Grundlage hierfür bildet die Verkehrsprognose von Prof. Kurzak vom 18.06.2008, die die Verkehrsentwicklung im Planungsabschnitt und darüber hinaus auf der gesamten Trasse Dorfen für das Prognosejahr 2025 darstellt. Die Prognose beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten (vgl. C.4.3.4). Auch die Zusammenhänge mit anderen Ausbauabschnitten sind berücksichtigt. Den Lärmberechnungen wurde vorsorglich das Verkehrsszenario zugrunde gelegt, das die größten Lärmauswirkungen auf die Nachbarschaft verursacht, um hinsichtlich der Ergebnisse auf der sicheren Seite zu sein. Daher wurde auf den unwahrscheinlichen Fall abgestellt, dass die Bundesstraße B 15 neu bis zur A 94 bis zum Jahr 2025 fertig gestellt sein würde. Auf den rein spekulativen und nicht ernsthaft belastbaren Charakter dieser Annahme haben wir bereits im Zusammenhang mit dem Trassenvergleich hingewiesen. Jedoch begegnet die Zugrundelegung dieses Szenarios zu Gunsten der Lärmbetroffenen keinen durchgreifenden Bedenken.

Den Lärmschutz nicht auf die durchschnittliche Verkehrsbelastung, sondern auf Spitzenbelastungen auszulegen, findet keine Stütze in den maßgeblichen gesetzlichen Bestimmungen (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 1996, 916). Dies ist auch sinnvoll, denn es wäre unwirtschaftlich, Lärmschutzanlagen auf Spitzenbelastungen auszulegen, die nur gelegentlich auftreten.

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

Auch dem Einwand, die den Lärmschutzberechnungen zugrundegelegten Pkw- und Lkw-Geschwindigkeiten seien unrealistisch, da sich Autofahrer häufig nicht an Geschwindigkeitsbegrenzungen hielten, kann nicht gefolgt werden, da die RLS-90 verbindlich sind.

#### 4.4.4.1.4 Ergebnis

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung. Der Bau von Straßen im Sinne des § 41 BImSchG ist der Neubau. Von einem Neubau ist auch dann auszugehen, wenn eine bestehende Trasse auf einer längeren Strecke verlassen wird. Maßgeblich ist das äußere Erscheinungsbild im Gelände. Die Einziehung oder Funktionsänderung von Teilen der vorhandenen Straße ist Indiz für eine Änderung.

Beim Bau der A 94 handelt es sich unzweifelhaft um einen Neubau, der die Verkehrslärmvorsorgepflicht auslöst. Hinsichtlich der infolge des Neubaus der A 94 erforderlichen Änderungen an bestehenden Straßen führt nur eine wesentliche Änderung zur Lärmvorsorge. Wann von einer wesentlichen Änderung auszugehen ist, bestimmt sich nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV.

Der Planung liegt ein Lärmschutzkonzept zugrunde, das durch die Verwendung eines lärmindernden Fahrbahnbelags, der den Anforderungen eines Korrekturwerts  $D_{\text{stro}}$  von -2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 entspricht, sowie unter Berücksichtigung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen gewährleistet, dass auf der gesamten Länge des Planungsabschnitts die einschlägigen Lärmgrenzwerte, die für den Tag gelten, nicht überschritten werden. Für zwei Wohngebäude in einem ausgewiesenen Dorf- und Mischgebiet (Immissionsorte 69 und 70) sowie für drei Einzelgebäude im Außenbereich nach § 35 BauGB (Immissionsorte 30, 51, 64), bei denen die einschlägigen nächtlichen Grenzwerte trotz aller Lärmschutzmaßnahmen nicht eingehalten werden können, besteht nach dem Konzept des Vorhabensträgers dem Grunde nach ein Anspruch auf passiven Lärmschutz (vgl. Unterlage 1 T, Seite 195 f.; Unterlage 11 T, Blätter 1 bis 3), den wir in Auflage A3.5.2 abgesichert haben. Nachfolgend wird auf einzelne Punkte näher eingegangen.

##### 4.4.4.1.4.1 PWC-Anlage

Die von Verfahrensbeteiligten erhobene Forderung nach zusätzlichen Lärmschutzanlagen im Bereich der PWC-Anlage bei Bau-km 36+350 wird zurückgewiesen. Entgegen der von Einwendern vertretenen Rechtsauffassung beurteilen sich die Lärmauswirkungen der PWC-Anlage nach den Regelungen der 16. BImSchV und nicht nach der TA Lärm (vgl. BayVGH vom 18.2.2004, UPR 2005, 32 f.). Die beidseits bei Bau-km 36+500 geplante Anlage samt den Parkplätzen gehört zur gewidmeten Autobahn (§ 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG). Die Parkplätze sind zur Aufnahme des ruhenden Verkehrs bestimmt, bilden mit dem übrigen Straßenkörper eine Einheit und entzie-

hen dadurch der Fahrbahn den für den Verkehrsfluss hinderlichen ruhenden Verkehr (Sauthoff, in Müller/Schulz: Bundesfernstraßengesetz, C.H. Beck München 2008, § 1 FStrG, Rn. 34). Die Anwendbarkeit der 16. BImSchV würde im Übrigen auch gelten, wenn die PWC-Anlage als Nebenbetrieb der Autobahn angesehen würde (vgl. § 1 Abs. 4 Nr. 5, § 15 Abs. 1 FStrG). Nach den Lärmberechnungen des Vorhabensträgers, die vom Bayerischen Landesamt für Umwelt überprüft und bestätigt worden sind, werden die einschlägigen Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV im Bereich der PWC-Anlage nicht überschritten. In die Lärmberechnung wurde auch der vom Parkplatz herrührende Verkehrslärm einbezogen, der jedoch im Vergleich zu dem von den Fahrbahnen ausgehenden Lärm von untergeordneter Bedeutung ist. Es handelt sich dabei um einen Lärmanteil des ruhenden Verkehrs von maximal 0,1 dB(A). Den von einigen Einwendern geforderten Bau eines zusätzlichen 2,5 m hohen Lärmschutzwalls um die gesamte PWC-Anlage herum halten wir daher für nicht erforderlich. Der Vorhabensträger hat jedoch zugesichert, zur besseren Einbindung der PWC-Anlage in die Umgebung einen Wall um die PWC-Anlage als Gestaltungsmaßnahme herzustellen, dem auch eine lärmabschirmende Wirkung zukommt.

#### 4.4.4.1.4.2 Einhausung von Bau-km 37+500 und Bau-km 38+400

Die von Einwendern geforderte Errichtung einer Einhausung zur Verringerung der Lärmbelastungen im Bereich von Schwindkirchen halten wir für nicht erforderlich. Mittels dieser Einhausung könnten zwar die Grenzwerte der 16. BImSchV deutlich unterschritten werden, sie wäre jedoch mit erheblichen Mehrkosten verbunden, die wir für unverhältnismäßig erachten. Nach den Angaben des Vorhabensträgers würde eine Einhausung von Bau-km 37+540 bis Bau-km 39+150 im Vergleich zur Planlösung mit zusätzlichen Kosten in Höhe von rund 49 Mio. Euro zu Buche schlagen. Auch wenn eine Einhausung weitere positive Effekte, etwa für das Landschaftsbild und den Fledermausschutz für sich in Anspruch nehmen kann, stehen diese erheblichen Mehrkosten hierzu außer Verhältnis.

#### 4.4.4.1.4.3 Lärmschutzanlagen zwischen Bau-km 36+500 und Bau-km 37+550

Im Anhörungsverfahren wurde für diesen Bauabschnitt die durchgängige Errichtung von Lärmschutzwänden beidseits der Trasse gefordert. Die Forderung wird zurückgewiesen, soweit sie nicht durch die Zusage des Vorhabensträgers obsolet geworden ist, bei Bau-km 37+300 (Bauwerk K 37/1) die beidseits der Trasse geplanten Irritationsschutzwände auslaufend auf beide Seiten im Verhältnis 1:8 zu verlängern. Die Verlängerung dient der Vermeidung von lästigen akustischen Pegelsprüngen, die durch das Ein- und Ausfahren der Kraftfahrzeuge in den kurzen Bereich zwischen

den beiden Irritationsschutzwänden entstehen. Mit der Zusage ist der Vorhabensträger einer Anregung des Bayer. Landesamts für Umwelt (LfU) nachgekommen. Weitergehenden Lärmschutz hält auch das LfU in diesem Bereich für nicht erforderlich. Die Lärmgrenzwerte werden nach den vom LfU überprüften und nicht beanstandeten Lärmuntersuchungen bei allen benachbarten Außenbereichsanwesen eingehalten. Die verbleibenden Lärmbelastungen unterhalb der Grenzwerte stellen zwar Beeinträchtigungen der privaten Belange der Nachbarn dar, sie müssen jedoch gegenüber den mit der Planung verfolgten überwiegenden öffentlichen Verkehrsinteressen zurücktreten. Die Errichtung zusätzlicher Lärmschutzwälle oder -wände oder die Aufbringung eines lärmindernden „OPA“-Fahrbahnbelags zur weiteren Lärmminimierung unterhalb der Grenzwerte halten wir zudem angesichts der erheblichen Mehrkosten, die sich z. B. für den geforderten Fahrbahnbelag auf einen Kilometer Streckenlänge in einer Größenordnung von rund 240.000 Euro bewegen, für unverhältnismäßig.

Der Vorhabensträger hat sich dazu bereit erklärt, im Einzelfall die Herstellung zusätzlicher Lärmschutzmaßnahmen aus Überschussmassen zu prüfen, wenn die notwendigen Voraussetzungen erfüllt sind, insbesondere die zusätzlich erforderlichen Flächen zur Verfügung gestellt werden.

#### 4.4.4.1.4.4 Lärmschutzanlagen zwischen Bau-km 39+000 und Bau-km 39+500

Zum Schutz des Anwesens, das in Unterlage 11T, Blatt 1 als Immissionsort 30 bezeichnet ist, wurden im Verlauf des Anhörungsverfahrens aktive Lärmschutzmaßnahmen gefordert, um auch den nächtlichen Grenzwert einzuhalten. Insbesondere sei dabei die Verwendung eines offenporigen Asphaltbelags zu prüfen. Der Immissionsort 30 wird Lärmbelastungen von 60 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht ausgesetzt. Die für das Einzelanwesen im Außenbereich (§ 35 BauGB) geltenden Grenzwerte liegen bei 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht. Der Tagwert wird bereits durch die vorgesehene Straßenplanung deutlich unterschritten. Die geringfügige Überschreitung des in der Nacht geltenden Grenzwerts könnte nur durch Maßnahmen vermieden werden, die außer Verhältnis zum erzielten Nutzen stünden. Nach den Berechnungen des Vorhabensträgers wären hierfür zwischen dem ÖFW (BWV Nr. 96) und der Brücke über den Mainbach (BWV Nr. 105) im Übergangsbereich der Einschnitts- zur Dammlage ein 140 m langer und 3,00 m hoher Lärmschutzwall und im Anschluss daran eine 160 m lange und 2,50 m hohe Lärmschutzwand erforderlich. Die dafür zu veranschlagenden Kosten beliefen sich auf rund 145.000 €. Abzüglich der eingesparten Kosten für passive Schallschutzmaßnahmen in Höhe von rund 4.000 € verblieben im Saldo Mehrkosten von rund 141.000 €. Der



alternativ vorgeschlagene Einbau eines lärmindernden Asphaltbelags wäre auf einer Länge von rund 300 m erforderlich und würde zu Mehrkosten in Höhe von rund 72.000 € (im Saldo 68.000 €) führen. Sowohl die Mehrkosten für den Wall und die Wand als auch für den Asphaltbelag stehen außer Verhältnis zu ihrem Schutzzweck. Die zusätzlichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen würde ausschließlich Nutzen für ein Einzelanwesen entfalten, das sich im Außenbereich befindet, der u.a. zur Aufnahme von Verkehrswegen vorgesehen ist und daher insoweit von einer planerischen Vorbelastung auszugehen ist. Die Überschreitung des nächtlichen Grenzwerts von einem Dezibel ist lediglich geringfügig. Die erheblichen zusätzlichen Kosten, die zur Verringerung des Verkehrslärms um ein Dezibel aufgewendet werden müssten, halten wir für unzumutbar. Eine Lärminderung um ein Dezibel ist für das menschliche Gehör im Übrigen nicht wahrnehmbar. Zusammenfassend meinen wir, dass im konkreten Fall der vollständige Schutz des Einzelanwesens durch aktive Lärmschutzmaßnahmen mit unverhältnismäßigen Kosten verbunden wäre und der vorgesehene Lärmschutz durch passive Schallschutzmaßnahmen an der von der Grenzwertüberschreitung einzig betroffenen Nordfassade auch unter Abwägungsgesichtspunkten ausreichend ist. Hinsichtlich des nördlich des Immissionsorts 30 befindlichen „Zuhause“ wird auf die Auflage in Ziffer A6.1.2 verwiesen.

Daneben ist der Einbau eines „OPA“-Asphaltbelags auf nur kurze Distanz als aktive Lärmschutzmaßnahme aus bautechnischen und betrieblichen Gründen ungeeignet, denn der unterschiedliche Bau- und Unterhaltungsaufwand (z. B. Winterdienst) ist nur auf längeren Strecken gerechtfertigt und wirtschaftlich durchführbar.

#### 4.4.4.1.4.5 Lärmschutzanlagen zwischen Bau-km 39+700 und Bau-km 40+830

Im Anhörungsverfahren wurde die Verlängerung der nördlich der Trasse verlaufenden Lärmschutzwand in vorbezeichneten Bereich zum Schutz der Bewohner von Schwindach und Reibersdorf gefordert. Diese Forderung wird zurückgewiesen. Nach den Lärmberechnungen des Vorhabensträgers kommt es in den Siedlungsbereichen nördlich der Autobahn in dem betreffenden Streckenabschnitt zu keiner Überschreitung der einschlägigen Lärmgrenzwerte. Am Tag wird der Grenzwert bei allen in Frage kommenden Anwesen deutlich unterschritten. Der Nachtwert wird ebenfalls klar unterschritten. In der Siedlung Reibersdorf werden aufgrund der großen Entfernung zur Autobahn sogar die für Wohngebiete einschlägigen Grenzwerte am Tag und in der Nacht unterschritten (Planunterlage 11 T, Blatt 2). Dasselbe ist aufgrund der noch größeren Entfernung zur Trasse für die Siedlung Schwindach zu erwarten, für die keine gesonderte Lärmberechnung durchgeführt werden musste. Die für weitere aktive Lärmschutzmaßnahmen erforderlichen Kosten würden außer Verhältnis

zum erzielten Nutzen stehen. Aus diesem Grund wird darüber hinaus auch die Forderung nach dem Bau einer Einhausung von km 37 bis km 41 zurückgewiesen.

#### 4.4.4.1.4.6 Lärmschutzanlagen auf der Rimbachtalbrücke bei Bau-km 41+788 (Bauwerk K 41/2)

Die lediglich pauschale Forderung der Gemeinde Obertaufkirchen, die geplanten Lärmschutzanlagen auf der Rimbachtalbrücke müssten erweitert werden, um einen ausreichenden Schutz der benachbarten Anwesen zu erreichen, weisen wir zurück. Es haben sich im Verlauf des Verfahrens keine Anhaltspunkte dafür ergeben, dass die Lärmberechnung fehlerhaft wäre und es größer dimensionierter Lärmschutzanlagen in diesem Bereich bedürfte. Die Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV werden sowohl nördlich als auch südlich der Rimbachtalbrücke in den benachbarten Dorf- und Mischgebieten eingehalten. Der Tagwert wird sogar deutlich unterschritten, so dass der für Wohngebiete geltende Grenzwert eingehalten wird. An den der Autobahn nächstgelegenen Anwesen wird der nächtliche Grenzwert für Dorf- und Mischgebiete eingehalten, bei den etwas weiter entfernt gelegenen Anwesen wird der Grenzwert bereits klar unterschritten. Wir halten Mehrkosten für aufwändigere Lärmschutzmaßnahmen für ungerechtfertigt.

#### 4.4.4.1.4.7 Lärmschutzanlagen zwischen Bau-km 43+000 und Bau-km 43+200

Im Anhörungsverfahren wurde von Verfahrensbeteiligten eine Lücke im Immissionschutzsystem im vorbezeichneten Bereich kritisiert, die geschlossen werden müsse. Die Lärmschutzwand auf der Brücke über das Ornautal breche ab, obwohl die Trasse der A 94 im anschließenden Streckenabschnitt dieselbe Verkehrsstärke aufweise und zudem deutlich höher als das Gelände liege. Die Kritik ist indessen nicht berechtigt. Die Lärmschutzanlage wird nach Osten hin ab dem Ende der Ornautalbrücke bis Bau-km 43+000 fortgesetzt. In diesem Bereich steigt die Gradienten der Autobahn dem östlichen Talhang folgend an. Weiter östlich stellt die östliche Hangkante des Ornautals einen natürlichen Schutz vor Schalleinwirkungen der Autobahn dar, so dass die Autobahn dahinter für die Anwesen im Ornautalboden keine relevanten negativen Lärmauswirkungen mehr entfaltet, die Anlass zu weiteren Lärmschutzmaßnahmen geben könnten. Die topographischen Verhältnisse sind dem Lageplan (Planunterlage 3 T, Blatt 5) und dem Höhenplan (Planunterlage 4 T, Blatt 5) zu entnehmen. Die Lärmgrenzwerte werden sowohl im benachbarten Frauenornau als auch in Pfaffenkirchen unterschritten. Weitergehende Lärmschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

#### 4.4.4.1.4.8 Lärmschutzanlagen auf der Ornautalbrücke bei Bau-km 42+740 (Bauwerk K 42/2)

Unter Hinweis auf die Höhe der Lärmschutzanlagen auf der Rimbachbrücke forderten Einwender im Anhörungsverfahren die entsprechende Erhöhung der beidseits auf der Ornautalbrücke vorgesehenen Lärmschutzwände. Insoweit sei von einer vergleichbaren Situation auszugehen. Diese Forderung halten wir für unberechtigt. Es fehlt schon an der behaupteten vergleichbaren Ausgangssituation. Die Höhe der Lärmschutzwände auf der Rimbachbrücke ist zum Teil dem strengen Schutz der Erhaltungsziele des FFH-Gebiets „Isental mit Nebenbächen“ geschuldet. Sowohl Verkehrslärmauswirkungen auf die charakteristischen Vogelarten als auch Schadstoffimmissionen für die benachbarten Lebensraumtypen durch Verdriftung werden durch die vorgesehenen Wände entlang der Autobahn drastisch minimiert. Dass sich dadurch auch positive Lärmschutzwirkungen für die benachbarten Wohnanwesen ergeben liegt auf der Hand. Hauptsächlich ergeben sich relevante Unterschiede im Hinblick auf die Lärmauswirkungen der Autobahn für die Wohnanwesen in den beiden Tälern aufgrund der unterschiedlichen räumlichen Zuordnung der Häuser zur Autobahn. Die Wohnanwesen im Rimbachtal liegen auf den Ausläufern der Talflanke, die Häuser im Ornautal dagegen im Talgrund. Die Häuser im Rimbachtal befinden sich in geringerer Entfernung vom Fahrbahnrand als im Ornautal. Die Wohnanwesen im Rimbachtal liegen also sowohl in der horizontalen als auch der vertikalen Lage näher an der Emissionsquelle als diejenigen im Ornautal. Demzufolge sind im Rimbachtal aufwändigere Lärmschutzanlagen zur Einhaltung der Lärmschutzvorschriften erforderlich als im Ornautal. Zudem entfalten die Lärmschutzanlagen auf der Ornautalbrücke und in den anschließenden Bereichen eine größere Abschirmwirkung, weil die Autobahn in Relation zu den Häusern in größerer Höhe verläuft als dies im Rimbachtal der Fall ist. Daher liegt auf der Hand, dass sie kleiner dimensioniert werden können und dennoch die Lärmschutzvorschriften erfüllt sind. Die räumlichen Unterschiede sind der Planunterlage 4 T, Blatt 5 zu entnehmen. Angesichts der nicht vergleichbaren rechtlichen und tatsächlichen Situation im Bereich der beiden Talräume kann von einer sachlich ungerechtfertigten Ungleichbehandlung der Betroffenen keine Rede sein. Die auf der Ornautalbrücke vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen genügen den gesetzlichen Lärmschutzvorschriften. Die für Dorf- und Mischgebiete geltenden Grenzwerte der 16. BImSchV werden bei den Wohnanwesen im Ornautal sowohl am Tag als auch in der Nacht unterschritten. Am Tag wird sogar der für Wohngebiete geltende Grenzwert unterschritten, in der Nacht wird der einschlägige Grenzwert für Dorf- und Mischgebiete zum Teil deutlich unterschritten.

#### 4.4.4.1.4.9 Lärmschutz von Bau-km 45+700 bis 46+540

Im Hinblick auf die Forderung nach zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen durch den Einwender 1004 hat eine Nachprüfung des Vorhabensträgers ergeben, dass aufgrund von Schallreflexionen, die von einem benachbarten Bauwerk verursacht werden, bei einem Anwesen in der Ortschaft Klebing an dessen Nordostfassade der nächtliche Immissionsgrenzwert von 54 dB(A) geringfügig um (aufgerundet) ein Dezibel überschritten wird. Zum Schutz der Nachbarschaft vor Verkehrslärm sieht die Planung der Autobahn in dem Bereich von Bau-km 46+360 bis 46+540 einen Lärmschutzwall mit einer Höhe von drei Metern über der Gradiente vor. Westlich davon verläuft die Autobahn im Einschnitt, der den Verkehrslärm absorbiert bzw. minimiert. Davon westlich liegt die Autobahn auf einem Damm, der zur Überquerung des Kagnbachs bei Bau-km 45+709 erforderlich ist. Auf dem Damm sind keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Von dort stammt der Lärm, der reflektiert wird und zu der Grenzwertüberschreitung führt. Zum Schutz vor unzumutbarem Verkehrslärm haben wir unter Ziffer A3.5.2 passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach angeordnet. Zusätzliche aktive Lärmschutzmaßnahmen werden dagegen nicht angeordnet, denn die damit verbundenen Kosten stünden außer Verhältnis zum erzielten Nutzen. Zur Einhaltung des nächtlichen Grenzwerts wäre nach den hierzu durchgeführten Untersuchungen des Vorhabensträgers ein 40 m langer und drei Meter hoher Lärmschutzwall im Übergangsbereich vom Damm in den Einschnitt sowie eine 100 m lange und zwei Meter hohe Lärmschutzwand auf dem Autobahndamm erforderlich. Die dafür zu veranschlagenden Kosten würden sich insgesamt auf rund 65.000 € belaufen, was außer Verhältnis zum Schutz einer Gebäudefassade steht. Weiteren Nutzen hätten die aktiven Lärmschutzmaßnahmen für andere Gebäude der Siedlung Klebing lediglich unterhalb der Grenzwerte, denn bereits die vorgesehene Planung gewährleistet die Einhaltung der einschlägigen Lärmgrenzwerte. Der weiteren Verringerung der Lärmbelastung unterhalb der Grenzwerte kommt jedoch in der Kosten-Nutzen-Analyse nach § 41 Abs. 1 BImSchG kein Gewicht zu, da die aktiven Schallschutzmaßnahmen lediglich sicherzustellen haben, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Schädliche Umwelteinwirkungen ruft die A 94 im betrachteten Bereich jedoch nur hinsichtlich einer Gebäudefassade wegen der Überschreitung des nächtlichen Grenzwerts hervor. Dagegen sind schädliche Umwelteinwirkungen hinsichtlich der anderen Gebäude bereits ohne zusätzlich Maßnahmen ausgeschlossen.

Dem Nutzen von zusätzlichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen für sämtliche Gebäude der Siedlung Klebing unterhalb der Grenzwerte messen wir im Rahmen der Ab-

wägung der unterschiedlichen Interessen ein geringes Gewicht zu. Die Verkehrslärmschutzvorschriften sehen unbeschadet der Regelung des § 50 BImSchG lediglich aktive Schutzmaßnahmen ab einer bestimmten Schwelle vor, die durch den Begriff der schädlichen Umwelteinwirkungen gekennzeichnet ist. Lärm unterhalb dieser Schwelle ist grundsätzlich hinzunehmen. Umstände, die eine Abweichung von dieser gesetzgeberischen Entscheidung erforderlich machen, sind im vorliegenden Sachverhalt nicht erkennbar. Die Siedlung Klebing liegt im planerischen Außenbereich, der u. a. für die Aufnahme von Infrastrukturprojekten vorgesehen ist. Insoweit ist von einer planerischen Vorbelastung auszugehen. Die Siedlung besteht aus sechs Wohngebäuden. Der Taggrenzwert wird bei allen Gebäuden sehr deutlich unterschritten. Der Nachtgrenzwert wird bei den Gebäuden im Süden der Siedlung unterschritten. Lediglich bei den der Autobahn am nächsten gelegenen Gebäuden wird der Nachgrenzwert nur eingehalten. Insgesamt erachten wir bei dieser Sachlage die o. g. Mehrkosten für zusätzliche aktive Lärmschutzmaßnahmen auch unter Abwägungsgesichtspunkten für unverhältnismäßig.

#### 4.4.4.1.4.10 Lärmschutz zwischen Bau-km 49+000 und Bau-km 50+000

Im Bereich der Autobahnanschlussstelle bei Söllerstadt wurden die Lärmberechnungen und die darauf aufbauende Dimensionierung der Lärmschutzanlagen dahingehend kritisiert, dass neben dem von der Autobahn hervorgerufenen Verkehr summativ der von der verlegten Staatsstraße St 2084 herrührende Verkehr berücksichtigt werden müsse. Darüber hinaus sei im Rahmen der Lärmberechnung auch der zusätzliche Verkehr zu berücksichtigen, der von der geplanten Kreisstraße MÜ 40 (neu) hervorgerufen werde. Sämtliche Anwesen, bei denen es zu einer Überschreitung der einschlägigen Grenzwerte kommt, seien durch zusätzliche aktive Lärmschutzmaßnahmen zu schützen. Die Einwände sind im Ergebnis nicht durchgreifend.

Zunächst ist festzuhalten, dass allen Lärmberechnungen die Verkehrsprognose von Prof. Kurzak für das Jahr 2025 zugrunde liegt, die ausdrücklich – wie von den Einwendern gefordert – die geplante Kreisstraße MÜ 40 (neu) in die Betrachtung einbezieht (vgl. Verkehrsprognose vom 7.6.2008, Plan 5f2).

Nach § 41 BImSchG maßgeblich für die Beurteilung der Lärmauswirkungen ist der jeweils neu zu bauende oder zu ändernde Verkehrsweg. Das bedeutet, dass die Lärmauswirkungen grundsätzlich getrennt für jeden neu zu bauenden oder zu ändernden Verkehrsweg zu ermitteln sind (BVerwG vom 24.11.2010, 4 BN 28/10 – juris, Rn. 3). Im Bereich der Anschlussstelle bei Söllerstadt ist folglich zunächst der von der geplanten A 94 hervorgerufene Verkehrslärm zu ermitteln. Gesondert davon sind die von der Staatsstraße St 2084 herrührenden Lärmauswirkungen zu untersu-

chen. Dabei ist von einem Neubau nach § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV auszugehen, den die Verlegung der Staatsstraße nach Süden zur Anschlussstelle der A 94 ihrem äußeren Erscheinungsbild nach darstellt. Sie fällt daher nicht unter die in Planunterlage 1 auf Seite 188 enthaltene Erläuterung der immissionsschutzrechtlichen Behandlung von Änderungen bestehender Verkehrswege im Kreuzungsbereich mit der Autobahn. Der Vorhabensträger hat eine Lärmberechnung für den Neubau des Straßenzuges der Staatsstraße St 2084 nördlich und südlich der Anschlussstelle bei Söllerstadt auf der Basis der in Unterlage 1 auf Seite 189 f. dargestellten prognostizierten Verkehrsbelastungen durchgeführt. Im Ergebnis werden die einschlägigen Grenzwerte der 16. BImSchV hinsichtlich der von diesem Verkehrsweg verursachten Lärmimmissionen bei allen Wohngebäuden eingehalten.

Die Bildung eines Summenpegels kann geboten sein, wenn die neuen Verkehrswege in Zusammenwirkung miteinander ggf. unter Berücksichtigung vorhandener Vorbelastungen anderer Verkehrswege insgesamt zu einer Lärmbelastung führen, die mit Gesundheitsgefahren oder einem Eingriff in die Substanz des Eigentums verbunden ist. Der Vorhabensträger hat die Lärmbelastung ermittelt, die sich durch die Autobahn und den neuen Straßenzug der Staatsstraße St 2084 ergibt. Im Ergebnis bewegen sich die Lärmauswirkungen im Rahmen der Grenzwerte und auch dort, wo es zu Überschreitungen des einschlägigen nächtlichen Grenzwerts (Immissionsorte 64, 69 und 70) kommt, bleiben sie deutlich unterhalb der Schwelle der Gesundheitsgefährdung, die von der Rechtsprechung ab Werten von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht angenommen wird (BVerwG vom 23.2.2005, 4 A 4/04 – juris, Rn. 54). Die höchste Belastung, die am Immissionsort 64 prognostiziert wird, liegt bei 58 dB(A) in der Nacht. Der Vorhabensträger hat ergänzend die Summenpegel berechnet, die sich bei einer kumulativen Betrachtung beider Verkehrswege an den betroffenen Anwesen ergibt und festgestellt, dass sich auch im Falle der Überlagerung von Lärm aus den verschiedenen Quellen nichts Wesentliches an den Ergebnissen der schalltechnischen Untersuchungen verändert. Die Lärmimmissionen ändern sich lediglich geringfügig innerhalb der einschlägigen Grenzwerte. Die Taggrenzwerte werden an sämtlichen Immissionsorten unterschritten. Lediglich bei den drei Anwesen, bei denen bereits ohne Berücksichtigung kumulativer Wirkungen der nächtliche Lärmgrenzwert überschritten wird, treten diese Überschreitungen logischerweise weiterhin auf, ohne auch nur annähernd gesundheitsgefährdende Ausmaße anzunehmen. Der höchste Lärmwert ergibt sich auch bei der Summationsbetrachtung am Immissionsort 64 mit 58 dB(A) in der Nacht.

Bei dem Immissionsort 64 handelt es sich um ein exponiertes Einzelanwesen im Außenbereich gemäß § 35 BauGB. Die A 94 liegt in diesem Bereich in Dammlage.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen, die die Einhaltung des nächtlichen Grenzwerts von 54 dB(A) gewährleisten würden, wären daher nur unter einem erheblichen finanziellen Mehraufwand möglich, der außer Verhältnis zum Schutz des einzelnen, sowohl rechtlich als auch tatsächlich durch die bestehende Bahnlinie und die St 2084 erheblich vorbelasteten Anwesens im Außenbereich stünde. Notwendig wäre nach den Berechnungen des Vorhabensträgers eine 420 m lange Lärmschutzwand mit einer Höhe von 2,50 m, die Kosten in einer Größenordnung von rund 315.000 € verursachen würde. Die Überschreitung des nächtlichen Grenzwerts ist zwar mit 4 dB(A) erheblich und für das menschliche Ohr hörbar, dennoch erachten wir die zur Einhaltung des nächtlichen Grenzwerts erforderlichen Kosten für aktive Lärmschutzmaßnahmen für unverhältnismäßig hoch. Zum Schutz des Anwesens haben wir dem Grunde nach passive Lärmschutzmaßnahmen angeordnet, die die Einhaltung des nächtlichen Grenzwerts gewährleisten.

Die Immissionsorte 69 und 70 im Bereich von Heldenstein werden durch einen 9 m hohen Lärmschutzwall vor Verkehrslärm geschützt. In der Nacht kommt es dennoch zu einer Lärmbelastung von 55 (IO 70) bzw. 57 (IO 69) dB(A) und damit zur Überschreitung des einschlägigen Grenzwerts für das planungsrechtlich ausgewiesene Mischgebiet von 54 dB(A). Weitergehende aktive Schutzmaßnahmen zur Einhaltung des nächtlichen Grenzwerts würden außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Notwendig wäre eine 305 m lange und 3,00 m hohe Lärmschutzwand, die auf den bereits 9 m hohen Lärmschutzwall aufgesetzt werden müsste. Neben der Unverträglichkeit solcher Lärmschutzanlagen mit dem Ortsbild schlagen die zusätzlichen Kosten, die nach den Berechnungen des Vorhabensträgers in Höhe von rund 274.500 € zu veranschlagen sind, zu Lasten des aktiven Vollschutzes zu Buche. In Anbetracht der erheblichen Vorbelastung der Immissionsorte durch die bereits seit Jahren bestehende Bundesstraße B 12, die im betroffenen Bereich durch die A 94 ersetzt wird, ist unter Berücksichtigung aller Gesichtspunkte insgesamt der Verweis auf passive Schallschutzmaßnahmen gerechtfertigt.

#### 4.4.4.1.4.11 Sonstige Forderung im Hinblick auf den Lärmschutz

Darüber hinaus weisen wir alle Forderungen von Verfahrensbeteiligten zurück, dem Vorhabensträger die Errichtung zusätzlicher aktiver Lärmschutzanlagen, die Verwendung eines offenporigen Asphalts („OPA“) als Fahrbahnbelag oder die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aufzuerlegen, um die Verkehrslärmbelastung zu reduzieren. Das betrifft auch Forderungen, die Verkehrslärmbelastung unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte weiter zu reduzieren. Eine gesetzliche Verpflichtung zur weiteren Lärminderung unterhalb der Grenzwerte ist außerhalb des

Trennungsgrundsatzes gemäß § 50 BImSchG nicht gegeben. Die Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV markieren die Schwelle der schädlichen Umwelteinwirkungen, deren Überschreitung nicht zumutbar ist, sondern durch Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes nach dem Stand der Technik vermieden werden muss. Werden indessen die Grenzwerte eingehalten, steht damit zugleich fest, dass durch das Vorhaben keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden. Insoweit sind weitere aktive Schallschutzmaßnahmen nicht erforderlich. Darüber hinaus erachten wir zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen auch aus Abwägungsgesichtspunkten für nicht gerechtfertigt. Die gewichtigen verkehrlichen Belange, die für den Bau der A 94 sprechen, überwiegen hier das Interesse der Nachbarschaft, vor zunehmendem Verkehrslärm unterhalb der Grenzwerte verschont zu bleiben. Weitere Lärmschutzmaßnahmen wären mit erheblichen Mehrkosten verbunden, die außer Verhältnis zum erzielten Schutz stünden. Die Verwendung eines lärmindernden „OPA“-Fahrbahnbelags würde nach den Angaben des Vorhabensträgers Mehrkosten in einer Größenordnung von rund 240.000 € pro Kilometer verursachen. In Anbetracht der Gesamtstrecke des Abschnitts von rund 16 km liegt es auf der Hand, dass diese Kosten unverhältnismäßig wären. Dasselbe gilt auch für die abschnittsweise Herstellung eines solchen Belags, wenn die Grenzwerte bereits eingehalten sind. Wir verkennen nicht, dass die Autobahn zu Verkehrslärmbelastungen für ihre Nachbarschaft führt, von denen diese in dem bisher verkehrlich unzureichend erschlossenen Raum weitgehend verschont geblieben ist. Darauf nimmt die vorliegende Straßenplanung durch eine entsprechende Trassierung sowie umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen indessen soweit wie möglich Rücksicht, wie wir bereits ausführlich dargelegt haben. Die verbleibenden Lärmauswirkungen unterhalb der durch die Grenzwerte der 16. BImSchV markierten Zumutbarkeitsschwelle sind nicht von solchem Gewicht, dass sie der Planung unüberwindbar entgegenstehen. Es ist auch darauf hinzuweisen, dass der Außenbereich nach § 35 BauGB, durch den die A 94 zum überwiegenden Teil verläuft, im Vergleich zu festgesetzten oder tatsächlichen Wohngebieten weniger schutzwürdig ist (vgl. BayVGH vom 30.10.2007, 8 A 06.40024, UA Seite 37, Rn. 95). Der Vorhabensträger hat seine Bereitschaft erklärt, im Einzelfall zu prüfen, ob im Rahmen der Bauausführung zusätzliche Lärmschutzanlagen aus Überschussmassen hergestellt werden können. Die Klärung der damit zusammenhängenden Rechtsfragen bleibt Verhandlungen zwischen dem Vorhabensträger und den Betroffenen, insbesondere den Grundeigentümern vorbehalten, auf deren Grund die zusätzlichen Anlagen errichtet werden müssten. Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen ist nicht Gegenstand der vorliegenden Zulas-



sungsentscheidung, sondern kann nachfolgend bei konkretem Bedarf durch die zuständige Verkehrsbehörde angeordnet werden.

Die im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens geltend gemachten Ansprüche auf Übernahme von Wohngrundstücken gegen Entgelt wegen unzumutbarer Lärmbelästigungen weisen wir zurück. Mittels der vorgesehenen aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen werden die Lärmbelastungen auf ein zumutbares Maß begrenzt. Ergänzend wird auf unsere Ausführungen zu den einzelnen Einwendern verwiesen.

Das Bayer. Landesamt für Umwelt hat die Lärmberechnungen des Vorhabensträgers geprüft und die Ergebnisse sowie die schalltechnische Beurteilung im Hinblick auf die Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV bestätigt.

#### 4.4.4.1.5 Berücksichtigung der Lärmauswirkungen an anderen Straßen

Im Rahmen der fachplanerischen Abwägung ist ein Lärmzuwachs auf anderen, vorhandenen Straßen im Ausnahmefall zu berücksichtigen, wenn er mehr als nur unerheblich ist und ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem planfestgestellten Straßenbauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf der anderen Straße besteht (vgl. BVerwG vom 17.03.2005, 4 A 18/04 – juris, Leitsatz 2). Die Beeinträchtigung muss einerseits in typischer Weise mit dem Bau oder der Änderung der Straße oder deren Betrieb verbunden sein und darf andererseits nach ihrer Art als Folgewirkung der Straße nicht außerhalb aller Erfahrung liegen, insbesondere nicht ganz überwiegend durch andere Umstände bedingt sein. Letztlich geht es um eine Zurechnungsfrage, nämlich darum, welche Lärmsteigerungen derart mit dem Vorhaben zusammenhängen, dass der Baulastträger für sie einzustehen hat (vgl. BVerwG vom 23.11.2005, 9 A 28/04 – juris, Rn. 29). Im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens wurde von der Gemeinde Obertaufkirchen die Herstellung von Lärmschutzanlagen für solche Gebiete gefordert, die an vorhandenen Straßen liegen, auf denen ein Verkehrszuwachs zu erwarten ist. Die Forderung ist indessen unberechtigt. Zunächst stellen wir klar, dass das Interesse an der Verhinderung einer zusätzlichen Verlärmung des Gemeindegebiets nur im Fall der Beeinträchtigung der Planungshoheit einen gemeindlichen Belang darstellt, es sei denn, kommunale Einrichtungen sind betroffen. Die Planungshoheit ist jedenfalls dann tangiert, wenn sich die Lärmzunahme nicht nur auf einzelne benachbarte Grundstücke, sondern auf wesentliche Teile von Baugebieten auswirkt, die in Bebauungsplänen ausgewiesen sind. Als schutzwürdiger Belang ist das Interesse an der Bewahrung der in der Bauleitplanung zum Ausdruck gekommenen städtebaulichen Ordnung vor nachhaltigen Störungen anzusehen. Einen Anspruch auf die Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen vermittelt er jedoch nur dann, wenn jede andere Entscheidung als die Ge-

währung von Lärmschutz abwägungsfehlerhaft ist (vgl. BVerwG vom 17.03.2005, 4 A 18/04 - juris, Rn. 18). Als Orientierung für die Abwägung bieten sich die Regelungen der 16. BImSchV an, auch wenn sie vorliegend tatbestandlich nicht eingreifen (BVerwG aaO, Rn. 19). Im Rahmen der fachplanerischen Abwägung brauchen unseres Erachtens jedenfalls keine strengeren Maßstäbe angelegt werden (vgl. BVerwG vom 23.11.2005, 9 A 28/04 – juris, Rn. 31). Für die Gemeindegebiete von Obertaufkirchen entlang der Kreisstraße MÜ 22 ergeben sich keine Lärmsteigerungen, aus denen sich Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen ableiten lassen. Der prognostizierte Verkehrszuwachs führt zwar zu einem spürbaren Anstieg der Lärmbelastung um drei Dezibel, den wir als erheblich im Sinne der Rechtsprechung erachten, allerdings bewegt sich die Verkehrsbelastung insgesamt auf einem Niveau, das die Einhaltung der für Dorf- und Mischgebiete vorgesehenen Grenzwerte der 16. BImSchV, die wir vorliegend als Orientierungswerte im Rahmen der Abwägung heranziehen, gewährleistet. Die Eignung der Lärmwerte von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht ergibt sich aus der gesetzgeberischen Wertung, dass Dorf- und Mischgebiete neben der Unterbringung von (nicht wesentlich) störenden Gewerbebetrieben auch dem Wohnen dienen und die hierauf zugeschnittenen Immissionsgrenzwerte für den Regelfall gewährleisten, dass die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse gewahrt sind (BVerwG vom 17.03.2005, aaO, Rn. 19). Der infolge des Neubaus der A 94 zu erwartende Lärmanstieg in der Nachbarschaft der Kreisstraße MÜ 22 lässt die von der Gemeinde getroffenen planerischen Zielsetzungen für die Entwicklung des Gemeindegebiets unberührt. Die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse in den planerisch ausgewiesenen Wohngebieten entlang der Kreisstraße MÜ 22 bleiben gewahrt. Wir erachten die Herstellung zusätzlicher Lärmschutzmaßnahmen und die dafür notwendigen Mehrkosten für nicht erforderlich. Insbesondere im Hinblick auf die von der Gemeinde in den Vordergrund gerückte Dorferneuerung würden zudem aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwällen oder –wänden empfindlich und unvertretbar in das Ortsbild eingreifen.

Erhebliche Verkehrssteigerungen auf bestehenden anderen Straßen im Planungsabschnitt infolge des Autobahnbaus sind gemäß der Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak nicht zu erwarten.

Werden im Zuge der Bauarbeiten vorübergehende Sperrungen von Straßen unvermeidbar, kann es temporär zu verstärkten Lärmauswirkungen an anderen Straßen infolge des Umleitungsverkehrs kommen. Die negativen Auswirkungen erachten wir jedoch für hinnehmbar, zumal sie nach der Konzeption des Vorhabensträgers weder lang anhaltend noch gravierend sein werden. Der Baustellenverkehr wird hauptsächlich auf der Autobahntrasse abgewickelt. Stark befahrene Straßen werden im Plan-

feststellungsabschnitt kaum berührt. Die St 2084 wird lediglich im Bereich Heldenstein umgebaut. Hierfür und für die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den übrigen nachgeordneten Straßen ist vorgesehen, dass der Verkehr durch örtliche Beihelfsumfahrungen aufrecht erhalten bleibt. Sollte es zu Sperrungen und Umleitungen kommen, so betrifft dies Straßen mit sehr geringen Verkehrsbelastungen. Die Auswirkungen auf die Nachbarschaft werden geringfügig sein. Jedenfalls sind sie nicht von solchem Gewicht, dass sie der Planung der A 94 entgegenstehen. Die Notwendigkeit von zusätzlichen Schutzmaßnahmen sehen wir ebenfalls nicht.

#### 4.4.4.2 Schadstoffbelastung

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung zu vereinbaren. Diese Feststellung gilt sowohl im Hinblick auf den Maßstab des § 50 BImSchG als auch unter Beachtung der Regelungen des Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG.

Nach § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden.

Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne dieses Gesetzes sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 BImSchG).

Belastungen oder Einwirkungen, die die Grenzwerte der 39. BImSchV oder EG-Richtlinien bzw. Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 überschreiten, sind nicht zu erwarten. Die Kfz-Emissionen tragen vorwiegend zur allgemeinen Luftverschmutzung bei. Die menschliche Gesundheit wird auch nicht mittelbar, also insbesondere über die Nahrung, gefährdet. Zu dieser Prognose werden neben dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 2002 (MLuS 02, geänderte Fassung 2005) verschiedene Untersuchungsergebnisse herangezogen.

In Auswertung einiger Veröffentlichungen kommt die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zu dem Ergebnis, dass die Gefahr einer zusätzlichen PAK-Kontamination (polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe) der Bevölkerung durch den Verzehr von Nahrungspflanzen, die zwischen 10 und 50 m neben stark befahrenen Straßen angebaut werden, nicht gegeben ist (vgl. BASt, Untersuchungen zu Fremdstoffbelastungen im Straßenseitenraum, Verkehrstechnik Heft V 122, 2005). Wie frühere Untersuchungen zur Bleibelastung zeigen, besteht bei Schwermetallen ein Zusammen-

hang zwischen Verkehrsmenge und Abstand vom Fahrbahnrand einerseits und der Belastung andererseits. Durch die Vermischung von Erntegut aus straßennäheren und straßenentfernteren Bereichen und durch den verstärkten Einsatz der Kraftfahrzeugkatalysatoren reduziert sich der Schadstoffgehalt soweit, dass mangels konkreter Nachteile auch für solche Grundstücksteilflächen, die an ein Straßengrundstück unmittelbar angrenzen, kein Ausgleichsanspruch besteht. Die o. g. Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen weist im Übrigen aus, dass der Belastungspfad Tierfutter - tierische Nahrungsmittel - Mensch nur eine untergeordnete Rolle spielt. Auf dem Pfad Boden - Pflanze - Tier - Mensch ist eine Aufnahme von Schadstoffen noch unwahrscheinlicher.

Für den Stoffeintrag von Schwermetallen und organischen Verbindungen liegt auch eine Untersuchung des Instituts für Wasserbau und Kulturtechnik der Universität Karlsruhe im Auftrag des Ministeriums für Umwelt und der Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg über "verkehrsbedingte Immissionen in Baden-Württemberg - Schwermetalle und organische Fremdstoffe in straßennahen Böden und Aufwuchs" vom Dezember 1992 vor, wobei ausschließlich straßennahe Böden beurteilt wurden, die mehr als 25 Jahre Kfz-bedingten Immissionen ausgesetzt waren. Sie kommt zu dem Ergebnis, dass durch ausreichend breite (6 m) Straßenrandbepflanzungen bei Schwermetallen und organischen Verbindungen in Böden und Grünlandaufwuchs eine mittlere Reduzierung um 30 % gegenüber freier Ausbreitungsmöglichkeit der Immission erreicht werden kann.

Da ausweislich der landschaftspflegerischen Maßnahmenplanung derartige Bepflanzungen vorgesehen sind, die landwirtschaftliche Nutzung infolge der vorhabensbedingten Dämme und Einschnitte größtenteils erst jenseits dieser Entfernung beginnt, die Prognoseverkehrsmenge mit maximal rd. 46.000 Kfz/24 h unter derjenigen, die in o. g. Untersuchung behandelten Autobahn liegt, die Schadstoffemissionen des einzelnen Fahrzeugs infolge gesetzlicher Maßnahmen schon erheblich geringer sind als sie zum o. a. Referenzzeitraum waren und sie künftig voraussichtlich noch weiter abnehmen werden, bleiben Schadstoffeinträge in den Boden ohne nennenswerte Auswirkungen auf Mensch und Tier.

Die Bewertung der Stickstoffdioxidbelastung hat ergeben, dass sie an dem der Straße nächstgelegenen Wohnhaus, das einen Abstand von rund 46,5 m vom Fahrbahnrand aufweist, sowohl bei den Langzeitwirkungen, als auch bei den Kurzzeitwirkungen deutlich unter den Werten der TA-Luft, der VDI 2310, der EG-Richtlinien und der 39. BImSchV liegen. Eine gesundheitsschädigende Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung ist somit nicht zu erwarten.

Die von Verfahrensbeteiligten geübte Kritik an der Abschätzung der zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen mit Hilfe des PC-Berechnungsverfahrens zum MLuS 02 teilen wir nicht. Da das Berechnungsverfahren hinsichtlich der Höhe von Lärmschutzanlagen nur bestimmte Eingabeparameter vorsieht, von denen die vorliegende Planung abweicht, hat der Vorhabensträger verschiedene Rechenläufe auf Basis der möglichen Eingabeparameter durchgeführt und zusätzlich die daraus gewonnenen Ergebnisse auf die tatsächlichen Planungsverhältnisse extrapoliert. Gegen diese Vorgehensweise bestehen unseres Erachtens keine Bedenken. Die Ergebnisse zeigen, dass unter allen Umständen die Grenzwerte der 39. BImSchV eingehalten werden. Die in der Planung vorgesehenen, im Vergleich zu den Eingabeparametern umfangreicheren Lärmschutzanlagen führen zu einer weiteren Verbesserung der Schadstoffsituation (vgl. Unterlage 1 T, Seite 197 ff.).

Das Bayer. Landesamt für Umwelt hat die zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen abgeschätzt und bestätigt, dass unter Ansatz der prognostizierten Verkehrsmengen nicht davon auszugehen ist, dass im Planfeststellungsbereich die lufthygienischen Grenzwerte der 39. BImSchV an den nächstgelegenen Anwesen erreicht oder gar überschritten werden. Dies gilt auch im Hinblick auf die Schadstoffbelastungen, die beim Betrieb der PWC-Anlage bei Dorfen hervorgerufen werden. Die am nächsten zu dieser Anlage gelegenen Wohnhäuser befinden sich in einem Abstand von mehr als 150 m, also deutlich weiter entfernt als das für die Abschätzung der Schadstoffimmissionen maßgebende Wohngebäude, dessen Abstand lediglich 46,5 m vom Fahrbahnrand beträgt. Im Bereich der PWC-Anlage befindet sich die Fahrbahn der A 94 sogar in einer Entfernung von rund 250 m zum nächsten Wohngebäude. Neben den auf der Fahrbahn der A 94 erzeugten Emissionen spielen die beim Betrieb der PWC-Anlage verursachten Emissionen nur eine untergeordnete Rolle. Die Schadstoffkonzentration nimmt mit zunehmender Entfernung von der Emissionsquelle rasch ab. In einer Entfernung von 120 m beträgt die Schadstoffkonzentration nur noch 20% der Konzentration, die direkt am Fahrbahnrand auftritt. Im Ergebnis ist daher festzuhalten, dass aufgrund der durchgeführten Abschätzungen anhand des Verfahrens MLuS 02, geänderte Fassung 2005 eine Überschreitung der lufthygienischen Grenzwerte der 39. BImSchV auch im Bereich der PWC-Anlage ausgeschlossen ist bzw. diese deutlich unterschritten werden.

#### 4.4.4.3 Bodenschutz

Die Belastung des Bodens durch den Eintrag von Stoffen aus dem Verkehr und die Belastung durch die Bauarbeiten sowie die Herstellung und Unterhaltung der Anlage kann nach BBodSchG zugelassen werden.

Das dargestellte öffentliche Interesse an der Durchführung des Vorhabens (Nutzungsfunktion im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 3 d BBodSchG) rechtfertigt hier die Nachteile für die anderen Funktionen des Bodens. Die Bodenfunktionen sind grundsätzlich gleichrangig.

Schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 i. V. m. § 7 BBodSchG werden nicht eintreten, denn von der mit rund 42.000 bis 46.000 Fahrzeugen/Tag belasteten Straße werden für die bisher nicht belasteten Böden keine maßgeblichen Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen eintreten. Die Überschreitung von in der BBodSchV (Anhang 2) gemäß § 8 Abs. 2 BBodSchG festgelegten Werten ist nicht zu besorgen. Gesonderte Untersuchungen waren für diese Einschätzung nicht erforderlich, denn die vorstehend genannten Untersuchungen gestatten diese Prognose zuverlässig. Vergleicht man die in Anhang 2 zu § 9 BBodSchV aufgeführten Vorsorgewerte mit den in den genannten Untersuchungen festgestellten Werten an Straßen, kann man den Schluss ziehen, dass bei einer Verkehrsbelastung von rund 42.000 bis 46.000 Fahrzeugen/Tag und Fehlen einer maßgeblichen Vorbelastung eine Beeinträchtigung der Bodenfunktionen nicht zu besorgen ist.

#### 4.4.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

##### 4.4.5.1 Verbote

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

##### 4.4.5.1.1 Schutzgebiete/geschützte Flächen / allgemeiner Artenschutz

Der geplante Bau der Autobahn A 94 zwischen Dorfen und Heldenstein führt zu Betroffenheiten von zwei FFH-Gebieten. Die strengen Anforderungen an die Zulassungsentscheidung, die sich aus § 34 Abs. 2 BNatSchG ergeben, stehen der Genehmigung des Projekts nicht entgegen. Auf die Ergebnisse der FFH-Verträglichkeitsprüfungen unter C.3 wird verwiesen.

Schutzgebiete nach §§ 20 ff. BNatSchG sind im Planungsgebiet mit Ausnahme der als Naturdenkmal nach § 28 BNatSchG geschützten Eiche am westlichen Ortsrand des Dorfbereiches von Harting auf der Flurnummer 494 der Gemarkung Heldenstein nicht vorhanden. Das Naturdenkmal liegt rund 150 m vom Fahrbahnrand der A 94 entfernt hinter dem südlichen Lärmschutzwall. Die geplante Autobahn hat keine Auswirkungen auf das Naturdenkmal im Sinne von § 28 Abs. 2 BNatSchG.

Für die Überbauung/Beseitigung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan angegebenen gesetzlich geschützten Biotope nach § 30 Abs. 2 Satz 1 und § 30 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG/Art. 23 Abs. 1 BayNatSchG wird eine Ausnahme von den Verbo-

ten des § 30 Abs. 2 BNatSchG zugelassen, weil die Beeinträchtigungen durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen ausgeglichen werden und die Maßnahmen aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Interesses notwendig sind. Ebenso dürfen Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze und –gebüsche und allgemein geschützte Lebensräume beeinträchtigt werden, weil auch insoweit überwiegend ein Ausgleich erfolgt und zudem die Maßnahmen aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Interesses notwendig sind. Die Gründe ergeben sich aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung. Der Planfeststellungsbeschluss ersetzt die ansonsten erforderlichen einzelnen Ausnahmen (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG). Das Benehmen mit den zuständigen unteren Naturschutzbehörden wurde hergestellt, es wurden keine Bedenken vorgebracht.

#### 4.4.5.1.2 Besonderer und strenger Artenschutz

##### 4.4.5.1.2.1 Zugriffsverbote

Die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG stehen der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Besonders geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG neben allen europäischen Vogelarten Tierarten, die in Anhang A oder B der EG-Verordnung Nr. 338/97, in Anhang IV der FFH-RL oder in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 BNatSchG aufgeführt sind.

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

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

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

#### § 44 Abs. 5 BNatSchG

Für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG, die nach den Vorschriften des BauGB zulässig sind, gelten die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote nach folgender Maßgabe: Sind in Anhang IVa FFH-RL aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten betroffen, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des Absatzes 1 Nr. 3 und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des Absatzes 1 Nr. 1 nicht vor, so weit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt wird. So weit erforderlich können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Pflanzen nach Anhang IVb gilt entsprechendes. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote vor. Insoweit wird auf die nachfolgenden Ausführungen zu § 15 BNatSchG verwiesen.

Der Prüfumfang der besonderen artenschutzrechtlichen Verbote beschränkt sich auf die europäisch geschützten FFH-Anhang IV-Arten und die europäischen Vogelarten. Die „nur“ national geschützten Arten sind nach Maßgabe des § 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG von den artenschutzrechtlichen Verboten freigestellt und werden wie alle übrigen Arten grundsätzlich nur im Rahmen der Eingriffsregelung behandelt. Eine Verordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (sog. „Verantwortungsarten“) liegt noch nicht vor.

#### 4.4.5.1.2.2 Prüfmethodik

Die artenschutzrechtliche Beurteilung nach § 44 BNatSchG setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme zum Vorkommen der relevanten Arten voraus. Der Prüfung brauchen diejenigen Arten nicht unterzogen zu werden, für die eine verbotstatbestandsmäßige Betroffenheit durch das jeweilige Projekt mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann (Relevanzschwelle).

Das methodische Vorgehen der vom Vorhabensträger vorgelegten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP), die Grundlage der Beurteilung durch die Planfeststellungsbehörde ist, orientiert sich an den „Fachlichen Hinweisen zur Aufstellung



naturschutzfachlicher Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)“ in der Fassung vom 08.01.2008 und wurde im Hinblick auf die weitere Entwicklung der Rechtsprechung und Gesetzgebung fortgeschrieben. Es entspricht auch der zwischenzeitlich neuesten Fassung der fachlichen Hinweise mit Stand vom März 2011. Die Datengrundlagen für die saP sind in der Unterlage 12.6 T dargestellt, insbesondere in Kap. 1.2, Kap. 4.1.2.1 bis 4.2.1.5 und Kap. 4.2.1, auf die Bezug genommen wird.

Um das Vorkommen geschützter Tier- und Pflanzenarten im Untersuchungsraum zu erfassen wurden zahlreiche Begehungen vor Ort durchgeführt. Die bereits für die notwendige Vorausschau auf den vorliegenden Planungsabschnitt im Zuge der vorangegangenen Planfeststellungsverfahren für die Abschnitte Forstinning – Pastetten und Pastetten – Dorfen gewonnenen fachlichen Erkenntnisse wurden aktualisiert. Neben den umfangreichen Bestandsaufnahmen vor Ort wurden die vorhandenen Erkenntnisse aus Datenbanken und der Fachliteratur ausgewertet. Wir erachten die gutachtlichen Untersuchungen des Vorhabensträgers für ausreichend, um darauf unsere artenschutzrechtliche Beurteilung zu stützen. Die Prüfung, ob artenschutzrechtliche Verbote gemäß § 44 BNatSchG eingreifen, setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Trassenbereich vorhandenen Tier- und Pflanzenarten und ihrer Lebensräume voraus. Das verpflichtet die Behörde jedoch nicht, ein lückenloses Arteninventar zu erstellen. Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Lassen bestimmte Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf die faunistische Ausstattung zu, so kann es mit der gezielten Erhebung der insoweit maßgeblichen repräsentativen Daten sein Bewenden haben. Das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzliche Erkenntnis verspricht (vgl. BVerwG vom 18.06.2007, 9 VR 13/06 – juris, Rn. 20; BVerwG vom 13.03.2008, 9 VR 9/07 – juris, Rn. 31). Für solche Arten, über deren Vorkommen im Untersuchungsraum trotz der umfangreichen Bestandserhebungen und der Auswertung der entsprechenden Fachliteratur gewisse Unsicherheiten nicht ausgeschlossen werden können, werden die Betroffenheiten im Rahmen von „Worst-Case-Betrachtungen“ geprüft.

Neben der Bestandsaufnahme des Arteninventars wurden die unterschiedlichen Wirkfaktoren des Vorhabens ermittelt, die Relevanz im Hinblick auf die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG haben können. Auf Unterlage 12.6 T, Kap. 2 wird verwiesen.

Im Rahmen der artenschutzrechtlichen Prüfung finden ferner sämtliche Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung beeinträchtigender Wirkungen Berücksichtigung, die in den festgestellten Planunterlagen enthalten sind (vgl. Unterlage 12.6 T,

Kap. 3). Gleichfalls im Rahmen der Prüfung der Projektwirkungen finden auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen im Sinne von § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG Berücksichtigung, wenn sie gewährleisten, dass die Verwirklichung eines Verbotstatbestands von vornherein vermieden wird (vgl. Unterlage 12.6 T, Kap. 3.3, Seite 14). Die Berücksichtigung vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen ist gemeinschaftsrechtskonform, weil solche Maßnahmen – nicht weniger als Vermeidungsmaßnahmen - die ununterbrochene Funktionserfüllung gewährleisten müssen und sich damit in der Terminologie der Kommission (vgl. „Leitfaden zum strengen Schutzsystem für Tierarten von gemeinschaftlichem Interesse im Rahmen der FFH-Richtlinie 92/43 EWG“ (im Folgenden: Leitfaden) vom Februar 2007, Kapitel II.3.4.d) gleichfalls als funktionserhaltende Maßnahmen darstellen (vgl. BVerwG vom 18.03.2009, 9 A 39.07 – juris, Rn. 70; zum Ganzen BayVGH vom 24.11.2010, 8 A 10.40007, UA Seite 86, Rn. 131 m.w.N.).

#### 4.4.5.1.2.3 Stellungnahmen und Einwendungen

Während des Planfeststellungsverfahrens für den vorliegenden Abschnitt Dorfen – Heldenstein änderte sich die rechtliche Behandlung des Artenschutzes mehrfach. Insbesondere hervorzuheben ist das Urteil des EuGH vom 10.01.2006 (Rs. C-98/03, Slg. 2006 I-00053), in dem festgestellt wurde, dass die Regelung des § 43 Abs. 4 BNatSchG (a. F.) gegen Europarecht verstieß. Nachfolgend urteilte das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG vom 21.06.2006, 9 A 28.05 – juris, Rn. 28), die in § 43 Abs. 4 BNatSchG (a. F.) enthaltene Legalausnahme von den artenschutzrechtlichen Verboten könne – entgegen der bisherigen ständigen Rechtsprechung – im Hinblick auf europarechtlich geschützte Arten nicht zur Anwendung kommen. Mit Inkrafttreten des Ersten Gesetzes zur Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes vom 12. Dezember 2007 (BGBl I S. 2873) hat sich die Rechtslage erneut verändert. Abermals geändert hat sich die Rechtslage mit Inkrafttreten des Gesetzes zur Neuregelung des Rechts des Naturschutzes und der Landschaftspflege vom 29. Juli 2009 (BGBl I S. 2542). Die Planunterlagen der A 94 für den Abschnitt Dorfen – Heldenstein basierten bis einschließlich des Planungsstands der 2. Tektur noch auf der überholten Rechtsanwendung und behandelten den Artenschutz im Rahmen der Legalausnahme des § 43 Abs. 4 BNatSchG (a. F.). Erstmals wurde die fachliche Behandlung des Artenschutzes im Rahmen der dritten Tektur vom 28.02.2011, insbesondere durch die Planunterlage 12.6 T, an die geänderte Rechtslage angepasst und ins Verfahren eingebracht.

Gegen die in Planunterlage 12.6 T enthaltenen fachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung wurden von verfahrensbeteiligten Privatpersonen im

Anhörungsverfahren zum vorliegenden Planungsabschnitt Dorfen – Heldenstein lediglich Einwendungen im Hinblick auf die Wirksamkeit der Schutzmaßnahmen zur Vermeidung kollisionsbedingter Tötungen von Fledermäusen und bestimmten Vogelarten erhoben. Daneben hat ein Naturschutzverein Einwendungen erhoben, die verschiedene Fledermausarten, die Tierarten Zauneidechse und Gelbbauchunke und pauschal „Vogelarten“ betreffen. Einwendungen zu weiteren Arten wurden lediglich mit Bezug auf die FFH-Verträglichkeitsprüfung für die FFH-Gebiete „Isental mit Nebenbächen“ und „Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“ erhoben. In soweit werden die Anforderungen der Rechtsprechung an die Substantiierung von Einwendungen eines Naturschutzvereins gegen spezifisch artenschutzrechtliche Bestimmungen nicht erfüllt (BayVGH vom 30.9.2009, NuR 2010, 355, Rn. 72). Unabhängig davon haben wir die Betroffenheit dieser Arten im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung eingehend geprüft, worauf verwiesen wird. Die darüber hinaus vom Naturschutzverein gegen die planerische Behandlung des europäischen Artenschutzes im Rahmen des ergänzenden Verfahrens zum ersten Planungsabschnitt Forstinning – Pastetten erhobenen Einwendungen, wurden nicht ordnungsgemäß in das vorliegende Planfeststellungsverfahren eingebracht, da lediglich auf ein Schreiben vom 11.01.2007 Bezug genommen (BVerwG vom 3.7.1996, 11 A 64/95 – juris, Rn. 36) und jenes Schreiben nicht einmal in Kopie beigefügt wurde. Es ist für uns völlig unklar, welche Bedenken des Naturschutzvereins, die er vor annähernd fünf Jahren im damaligen Verfahren gegen die Behandlung des Artenschutzes in der „Vorausschau“ erhoben hat, trotz der seither ergangenen Planfeststellungsbeschlüsse für die beiden vorangegangenen Abschnitte der Trasse Dorfen, den darauf folgenden Gerichtsentscheidungen des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs und des Bundesverwaltungsgerichts sowie den diversen Rechtsänderungen weiterhin aufrechterhalten werden.

Unabhängig davon haben sich für uns keine Zweifel an der Geeignetheit der gutachtlichen Untersuchungen zur Prüfung der artenschutzrechtlichen Verbote ergeben. Die beteiligten Naturschutzbehörden haben die Untersuchungen sowohl methodisch als auch in ihren Ergebnissen bestätigt.

#### 4.4.5.1.2.4 Verstoß gegen Verbote (allgemeine Ausführungen)

In Kenntnis der Arten, die im Untersuchungsraum nachweislich vorkommen oder deren Vorkommen aufgrund der fachlichen Kenntnisse über ihre Verbreitung und Lebensraumansprüche nicht sicher ausgeschlossen werden kann, hat der Vorhabens-träger untersucht, ob und welche Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG infolge der Wirkungen des Vorhabens erfüllt werden.

§ 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG

Nach den fachgutachtlichen Untersuchungen des Vorhabensträgers kommen im Untersuchungsraum keine geschützten Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-RL vor. Verstöße gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG sind nicht ersichtlich.

§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG

Nicht unter das Schädigungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG fallen nach der Rechtsprechung des BVerwG zudem unvermeidbare Tötungen von Tieren bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen beim Betrieb der Straße, wenn sich das Kollisionsrisiko für die betroffenen Tierarten durch das Straßenbauvorhaben nicht signifikant erhöht (BVerwG vom 09.07.2008, 9 A 14.07 – juris, Rn. 91). Da der Tatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG individuenbezogen ist und bei einer lebensnahen Betrachtung ein Kollisionsrisiko einzelner Exemplare geschützter Arten nie völlig auszuschließen ist, wäre der Tatbestand des Tötungsverbots bereits bei der Kollision eines Einzelexemplars mit einem Kraftfahrzeug erfüllt. Straßenbauvorhaben könnten stets und ausschließlich nur noch in Anwendung von § 44 Abs. 5 bzw. § 45 Abs. 7 BNatSchG zugelassen werden. Damit würden diese nach dem artenschutzrechtlichen Regelungsgefüge als Ausnahme konzipierten Vorschriften zum Regelfall. Ihren strengen Voraussetzungen würde eine Steuerungsfunktion zugewiesen, für die sie nach der Gesetzessystematik nicht gedacht sind und die sie nicht sachangemessen erfüllen können. Ein sachgerechtes Verständnis des Gesetzes führt daher zur Auslegung, dass der Tötungstatbestand nur erfüllt ist, wenn sich das Tötungsrisiko für die betroffenen Tierarten durch das Straßenbauvorhaben in signifikanter Weise erhöht. Dabei sind Maßnahmen, mittels derer Kollisionen vermieden oder dieses Risiko zumindest minimiert werden soll, in die Prüfung des Tötungstatbestands einzubeziehen. Hiernach ist das Tötungsverbot nicht erfüllt, wenn das Vorhaben nach naturschutzfachlicher Einschätzung jedenfalls aufgrund der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen kein signifikant erhöhtes Risiko kollisionsbedingter Verluste von Einzel-exemplaren verursacht, mithin unter der Gefahrenschwelle in einem Risikobereich bleibt, der mit einem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, vergleichbar dem ebenfalls stets gegebenen Risiko, dass einzelne Exemplare einer Art im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens Opfer einer anderen Art werden (vgl. BVerwG, aaO). Von einem signifikant erhöhten Kollisionsrisiko kann nur ausgegangen werden, sofern es erstens um Tiere solcher Arten geht, die aufgrund ihrer Verhaltensweisen gerade im Bereich des Vorhabens ungewöhnlich stark von den Risiken des dadurch verursachten Straßenverkehrs betroffen sind, und zweitens diese besonderen Risiken durch die konkrete Ausgestaltung des Vorhabens einschließlich

der geplanten Vermeidungs- oder Minderungsmaßnahmen sich nicht beherrschen lassen (vgl. BVerwG vom 18.03.2009, 9 A 39.07 – juris, Rn. 58).

Die Berücksichtigung einer Signifikanzschwelle im Rahmen der Prüfung des Tötungsverbots begegnet keinen europarechtlichen Bedenken. Ein Konflikt mit Art. 12 Abs. 1 lit. a FFH-RL bzw. Art. 5 lit. a V-RL besteht nicht, weil kollisionsbedingte Tötungen im Straßenverkehr den europarechtlichen Tötungstatbestand nicht erfüllen, da es sich dabei um unbeabsichtigte Tötungen handelt (vgl. EuGH vom 20.05.2010, Rs. C-308/08 - juris, Rn. 56 ff.).

Neben der Berücksichtigung der Signifikanzschwelle erfährt das in § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG enthaltene Schädigungsverbot im Rahmen von zulässigen Eingriffen gem. § 15 BNatSchG eine weitere Einschränkung durch die Vorschrift des § 44 Abs. 5 Satz 1 BNatSchG. Danach erfasst das Schädigungsverbot keine Verletzungen oder Tötungen von Tieren oder ihrer Entwicklungsformen, die unvermeidbar mit der Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten verbunden sind (§ 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG), wenn deren ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang – ggf. auch durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen – aufrecht erhalten bleibt. Die ökologische Funktion von Fortpflanzungs- und Ruhestätten kann dann als aufrechterhalten anerkannt werden, wenn es durch den örtlichen Eingriff zu keiner signifikanten Verschlechterung des Erhaltungszustands des lokalen Bestands der Art kommt. Verletzungen oder Tötungen im Zusammenhang mit der Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten unterfallen dagegen weiterhin dem Schädigungsverbot, wenn sie vermeidbar sind oder wenn die ökologische Funktion der Lebensstätte nicht aufrecht erhalten bleibt.

#### § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG

Das in § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG enthaltene Störungsverbot untersagt erhebliche Störungen streng geschützter Arten und der europäischen Vogelarten. Eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert, d.h. das Verbot beinhaltet eine „Erheblichkeitsschwelle“. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population ist insbesondere dann anzunehmen, wenn die Überlebenschancen, der Bruterfolg oder die Reproduktionsfähigkeit vermindert werden, wobei dies artspezifisch für den jeweiligen Einzelfall untersucht und beurteilt werden muss. Dementsprechend geht die EU-Kommission in ihren Erläuterungen zum Artenschutz (Leitfaden) davon aus, dass relevante (tatbestandsmäßige) Störungen zu konstatieren sind, wenn sie eine bestimmte Intensität, Dauer und Frequenz aufweisen und dadurch z. B. die Überlebenschancen oder der Brut- bzw. die Reproduktionserfolg gemindert wird.

Punktuelle Störungen ohne negativen Einfluss auf die Art (z. B. kurzfristige baubedingte Störungen außerhalb der Brutzeit) unterfallen hingegen nicht dem Verbot. Wir meinen zudem, dass in Anlehnung an die Rechtsprechung auch nicht jeder Verlust eines einzelnen Brutplatzes zwangsläufig die Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population bedeutet (vgl. BVerwG vom 21.06.2006, 9 A 28.05 – juris, Rn. 45). Der Populationsbegriff ist wie eine Lebensgemeinschaft von Tieren derselben Art oder Unterart zu verstehen, die in generativen oder vegetativen Vermehrungsbeziehungen stehen. Das bloße Zählen von Köpfen würde diesem Populationsbegriff dagegen nicht gerecht. Dass einzelne Exemplare im Zuge der Verwirklichung eines Projekts verloren gehen, schließt unseres Erachtens nicht aus, dass die lokale Population als solche in ihrem Erhaltungszustand unverändert bleibt (vgl. BVerwG vom 16.03.2006, 4 A 1073/04 – juris, Rn. 578). Zweifel an der Europarechtskonformität des populationsbezogenen Ansatzes der Vorschrift des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG hegen wir nicht, da der europarechtliche Störungstatbestand des Art. 12 Abs. 1 Buchstabe b FFH-RL nur Störungen der „Art“ verbietet und daher ebenfalls einen art- bzw. populationsbezogenen Ansatz aufweist (vgl. BVerwG vom 09.07.2008, 9 A 14.07 – juris, Rn. 104).

Unbeachtlich ist, ob die Störungen durch direkt oder indirekt wirkende Projektauswirkungen verursacht werden. Dementsprechend wurden von uns auch indirekte Wirkfaktoren des Vorhabens, die zu einer Beunruhigung von Individuen führen können, untersucht. Darunter fallen Wirkungen wie Schall/Lärm, Licht, andere visuelle Effekte (z. B. Silhouettenwirkung) und Erschütterungen. Wir erfassen ferner unter dem Begriff des erheblichen Störens auch Verschlechterungen des Erhaltungszustandes der lokalen Population mobiler Arten (v. a. Vögel, Amphibien, Fledermäuse) durch Zerschneidungswirkungen (vgl. BVerwG aaO, Rn. 105). Dies kann z. B. der Fall sein, wenn Flugkorridore einer strukturgebundenen Fledermausart während der Jungenaufzucht oder Landlebensraum und Laichgewässer einer Amphibienart durch eine Straße neu zerschnitten werden und dadurch der Reproduktionserfolg der lokalen Population nachhaltig gemindert wird.

#### § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG

Ein Verstoß gegen das Schädigungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG liegt gem. § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG nicht vor, wenn die ökologische Funktion der vom Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Damit wird der Sache nach in eingeschränktem Umfang eine populationsbezogene Erheblichkeitsschwelle eingeführt (vgl. BVerwG aaO, Rn. 98). Dies ist aus europarechtlicher Sicht nicht zu beanstan-

den, weil der in § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG vorausgesetzte volle Funktionserhalt nicht schon dann gegeben ist, wenn der Eingriff keine messbaren Auswirkungen auf die Reproduktionsbedingungen bzw. Rückzugsmöglichkeiten der lokalen Population als ganzer hat, sondern erst dann, wenn für die mit ihren konkreten Lebensstätten betroffenen Exemplare einer Art die von der Lebensstätte wahrgenommene Funktion vollständig erhalten bleibt, also z. B. dem ein einem Brutrevier ansässigen Vogelpaar weitere geeignete Nistplätze in seinem Revier zur Verfügung stehen oder durch Ausgleichsmaßnahmen ohne zeitlichen Bruch bereitgestellt werden (vgl. BVerwG vom 18.03.2009, 9 A 39.07 – juris, Rn. 67 ff.). Den Schutz von § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG genießen regelmäßig genutzte Fortpflanzungs- und Ruhestätten auch während der Abwesenheit der Tiere. Dagegen entfällt der Schutz, wenn Fortpflanzungs- und Ruhestätten ihre Funktion endgültig verloren haben. Dies trifft z. B. auf Nester von Vögeln zu, die in jedem Jahr an anderer Stelle eine neue Brutstätte anlegen. Bloß potenzielle Lebensstätten sowie Nahrungshabitate und Wanderkorridore fallen grundsätzlich nicht in den Schutzbereich des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (vgl. BVerwG vom 11.01.2001, 4 C 6/00 - juris; BVerwG vom 08.03.2007, 9 B 19.06 – juris; BVerwG vom 13.03.2008, 9 VR 9/07 – juris, Rn. 39; BVerwG vom 09.07.2008, 9 A 14.07 – juris, Rn. 100).

#### 4.4.5.1.2.5 Verstoß gegen Verbote (einzelne Arten)

Aufgrund der umfangreichen fachgutachtlichen Bestandsaufnahme kann festgestellt werden, dass aus den Artengruppen der Fische, der Libellen, Käfer und Schnecken keine Vorkommen von Arten des Anhangs IV der FFH-RL im Untersuchungsraum bekannt oder zu erwarten sind.

#### Säugetiere

Aufgrund der durchgeführten Detektoruntersuchungen entlang der Trasse sowie nach Auswertung der Angaben aus der Datenbank der Koordinationsstelle für Fledermausschutz Südbayern ist davon auszugehen, dass 13 Fledermausarten des Anhangs IV der FFH-RL im Untersuchungsgebiet nachweislich vorkommen. Für weitere zwei Fledermausarten ist ein Vorkommen aufgrund ihres natürlichen Verbreitungsgebiets und Nachweisen in etwas größerer Entfernung zur Autobahn nicht auszuschließen. Sie werden daher im Wege einer Worst-Case-Betrachtung in die artenschutzrechtliche Prüfung einbezogen. Insgesamt wird davon ausgegangen, dass 15 Fledermausarten vorhabensbedingt betroffen sind.

Höhlen oder ähnliche unterirdische Quartiere, die als Winterquartiere von Fledermäusen dienen könnten, fehlen im Untersuchungsgebiet. Im Zuge des Autobahn-

baus ist der Abriss von einem landwirtschaftlichen Anwesen erforderlich. Das Gebäude wurde im Hinblick auf das Vorkommen von Fledermäusen und potenziellen Quartieren begutachtet. Es konnten keine Tiere oder besetzte Quartiere vorgefunden werden. Es ist nicht davon auszugehen, dass dort regelmäßig genutzte Fortpflanzungsquartiere vorhanden sind. Wie bereits oben dargestellt, schützt die Vorschrift des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG keine bloß potenziellen Lebensstätten. Ob der Tötungstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG verwirklicht werden kann, wenn Exemplare geschützter Fledermausarten während des Abrisses des Gebäudes anwesend sein sollten, kann dahinstehen, weil die Planung vorsieht, dass im Rahmen der Umweltbaubegleitung das Gebäude vor seinem Abriss auf mögliche Vorkommen von Fledermäusen kontrolliert wird (Schutzmaßnahme S2) und für ggf. vorhandene Tiere eine Umsiedlung bzw. eine Bereitstellung von Ausweichquartieren (Fledermausnistkästen) erfolgt.

Die Schutzmaßnahme S 2 findet auch Anwendung im Hinblick auf die Fällung von Großbäumen, die Baumhöhlen und Spalten aufweisen und als Quartiere von Fledermäusen dienen könnten. Diese potenziell bewohnten Bäume werden vor Eintritt der Winterruhe von Fledermäusen in der Zeit zwischen dem ersten und dem 30. September gefällt. Mit dieser Maßnahme ist unabhängig von der Reichweite der artenschutzrechtlichen Bestimmungen sichergestellt, dass nicht gegen die Verbote der §§ 44 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG verstoßen wird. Nach den gutachterlichen Untersuchungen verfügen die Lebensräume, die im räumlichen Zusammenhang zum jeweiligen Eingriffsort stehen, über geeignete Strukturen, in denen die betroffenen Arten Ausweichquartiere finden. Die Wochenstuben der Arten sind in großflächigen Quartierverbänden organisiert, zwischen denen sie regelmäßig wechseln, so dass der Verlust einzelner Quartiere nicht zugleich den Verlust der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang bedeutet. Die verbleibenden Waldbereiche bieten ausreichend Ausweichmöglichkeiten. An der Wirksamkeit der Schutzmaßnahme haben wir keine Zweifel.

Nach den gutachterlichen Untersuchungen kommt es durch die vorhabensbedingte Flächeninanspruchnahme und infolge von betriebsbedingten Störungen wegen der Großflächigkeit der von Fledermäusen bejagten Areale zu keinen relevanten Auswirkungen auf den Fortpflanzungserfolg der im Trassenumfeld vorhandenen Fledermauspopulationen. Der Verlust an strukturreichen Kulturlandschaften wird durch die vorgesehene Anlage neuer strukturreicher Flächen ausgeglichen. Aufgrund dieser nachvollziehbaren fachlichen Feststellungen kann dahinstehen, ob die Auswirkungen der geplanten A 94 auf die Nahrungshabitate überhaupt Verbotstatbestände erfüllen, denn Nahrungshabitate stellen grundsätzlich keine Fortpflanzungs- und Ru-



hestätten dar. Der ganzjährige Betrieb der Autobahn kann zwar auch Störungen während der in § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG bestimmten Zeiten verursachen, jedoch kann jedenfalls die Überbauung von Jagdflächen nicht unter den Störungsbegriff subsumiert werden, ohne den Begriff zu überdehnen. Die betriebsbedingten Störungen in den Jagdhabitaten, etwa durch Schall oder Lichteinwirkungen, sind nicht erheblich.

Zur Vermeidung bzw. Minimierung des Tötungsrisikos durch Kollisionen der Fledermäuse mit Fahrzeugen wird entlang der geplanten Autobahn das vorhandene Leitliniensystem durch Ersatzpflanzungen an Wege- und Gewässerquerungen wiederhergestellt bzw. neu geordnet und an zahlreichen Stellen Möglichkeiten zur gefahrlosen Querung der Autobahn geschaffen. Von Bedeutung sind hier insbesondere die hohen und weiten Brücken über Goldach, Weidmühlbach, Grimmelbach, Rimbach, Ornaubach, Kagnbach und Kehrhamer Bach, über das Kerbtal östlich des Ornaubaches sowie großzügig dimensionierte Durchlässe und Wegeüberführungen, insbesondere im Bereich südlich von Schwindkirchen. Weiter Risiko senkend wirken die geplanten ein- und beidseitigen Lärmschutzanlagen einschließlich der Immissionschutzwände auf den Brückenbauwerken und die dichten Bepflanzungen der Straßenböschungen in den größeren Waldgebieten, die sowohl als Überflughilfen/Querungshilfen für weniger strukturgebunden und höher fliegende Fledermausarten als auch als Leitlinien zur Hinführung an gefahrlose Querungsmöglichkeiten für strukturgebundene Fledermausarten wirken. Auf die Schutzmaßnahmen A10/S, A11/S, A12/S, A13/S sowie S13 und S14 wird verwiesen.

Die Anordnung und Ausgestaltung der Maßnahmen zur Minimierung der Kollisionsgefahr basieren auf den aktuell verfügbaren wissenschaftlichen Erkenntnissen. Bei der Erstellung der Planung hat der Vorhabensträger mit Fachgutachtern zusammen gearbeitet, die derzeit mit der Durchführung von Forschungsvorhaben betraut sind, die Konflikte von Straßen und Fledermäusen zum Gegenstand haben. Wir halten die fachgutachtlichen Einschätzungen zur Wirksamkeit der Querungshilfen für tragfähig. Für Arten, bei denen gewisse Prognoseunsicherheiten in Bezug auf die Wirksamkeit derzeit nicht ausgeräumt werden können, wird vorsorglich eine erhöhte Kollisionsgefahr im Sinne eines Worst-Case angenommen.

Aufgrund ihrer Verhaltensweisen während ihrer Verbindungs- und Jagdflüge und mit Hilfe der geplanten Schutzmaßnahme S2 kann für vier Fledermausarten die Erfüllung von Verbotstatbeständen von vornherein sicher ausgeschlossen werden. Es handelt sich hierbei um die Arten Abendsegler (*Nyctalus noctula*), Kleiner Abendseg-

ler (*Nyctalus leisleri*), Nordfledermaus (*Eptesicus nilssonii*), und Zweifarbfledermaus (*Vespertilio discolor*). Auf Unterlage 12.6 T, Seiten 29 bis 31 wird verwiesen.

Die folgenden Arten wurden im Hinblick auf die Erfüllung von Zugriffsverboten gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG genauer untersucht:

#### Großes Mausohr (*Myotis myotis*)

Im Hinblick auf die Fledermausart Großes Mausohr wird auf die Ausführungen zum FFH-Gebietsschutz und ergänzend hierzu auf Unterlage 12.6 T, Seiten 57 bis 60 verwiesen. Aufgrund der gutachtlichen Untersuchungen ist nicht damit zu rechnen, dass Verbotstatbestände erfüllt werden.

Die Fledermausart kommt im Bundesgebiet in allen Bundesländern vor. Nach Süden hin nimmt jedoch die Häufigkeit zu. Der Gesamtbestand wird auf rund 350.000 Tiere geschätzt. Der Sommerbestand des Großen Mausohrs in Bayern wird in wissenschaftlichen Quellen mit über 130.000 Exemplaren angegeben. Die Winterquartiere dieser Tierart befinden sich fast ausschließlich im nordbayerischen Raum. Der Erhaltungszustand der Art wird vom Bayer. Landesamt für Umwelt für den auf Bayern entfallenden Teil der kontinentalen biogeographischen Region mit günstig beurteilt. Nach den Angaben des Bundesamts für Naturschutz gilt gleiches auch für die gesamte biogeographische Region. Im Bereich des Planungsabschnitts sind Wochenstubenquartiere neben dem bekannten Quartier in der Kirche von Schwindkirchen nicht bekannt und wegen des guten Erfassungsgrads auch unwahrscheinlich. Im näheren Umfeld der Trasse wurden in Gebäuden Einzeltiere nachgewiesen, z. B. in Küham, Oberdorfen und Annabrunn. Einzeltiere können daneben auch in Nistkästen und Baumhöhlen angetroffen werden. Solche Vorkommen besitzen jedoch keine zentrale Bedeutung wie Wochenstuben- oder Winterquartiere. Vieles spricht dafür, solche unregelmäßig aufgesuchten Aufenthaltsorte lediglich als potenzielle Lebensstätten zu beurteilen, da es insoweit an dem Individuenbezug fehlt (vgl. BVerwG vom 09.07.2008, 9 A 14.07 – juris, Rn. 100).

Die Schutzmaßnahme S2 verhindert wirksam, dass einzelne Tiere, die im Zeitpunkt der Baufeldfreimachung in Quartieren anwesend sind, beim Abriss oder bei der Fällung getötet werden. Daneben bewirken die umfangreichen Schutzmaßnahmen für die Wochenstube in Schwindkirchen eine drastische Reduzierung sowohl des Kollisionsrisikos als auch der Zerschneidungs- und Störeffekte der Autobahn. Zur Vermeidung unnötiger Wiederholungen wird auf unsere Ausführungen hierzu im Rahmen des FFH-Gebietsschutzes verwiesen. Danach steht fest, dass es zu keiner signifikanten Erhöhung des Kollisionsrisikos und zu keiner erheblichen Störung während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszei-

ten kommen wird. Der Erhaltungszustand der lokalen Population wird nicht verschlechtert. Dasselbe gilt auch im Hinblick auf Streckenabschnitte, die von der Wochenstube weiter entfernt liegen. Auch dort bewirken die in der Planung vorgesehenen Schutzmaßnahmen, dass keine Verbotstatbestände erfüllt werden. Zwar sind solche Maßnahmen nicht in vergleichbarer Zahl wie im Nahbereich von Schwindkirchen geplant, andererseits sind auch die Anzahl der dort betroffenen Tiere und die Querungsfrequenz der Trasse deutlich niedriger.

Die Einwendung des Naturschutzvereins gegen die artenschutzrechtliche Beurteilung des Großen Mausohrs beschränkt sich auf einen pauschalen Hinweis auf die Ausführungen zum FFH-Gebiet und Zweifeln an der Wirksamkeit der geplanten Vermeidungsmaßnahmen. Aufgrund der dargelegten umfangreichen fachlichen Untersuchungen erachten wir den Einwand für unzutreffend.

#### Braunes Langohr (*Plecotus auritus*)

Diese Fledermausart ist in ganz Bayern verbreitet und kommt auch in Siedlungen im Umfeld der Autobahntrasse vor. Die Abgrenzung lokaler Populationen ist nicht möglich, weil die Art im gesamten Naturraum verbreitet ist und ein regelmäßiger Individuentausch zwischen benachbarten Kolonien stattfindet. Der Erhaltungszustand der Art wird vom Bayer. Landesamt für Umwelt für den bayerischen Teil der kontinentalen biogeographischen Region als günstig eingestuft, was sich mit der Einstufung durch das Bundesamt für Naturschutz deckt. Die Fledermausart fliegt eng an Strukturen gebunden, jagt dicht an der Vegetation und quert Freiräume in geringer Höhe. Damit ist die Art an Straßen, die ihre Lebensräume durchschneiden, grundsätzlich stark kollisionsgefährdet. Aufgrund der Minimierung der Kollisionsgefahren durch die geplanten umfangreichen Vermeidungsmaßnahmen, ist jedoch sichergestellt, dass sich das Kollisionsrisiko im Planungsabschnitt nicht signifikant erhöht. Die A 94 weist eine ganze Reihe von optimierten Unter- und Überflughilfen für Fledermäuse auf, zu denen neu geordnete bzw. neu geschaffene Strukturen hinleiten. Die vorgesehenen Schutzmaßnahmen bewirken zudem eine drastische Verringerung des Zerschneidungseffekts, den die neue Trasse für das Gefüge der Wohn- und Jagdhabitate hat. Die gefahrlosen Querungsmöglichkeiten gewährleisten die Aufrechterhaltung der Austauschbeziehungen. Nicht durchgreifend ist daher die Einwendung des Naturschutzvereins, die Trasse führe dazu, dass die Kolonie des Braunen Langohrs in Schwindegg (Kirche) von südlicher gelegenen Vorkommen wie in Buch am Buchrain abgeschnitten und der Austausch zwischen den Vorkommen erschwert werde. Die geäußerten pauschalen Zweifel an der Wirksamkeit der Vermeidungsmaßnahmen erachten wir für unzutreffend. Die Wirksamkeit der vorgesehenen Maßnahmen ist

umso mehr anzunehmen, als sich eine Art beim Flug an Strukturen orientiert. Das von den Fachgutachtern in der artenschutzfachlichen Bewertung festgestellte strukturgebundene Flugverhalten des Braunen Langohrs wurde auch vom Naturschutzverein nicht infrage gestellt. Auf Unterlage 12.6 T, Seiten 31 bis 34 wird verwiesen.

Aufgrund des ähnlichen Flug- und Jagdverhaltens wie des Braunen Langohrs gelten die Feststellungen für die Fledermausart Graues Langohr (*Plecotus austriacus*) gleichermaßen. Auf Unterlage 12.6 T, Seiten 34 bis 36 wird verwiesen.

#### Fransenfledermaus (*Myotis nattereri*)

Die Art kommt in ganz Deutschland vor, allerdings sind in den meisten Bundesländern nur wenige Wochenstuben bekannt. Sommerquartiere der Fransenfledermaus sind aus ganz Bayern bekannt, die Winterquartiere befinden sich fast ausschließlich in Nordbayern. Die Sommerquartiere befinden sich in Gebäuden oder in Wäldern (Spaltenquartiere, Nistkästen). Die Jagdgebiete befinden sich in strukturreichen Kulturlandschaften und in Waldgebieten im Umkreis von mehreren Kilometern um die Wochenstuben. Die Art orientiert sich beim Flug an Leitstrukturen. Von der Fransenfledermaus sind Kolonien in Kehrham (Rattenkirchen) und Reibersdorf bekannt, die in einem Abstand zur Trasse von 0,5 und 0,8 km liegen. Weitere Kolonien und Einzelquartiere in Dörfern und Wäldern im Umfeld der Trasse sind möglich. Ein Nachweis konnte 2006 anlässlich einer Transsektkartierung 2006 am Ornaubach geführt werden, weitere Nachweise gelangen bei Batcorderuntersuchungen 2009 bei Schwindkirchen. Der Erhaltungszustand der Art wird vom Bayer. Landesamt für Umwelt für bayerischen Teil der kontinentalen biogeographischen Region als günstig eingestuft und deckt sich mit der Einstufung des Bundesamts für Naturschutz für die gesamte Region.

Mittels der Schutzmaßnahme S2 wird sichergestellt, dass keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten mit anwesenden Tieren beseitigt und dabei Tiere getötet werden. Trotz des möglichen Verlusts von einzelnen Höhlenbäumen bleibt die Funktionalität der Lebensstätte angesichts des großen Quartierangebots und des ausreichenden Angebots an Waldflächen und neu angelegten strukturreichen Offenlandbereichen als Nahrungshabitat im räumlichen Zusammenhang erhalten. Eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos und erhebliche Störungen der Art zu bestimmten Zeiten können aufgrund der umfangreichen Maßnahmen zur Wiederherstellung und Neuordnung von Leitstrukturen sowie zur Herstellung von gefahrlosen Querungsmöglichkeiten der Autobahn ausgeschlossen werden. Es ist davon auszugehen, dass die Ordnung des Leitstrukturensystems für die Art, deren Flugverhalten sich an Leitstrukturen orientiert, zuverlässig wirksam ist. Die vom Naturschutzverein dagegen

lediglich pauschal eingewandten Zweifel erachten wir für nicht durchgreifend. Die Planung sieht insbesondere zwischen den beiden vom Naturschutzverein genannten ca. sieben Kilometer voneinander entfernten Vorkommen in Kehrham und Reibersdorf ausreichend gefahrlose Querungsstellen für die Fledermäuse vor, z. B. die großen Talbrücken über den Rimbach und den Ornaubach. Auf Unterlage 12.6 T, Seiten 39 bis 41 wird ergänzend verwiesen.

#### Große Bartfledermaus (*Myotis brandtii*)

Die Fledermausart kommt in ganz Bayern vor, ist indessen selten. Wochenstubenquartiere befinden sich hauptsächlich in Spaltenquartieren in und an Gebäuden. Dort sowie in Spaltenquartieren oder Nistkästen in Wäldern befinden sich die Sommerquartiere. Bevorzugte Jagdhabitats sind grenzlinienreiche Wälder, Waldrandbereiche und Gewässer mit Ufergehölzen, daneben auch Siedlungsbereiche mit Bauernhöfen und Kuhställen. Der Jagdgebietenradius beträgt nach wissenschaftlichen Erkenntnissen zwischen sieben und 11 km um die Wochenstuben. Im weiteren Umfeld der Trasse sind Kolonien in Burgrain und in Westach/Isen bekannt, die in einem Abstand der Trasse von mindestens 11 km liegen. Ein weiteres aktuelles Fortpflanzungsquartier soll sich nach Mitteilung eines Experten östlich von Waldkraiburg in ca. acht Kilometer Entfernung befinden. Im Jahre 2006 wurde ein Exemplar westlich von Schwindkirchen durch Netzfang entdeckt. Vorsorglich wird daher davon ausgegangen, dass diese Art im Trassenbereich vorkommt. Der Erhaltungszustand der Großen Bartfledermaus wird für den auf Bayern entfallenden Anteil der kontinentalen biogeographischen Region vom Bayer. Landesamt für Umwelt als günstig eingestuft. Bundesweit geht das Bundesamt für Naturschutz für die Gesamtregion von einem unzureichenden Erhaltungszustand aus. Vorsorglich wird für die Beurteilung der artenschutzrechtlichen Verbote vorliegend von einem ungünstigen Erhaltungszustand ausgegangen.

Die Tötung von Tieren im Zuge der Baufeldfreimachung ist durch die Schutzmaßnahme S2 ausgeschlossen. Die Beseitigung eines Gebäudes bei Mirdelsberg sowie von Bäumen mit Höhlen oder Spalten wird aufgrund des verbleibenden ausreichend großen Quartierangebots zu keiner Unterbrechung der ökologischen Funktion der Lebensstätten im räumlichen Zusammenhang führen. Die vorgesehenen Schutz- und Leiteinrichtungen werden auch für diese überwiegend strukturgebunden fliegende Art wirksam sein und erhebliche Störungen sowie eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos verhindern. Auf Unterlage 12.6 T, Seiten 41 bis 43 wird ergänzend verwiesen.

Im ergänzenden Verfahren zum Abschnitt Forstinning – Pastetten wurde die Prüfung der Auswirkungen der A 94 auf die Große Bartfledermaus von einem Naturschutzverein gerügt. Ob Quartiere der Art betroffen sind, könne nicht beurteilt werden, solange die Quartiere bei Weidmühle (Schwindkirchen) nicht bekannt sind. Aus diesem Grund könne auch nicht beurteilt werden, ob die Maßnahmen zur Minderung des Kollisionsrisikos ausreichen. Diese Rügen halten wir für unzutreffend. Zunächst zeigt sich an diesem Beispiel gut, dass die pauschale Bezugnahme auf frühere Einwendungen in einem anderen Planungsabschnitt keine ausreichende Substantiierung eines Einwands darstellt, denn die Sachlage hat sich seither drastisch verändert. Nunmehr liegen fachgutachterliche Untersuchungen über das Vorkommen der Fledermausart im Untersuchungsgebiet vor und die genaue Trassierung der Autobahn ist bekannt. Vor diesem Hintergrund reicht es eben nicht aus, auf veraltete Einwendungen zu verweisen, sondern es bedarf vor dem Hintergrund neuerer Erkenntnisse einer Präzisierung solcher Einwendungen. Unabhängig davon greifen die Einwendungen nicht durch. Die fachlichen Untersuchungen zeigen, dass kein Wochenstubenquartier bei Weidmühle bekannt geworden ist. Der Abriss von Gebäuden ist in diesem Bereich zudem nicht vorgesehen. Sollten vereinzelt Tiere in Bäumen Quartier nehmen, so gewährleistet die Schutzmaßnahme S2 deren Überleben. Der vom Naturschutzverein angesprochene Zusammenhang zwischen Quartier einerseits und Wirkungsweise der Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung von Kollisionen andererseits ist nicht nachvollziehbar.

#### Bechsteinfledermaus (*Myotis bechsteinii*)

Die Bechsteinfledermaus ist eine klassische Waldart, die ihren Vorkommensschwerpunkt in Südwestdeutschland, Hessen und den nordbayerischen Waldgebieten hat. Wochenstuben- und Sommerquartiere befinden sich in Baumhöhlen und Nistkästen, wobei Wochenstubenverbände wegen häufiger Quartierwechsel besonders auf ein ausreichendes Quartierangebot angewiesen sind. Alt- und totholzreiche, lichte und strukturreiche Laubwälder werden dabei gegenüber nadelholzdominierten, jüngeren Altersklassenwäldern bevorzugt. Im Bereich des Planungsabschnitts wurde im Jahre 2006 nur ein Einzeltier im Waldgebiet Hangmaul registriert. Bei den Batcorderuntersuchungen 2009 gelangen im Umfeld des Waldgebiets „Hangmaul“ am Weidmühlbach weitere Nachweise. Der Erhaltungszustand der in Südbayern extrem seltenen Art wird vom Bundesamt für Naturschutz in der kontinentalen biogeographischen Region als unzureichend angegeben. Angesichts der wenigen Vorkommen in Südbayern gehen auch wir von einem ungünstigen Erhaltungszustand aus. Das Waldgebiet Hangmaul dient auch den Tieren der Wochenstube der Fledermausart Großes Mausohr in Schwindkirchen als wichtiges Nahrungshabitat. Die zum Schutz die-

ser Art vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen wirken auch zu Gunsten des Vorkommens der Bechsteinfledermaus im Hangmaul. Eingriffe ins Hangmaul selbst sind nicht vorgesehen. Die gefahrlose Querung der Trasse ist für die überwiegend an Strukturen gebunden fliegende Bechsteinfledermaus genauso wie für das Große Mausohr möglich. Artenschutzrechtliche Verbote werden nicht erfüllt. Auf Unterlage 12.6 T, Seiten 36 bis 38 wird verwiesen.

#### Kleine Bartfledermaus (*Myotis mystacinus*)

Kolonien der als typische „Dorffledermaus“ zu bezeichnenden Art, die in Bayern zu den häufigen, weit verbreiteten und als ungefährdet einzustufenden Arten gehört, sind im Umkreis von zwei Kilometern beidseits der Trasse bekannt. Durch den Abriss von einzelnen Gebäuden kann es zu einem Quartierverlust kommen. Die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten kann jedoch im räumlichen Zusammenhang weiterhin als erfüllt angesehen werden, da es im weitgehend ländlich geprägten Umfeld der A 94 zahlreiche Ausweichquartiere gibt. Die Quartiersuche bereitet der Tierart keine Schwierigkeiten, da Quartierwechsel von Kolonien zwischen benachbarten Quartieren im Verlauf der Fortpflanzungszeit zu beobachten sind und daher der Fledermausart diesbezüglich eine Flexibilität unterstellt werden kann. Zu berücksichtigen ist schließlich auch die Schutzmaßnahme S 2. Die Gebäude werden vor dem Abriss auf das Vorkommen von Fledermäusen untersucht. Vorhandene Exemplare werden umgesiedelt, ggf. in bereitgestellte Fledermausnistkästen. Damit wird sichergestellt, dass keine aktuell genutzten Fortpflanzungs- und Ruhestätten beschädigt oder zerstört werden. An der Aufrechterhaltung der ökologischen Funktion der Lebensstätte im räumlichen Zusammenhang gibt es keine Zweifel. Die Fledermausart fliegt meist eng an Strukturen orientiert in geringer Flughöhe. Die Trasse der A 94 durchschneidet Jagdgebiete und Leitstrukturen der Tierart. Mit Hilfe der vorgesehenen Schutzmaßnahmen werden die Tiere weitgehend vom Überfliegen der Autobahn in geringer Höhe abgehalten und zu sicheren Querungsstellen geleitet. Das Kollisionsrisiko wird nicht signifikant erhöht. Im Übrigen wird auf Unterlage 12.6 T, Seiten 43 bis 46 verwiesen.

#### Mopsfledermaus (*Barbastella barbastellus*)

Die Mopsfledermaus ist in weiten Teilen Bayerns verbreitet, aber nur relativ selten nachgewiesen. Spalten an Gebäuden und alten Bäumen werden als Wochenstuben- und Sommerquartier genutzt. Bei Vorkommen im Wald werden häufige Quartierwechsel vollzogen, daher ist die Art dort auf Altholzbestände mit einer großen Zahl geeigneter Rindenspaltenquartiere angewiesen. Zur Überwinterung werden unterirdische Quartiere aufgesucht. Die Art jagt in Wäldern, Verbindungsflüge finden be-

vorzuzug entlang von Waldwegen statt. Die im südbayerischen Raum nur sehr selten nachgewiesene Art ist mit Einzelfunden im weiteren Umfeld der Trasse nachgewiesen (Waldkraiburg, Ebersberger Forst, Burgrain). Ein Einzelnachweis östlich von Pfaffenkirchen im Jahre 2006 und mehrere Rufnachweise bei Schwindkirchen aus dem Jahre 2010 belegen auch ein vereinzelt Vorkommen entlang des geplanten Trassenabschnitts. Der Erhaltungszustand der Art wird vom Bayer. Landesamt für Umwelt für den bayerischen Anteil an der kontinentalen biogeographischen Region als ungünstig eingestuft. Die Einstufung deckt sich mit den Angaben des Bundesamts für Naturschutz für die gesamte Region.

Vorhabensbedingt kommt es nur in sehr begrenztem Umfang zu möglichen Quartierverlusten, die jedoch wegen des ausreichend großen Angebots an verbleibenden Quartierstandorten im räumlichen Zusammenhang nicht zum Verlust der ökologischen Funktion der Lebensstätte führen. Insbesondere das zusammenhängende Waldgebiet des Hangmauls bleibt von Eingriffen verschont. Die vorgesehenen umfangreichen Schutzmaßnahmen bewirken, dass es zu keiner erheblichen Störung der Art und zu keiner signifikanten Erhöhung des Kollisionsrisikos kommt. Die Art fliegt außerhalb des Waldes überwiegend eng an Strukturen gebunden und kann daher entsprechend zu den gefahrlosen Querungsstellen geleitet werden. In den Waldbereichen stellen die 10 m breiten gehölzfreien und mit hohen Altgrasfluren bewachsenen Bereiche einen ausreichenden Schutz vor dem Einfliegen in den Trassenbereich dar. Auf Unterlage 12.6 T, Seiten 46 bis 49 wird verwiesen.

#### Rauhautfledermaus (*Pipistrellus nathusii*)

Im Untersuchungsgebiet sind keine Quartiere der Tierart bekannt. Die Art hält sich bevorzugt in wald- und gewässerreichen Gebieten auf. Hier werden fast ausschließlich Baumquartiere, ersatzweise auch Nistkästen und Fassadenverkleidungen als Wochenstuben, Sommer- wie Winterquartiere benutzt. Daneben können sich Einzeltiere in kleinsten Spalten wie z. B. in Holzstapeln oder Mauerritzen aufhalten. In Deutschland sind nach den Erkenntnissen des Gutachters des Vorhabensträgers Wochenstuben weitgehend nur in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern bekannt. Ein großer Teil der nordosteuropäischen Population zieht jedoch im Herbst durch Deutschland, um sich zu paaren und zu überwintern. Für die Art sind Zugwege über 1.900 km nachgewiesen. Die Flughöhe beträgt überwiegend vier bis 15 Meter. Die Art orientiert sich bei Verbindungsflügen überwiegend an Leitstrukturen. In Bayern ist eine Population von der Isar bekannt. Speziell nach dem Zuzug im Herbst/Winter können vereinzelt Exemplare von dort auch in das Sempt- und Isental einfliegen. Der Erhaltungszustand der Art wird sowohl vom Bayer. Landesamt für



Umwelt als auch vom Bundesamt für Naturschutz für die kontinentale biogeographische Region als günstig eingestuft.

Durch den geplanten Bau der A 94 wird gegen das Schädigungsverbot des § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht verstoßen. Eine Wochenstube ist im Untersuchungsgebiet nicht bekannt und nicht zu erwarten. Bloß potenzielle Lebensstätten wie Holzstapel oder andere spaltenreiche Gegenstände werden von dem Verbot nicht erfasst (BVerwG vom 09.07.2008, Rn. 100). Zudem gewährleistet die Schutzmaßnahme S2, dass baubedingte Individuenverluste jedenfalls weitgehend vermieden werden. Im Übrigen haben einzelne Quartierverluste nach Einschätzung des Fachgutachters keinen Einfluss auf die Nutzung des Untersuchungsgebiets durch die ausschließlich durchziehenden oder überwinternden Tiere. Ihr Verlust hat im räumlichen Zusammenhang des Vorhabens keine populationswirksame Bedeutung. Die Erfüllung des Störungsverbots und des Tötungsverbots ist ausgeschlossen, weil die Planung ausreichend gefahrlose Querungsstellen vorsieht, wo die an Leitstrukturen orientierten Tiere die Autobahn überwinden können. Zudem weist die Tierart aufgrund der weiten Zugstrecken eine gewisse Gewöhnung an den Straßenverkehr auf und fliegt in größerer Höhe. Ergänzend wird auf Unterlage 12.6 T, Seiten 49 bis 52 verwiesen.

#### Wasserfledermaus (*Myotis daubentonii*)

Die Wasserfledermaus ist eine ungefährdete Art, die in Bayern in allen Naturräumen angetroffen werden kann. Im weiten Umkreis der A 94 sind keine Quartierfunde bekannt, Jagd- und Verbindungsflüge von Wasserfledermäusen wurden jedoch um Schwindkirchen sowie an Rimbach und Ornaubach nachgewiesen. Die Art nutzt im Sommer Baumhöhlen und Nistkästen als Quartier, insbesondere einzelne Laubbäume am Rande von Wäldern in der Nähe von Gewässern. Im Winter suchen die Fledermäuse unterirdische Quartiere. Die Wasserfledermaus jagt über Gewässern knapp über der Wasseroberfläche, vereinzelt auch in Wäldern. Sie fliegt stark strukturgebunden und nutzt dabei intensiv Leitlinien. Offene Flächen werden in relativ tiefem Flug überwunden. Der Erhaltungszustand der Art in der kontinentalen biogeographischen Region wird von den Naturschutzbehörden als günstig eingestuft. Durch die geplante A 94 werden keine artenschutzrechtlichen Verbote erfüllt. Insbesondere durch die Maßnahme S2 wird gewährleistet, dass keine Tiere getötet und keine Lebensstätten zerstört werden. Der Lebensraum verfügt über ausreichende Ausweichmöglichkeiten, so dass trotz der Rodung von Bäumen, die als Einzelquartier in Frage kommen, die ökologische Funktion der Lebensstätten im räumlichen Zusammenhang gewahrt bleibt. Die großzügigen Überbrückungen der Fließgewässer führen zu einer erheblichen Minimierung der Zerschneidungseffekte und zur Absenkung

des Kollisionsrisikos auf ein nicht signifikantes Maß. Ergänzend wird auf Unterlage 12.6 T, Seiten 52 bis 54 verwiesen.

#### Zwergfledermaus (*Pipistrellus pipistrellus*)

In Bayern ist die ungefährdete Zwergfledermaus flächendeckend verbreitet. Wochenstubenquartiere sind in einem Abstand zur Trasse von mindestens 2,5 km bekannt. Mit Hilfe von Detektoruntersuchungen konnte die Fledermausart entlang der Trasse, insbesondere im Bereich von Pfaffenkirchen, Weidenbach und Schwindkirchen, zahlreich festgestellt werden. Der Erhaltungszustand der Art ist günstig. Hinsichtlich der Beeinträchtigungen der Art durch die geplante Autobahn kann aufgrund des ähnlichen Verhaltens auf die Ausführungen zur Fledermausart Kleine Bartfledermaus verwiesen werden. Auch in Bezug auf die Zwergfledermaus ist aufgrund der umfangreichen Schutzmaßnahmen von keiner signifikanten Erhöhung des Kollisionsrisikos auszugehen. Ergänzend wird auf Unterlage 12.6 T, Seiten 54 bis 56 verwiesen.

#### Haselmaus (*Muscardinus avellanarius*)

Für die Säugetierart Haselmaus als Art des Anhangs IV der FFH-RL liegen im Untersuchungsgebiet trotz Auswertung der Artenschutzkartierung und eigener Kartierungen und Recherchen des Gutachters des Vorhabensträgers keine Nachweise vor. Das nächste bekannte Vorkommen befindet sich im Ebersberger/Großhaager Forst. Der Erhaltungszustand der Art wird vom Bayer. Landesamt für Umwelt und dem Bundesamt für Naturschutz wegen der Defizite bei der Erfassung des Artenbestands mit unbekannt angegeben. Allerdings zählt die Tierart nach den vorliegenden wissenschaftlichen Erkenntnissen in Deutschland zu den nicht seltenen Nagetierarten. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass einzelne Exemplare auch im Trassenbereich der A 94 vorkommen und durch den Bau der Autobahn beeinträchtigt würden. Die Erfüllung des Schädigungsverbots im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist jedoch ausgeschlossen. Zwar können v. a. in Waldgebieten potenziell Fortpflanzungs- und Ruhestätten angenommen werden, die von den Rodungsarbeiten unvermeidbar in Mitleidenschaft gezogen werden. Solche bloß potenziellen Lebensstätten sind vom Tatbestand des Schädigungsverbots nicht umfasst. Daneben ist die ökologische Funktion von betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt im Sinne von § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG. Auch nach dem Bau der A 94 wird genügend großer Lebensraum vorhanden sein, um eine stabile Haselmauspopulation zu gewährleisten, so dass der temporäre Verlust einzelner Quartiere keine populationswirksame Bedeutung hat. Zerschneidungseffekte treten für die Tierart nur in geringem Maße ein, da ihr Akti-

onsradius nur wenige hundert Meter umfasst. Sie kann in ungestörte Bereiche ausweichen. Zudem kann die Haselmaus aufgrund der geplanten weit gespannten Brücken die Trasse queren. Mit einem erhöhten Kollisionsrisiko ist nicht zu rechnen, da die Tierart weite offene Flächen meidet. Im Übrigen wird auf Unterlage 12.6 T, Seiten 51 bis 52 verwiesen.

## Reptilien

### Zauneidechse (*Lacerta agilis*)

Die Zauneidechse ist in Bayern und Deutschland weit verbreitet. Aufgrund der Auswertung vorhandener wissenschaftlicher Daten sowie eigener Erhebungen des Gutachters des Vorhabensträgers gibt es nur verstreute Nachweise der Tierart entlang der Trasse. Ausgedehnte Trockenstandorte, die für die Zauneidechse optimal wären, existieren nicht. Daher handelt es sich bei den Vorkommen eher um Kleinbestände, die über Weg- und Waldränder, den Bahndamm der Eisenbahnlinie München – Mühldorf und andere Saumbiotope miteinander vernetzt sind. Der Erhaltungszustand der Art in der kontinentalen biogeographischen Region wird vom Bayer. Landesamt für Umwelt und dem Bundesamt für Naturschutz als ungünstig eingestuft. Aufgrund des Eingriffs in kleinflächige Trockenstandorte, etwa an Waldrändern, Böschungen, Heckensäumen, Wegrändern sowie speziell in der Sandgrube bei Unterstollkirchen, sind vorhabensbedingte Lebensraumverluste zu erwarten. Dabei können einzelne Strukturen der Fortpflanzungs- und Ruhestätten überbaut und Individuen getötet oder Eier vernichtet werden. Da die Tiere bzw. ihre Entwicklungsstadien dauerhaft anwesend sind, lassen sich solche Verluste nicht durch bauzeitliche Regelungen vermeiden. Die Erfüllung des Schädigungsverbots nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG kann jedoch aufgrund von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen wirksam vermieden werden (§ 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG). Bei den Maßnahmen handelt es sich teilweise um die Anlage mageren Grünlands zwischen Heckenzeilen, um strukturreiche Waldsäume und insbesondere um speziell für die Zauneidechse angelegte Rohbodenstandorte mit Unterschlupf- und Eiablagemöglichkeiten (Sand-, Stein-, Kies- und Totholzhaufen). Die Maßnahmen führen bereits vor dem Eingriff zu einer Optimierung des bisher suboptimalen Lebensraums der Zauneidechse und gewährleisten die Aufrechterhaltung der ökologischen Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang. Eine Verringerung der Bestandsgröße der Zauneidechse im Untersuchungsgebiet kann damit verhindert werden. Die im Anhörungsverfahren von einem Naturschutzverein geäußerten Zweifel an der Wirksamkeit dieser Maßnahmen halten wir für nicht stichhaltig. Da nach den vorliegenden, insoweit auch vom Naturschutzverein nicht in Zweifel gezogenen,

fachlichen Erkenntnissen der Naturraum im Bereich der geplanten A 94 überwiegend lediglich suboptimale Voraussetzungen für die Zauneidechse aufweist und die Art demzufolge lediglich vereinzelt in Kleinbeständen auftritt, ist es entgegen der pauschalen Kritik an den vorgezogenen Maßnahmen nachvollziehbar, dass den Reptilien durch die Schaffung von neuen geeigneten Lebensraumstrukturen ein Ausweichen dorthin möglich und eine Besiedelung dieser neuen Habitats erfolgreich ist. Es handelt sich um neu geschaffene Habitats, wo bisher keine günstigen Lebensraumverhältnisse vorzufinden waren. Daher ist der Hinweis des Naturschutzvereins nicht überzeugend, ein Ausweichen sei deshalb nicht anzunehmen, weil die Ausweichlebensräume bereits derzeit besiedelt sein müssten. Nicht durchgreifend ist auch die pauschale Kritik an den vorgesehenen Maßnahmen, sie seien kontraproduktiv oder stellten jedenfalls keine Verbesserung dar. Welche Maßnahme im Einzelnen kritisiert wird, lässt sich der Einwendung nicht entnehmen. Wir erachten sämtliche vorgesehenen Maßnahmen als geeignet und wirksam. Die Anlage von Sonderstrukturen hat sich bereits in vielen Planfeststellungsverfahren bewährt und wurde von den Naturschutzbehörden als wirksame Maßnahme zum Schutz der Reptilienart anerkannt. Anhaltspunkte dafür, die Maßnahmen im vorliegenden Verfahren entgegen der Einschätzung der Naturschutzbehörden nicht als wirksam anzusehen, haben sich für uns weder aus den Einwendungen des Naturschutzvereins noch aus anderen Gründen ergeben.

Mit Hilfe der Vermeidungsmaßnahmen wird die lokale Population der Zauneidechse gestärkt, so dass die bauzeitlichen Störungen durch Erschütterungen, Staubeinwirkungen sowie durch optische Beunruhigungen wegen der Baufahrzeuge und Bauarbeiter zu keiner Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population führen (vgl. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG). Die relativ unempfindlichen Tiere, die oftmals entlang von vielbefahrenen Straßen vorkommen, können während der Bauzeit in angrenzende Lebensräume ausweichen. Die Vermeidungsmaßnahmen führen auch dazu, dass die Unterbrechung von Funktionsbeziehungen keine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population nach sich zieht. Die geplante Überbrückung von Goldach, Rimbach, Ornaubach und Kehrhamer Bach gewährleisten zudem für dort angesiedelte Bestände die Aufrechterhaltung von Funktionsbeziehungen. Dies gilt insbesondere auch für die Überbrückung der Bahnlinie durch die Staatsstraße St 2084.

Derzeit nicht sicher ausgeschlossen werden kann dagegen die signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG. Die Planung sieht zwar Schutzmaßnahmen in Form von Amphibienleiteinrichtungen vor. Allerdings entstehen an den Rändern der Autobahn mit ihren teilweise unbepflanzten Bö-

sungen mit magerem Grünland und Rohbodenstandorten neue Lebensräume und Vernetzungsstrukturen, die für die Zauneidechse geeignet sind und eine Ansiedlung der Tierart fördern. Das kann dazu führen, dass sich vermehrt Zauneidechsen im gefährlichen Straßenbereich aufhalten. Einerseits ermöglicht also der Autobahnbau die Schaffung von geeignetem Lebensraum, andererseits erhöht sich dadurch die Kollisionsgefahr. Welcher Effekt überwiegt, kann derzeit nicht sicher prognostiziert werden. Angesichts dieser Gemengelage gehen wir vorsorglich von der Erfüllung des Tötungsverbots aus. Ergänzend verweisen wir auf Unterlage 12.6 T, Seiten 63 bis 65.

### Amphibien

Der Vorhabensträger hat umfangreiche Untersuchungen zu den Amphibienarten im Untersuchungsgebiet durchgeführt. Die Ergebnisse sind in Unterlage 12.6 T, Seiten 66 bis 73 dargestellt, worauf verwiesen wird.

Es wurden zahlreiche Kartierungen ausgewertet und aktualisiert. Arten, die aufgrund älterer Fundmeldungen im Untersuchungsraum als vorkommend angenommen worden sind, wurden gezielt im Hinblick auf ein aktuelles Vorkommen nachuntersucht. Aufgrund der gutachtlichen Untersuchungen kann ein Vorkommen der Arten Kammolch (*Triturus cristatus*), Laubfrosch (*Hyla arborea*), Springfrosch (*Rana dalmatina*) und Wechselkröte (*Bufo viridis*) im Wirkungsbereich der Autobahn ausgeschlossen werden. Im Verlauf des Anhörungsverfahrens sind gegen die Ergebnisse der aktualisierten Untersuchung zu den Amphibienarten keine Einwendungen erhoben worden.

### Gelbbauchunke (*Bombina variegata*)

Die einzige derzeit im Trassenumfeld vorkommende Amphibienart des Anhangs IV der FFH-RL stellt die Gelbbauchunke dar. Vier Vorkommensbereiche konnten bei Kartierungen im Verlauf der letzten Jahre festgestellt werden. Einzeltiere wurden im Bereich des Fürthholzes bei Armstorf in Weihern und Kleingewässern am südlichen Waldrand sowie in Regenrückhaltebecken nördlich des Wäldchens am Rand des Gewerbegebietes nachgewiesen. Das noch im Jahre 1997 in der Kiesgrube Unterstollnkirchen gemeldete Vorkommen konnte trotz intensiver Suche in den Jahren 2005 und 2008 nicht mehr bestätigt werden. Dagegen konnten Jungtiere in einer aufgelassenen Abbaustelle östlich von Rattenkirchen in einem Abstand zur Trasse der A 94 von rund einem Kilometer nachgewiesen werden. Schließlich gibt es bestätigte Vorkommen der Gelbbauchunke in einer Kiesgrube östlich von Heldenstein innerhalb des FFH-Gebiets in einem Abstand von ca. zwei Kilometern zur Trasse. Der Erhaltungszustand der Gelbbauchunke in der kontinentalen biogeographischen Region wird von den Umweltbehörden als ungünstig eingestuft.

Von den aktuell besetzten Vorkommensschwerpunkten werden die Populationen in Heldenstein und Rattenkirchen aufgrund ihrer Entfernung zur Trasse und den ausreichend in ihrem Umfeld vorhandenen Landlebensräumen vorhabensbedingt nicht so betroffen, dass die ökologische Funktion ihrer Fortpflanzungs- und Ruhestätten geschädigt oder zerstört werden. Auch im Fürthholz werden keine aktuell genutzten Laichgewässer betroffen. Die im Bereich des Fürthholzes nördlich und südlich vorkommenden einzelnen Individuen der Gelbbauchunken können jedoch die vorhandenen Gewässer potenziell als Laichgewässer nutzen. Das unmittelbare Gewässerumfeld kann als Teil dieser potenziellen Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Tierart angesehen werden. Obwohl lediglich potenzielle Lebensstätten nicht unter den Schutzbereich von § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG fallen, hat der Vorhabensträger die vorhabensbedingte teilweise Überbauung des Fürthholzes näher untersucht und Schutzmaßnahmen geplant, mit denen ein Verstoß gegen das Schädigungs- und Zerstörungsverbot ausgeschlossen ist. Um die ökologische Funktion der durch den Bau der Trasse betroffenen Lebensräume zu erhalten, werden vorzeitig neue, flache und besonnte Kleingewässer angelegt, die für die Fortpflanzung der Art geeignet sind (Maßnahmen A2/CEF und A3/CEF). Die bisher suboptimalen Fortpflanzungsbedingungen verbessern sich dadurch. Es ist davon auszugehen, dass diese Pionierart die neuen Lebensräume rasch erobert.

Gegenüber Störungen ist diese Art als unempfindlich einzustufen, denn sie kommt regelmäßig in Abbaustellen, auf militärischen Übungsplätzen und in geeigneten Habitaten auch an viel befahrenen Straßen vor. Die angelegten neuen Habitate ermöglichen der Art zudem, den Störungen auszuweichen. Die insbesondere im Bereich des Waldgebiets „Fürthholz“ vorgesehenen Amphibienleiteinrichtungen und – durchlässe ermöglichen auch künftig das gefahrlose Queren der Autobahn. Der Erhaltungszustand der lokalen Populationen der Art wird vorhabensbedingt nicht verschlechtert. Mit Hilfe der Leiteinrichtungen und Querungshilfen ist auch gewährleistet, dass sich das Kollisionsrisiko nicht signifikant erhöht. Vorhabensbedingt kommt es zu keiner Verletzung eines Verbots nach § 44 Abs. 1 BNatSchG. Die lediglich pauschale Kritik an der Wirksamkeit der Schutzmaßnahmen führt zu keiner abweichenden Beurteilung. Wir halten die fachliche Einschätzung, dass sich diese Tierart, die – in Einklang mit den Äußerungen eines Naturschutzvereins - als Pionierart anzusehen ist, den geänderten Gegebenheiten rasch anpassen kann, für nachvollziehbar. Wir haben keine Zweifel, dass die Gelbbauchunken die Ausweichlebensräume annehmen und ihre Wanderungen infolge der geplanten Leiteinrichtungen und Querungshilfen nicht beeinträchtigt werden. Ergänzend wird auf Unterlage 12.6 T, Seiten 70 bis 73 verwiesen.

### Schmetterlinge

Als relevante Schmetterlingsarten wurden der Dunkle Wiesenknopf-Ameisenbläuling (*Glaucopsyche nausithous*), der Helle Wiesenknopf-Ameisenbläuling (*Glaucopsyche teleius*) und der Nachtkerzenschwärmer (*Proserpinus proserpinus*) untersucht. Projektbedingte Auswirkungen auf die beiden Bläulingsarten, deren Vorkommen in einem Abstand von rund zwei Kilometern zur Trasse gelegen sind, können ausgeschlossen werden. Näher an der Trasse gelegene Vorkommen können aufgrund der vorhandenen landschaftlichen Ausstattung ausgeschlossen werden. Ein Vorkommen des Nachtkerzenschwärmers im Wirkraum des Vorhabens konnte nicht nachgewiesen werden. Vorsorglich wurde dennoch wegen des unsteten Vorkommens dieser im Alpenvorland ungefährdeten Art geprüft, ob es vorhabensbedingt zu Verstößen gegen die artenschutzrechtlichen Verbote kommt, da sie im Untersuchungsgebiet jedenfalls potenziell auf neu entstandenen Lebensräumen auftreten kann. Nach den vorliegenden naturschutzfachlichen Erkenntnissen kann dies indessen ausgeschlossen werden. Die Art ist als ausgesprochene Pionierart mit starken Populationschwankungen an das Verschwinden und Entstehen von Lebensräumen angepasst. Die Populationen sind als großräumig vernetzt anzusehen, die auf veränderte Gegebenheiten rasch reagieren können und neue Lebensräume schnell besiedeln. Selbst wenn durch die Baumaßnahmen Lebensstätten zerstört würden, so könnte die Art ohne Auswirkungen auf die Bestandssituation in neu geschaffene Lebensräume ausweichen. Zerschneidungseffekte sind für die wanderfreudige und flugstarke Art nicht anzunehmen. Eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos ist ebenfalls zu verneinen. Ergänzend verweisen wir auf Unterlage 12.6 T, Seiten 73 bis 76.

### Muscheln

Die Bachmuschel (*Unio crassus*) als Art des Anhangs IV der FFH-RL wird nicht verbotswidrig durch das Vorhaben betroffen. Auf unsere diesbezüglichen Ausführungen zum FFH-Gebietsschutz wird verwiesen.

### Europäische Vogelarten

Die fachlichen Untersuchungen zu den Vogelarten ergaben das Vorkommen von 97 Arten. Sämtliche Arten wurden im Hinblick auf den Verstoß gegen Verbote untersucht. Dabei wurden Artengruppen gebildet soweit ähnliche Verhaltensmuster oder Empfindlichkeiten dies zulassen. Arten, die aus naturschutzfachlicher Sicht gegenüber den ermittelten Projektwirkungen unempfindlich sind, wurden in einer ersten Abschichtung analysiert und aus der weiteren Untersuchung ausgenommen. Das betrifft Vogelarten, die in Bayern und im Naturraum allgemein verbreitet, häufig und ungefährdet sind ebenso, wie seltene, gefährdete und sonstige bedeutsame Vogel-

arten mit größeren Raumansprüchen, deren Ansprüche an Fortpflanzungs- und Ruhestätten und sonstigen essenziellen Lebensstätten im Wirkraum nicht erfüllt sind. Bedenken gegen diese Abschichtung und die konkret darunter fallenden Arten wurden im Verlauf des Anhörungsverfahrens nicht erhoben. Für 24 Vogelarten wurde eine Detailanalyse vorgenommen, weil sie als empfindlich gegenüber den Projektwirkungen eingestuft werden. Die Untersuchungen sind im Einzelnen in Unterlage 12.6 T, Seiten 94 bis 114 dargestellt, worauf verwiesen wird. Für die meisten der als empfindlich gegenüber den Projektwirkungen eingestuften Vogelarten werden Verstöße gegen artenschutzrechtliche Verbote durch die vorgesehenen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen ausgeschlossen. Insbesondere die Beschränkung der Rodungsmaßnahmen auf Zeiten außerhalb der Brutphase sowie vorgezogene Maßnahmen zur Optimierung der Lebensräume der verschiedenen Arten sind hier zu nennen.

Bedenken gegen die naturschutzfachlichen Beurteilungen zur Betroffenheit einzelner Vogelarten wurden im Verlauf des Anhörungsverfahrens, insbesondere unter Berücksichtigung der im Rahmen der dritten Tektur neu geplanten umfangreichen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen, nicht erhoben und sind auch sonst nicht ersichtlich. Die Naturschutzbehörden haben die fachlichen Untersuchungen und Bewertungen bestätigt. Von einem Naturschutzverein wurde lediglich unter dem Stichwort „Vogelarten“ pauschal darauf hingewiesen, es verbleibe bezüglich der negativen Auswirkungen hinsichtlich Verlärmung, Trennwirkung oder Verlust von Lebensräumen bei den bisherigen Stellungnahmen, ohne dass solche näher spezifiziert worden sind oder sich aus den Unterlagen des Planverfahrens ergeben würde, welche Stellungnahmen gemeint sein könnten. Anhaltspunkte dafür, dass einzelne Vogelarten trotz der - in den ausgelegten Planunterlagen enthaltenen - umfangreichen und detaillierten fachlichen Untersuchungen unzureichend behandelt worden sein könnten, haben sich nicht ergeben.

Bei folgenden Vogelarten werden voraussichtlich artenschutzrechtliche Verbote erfüllt:

#### Grünspecht (*Picus viridis*)

In dem vom geplanten Bau der A 94 betroffenen Gebiet ist der Grünspecht ein nicht seltener Brutvogel in lichten Wäldern und Gehölzen, vor allem entlang der Bachtäler. Vereinzelt dringt er auch in geschlossene Waldbereiche (Hangmaul) vor. Nach den durchgeführten Kartierungen beherbergt das Untersuchungsgebiet einen guten Bestand. Der Erhaltungszustand wird als günstig bewertet. Die Brutplätze des Grünspechts liegen im Untersuchungsgebiet in der Regel außerhalb der bau- und anla-



gebedingt beanspruchten Flächen. Die Brutreviere werden meist randlich durchschnitten, wobei in der Regel genügend Ausweichmöglichkeiten innerhalb der angeschnittenen Reviere erhalten bleiben. Jedoch kommt es im Bereich des Kehrhamer Bachtals zu einer mittigen Durchschneidung eines Reviers dergestalt, dass die übrig bleibenden Resthabitate zu klein sind, um ein Ausweichen der nachgewiesenen Brutpaare zu gewährleisten. Hier kann die ökologische Funktion der Lebensstätte nicht im räumlichen Zusammenhang gewahrt werden. Daneben kann nach den Untersuchungen des Vorhabensträgers für den Grünspecht eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos in dem Autobahnabschnitt, der durch das Waldgebiet östlich von Pfaffenkirchen führt, nicht wirksam verhindert werden. Dort sind zum Schutz der Fledermausart Großes Mausohr beidseits der Autobahn breite unbepflanzte Grünstreifen vorgesehen, die für den Grünspecht attraktive Nahrungsflächen darstellen können und einzelne Spechte daher in den Gefahrenbereich der Autobahn gelangen können. Ob sich bereits dadurch eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos ergibt, weil das im betroffenen Waldgebiet vorkommende eine Brutpaar dieser Kollisionsgefahr ausgesetzt ist, kann vorliegend offen bleiben, da in den fachlichen Untersuchungen ein Verstoß gegen das Tötungsverbot unterstellt wurde und die fachlichen Voraussetzungen im Hinblick auf die Wahrung des Erhaltungszustands analysiert wurden. Vorsorglich unterstellen auch wir einen Verstoß gegen das Tötungsverbot.

In gleicher Weise wie der Grünspecht sind auch die Hohltaube (*Columba oenas*) und der Waldkauz (*Strix aluco*) in dem Waldgebiet bei Pfaffenkirchen von dem Vorhaben betroffen. In Bezug auf die dortige Zerstörung von Lebensstätten kann für die beiden Vogelarten ebenfalls mit Hilfe von CEF-Maßnahmen die Aufrechterhaltung der ökologischen Funktion der Lebensstätten im räumlichen Umfeld gewährleistet werden. Indessen stellen die zum Schutz des Großen Mausohrs ergriffenen Maßnahmen zur Anlegung breiter unbepflanzter Grünstreifen beidseits der Trasse auch für die beiden Arten attraktive Nahrungsflächen dar, so dass auch insoweit ein Verstoß gegen das Tötungsverbot unterstellt wird.

Daneben geht die fachliche Untersuchung der Vogelarten davon aus, dass eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos für die Arten Rebhuhn (*Perdix perdix*), Mäusebussard (*Buteo buteo*), Habicht (*Accipiter gentilis*), Sperber (*Accipiter nisus*), Turmfalke (*Falco tinnunculus*) und Waldohreule (*Asio otus*) nicht ausgeschlossen werden kann.

Die Vogelart Rebhuhn ist aufgrund ihrer arttypischen niedrigen Überflüge über Straßen grundsätzlich einer erhöhten Kollisionsgefahr ausgesetzt. Die vorliegende Pla-

nung berücksichtigt diese abstrakte Gefahr, indem dichte Gehölzpflanzungen dort vorgesehen sind, wo Rebhuhnreviere festgestellt wurden. Nach den naturschutzfachlichen Erkenntnissen führt diese Maßnahme gemeinsam mit der zu erwartenden Verlagerung der Reviere infolge der Störwirkungen der Autobahn dazu, dass keine regelmäßigen Querungen der Tiere über die A 94 erfolgen. Ob bei dieser Sachlage von einem signifikant erhöhten Kollisionsrisiko ausgegangen werden muss, kann dahinstehen, da wir vorsorglich einen Verstoß gegen das Tötungsverbot unterstellen.

Allgemein sind Straßen für die Vogelarten Mäusebussard, Turmfalke und Waldohr-eule aufgrund des Nahrungsangebots (tote Kleintiere am Straßenrand) attraktiv. Da trotz der vorgesehenen dichten Gehölzpflanzungen entlang weiter Streckenbereiche nicht vollständig ausgeschlossen werden kann, dass vereinzelt Tiere in den Straßenraum und damit in den Gefahrenbereich der Fahrzeuge eindringen, gehen wir aufgrund der in Unterlage 12.6 T enthaltenen naturschutzfachlichen Einschätzung vorsorglich von einem Verstoß gegen das Tötungsverbot aus.

Die Vogelarten Habicht und Sperber sind Überraschungsjäger und jagen entlang linearer Waldrandstrukturen oftmals in geringer Flughöhe. Daher können Kollisionen durch die geplanten dichten Gehölzpflanzungen nicht vollständig vermieden werden, so dass wir auch hier von einem Verstoß gegen das Tötungsverbot ausgehen. Auf Unterlage 12.6 T, Seiten 101 bis 114 wird ergänzend verwiesen.

#### 4.4.5.1.2.6 Ausnahme

Von dem artenschutzrechtlichen Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird für folgende Arten eine Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 Nr. 4 und 5 BNatSchG erteilt:

- Zauneidechse (*Lacerta agilis*)
- Grünspecht (*Picus viridis*)
- Hohltaube (*Columba oenas*)
- Waldkauz (*Strix aluco*)
- Habicht (*Accipiter gentilis*)
- Mäusebussard (*Buteo buteo*)
- Rebhuhn (*Perdix perdix*)
- Sperber (*Accipiter nisus*)
- Turmfalke (*Falco tinnunculus*)

- Waldohreule (*Asio otus*)

Von dem artenschutzrechtlichen Zerstörungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird für folgende Art eine Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 4 und 5 BNatSchG erteilt:

- Grünspecht (*Picus viridis*)

Die Voraussetzungen für die Erteilung der artenschutzrechtlichen Ausnahmen liegen vor.

#### 4.4.5.1.2.7 Ausnahmegründe

Gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 4 und 5 BNatSchG können Ausnahmen von den Verboten nach § 44 BNatSchG im Interesse der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit oder aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art zugelassen werden. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts kommen im Rahmen des Gebietsschutzes als Abweichungsgründe nach Art. 6 Abs. 4 Unterabs. 1 FFH-RL neben Gründen sozialer oder wirtschaftlicher Art sowie den benannten Abweichungsgründen des Art. 6 Abs. 4 Unterabs. 2 FFH-RL auch vielfältige andere Gründe in Betracht (vgl. BVerwG vom 05.12.2008, 9 B 28/08 – juris, Rn. 41). Inhaltliche Beschränkungen, die über die Ausrichtung auf ein öffentliches Interesse hinausgehen, sind Art. 6 Abs. 4 Unterabs. 1 FFH-RL nicht zu entnehmen (BVerwG vom 12.03.2008, 9 A 3.06 – juris, Rn. 153). Im Rahmen der artenschutzrechtlichen Ausnahmeprüfung gelten jedenfalls keine strengeren Anforderungen (vgl. BVerwG vom 05.12.2008 aaO; vgl. im Hinblick auf die Zulassung einer Abweichung im Interesse der öffentlichen Sicherheit im Sinne des Art. 9 Abs. 1 Buchst. a) V-RL: BVerwG vom 16.03.2006, 4 A 1075/04 – juris, Rn. 566; HeVGH vom 21.08.2009, 11 C 318/08.T – juris, Rn. 771 ff.).

Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses liegen zu Gunsten des planfestgestellten Vorhabens vor.

Der Neubau der Bundesautobahn A 94 ist vom Gesetzgeber in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als vordringlicher Bedarf aufgenommen worden. Die A 94 ist zur Aufnahme in das geplante Transeuropäische Verkehrsnetz (Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996, ABl EG Nr. L 228 S. 1) unter der Bezeichnung E 552 vorgesehen. Die A 94 dient der Verwirklichung wichtiger raumstruktureller Entwicklungs- und Erschließungsabsichten, die sowohl im Landesentwicklungsprogramm als auch in den Regionalplänen der Regionen München und Südostoberbayern zum Ausdruck kommen. Der Auto-

bahnbau führt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit durch die Entlastung der Bundesstraße 12 und dient aufgrund der Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes und der weitgehenden Fernhaltung des Fernverkehrs von den Hauptsiedlungsschwerpunkten der Gesundheit des Menschen.

In Abwägung mit dem gegenläufigem Belang des Artenschutzes überwiegen die Gründe für den Bau der Autobahn. Dabei messen wir insbesondere der gesetzlichen Bedarfsfeststellung und der geplanten Aufnahme der Fernstraße in das geplante Transeuropäische Verkehrsnetz sowie den raumstrukturellen Erfordernissen besonderes Gewicht bei. Die Planlösung entspricht dem gesetzgeberischen Willen, ein zusammenhängendes Verkehrsnetz zu knüpfen. Die A 94 schließt eine Lücke im Autobahnnetz, die bisher im südostbayerischen Raum zwischen der A 8 im Süden und der A 92 im Norden klafft. Der vorliegende Planungsabschnitt ist der Lückenschluss der A 94 zwischen München und dem südostbayerischen Chemiedreieck. Ausweislich der ersten Begründungserwägung der konstituierenden Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes dient dieses Verkehrsnetz wichtigen Gemeinschaftszielen wie dem reibungslosen Funktionieren des Binnenmarktes und der Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts; Projekten, die in das gesamteuropäische Verkehrssystem eingebunden sind, ist damit auch ein hoher Stellenwert für die Integration der Gemeinschaft zugewiesen. Daneben stellen auch die raumstrukturellen Entwicklungs- und Erschließungsabsichten einen Belang von großer Wichtigkeit dar. Der Bau einer Autobahn hat nachhaltige raumbedeutsame Auswirkungen und stellt ein wichtiges Instrument insbesondere für die Entwicklung eines bisher unzureichend erschlossenen Raums dar. Im Vergleich zu den artenschutzrechtlichen Belangen, insbesondere im Hinblick darauf, dass die konkrete Planung unter Berücksichtigung weitreichender Schadensvermeidungs- und -minderungsmaßnahmen lediglich für wenige Tierarten zu unvermeidbaren Verstößen gegen das Tötungsverbot führt, die nahezu immer mit Straßenbauvorhaben verbunden sind, setzen sich die mit der Planung verfolgten öffentlichen Interessen durch. Gleiches gilt auch im Hinblick auf das Zerstörungsverbot für die Vogelart Grünspecht (*Picus viridis*), die im Naturraum eine guten Bestand aufweist.

#### 4.4.5.1.2.8 Keine zumutbare Alternative

Eine andere zumutbare Alternative liegt nicht vor, wenn

- sich die artenschutzrechtlichen Schutzvorschriften am Alternativstandort als ebenso wirksame Zulassungssperre erweisen wie an dem planfestgestellten Standort,

- eine Alternativlösung, die technisch an sich machbar und rechtlich zulässig ist, aber anderweitige Nachteile aufweist, die außer Verhältnis zu dem mit ihr erreichbaren Gewinn für Natur und Umwelt stehen, oder
- sich eine Alternativlösung ggf. auch aus naturschutzexternen Gründen als unverhältnismäßiges Mittel darstellt (vgl. BVerwG vom 09.07.2008, 9 A 14.07 – juris, Rn. 119 m.w.N.).

Eine Alternativlösung setzt zudem voraus, dass sich die zulässigerweise verfolgten Planungsziele trotz ggf. hinnehmbarer Abstriche auch mit ihr erreichen lassen (BVerwG vom 12.03.2008, 9 A 3.06 – juris, Rn. 170 zum Gebietsschutz). Ist dies nicht der Fall, handelt es sich nicht mehr um eine Alternative im Rechtssinn (vgl. BVerwG vom 01.04.2009, 4 B 62.08 – juris, Rn. 45 m.w.N.). Inwieweit Abstriche von einem Planungsziel hinzunehmen sind, hängt maßgebend von seinem Gewicht und dem Grad seiner Erreichbarkeit im Einzelfall ab (vgl. BVerwG aaO, Rn. 48). Als relevante Planungsziele kommen nicht nur solche in Betracht, die für die Planrechtfertigung maßgebend sind, sondern auch andere mit einem Vorhaben zulässigerweise verfolgte Ziele (vgl. BVerwG aaO). Wenn eine planerische Variante nicht verwirklicht werden kann, ohne dass selbständige Teilziele, die mit dem Vorhaben verfolgt werden, aufgegeben werden müssen, braucht sie nicht berücksichtigt zu werden (vgl. BVerwG vom 17.01.2007, 9 A 20.05 – juris, Rn. 143 zum Gebietsschutz).

Gemessen an diesen Prüfkriterien gibt es für das Planvorhaben keine andere zumutbare Alternative im Sinne von § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG.

Im Planungsabschnitt Dorfen – Heldenstein kommen andere Trassenführungen als zumutbare Alternativen nicht in Betracht. Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang, dass die Erteilung von Ausnahmen gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG vorliegend fast ausschließlich aufgrund der nicht auszuschließenden signifikanten Erhöhung des Tötungsrisikos für Arten erforderlich ist, die immer in Konflikt mit dem Straßenverkehr stehen. Im Hinblick auf den Verstoß gegen das Tötungsverbot sind jedoch keine alternativen Trassierungen denkbar, die diese Gefahr ausschließen. Bei jeder Alternativtrasse werden tote Kleintiere am Straßenrand ein attraktives Nahrungsangebot für Aasfresser darstellen. Die Durchschneidung von Lebensräumen der fliegenden Arten, deren Flugverhalten eine wirksame Vermeidung des Kollisionsrisikos ausschließt, findet bei jeder anderen kleinräumigen Trassierungsalternative ebenfalls statt und führt gleichermaßen zu einer signifikanten Erhöhung der Kollisionsgefahr. Die Aktionsradien der Arten sind so groß, dass es keinen Landschaftsausschnitt gibt, in dem keine Betroffenheit der einzelnen Arten gegeben wäre. Die Verbreitungssituation der Arten stellt sich im Untersuchungsraum so dar, dass ein

Vorhaben wie der Neubau einer Autobahn zwangsläufig Lebensräume dieser Arten durchschneidet. Weitere Maßnahmen zur Vermeidung von Verstößen gegen das Tötungsverbot im Sinne von Ausführungsalternativen, wie Einhausungen, Troglagen, kilometerlange Schutzwände o. ä. scheiden bereits aus Kostengründen aus. Dabei verspricht einen wirksamen Schutz für flugfähige Arten, die vom Nahrungsangebot an toten Tieren angelockt werden könnten, ernstlich nur eine vollständige Einhausung der Trasse. Es liegt auf der Hand, dass die dafür zu veranschlagenden Kosten außer Verhältnis zum Nutzen stehen würden. Darüber hinaus würden Ausführungsalternativen – mit Ausnahme der vollständigen Einhausung oder Einfriedung der Autobahn – für die Boden gebundene Tierart Zauneidechse keinen größeren Schutz erzielen, denn die Tiere könnten dennoch nicht gänzlich von den Fahrbahnen ferngehalten werden. Stattdessen eignen sich die in der festgestellten Planung vorgesehenen CEF-Maßnahmen weitaus besser zum Schutz der Zauneidechse, denn sie werden überwiegend deutlich entfernt von der Trasse der A 94 angelegt und gewährleisten so, dass sich weniger Exemplare der Art im Gefahrenbereich der Kraftfahrzeuge aufhalten. In Bezug auf die Zerstörung der Fortpflanzungs- und Ruhestätte des Grünspechts im Tal des Kehrhamer/Weidenbacher Bachs kommt keine zumutbare Alternative in Betracht, da dieses in Nord-Süd-Richtung verlaufende Tal auch im Falle einer kleinräumigen Verlegung der in West-Ost-Richtung verlaufenden Trasse gequert werden müsste. Eine deutlichere Verschiebung der Trasse hätte schwerwiegende Folgen für die Siedlungsbereiche von Weidenbach im Norden oder Rattenkirchen im Süden sowie weitere Einzelanwesen im Außenbereich zur Folge. Neben der erforderlichen Räumung von Wohngebäuden und der Absiedlung von Menschen wären deutlich stärkere Lärmauswirkungen für die Anwohner einer verlegten Trasse zu erwarten. Außerdem könnte der vorliegende Planungsabschnitt Dorfen – Heldenstein aus straßenrassierungstechnischen Gründen nicht mehr an den westlichen Endpunkt des Nachbarabschnitts Heldenstein – Ampfing angeschlossen werden. Eine Trassenalternative im Planfeststellungsabschnitt kommt aus den vorgenannten naturschutzexternen Gründen nicht infrage. Die Beseitigung von Wohngebäuden und die Umsiedlung von Menschen sowie die vergebens aufgewendeten Finanzmitteln zur Herstellung des Abschnitts Heldenstein – Ampfing stellen gewichtige Belange dar, die die Wahl einer Alternativtrasse zu Gunsten von einem oder zwei Brutpaaren des Grünspechts unzumutbar machen. Im Übrigen wird auf die Prüfung der anderweitigen Lösungsmöglichkeiten im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung unter C.2.1.7, den (vorsorglich geprüften) Alternativenvergleich im Rahmen des FFH-Gebietsschutzes unter C.3.3.2.4.7.2 und den Trassenvergleich unter C.4.4.2.1 verwiesen.

Die Null-Variante scheidet als zumutbare Alternative aus. Mit ihr lassen sich die Planungsziele nicht erreichen. Ein Verzicht auf den Bau der A 94 kommt angesichts der für die Planlösung streitenden gewichtigen öffentlichen Belange nicht in Betracht und wurde auch von keinem Verfahrensbeteiligten im Lauf des Planfeststellungsverfahrens ernsthaft erwogen.

Die Trasse Haag scheidet als zumutbare Alternative bereits deshalb aus, weil wesentliche mit der Planung verfolgte Ziele nicht verwirklicht werden könnten, sondern aufgegeben werden müssten. Sie weist bezüglich der mit der Planung angestrebten raumstrukturellen Entwicklungs- und Erschließungsabsichten gravierende Defizite auf. Mit ihr könnte weder die Entwicklungsachse über Dorfen gemäß dem Landesentwicklungsprogramm verwirklicht werden noch könnte das Ziel erreicht werden, den Raum um Dorfen mit einer in Richtung Ost-West verlaufenden Fernstraßenverbindung an den Großraum München anzubinden und die bisher unterentwickelte Fernstraßenverbindung dieses Raums zu verbessern. Sie würde deshalb einen ganz anderen Raum betreffen als denjenigen, den der Planungsträger wegen seiner Erschließungsdefizite erschließen will.

Andere wichtige Planungsziele würden mit einer Trasse Haag deutlich schlechter erfüllt werden, ohne dass solche Abstriche am Zielerreichungsgrad vorliegend gerechtfertigt wären. Die Trasse Haag weist aufgrund ihrer an der B 12 orientierten Trassierung straßenentwurfstechnische Nachteile gegenüber der Trasse Dorfen auf, die zu einer vergleichsweise geringeren Verkehrssicherheit der Autobahnutzer führen würde. Zudem würde eine Trasse Haag das nachgeordnete Straßennetz deutlich weniger stark entlasten und den Fernverkehr, insbesondere den Schwerverkehr, in weitaus geringerem Maße von den Hauptsiedlungsgebieten fernhalten. Demgegenüber würde die Trasse Haag keine wesentlichen Vorteile aufweisen, die derartige Abstriche am Zielerreichungsgrad rechtfertigen würden. Vielmehr würden sich die Vorschriften der FFH-RL und der V-RL als ebenso wirksame Zulassungsschranke erweisen. Entlang der Trasse Haag käme es auch zu Verstößen gegen artenschutzrechtliche Verbote.

Hinsichtlich des Artenschutzes ist mit Betroffenheiten geschützter Tierarten auch entlang einer Trasse Haag zu rechnen. Dort kommen Arten des Anhangs IV der FFH-RL vor. Im Hinblick auf die Betroffenheit von Fledermausarten sind insbesondere die geschützten Arten Bechsteinfledermaus und Fransenfledermaus zu nennen, die im Bereich des zusammenhängenden Waldgebiets Ebersberger/Großhaager Forst leben. Diese Arten wären infolge des massiven Eingriffs in die Waldgebiete durch signifikant erhöhte Kollisionsrisiken wie auch vermutlich durch Beseitigung von

Quartierbäumen betroffen. Zahlreiche Gebäudefledermäuse wären daneben ebenfalls signifikant erhöhten Tötungsgefahren ausgesetzt, auch wenn voraussichtlich keine Gebäudequartiere vom Abbruch bedroht wären. Für Amphibienarten des Anhangs IV der FFH-RL liegen Nachweise des Laubfroschs im Großhaager Forst beidseits der Trasse Haag, der Gelbbauchunke südlich der Trasse im Großhaager Forst und am Waldbach bei Oberkaging, des Kammmolchs ebenfalls südlich der Trasse im Großhaager Forst und im Schachenwald sowie des Springfroschs beidseits der Trasse im Großhaager Forst vor. Diese Vorkommen wären in ihren Landlebensräumen durch Habitatverlust sowie bei ihren Wanderungen durch eine signifikant erhöhte Gefahr verkehrsbedingter Tötungen betroffen. Daneben wären auch zahlreiche Vogelarten betroffen. Insbesondere die Art Schwarzstorch würde stark beeinträchtigt. Es könnte nicht ausgeschlossen werden, dass infolge der Baumaßnahmen der seit mehreren Jahren besetzte Horst verlassen wird.

Zwar könnte voraussichtlich mit Hilfe von Schadensvermeidungs- und -minderungsmaßnahmen gewährleistet werden, dass gegen die Schädigungs- und Störungsverbote des § 44 Abs. 1 Nr. 2 und 3 BNatSchG nicht verstoßen wird. Verstöße gegen das Tötungsverbot gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG könnten dagegen nicht vermieden werden. Auch hier gilt, dass sich eine Trasse Haag auf einige fliegende Arten signifikant als Risiko erhöhend auswirkt. Insbesondere die massive Durchschneidung des Waldgebietes Großhaager Forst ist hier zu nennen. Daneben würde das Nahrungsangebot an den Straßenrändern anziehend für aasfressende Arten wirken, die in den Verkehrsraum gelockt und einer signifikant erhöhten Tötungsgefahr ausgesetzt werden.

Die Sachlage würde sich nicht wesentlich von der vorliegenden unterscheiden. Für eine Reihe geschützter Arten müssten Ausnahmen vom Verbot der Tötung erteilt werden. Die von der Trasse Haag betroffenen Tierarten genießen den gleichen Schutz wie die von der Trasse Dorfen geschützten Tierarten. Die europäischen Richtlinien unterscheiden nach ihrem Schutzkonzept innerhalb der geschützten Gruppen nicht nochmals nach der Wertigkeit und der Anzahl der betroffenen Arten sowie der jeweiligen Beeinträchtigungsintensität (vgl. BVerwG vom 12.03.2008, 9 A 3.06 – juris, Rn. 170; BayVGH vom 30.10.2007, 8 A 06.40024, UA Seite 85).

Schließlich erweist sich die Trasse Haag auch unter Einbeziehung naturschutzexterner Gründe als keine zumutbare Alternative. Diesbezüglich wird auf die Trassenabwägung unter C.4.4.2.14 verwiesen. Die mit der Planung verfolgten Ziele werden von einer Trasse Haag nicht bzw. nur unzureichend erreicht. Würde entgegen der oben dargelegten Begründung die Trasse Haag nicht von vornherein als echte Pla-



nungsalternative ausgeschieden, so würden die mit ihr verbundenen Nachteile außer Verhältnis zu dem mit ihr erreichbaren Gewinn für Natur und Umwelt stehen.

#### 4.4.5.1.2.9 Erhaltungszustand der Populationen einer Art

Gemäß § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG darf eine Ausnahme nur zugelassen werden, wenn sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert, soweit nicht Art. 16 Abs. 1 der Richtlinie 91/43/EWG (FFH-RL) weitergehende Anforderungen enthält. Der hier verwendete Begriff der Population ist ein anderer als der in § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG verwendete Begriff der lokalen Population. Bei der Beurteilung des künftigen Erhaltungszustands ist nicht allein auf die jeweilige örtliche Population abzustellen. Maßgeblich ist vielmehr, ob die Population als solche in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet, das über das Plangebiet hinausreicht, als lebensfähiges Element erhalten bleibt (vgl. BVerwG vom 12.03.2008, 9 A 3.06 – juris, Rn. 249 m.w.N.). Das schließt nicht aus, dass in die Beurteilung auch die Auswirkungen auf die örtliche Population mit einfließen. Verschlechtert sich der Erhaltungszustand der betroffenen lokalen Population nicht, so steht damit zugleich fest, dass keine negativen Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der Art in ihrem überörtlichen Verbreitungsgebiet zu besorgen sind. Ergeben sich hingegen negative Auswirkungen auf die lokale Population, so ist ergänzend eine weiträumigere Betrachtung geboten. Dann ist zu fragen, ob eine Beeinträchtigung des lokalen Vorkommens sich auf die Stabilität der Art im überörtlichen Rahmen negativ auswirkt (vgl. BVerwG aaO).

Nach den gutachtlichen Feststellungen befindet sich die vorhabensbedingt verbotswidrig betroffene Art des Anhangs IV der FFH-RL Zauneidechse (*Lacerta agilis*) und die Vogelart Hohltaube (*Columba oenas*) in einem ungünstigen Erhaltungszustand sowohl auf der lokalen als auch auf der biogeographischen Ebene. Dagegen befinden sich die Vogelarten Grünspecht (*Picus viridis*), Habicht (*Accipiter gentilis*), Mäusebussard (*Buteo buteo*), Rebhuhn (*Perdix perdix*), Sperber (*Accipiter nisus*), Turmfalke (*Falco tinnunculus*), Waldkauz (*Strix aluco*) und Waldohreule (*Asio otus*) sowohl auf der Ebene der biogeographischen Region als auch lokal in einem günstigen Erhaltungszustand bzw. sind weit verbreitete Arten.

Das Vorhaben führt nach den gutachtlichen Feststellungen unter Berücksichtigung sämtlicher landschaftspflegerischen Maßnahmen, die für die Arten Zauneidechse, Grünspecht, Hohltaube und Rebhuhn spezifisch auf deren Ansprüche zugeschnittene Maßnahmen zur Schaffung und Optimierung von Lebensräumen beinhalten, bei keiner Art zur Verschlechterung des derzeitigen Erhaltungszustands der lokalen Population. Darüber hinaus wird auch die Wiederherstellung eines günstigen Erhal-

tungszustands nicht behindert. Damit ist nach den oben dargelegten Erläuterungen sichergestellt, dass sich der Erhaltungszustand der Populationen der Arten im Sinne von § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG nicht verschlechtert. Auf Unterlage 12.6 T zu den einzelnen Arten wird verwiesen. Art. 16 Abs. 1 FFH-RL enthält darüber hinaus keine zusätzlichen Anforderungen. Ausnahmen von den artenschutzrechtlichen Verboten sind auch dann möglich, wenn sich eine geschützte Tierart des Anhangs IV der FFH-RL derzeit in einem ungünstigem Erhaltungszustand befindet (BVerwG vom 14.4.2010, 9 A 5.08 – juris, Leitsatz 4; EuGH vom 14.06.2007, RS C-342/05, Rn. 29 in der korrigierten Fassung).

#### 4.4.5.2 Berücksichtigung der Naturschutzbelange

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 Vorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Gesetzlich vorprogrammiert ist weder, welche Belange bei der Planung abwägungsrelevant sind, noch mit welchem Gewicht sie zu Buche schlagen. Vielmehr bleibt der Planfeststellungsbehörde vorbehalten, unter Beachtung der materiellen Rechtslage die jeweils positiv oder negativ betroffenen Belange zu ermitteln und mit dem Gewicht, das ihnen im Einzelfall zukommt, in die Abwägung einzustellen. Ein irgendwie geartetes Rangverhältnis, das bestimmten Belangen unabhängig von der konkreten Planungssituation einen Gewichtungsvorrang sichert, ist § 17 FStrG unbekannt (vgl. BVerwG vom 07.03.1997, 4 C 10/96 – juris, Rn. 20).

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. Auf die Planunterlagen 12.1 T bis 12.5 T wird verwiesen. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind im Text-

teil der Unterlage 12.1 T beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

#### 4.4.5.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

##### 4.4.5.3.1 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.
- unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

Ein Eingriff darf nicht zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vorgehen.

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.

Dieses Entscheidungsprogramm des BNatSchG steht selbständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwGE 85, 348, 357). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten. Es gilt aber auch das Übermaßverbot (BVerwG vom 18.3.2009, NVwZ 2010, 66, zur bis 28.2.2010 geltenden Rechtslage).

#### 4.4.5.3.2 Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen (also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich 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. Insoweit wird auf die Erläuterungen und die vorgesehenen Maßnahmen im landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP - Unterlage 12.1 T) verwiesen. Insbesondere die vom Landratsamt Mühldorf a. Inn angeregte Verbreiterung der Brückenbauwerke über den Kagn- und den Weidenbacher Bach kommt als Vermeidungsmaßnahme nicht in Betracht. Die Blickbeziehungen im Kagnbach werden durch den Autobahndamm beeinträchtigt. Eine breite Brücke würde nur in geringem Maß Abhilfe schaffen. Die dafür anzusetzenden Mehrkosten stünden jedoch außer Verhältnis dazu. In Bezug auf den Weidenbacher Bach ist eine Bogenbrücke vorgesehen, die einen überbrückten Außenbereich von 44,70 m gewährleistet. Aus bautechnischen Gründen ist eine größere Brückenweite ohne die Errichtung von Pfeilern im Talgrund nach den Angaben des Vorhabensträgers nicht möglich. Die damit dauerhaft verbundenen Eingriffe in die schützenswerten Vegetationsbestände sowie die zusätzlichen Kosten erachten wir für solch gewichtige Nachteile, dass sie die Vorteile einer größeren Brücke überwiegen.

#### 4.4.5.3.3 Verbleibende Beeinträchtigungen

Im Hinblick auf die sehr detaillierte Analyse der unvermeidbaren Beeinträchtigungen in den einzelnen Konfliktbereichen verweisen wir zur Vermeidung unnötiger Wiederholungen auf die festgestellte Unterlage 12.1 T, Seiten 77 bis 90. Ergänzend hierzu fassen wir die Untersuchungsergebnisse grob zusammen.

- Beeinträchtigung von bedeutenden Lebensräumen

Durch den Neubau der A 94 im vorliegenden Planungsabschnitt ergeben sich hinsichtlich der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft insbesondere zwei Schwerpunktbereiche:

- Beeinträchtigungen der bedeutsamen Waldgebiete südlich von Dorfen (Fürthholz) und südöstlich von Pfaffenkirchen durch großflächige Überbauung und Durchschneidungen;
- Beeinträchtigungen der Bachtäler von Goldach, Weidmühlbach, Grimmelbach, Rimbach, Ornaubach, Kagenbach und Kehrhamer Bach durch Querung.

Waldgebiete

Die betroffenen Waldgebiete besitzen z.T. hohe ökologische Bedeutung. Wertbestimmend sind hier die Standortvielfalt, das Vorkommen regional bedeutsamer Tierarten (z.B. Baumfalke, Hohltaube und Schwarzspecht, Amphibien wie Erdkröte, Grasfrosch, Bergmolch und Gelbbauchunke) sowie die nur langfristige Wiederherstellbarkeit der Waldbodenlebensgemeinschaften. Durch die A 94 werden bisher unzerschnittene Waldbestände durch Überbauung, Zerschneidung und verkehrsbedingte Wirkungen stark beeinträchtigt.

Bachtäler

Die Bachtäler von Goldach, Weidmühlbach, Grimmelbach, Rimbach, Ornaubach, Kagenbach und Kehrhamer Bach besitzen in der Regel auf der gesamten Fließstrecke (im Plangebiet) eine sehr hohe oder hohe ökologische Bedeutung. Zur Minimierung der durch die Querungen bedingten Beeinträchtigungen sind bei diesen Bächen Brücken vorgesehen. Die meisten der geplanten Brücken ermöglichen aufgrund ihrer Dimensionierung auch weiterhin insbesondere die für die Erhaltung lebensfähiger Populationen notwendigen saisonalen Wanderungen wie z.B. bachaufwärts gerichtete Kompensationsflüge von Fließgewässerarten (Köcher- Eintags- und Steinfliegen), die das strömungsbedingte Verdriften der wasserlebenden Larven ausgleichen müssen und Wanderungen von Amphibienarten zwischen Laichgewässern und Landlebensräumen. Bei Brücken ist die Unterquerung der Trasse auch für Arten wie Laubfrosch (nur potenzielle Vorkommen) oder Grünfrosch möglich, die im Gegensatz zu Erdkröte oder Grasfrosch enge Durchlässe nur selten nutzen. Die Brücken ermöglichen auch Ausbreitungsflüge von Libellenarten, hier besonders von Stillgewässerarten aber auch von Fließgewässerarten vor der Revierbesetzung. Bei einer lichten Höhe von über 5 m ist auch eine Unterquerung durch einige Singvogelarten möglich. Insbesondere die großzügig dimensionierten Brücken über die Bachtäler des FFH-

Gebiets „Isental mit Nebenbächen“ bewirken die weitgehende Aufrechterhaltung der ökologischen Leitlinienfunktion, wenn auch mit gewissen (unerheblichen) Abstrichen. Stärker sind die Beeinträchtigungen anderer Bachtäler, die mit weniger großzügig dimensionierten Querungsbauwerken überbrückt werden. Dies führt vor allem im Bereich des Weidmühlbachs, des Grimmelbachs und des Kagnbachs neben dem flächenhaften Verlust in erster Linie zu einer Zerschneidung von Lebensräumen, die sich oft entlang eines vergleichsweise schmalen Streifens an den Fließgewässern erstrecken. Entlang der Fließgewässer erfolgt der wichtige genetische Austausch innerhalb eines Systems von Einzelpopulationen. Dieser Austausch ist unter einer niedrigeren Brücke aufgrund des deutlich veränderten Mikroklimas eingeschränkt. Ein Beispiel hierfür sind die Libellenarten Gemeine Keiljungfer, Blauflügel- Prachtlibelle und Gebänderte Prachtlibelle, die im Untersuchungsgebiet noch an mehreren naturnahen Gewässern nachgewiesen wurden. Der Zerschneidungseffekt der Trasse wird im Bereich der Brücken durch die verkehrsbedingten Auswirkungen (Beunruhigung durch Licht-, Wind- und Lärmimmissionen) noch verstärkt. Dies führt zu Schwächungen der betroffenen Populationen, die durch entsprechende Maßnahmen kompensiert werden müssen.

- Versiegelung

Durch die Baumaßnahme kommt es zu einer Versiegelung und Überbauung von landwirtschaftlich genutzten Böden mit mittlerer und hoher Regelungsleistung und Ertragsfähigkeit und/oder hohem abiotischen Standortpotenzial.

- Beeinträchtigung durch Schadstoffeintrag

Die geplante A 94 führt durch gewässerführende Gebiete, die hohe bis sehr hohe Empfindlichkeiten gegenüber Schadstoffeinträgen aufweisen. Davon betroffen sind neben den zahlreichen Oberflächengewässern, die von der Autobahn gequert werden, auch die Grundwasservorkommen im Trassenbereich, insbesondere in den Bachtälern. Für den Schutz des Grundwassers günstig ist, dass der in dem betroffenen Gebiet vorherrschende Untergrund weitgehend geringe Durchlässigkeiten aufweist. Das Gefährdungsrisiko wird durch die vorgesehene Entwässerungsplanung weiter minimiert. Durch die in Dammlage vorgesehene dezentrale Versickerung über die belebte Bodenzone und die anderenfalls vorgesehene zentrale Versickerung nach Behandlung des Straßenwassers in Absetzbecken mit Rückhalteraum für Leichtflüssigkeiten und Bodenfilter kann eine weitgehende Schadstoffrückhaltung erreicht werden. Beeinträchtigungen für gegenüber Schadstoffeintrag empfindliche Flächen lassen sich jedoch nicht völlig ausschließen.

- Beeinträchtigung des Landschaftsbilds sowie von Erholung und Naturgenuss

Die geplante Autobahn führt zu einer technischen Überprägung der Landschaft und zu einer optischen Beeinträchtigung des bisher weitgehend durch große Bandinfrastruktureinrichtungen nicht vorbelasteten Gebiets. Insbesondere die Querungen von Fließgewässern mit großen Brücken sowie die Errichtung von Dämmen und Wällen sind hier zu nennen. Eine Beeinträchtigung stellt auch die Durchschneidung von Wäldern dar, denen eine hohe Erholungseignung zukommt.

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

Die Pflicht zu möglichen Ausgleichsmaßnahmen nach § 8 Abs. 2 Satz 1, 2. Alt. BNatSchG alte Fassung war 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. Neben dem Ausgleich gibt es jetzt die Ersatzmaßnahme (§ 15 Abs. 2 BNatSchG).

Eine Abwägung findet naturschutzrechtlich erst im Rahmen des § 15 Abs. 5 BNatSchG (spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung) statt. Von der naturschutzrechtlichen Abwägung 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 der Eigentümer oder Dritter möglichst gering betroffen werden (Übermaßverbot).

Für die Ermittlung des Ausgleichsbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und –schwerpunkte wurden zutreffend festgelegt. Der Ausgleichsbedarf ist gemäß den sog. gemeinsamen Grundsätzen vom 21.06.1993 in Flächenbedarf umgerechnet, was hier keinen Bedenken begegnet.

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.

Gestützt auf die gutachtlichen Untersuchungen führt die geplante Autobahn A 94 unter Berücksichtigung sämtlicher Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung des Eingriffs in Natur und Landschaft weitgehend zu Eingriffen, die ausgleichbar sind. Lediglich der Verlust von einzelnen besonders wertvollen strukturreichen Waldbeständen mit einem Bestandsalter von über 25 Jahren wird als nicht ausgleichbar erachtet, weil die Wiederherstellung der Funktionen dieser Waldbestände erst in einem Zeitraum von 30 bis 50 Jahren erreicht werden kann. Dementsprechend sieht die Planung diesbezüglich eine Kompensation in sonstiger Weise durch Ersatzmaßnahmen vor. Eine naturschutzrechtliche Abwägung nach § 15 Abs. 5 BNatSchG ist vorliegend nicht erforderlich, da die Eingriffe vollständig ausgeglichen bzw. ersetzt werden können.

Das Vorhaben verursacht einen Kompensationsbedarf von insgesamt rund 55,12 ha Größe. Die Planung sieht Kompensationsmaßnahmen mit einer Fläche von insgesamt rund 57,43 ha vor. Da einige Kompensationsflächen teilweise innerhalb der Beeinträchtigungszone der Autobahn liegen, ist in der Ausgleichsbilanz nicht die volle Fläche anzusetzen. Unter Berücksichtigung der Beeinträchtigungszone sind daher lediglich 55,34 Hektar anrechenbar. Der Kompensationsbedarf wird vollständig abgedeckt. Von der Kompensationsfläche entfallen rund 5,97 ha auf Ersatzmaßnahmen, wovon rund 4,71 ha anrechenbar sind. Im Hinblick auf den naturschutzfachlich induzierten Waldflächenausgleich steht der Rodung von rund 7,42 ha Wald die Neuanlage von Waldflächen in der Größenordnung von rund 7,78 ha gegenüber.

Für die Planung der Kompensationsmaßnahmen hat der Vorhabensträger ein Konzept entwickelt, das die in einem landschaftlichen Leitbild festgelegten Rahmenbedingungen und Zielvorstellungen für Natur und Landschaft im Untersuchungsraum in ihrer Gesamtheit berücksichtigt. Die Umsetzung des Konzepts gewährleistet die Beachtung von Planungsvorgaben, die in anderen Planungsgrundlagen wie etwa dem Regionalplan, dem Waldfunktionsplan oder dem Agrarleitplan enthalten sind.

Insbesondere folgende Maßnahmen sind dabei vorgesehen:

#### Kompensationsmaßnahmen mit Schwerpunkt Naturhaushalt

Als Ausgleich für die Beeinträchtigung der Waldlebensräume im Fürthholz infolge der Zerschneidung und Abtrennung des nördlichen Waldteils werden neue Wald- und Waldrandlebensräume geschaffen. Mit der Maßnahme A2/CEF werden solche Lebensräume im Südosten des Fürthholzes angrenzend an den Bestand entlang ei-



nes Baches angelegt und zugleich auch flache Mulden mit Kleingewässern geschaffen, die als Ersatzlebensraum für Amphibien dienen, die durch die Trasse von ihrem Laichgewässer getrennt werden. Der Verlust von Waldlebensraum wird zusätzlich durch die Schaffung von neuen Feuchtwaldlebensräumen im Goldachtal mit der Maßnahme A4 ausgeglichen. Mit der Maßnahme A3/CEF nördlich der Autobahn wird die kleine Restfläche des Fürthholzes, die nach der Trennung durch die Autobahn übrig bleibt, vergrößert und qualitativ aufgewertet. Dabei wird durch die zusätzliche Schaffung von Feuchtflecken ein Landlebensraum für Amphibien geschaffen, der das Fürthholz mit dem nördlich verlaufenden Gorgenbach und den Teichen verbindet, die Laichgewässer für die Amphibien darstellen. Durch diese Maßnahmen wird gewährleistet, dass die infolge der Trasse eintretende Zerschneidung des Amphibienlebensraums beidseits kompensiert wird.

Die Eingriffe in die Kiesgrube bei Unterstollnkirchen und den dortigen Lebensraum der Zauneidechse werden durch die Ausgleichsmaßnahme A6/CEF kompensiert, indem vorgezogen geeignete Sonderstrukturen angelegt werden, die dieser Tierart neuen Lebensraum verschafft. Dieser neue Lebensraum verläuft parallel zur A 94 und eröffnet damit einen Verbindungskorridor zwischen den Lebensräumen in der Kiesgrube am nördlichen Goldachtalhang.

Als Ausgleich für die Beeinträchtigungen der Lebensräume im Goldachtal sowie von Funktionsbeziehungen entlang der ökologischen Leitlinie, welche die Goldach darstellt, werden neue Komplexlebensräume in der Aue angrenzend an die Goldach geschaffen. Mit den Maßnahmen A8 und (in Teilen) A10/S/CEF werden Brückenkopfbiotope beidseits der geplanten Goldachbrücke angelegt, indem der Gehölzsaum an der Goldach verbreitert wird und wechselfeuchte Rohbodenstandorte, extensiv genutztes Grünland sowie Stillgewässer geschaffen werden. Andere Teile der Maßnahme A10/S/CEF gleichen die Beeinträchtigungen der Populationen von Neuntöter und Zauneidechse am nördlichen Goldachtalhang aus, indem dort neue Hecken- und Sonderstrukturen angelegt werden. Zum Schutz der Fledermäuse, insbesondere der Art des Großen Mausohrs in der Wochenstube von Schwindkirchen, werden zudem auf der Nordostseite der Talbrücke attraktive Nahrungshabitate großflächig aufgewertet bzw. neu angelegt. Vorgesehen ist ein regelmäßiges Mahdregime bzw. eine regelmäßige Beweidung des Grünlands, um ein ausreichendes Angebot an Großinsekten während der Wochenstubenzeit zu gewährleisten. Auf der Ausgleichsfläche A10/S/CEF wird zusätzlich durch entsprechende Bepflanzung eine Leitstruktur geschaffen, an der sich die Fledermäuse orientieren können, um zur Querungsstelle an der Goldachtalbrücke zu gelangen. Weitere Leitstrukturen werden auch im Süden von Schwindkirchen südlich von Nicking, nördlich von Gmain und

zwischen Bondesmühle und Fanten angelegt, die zu den optimierten Querungshilfen an der A 94 hinleiten. Dabei werden gewässerbegleitende Gehölze, Hecken und Baumreihen gepflanzt und angrenzend dazu attraktive Nahrungshabitate entwickelt (A11/S, A12/S, A13/S und A14/S). Die Beeinträchtigungen von Teichen südlich von Stierberg und nördlich von Mainbach werden durch die Renaturierung eines Bachabschnitts (A12/S) sowie Verbreitung des Auwaldes an der Goldach mit Anlage von wechselfeuchten Rohbodenstandorten und Stillgewässern (A15) kompensiert.

Zur Kompensation der Beeinträchtigungen der Lebensräume im Bereich des Weidmühlbachs sowie des Grimmelbachs werden angrenzend an den Grimmelbach neue Komplexlebensräume angelegt. Südlich der Trasse werden Brückenkopfbiotope angelegt, indem der Gehölzsaum verbreitert wird, bisher verrohrte Bachabschnitte geöffnet werden sowie wechselfeuchte Rohbodenstandorte, feuchte Mulden und extensiv genutzte Grünlandstandorte mit Funktion als Pufferstreifen angelegt werden (A16). Daneben werden großflächig standortheimische Laubwaldbestände mit reich strukturierten Waldmänteln und -säumen angelegt (E1). Zur Stärkung der Lebensraumachse zwischen dem Grimmelbach und einem östlich gelegenen Bachgraben werden gleichfalls neue struktureiche Lebensräume geschaffen (A17).

Die Beeinträchtigungen der Lebensräume im Rimbachtal und im Ornaubachtal werden durch Schaffung von Brückenkopfbiotopen beidseits der geplanten Brücken ausgeglichen. Dabei werden Gehölzgruppen, wechselfeuchte Rohbodenstandorte und extensiv genutzte Grünlandstandorte angelegt. Im Rimbachtal werden zusätzlich Stillgewässer als potenzielle Laichgewässer für Amphibien angelegt (A20, A21, A22). Im Ornaubachtal werden feuchte Mulden hergestellt (A26). Mit der Ersatzmaßnahme E2/CEF werden die Beeinträchtigungen des Waldkomplexes südlich von Pfaffenkirchen kompensiert durch Neuanlage von Wald- und Waldrandlebensräumen sowie durch eine vorgezogene Anlage eines Heckenkomplexes sowie von Sonderstrukturen zur Unterstützung der Tierarten Neuntöter und Zauneidechse. Für die Vogelart Hohltaube wird zudem der bestehende Wald südöstlich von Pfaffenkirchen teilweise außer Nutzung genommen, um den Bestand an alten Laubbäumen zu sichern bzw. fortzuentwickeln. Daneben werden Nistkästen angebracht und unterhalten (A28/CEF).

Als Ausgleich für die Beeinträchtigungen der Lebensräume am Kagenbach und dessen Leitlinienfunktion sowie von Lebensräumen eines östlichen Seitentälchens des Kagenbachs werden angrenzend an den Kagenbach beidseits der geplanten Brücke Komplexlebensräume angelegt. Der derzeit begradigte Bachlauf wird renaturiert, ein Gehölzsaum sowie wechselfeuchte Rohbodenstandorte in Mulden und Seigen sowie

extensive Grünlandstandorte neu angelegt (A29 und A30). Die Leitlinienfunktion des Seitenbachs wird gefördert, indem der Lebensraum am Bach durch die Verbreiterung des Gehölzsaums verbreitert wird und weitere strukturreiche unterschiedliche Komplexlebensräume geschaffen werden. Für den Neuntöter werden zudem vorgezogen Hecken- und Saumstrukturen angelegt (A31/CEF).

Die Beeinträchtigungen von Lebensräumen am Kehrhamer Bach, am Schmidhamer Bach, am Axenbach und am Kirchbrunner Bach sowie entlang der Bahnlinie und nördlich der Staatsstraße St 2084 werden durch die Schaffung von Brückenkopfbiotopen beidseits der geplanten Brücke über den Kehrhamer Bach ausgeglichen, indem die Lebensraumfläche südlich und nördlich der Trasse vergrößert wird. Vorgeesehen sind die Verbreiterung des Gehölzsaums sowie die Anlage von wechselfeuchten Rohbodenstandorten, extensiv genutztem Grünland und Stillgewässern als potenzielle Laichgewässer für Amphibien (A32 und A33). Daneben wird mit der Maßnahme A34 eine Lebensraumachse zwischen Fischteichen und Feuchtwaldresten am Axenbach geschaffen, indem Feuchtwald und gewässerbegleitende Gehölze sowie wechselfeuchte Rohbodenstandorte angelegt werden und der vorhandene Bachgraben renaturiert wird.

#### Kompensationsmaßnahmen mit Schwerpunkt Landschaftsbild

Zur Kompensation für die Eingriffe in das Landschaftsbild sind Ausgleichsmaßnahmen mit einer Gesamtflächengröße von 4,34 ha geplant. Mit Hilfe der vorgesehenen Maßnahmen ist die landschaftsgerechte Wiederherstellung des Landschaftsbilds bzw. dessen landschaftsgerechte Neugestaltung gewährleistet. Daneben dienen auch die umfangreichen Gestaltungsmaßnahmen auf einer Fläche von ca. 98 ha der landschaftsverträglichen Einbindung der Autobahn in die Umgebung.

Insbesondere die Anlegung von Baum- und Gehölzpflanzungen an verschiedenen Stellen entlang der Autobahn fördern die landschaftsgerechte Eingliederung der Trasse in die Umgebung. Die technische Gestalt der Straße wird soweit wie möglich durch Gehölzpflanzungen und Schaffung von großzügigen Übergangsbereichen in die freie Feldflur in die Landschaft eingebunden. Zudem ist geplant, Gehölzgruppen, Obstwiesen, Hecken und Feldgehölze im Wechsel mit Einzelbaumpflanzungen in unmittelbarer Trassennähe anzulegen

Auf agrarstrukturelle Belange wurde bei der Auswahl der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen Rücksicht genommen, insbesondere werden für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch genommen. Vorrangig werden Entsiegelung, Maßnahmen zur Wiedervernetzung von

Lebensräumen oder Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes dienen, erbracht.

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung dieser Maßnahmen zugelassen werden darf (BayVGH vom 24.01.1992, BayVBl 1992, 692), besteht für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Maßnahmen erforderlich sind, grundsätzlich die Notwendigkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung (BVerwG vom 23.08.1996, UPR 1997, 36). Die einzelnen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen (Planunterlagen 7 T und 8 T) aufgeführt. Der Träger der Straßenbaulast erhält damit, ebenso wie für die Straßenbestandteile, das Enteignungsrecht. Er behält aber die Möglichkeit zu späteren Änderungen im Einvernehmen mit der Planfeststellungsbehörde (Art. 76 BayVwVfG).

Auf die Belange der Eigentümer und Betriebe wurde bei der Auswahl der landschaftspflegerischen Maßnahmen Rücksicht genommen.

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter Ziffer A3.4 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen 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.

Es hat sich im Verfahren außerdem ergeben, dass selbst im Falle nicht kompensierbarer Beeinträchtigungen hier die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege gegenüber den Belangen der erforderlichen Verbesserung des Straßennetzes zurücktreten müssten (§ 15 Abs. 5 und 6 BNatSchG).

#### 4.4.6 Gewässerschutz

##### 4.4.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung werden auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, z. B. für den Ausbau von Gewässern, Straßenbau im Wasserschutzgebiet und an Gewässern, den Oberflächenwasserablauf usw. erfasst. Die Umweltauswirkungen sind zusammen mit denen der Straße abgehandelt und bewertet. Die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf öffentliche und private Belange sind berücksichtigt.

Das planfestgestellte Vorhaben steht bei Beachtung der festgelegten Nebenbestimmungen mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft in Einklang. Die zuständigen Wasserwirtschaftsämter München und Rosenheim haben die

Planunterlagen eingehend geprüft und bestätigt, dass aus fachlicher Sicht keine Einwände gegen die Behandlung der wasserwirtschaftlichen Belange bestehen. Auf die Auflagen unter Ziffer A.3.3 wird hingewiesen.

Die Autobahn verursacht nach den Angaben der Wasserwirtschaftsämter keine Beeinträchtigungen des Hochwasserschutzes. Sämtliche Brücken und Durchlässe sind so groß geplant, dass keine Behinderung des Hochwasserabflusses zu befürchten ist bzw. genügend Retentionsraum geschaffen wird, um negative Auswirkungen auszugleichen. Die Autobahn überspannt im Tal der Goldach das mit Bekanntmachung des Landratsamts Erding vom 1. September 2010 (Amtsblatt 2010, Ausgabe 36 vom 08.09.2010, Seite 590 ff.) vorläufig gesicherte Überschwemmungsgebiet, das eine Breite von rund 240 m aufweist, mit einer Brücke mit einer lichten Weite von 420 m. Relevante Auswirkungen auf den Hochwasserstand und den Hochwasserabfluss sind nach den Angaben des Wasserwirtschaftsamts München - auch unter Berücksichtigung der Brückenpfeiler - nicht zu erwarten. Daneben kann auch eine Beeinträchtigung des vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiets und des Hochwasserabflusses durch die geplante Entwässerungsanlage E2 im Goldachtal ausgeschlossen werden. Der Vorhabensträger hat den Überschwemmungsbereich bei einem hundertjährigen Hochwasser durch eine hydraulische Wasserspiegellagenberechnung anhand eines zweidimensionalen hydraulischen Modells fachgutachterlich genauer ermitteln lassen. Dabei wurde festgestellt, dass die Entwässerungsanlage innerhalb des überschwemmten Bereichs liegt. Die Ausdehnung des Überschwemmungsgebiets bleibt trotzdem nahezu unverändert, denn die nördliche Talflanke steigt rasch an. Sie setzt bereits im Istzustand dem überschwemmten Bereich eine Grenze, die auch durch die Situierung der Entwässerungsanlage im Überschwemmungsgebiet keine nennenswerte Änderung erfährt. Allerdings geht infolge der Entwässerungsanlage ein Teil des natürlichen Abflussquerschnitts im linken Vorland der Goldach verloren und es stellen sich westlich des geplanten Versickerungsbeckens erhöhte Wasserspiegellagen oberstrom ein. Dagegen kommt es im Strömungsschatten östlich des Versickerungsbeckens zu einer Absenkung des Wasserspiegels. Während es oberstrom also teilweise zu einer Erhöhung des Wasserspiegels kommt, ist unterstrom des Versickerungsbeckens die Wassertiefe im Planungszustand teilweise geringer als im Istzustand. Im unmittelbaren Umfeld der Entwässerungsanlage beträgt der Wasserspiegelanstieg rund 60 cm. Davon sind in erster Linie landwirtschaftliche Flächen und Auwaldflächen betroffen. Daneben betrifft die Erhöhung des Wasserspiegels jedoch auch die nördlichen Gebäude der Siedlung Seemühle sowie die Gräben der dort befindlichen Kleinwasserkraftanlage. In den Gräben ist mit einem Anstieg von bis zu 10 cm, an den nördlichen Gebäuden von

rund drei Zentimetern zu rechnen. Um diesen Anstieg zu vermeiden, hat der Vorhabensträger zugesichert, im Rahmen der Ausführungsplanung eine zusätzliche Flutmulde östlich des Versickerungsbeckens anzulegen, die parallel zur Goldach in nördlicher Richtung verläuft und die gewährleistet, dass sich die Entwässerungsanlage 2 nicht nachteilig auf den Hochwasserabfluss auswirkt. Die Flutmulde kann außerhalb des FFH-Gebiets auf Flächen angelegt werden, die der Vorhabensträger ohnehin zum Bau der A 94 erwerben muss. Nachteilige Beeinträchtigungen für Belange und Rechte Anderer ergeben sich dadurch nicht. Daher kann die technische Detailplanung der Ausführungsplanung überlassen bleiben, denn es ist sichergestellt, dass die Verbote des § 78 Abs. 1 WHG dem Vorhaben nicht entgegenstehen, weil die Voraussetzungen des § 78 Abs. 4 WHG vorliegen. Der Errichtung der geplanten A 94 einschließlich der Herstellung der erforderlichen naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiet stehen Belange des Allgemeinwohls nicht entgegen, der Hochwasserabfluss und die Hochwasserrückhaltung werden nicht wesentlich beeinträchtigt und eine Gefährdung von Leben oder erhebliche Gesundheits- oder Sachschäden sind nicht zu befürchten. Der Zulassung der geplanten Maßnahmen im Rahmen der Konzentrationswirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG) stehen keine besonderen Schutzvorschriften für Überschwemmungsgebiete nach § 78 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 5 WHG entgegen (vgl. § 78 Abs. 4 und 5 WHG).

Die erforderlichen Baustelleneinrichtungen können nicht vollständig außerhalb des Überschwemmungsgebiets vorgenommen werden. Im Bereich der Talbrücke bedarf es zum Bau der Pfeiler sowohl Baustelleneinrichtungen als auch Lagerflächen, die allerdings auf ein unbedingt notwendiges Maß beschränkt werden müssen. Zudem haben wir angeordnet, dass solche Einrichtungen umgehend aus dem Überschwemmungsgebiete entfernt werden müssen, wenn ein Hochwasser angekündigt ist (Ziffer A3.3.1).

Nach den Angaben des Wasserwirtschaftsamts Rosenheim liegen die Widerlager der Brücke über den Kagnbach in dessen Überschwemmungsbereich. Negative Auswirkungen auf den Hochwasserabfluss sind jedoch nicht zu erwarten, da mit den geplanten naturschutzrechtlichen Ausgleichsflächen A29 und A30 und der darin vorgesehenen Bachrenaturierung ein ausreichend großer Retentionsraum geschaffen wird.

Die zahlreich erforderlichen Gewässerverlegungen betreffen sowohl Gewässer III. Ordnung als auch wasserwirtschaftlich weniger bedeutende Entwässerungsgräben. Im Zuge der geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen sollen die Gewässer

nach ökologischen Gesichtspunkten gestaltet werden. Die Gewässerverlegungen zielen meist darauf ab, eine möglichst rechtwinklige Kreuzung mit der Autobahn zu erreichen. Aus wasserwirtschaftlicher Sicht sind kurze Gewässerüberspannungen günstiger zu bewerten als wesentlich längere, schiefwinklige Kreuzungen, so dass die geplanten Gewässerverlegungen und damit der Ausbau dieser Gewässer gerechtfertigt sind.

Außer in den Niederungen der Bachtäler ist nicht mit einem zusammenhängenden Grundwasserleiter zu rechnen. Oberflächennah ist abgesehen von den erwähnten Tallagen mit zum Teil sehr kleinräumig auftretenden Vorkommen von Hang- und Schichtwasser zu rechnen. Im Bereich von Einschnitten kann es beim Anschnitt von wasserführenden Schichten zu einer lokalen Dränwirkung und damit zu einem Versiegen bisheriger natürlicher Wasseraustritte kommen. Die Einleitung derartiger Schichtquellen in die Autobahnentwässerung kann Auswirkungen auf die Sickeranlagen haben. Weiterreichende, wasserwirtschaftlich bedeutsame Auswirkungen sind dadurch allerdings nach Angabe des Wasserwirtschaftsams München nicht zu erwarten. Sollte es entgegen der ingenieurwissenschaftlichen Einschätzung zu einem nachhaltigen und nicht unerheblichen Austritt von Hang- und Schichtwasser kommen, so kann durch geeignete technische Vorkehrungen die Standsicherheit der Autobahn und der Hangflanken sowie die Aufrechterhaltung der Grundwasserfunktionen gewährleistet werden. So können etwa die Böschungen durch den Einbau von Stützscheiben, Stützmauern oder Verankerungen stabilisiert werden. Beim Ausstreichen wasserführender Schichten können Längssickerschlitz in der Böschung angelegt werden. Daneben besteht die Möglichkeit, die Böschungen mit Polsterwänden aus Geotextilien zu sichern oder kleinere Bereiche mit Injektionslanzen zu stabilisieren. Die vom Vorhabensträger aufgezeigten technischen Vorkehrungen stellen sicher, dass auch der unvorhersehbare Ausnahmefall im Rahmen der Ausführungsplanung innerhalb des festgestellten Planungsumfangs bewältigt werden kann. Treten bei der Erstellung von Einschnitten ergiebiger Hang- und Schichtwasseraustritte auf, so muss entsprechend der Auflage A4.3.12 das zuständige Wasserwirtschaftsamt darüber informiert werden.

Der Bau der Autobahn führt zu keinen Beeinträchtigungen für Wasserschutzgebiete oder die öffentliche Trinkwasserversorgung. Im Bereich von Mimmelheim führt die A 94 in geringer Entfernung an einem Brunnen vorbei, der die Trinkwasserversorgung der in dem Ortsteil lebenden Menschen sicherstellt. Ein Trinkwasserschutzgebiet ist derzeit nicht ausgewiesen. Der Brunnen weist eine Bohrtiefe von 98 m auf und ist im Bereich von 87 m bis 97 m verfiltert. Sein Fassungsgebiet ist lediglich durch eine Umzäunung von 10 x 10 m geschützt. Ein wasserrechtliches Verfahren

über die Verlängerung der Erlaubnis der Nutzung des Brunnens zur Trinkwasserversorgung läuft derzeit. In diesem Verfahren wird nach Auskunft des zuständigen Wasserwirtschaftsamtes und der zuständigen Wasserrechtsbehörde überprüft, ob künftig ein ausreichender Trinkwasserschutz gewährleistet ist. Vorliegend kann es bei dem Verweis auf das anhängige Verfahren bei der Wasserrechtsbehörde sein Bewenden haben. Durch den Bau der A 94 werden sich keine negativen Auswirkungen auf den Brunnen ergeben. Die Trasse führt in einem Abstand von rund 150 m an dem Brunnen vorbei. Die Autobahn liegt an einer Talflanke deutlich unterhalb des Brunnens. Das Gelände und die Grundwasserströmungsrichtung neigen sich vom Brunnen weg in Richtung Kagnbachtal. Die Autobahn ist in nördlicher Richtung, also in Richtung Mimmelheim, zudem durch einen 6,25 m hohen Lärmschutzwall vom umgebenden Gelände abgeschirmt. Eine Beeinträchtigung der Wasserqualität infolge der A 94 ist somit ausgeschlossen. Entsprechend einer im Verfahren abgegebenen Zusage des Vorhabensträgers, ist eine Beweissicherung über den Zustand des Brunnens und der Wasserqualität vor dem Beginn des Baus der Autobahn und im fünften Jahr nach deren Inbetriebnahme in fachlicher Abstimmung mit dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt durchzuführen, um abschließend gesicherte Erkenntnisse über die autobahnbedingten Auswirkungen auf den Brunnen zu erhalten. Die Beweissicherung steht unter der Bedingung, dass die Nutzung des Brunnens zur Trinkwasserversorgung in den festgesetzten Zeitpunkten genehmigt ist. Sollte sich entgegen den vorliegenden fachlichen Erkenntnissen ergeben, dass der Brunnen infolge des Autobahnbaus nicht mehr zur Trinkwasserversorgung genutzt werden kann, steht den Betroffenen dem Grunde nach ein Entschädigungsanspruch für den Verlust der Nutzungsmöglichkeit zu (vgl. Auflage Ziffer A6.1.3).

Zurückgewiesen wird die im Verfahren von Beteiligten erhobene Forderung, eine bestehende Quelle auf dem Grundstück Fl.Nr. 352 der Gemarkung Heldenstein aufrecht zu erhalten. Nach den vorliegenden Informationen der zuständigen Wasserrechtsbehörde handelt es sich bei der Quelle um eine Wasserentnahmestelle, für die keine wasserrechtliche Erlaubnis vorliegt. Da die Quelle darüber hinaus nach den eigenen Angaben der Einwender nicht der Trinkwasserversorgung der Bevölkerung dient, erlegen wir dem Vorhabensträger keine Verpflichtung zur Erhaltung dieser Wasserentnahmestelle auf.

#### 4.4.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Es ist vorgesehen, das Niederschlagswasser, das auf den Straßen anfällt und den Straßen aus dem Gelände zuläuft, zu sammeln und soweit wie möglich breitflächig über die Straßenböschungen bzw. in Sickermulden zu versickern. Dies entspricht



dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen (§ 55 Abs. 2 WHG). Dennoch sind darüber hinaus Einleitungen in Vorfluter und das Grundwasser notwendig, um vor allem bei Starkregen das Niederschlagswasser schadlos abzuführen.

Diese Einleitungen sind gemäß §§ 8 und 9 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern unter Ziffer A4.1 des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen.

Die Gestattungen können gemäß §§ 12, 15, 55 und 57 WHG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Bei Beachtung der unter Ziffer A4.3 angeordneten Auflagen, insbesondere im Hinblick auf die geforderten Rückhalte- und Vorreinigungseinrichtungen, sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 13 WHG. Die zuständigen Wasserrechtsbehörden haben das Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG erklärt.

Das der Planung zugrunde liegende Entwässerungskonzept sieht überwiegend zentrale Versickerungsanlagen vor. Dabei soll die Niederschlagsentwässerung über eine Kombination aus vorgeschalteten Absetzbecken, denen im Falle von Unfällen die Funktion eines Leichtflüssigkeitsabscheiders zukommt, und nachgeschalteten Sickerbecken bzw. Bodenfiltern erfolgen. Dieser eigens nach speziellen Bemessungsanforderungen für die A 94 entwickelte Anlagentyp kombiniert verschiedene erprobte Elemente von Entwässerungssystemen (Oberbodenpassage bzw. Bodenfilter und Rigole zur Versickerung). Die Bemessung der geplanten Entwässerungsanlagen erfolgt im Hinblick auf ein Niederschlagsereignis mit einer Niederschlagshöhe, wie sie statistisch betrachtet einmal in 100 Jahren zu erwarten ist.

Dieses Entwässerungskonzept geht deutlich über die üblichen Bemessungsansätze und z. T. über die einschlägigen technischen Regelwerke (RAS-Ew) hinaus und gewährleistet die weitgehende Vermeidung von Belastungen der Oberflächengewässer durch von der Autobahn abfließendes Niederschlagswasser. Die Kombination aus Absetzbecken, nachfolgender Bodenpassage und anschließender Versickerung über Rigolen gewährleistet eine Rückhaltung von absetzbaren und biologisch abbaubaren Stoffen. Eine gedrosselte Einleitung von Niederschlagswasser in Oberflächengewässer wird nach dem Bemessungskonzept nur bei außergewöhnlich hohen Niederschlägen während des Sommerhalbjahres erfolgen, die zu einem Einstau der Versickerungsanlagen führen. Aufgrund der starken Verdünnung gelöster Stoffe wird dies

jedoch zu keinen erheblichen Auswirkungen führen. Der diffuse Eintrag von Tausalz in einige Oberflächengewässer lässt sich wegen der Nähe der Versickerungsanlagen zu diesen Gewässern trotz der umfangreichen Maßnahmen nicht vollständig vermeiden, jedoch führt die Versickerung zu einer zeitlichen Verzögerung und zu Verdünnungseffekten im Grundwasser, so dass die in das Gewässer eingetragene Tausalzkonzentration als unerheblich zu bewerten ist. Auf die entsprechenden Ausführungen im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung in diesem Beschluss wird verwiesen. Um qualitative Einflüsse auf die Oberflächengewässer auch während der Bauzeit zu vermeiden bzw. zu minimieren haben wir unter Ziffer A3.3 Schutzauflagen festgesetzt.

Die gutachtlichen Untersuchungen des Vorhabensträgers zu den einzelnen Entwässerungsanlagen zeigen, dass deren geplante Gestaltung und Dimensionierung nach derzeitigem Kenntnisstand sicher erwarten lassen, dass keine ausgeprägten Deckschichten durchstoßen werden, keine direkte Einleitung des Niederschlagswassers aus den Becken in das Grundwasser erfolgt und keine Bohrungen bis in tiefe Bodenschichten zur künstlichen Steigerung der Versickerungsleistung notwendig oder vorgesehen sind. Die Einhaltung der wasserwirtschaftlichen Vorgaben haben wir mit Auflagen in diesem Beschluss abgesichert.

Die im Verfahren von den Gemeinden Schwindegg und Obertaufkirchen pauschal geäußerten Zweifel an der ausreichenden Dimensionierung der Entwässerungsanlagen 6, 7 und 8 greifen nicht durch. Der Planung der Entwässerungsanlagen wurden deutlich ungünstigere Bemessungsparameter zugrunde gelegt, als dies üblicherweise nach dem Stand der Technik erforderlich ist. Ihre Dimensionierung geht daher über das Maß hinaus, das bei einer Einleitung von Niederschlagswasser aus Straßentwässerungsbecken in die Vorfluter üblich ist. Insbesondere die Entwässerungsanlagen 6 und 7 in der Nähe des FFH-Gebiets gewährleisten, dass das von der Autobahn abfließende Niederschlagswasser in der Regel vollständig versickert und nur bei außergewöhnlichen Starkregenereignissen eine gedrosselte Einleitung in den jeweiligen, in solchen Fällen ebenfalls erheblich Wasser führenden Vorfluter stattfindet. Die vorgesehene Entwässerung führt zu keiner signifikanten Erhöhung der Überschwemmungsgefahr entlang der beanspruchten Vorfluter. Im Fall der Entwässerungsanlage 8 ist zudem zu berücksichtigen, dass sich der Boden nach den gutachterlichen Untersuchungen für eine Versickerung mäßig bis gut eignet und eine zusätzliche gedrosselte Ableitung in den Vorfluter unter keinen Umständen erforderlich macht. Auf der Basis dieser fachlichen Erkenntnisse ist es daher höchst unwahrscheinlich, dass - auch bei Starkregenereignissen - Wasser aus der Entwässerungsanlage 8 gedrosselt abfließt. Sollte sich das Speichervolumen der Anlage in-

dessen aufgrund genauerer Felduntersuchungen, die im Rahmen der Ausführungsplanung vorzunehmen sind, als nicht ausreichend erweisen, um auch im ungünstigsten Katastrophenfall das Wasser vollständig zu fassen und schadlos zu versickern, wird es zu keinem Überlauf in die benachbarten Flächen, insbesondere keinen Überlauf in den privaten Entwässerungsgraben und weiter in die Straßenentwässerung der Verbindungsstraße geben, die Pfaffenkirchen mit der Kreisstraße MÜ 22 verbindet. Der Vorhabensträger hat für diesen unwahrscheinlichen Fall aufgrund gutachterlicher Untersuchungen dargelegt, dass der Überlauf über eine Ableitungsmulde dem Ornaubach direkt zugeführt werden kann. Im Bereich des Steilhangs würde eine Rauhbettmulde angelegt und die Gemeindeverbindungsstraße sowie der Mühlbach mit Rohrleitungen gedükert werden. Dabei müssten keine Flächen in Anspruch genommen werden, die nicht bereits für den Bau der A 94 benötigt werden. Auf die in der Planung zur dritten Tektur noch enthaltene Rohrleitung zur Notentlastung des Versickerbeckens in östliche Richtung wird daher verzichtet.

Die zuständigen Wasserwirtschaftsämter haben die geplanten Straßenentwässerungsanlagen und die zugrundeliegenden Berechnungen überprüft und bestätigt, dass die fachtechnischen Anforderungen an die ordnungsgemäße Abwasserbeseitigung eingehalten sind.

#### 4.4.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Das Vorhaben beansprucht in erheblichem Umfang Flächen, die bisher landwirtschaftlich genutzt sind. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt jedoch, dass der Straßenbau dennoch mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabensbedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Über die Inanspruchnahme von Flächen hinaus sind die Belange der Landwirtschaft zwar noch durch weitere mittelbare Auswirkungen des Vorhabens (An- bzw. Durchschneidungen und Umwege) betroffen. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch soweit als möglich auf das Mindestmaß reduziert und nicht so erheblich, dass sie zusammen mit den Flächenverlusten der Zulässigkeit des Vorhabens letztlich entgegenstehen.

Für das Straßenbauvorhaben einschließlich Straßenbegleitgrün sowie Ausgleichs- und Gestaltungsflächen werden rund 198 ha Fläche benötigt. Der Querschnitt und die Fahrbahnbreite sind im Hinblick auf die Verkehrsprognose, Güter- und Schwerverkehrsanteil sowie zur Anpassung an die bestehenden Anschlussstrecken erfor-

derlich. Der Landverbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere die naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht ergibt. Die agrarstrukturellen Belange sind berücksichtigt. Bei der Wahl von Ausgleichsflächen im Bereich der Bachtäler wurden möglichst solche Flächen mit landschaftspflegerischen Maßnahmen belegt, die gegenüber anderen Flächen ungünstigere landwirtschaftliche Produktionsbedingungen aufweisen. So wurden überwiegend Flächen ausgewählt, die unmittelbar an die Gewässer angrenzen, wo feuchte Bodenbedingungen mit zeitweiser eingeschränkter Bewirtschaftbarkeit anzutreffen sind, mit Einbußen durch Überschwemmungen und Überstauungen zu rechnen ist, meist geschwungene ungünstig zu bewirtschaftende Grenzverläufe vorliegen und der Einsatz von Pestiziden und Düngestoffen beschränkt möglich ist.

Das landwirtschaftliche Wegenetz wird durch eine ausreichende Zahl von Kreuzungen, Ersatz- und Anwandwegen angepasst.

Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe in einem Umfang, dass Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Struktur in dem von der geplanten Baumaßnahme betroffenen Raum auftreten könnten, sind nicht erkennbar. Die von Verfahrensbeteiligten gehegten Befürchtungen, die mittelbaren Auswirkungen der Autobahn durch Schadstoffe beeinträchtigen den Anbau und die Vermarktung biologischer Produkte und führten zu einer Gefährdung der landwirtschaftlichen Existenz greifen nicht durch. Zunächst verweisen wir auf unsere obigen Ausführungen zu den Schadstoffbelastungen auf benachbarten Flächen. Von einer relevanten Beeinträchtigung von Nahrungspflanzen kann aufgrund der bisherigen wissenschaftlichen Erkenntnisse nicht ausgegangen werden. Zudem weisen wir darauf hin, dass das Eigentumsgrundrecht nach Art. 14 Abs. 1 GG grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit schützt und nicht einmal jede wirtschaftlich vernünftige Nutzung gewährleistet (BVerwG vom 21.03.1996, 4 C 9/95 – juris, Rn. 40 m.w.N.). Der Bau der A 94 führt jedenfalls im Hinblick auf die Ausübung der konventionellen Landwirtschaft zu keinen Beeinträchtigungen. Die wirtschaftliche Nutzung der an die Autobahn angrenzenden Grundstücke bleibt dauerhaft gewährleistet.

Die geplante Entwässerung der Autobahn gewährleistet, dass keine Vernässung der angrenzenden Grundstücke zu erwarten ist. In den Bereichen mit hoch anstehendem Grundwasser (Talauen) ist aufgrund des Baus der hohen und weit gespannten Talbrücken eine Beeinträchtigung des Grundwassers und der Oberflächengewässer durch den Baukörper ausgeschlossen. Nach den vorliegenden gutachtlichen Untersuchungen und Stellungnahmen der Fachbehörden kann das anfallende Oberflä-

chenwasser auch in diesen Bereichen in den großzügig dimensionierten Entwässerungsanlagen schadlos versickert werden. Nässestau wird vermieden, indem vorhandene Drainagesysteme aufrechterhalten bleiben und Geländetiefpunkte mit Durchlässen und Mulden entlang der Autobahn entwässert werden. Im Bereich der geplanten Einschnitte ist aufgrund der anstehenden, wenig durchlässigen Böden keine Austrocknung der angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen zu befürchten. Der Bodenwasserhaushalt bleibt im Wesentlichen unverändert. Das Niederschlagswasser auf den Dammstrecken der Autobahn fließt bei der nach außen geneigten Fahrbahn breitflächig über die Bankette und Böschungen ab und versickert. Am Böschungsfuß der Autobahn werden Versickermulden angelegt, die die angrenzenden Grundstücke vor Vernässung schützen. Das Niederschlagswasser der zum Mittelstreifen geneigten Fahrbahn wird in Rohrleitungen gesammelt und den Entwässerungsanlagen zugeführt. Die beantragten Beweissicherungen über den Zustand der landwirtschaftlichen Flächen erachten wir für nicht notwendig. Ausgenommen davon sind die unmittelbar an die Entwässerungsanlagen angrenzenden Flächen, soweit eine Vernässung nicht aufgrund der topographischen Gegebenheiten von vornherein ausgeschlossen ist (vgl. A4.3.14).

Bestehende Drainagen werden den geänderten Verhältnissen so angepasst, dass ihre Funktion aufrechterhalten bleibt. Dies hat der Vorhabensträger im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens ausdrücklich zugesichert.

Der geplante Autobahnbau verursacht Durchschneidungen von landwirtschaftlichen Grundstücken und führt zu ungünstigen Zuschnitten der Restflächen. Diese Beeinträchtigungen für die landwirtschaftliche Nutzung sind unvermeidbar und im vorliegenden Fall wegen der überwiegenden Gründe für den Bau der A 94 auf der Plantrasse hinnehmbar. Die Landwirtschaftsverwaltung hat die Durchführung von Flurbereinigungsverfahren nach Abschluss des Autobahnbaus angeregt, um die Flur neu zu ordnen und an die geänderten Verhältnisse anzupassen. Darüber ist indessen nicht im Rahmen der Planfeststellung zu entscheiden.

#### 4.4.8 Waldrechtliche Belange

Für die geplante Baumaßnahme müssen Waldflächen nach Art. 2 BayWaldG in einer Größenordnung von 7,42 ha gerodet werden. Hierbei sind die Flächen für die Überbauung mit dem Straßenkörper (versiegelte Flächen und Böschungen) sowie straßenparallele Grunderwerbsflächen für die betriebs- und sicherheitstechnische Infrastruktur (u.a. Entwässerung, Streckenkabel) berücksichtigt. Zusätzliche Arbeitsstreifen im Waldbereich sind in der Regel nicht vorgesehen.

Die landschaftspflegerische Begleitplanung sieht als Ausgleich für die Rodungsverluste die Aufforstung von insgesamt 7,78 ha Flächen vor, mit dem Ziel, naturnahe Waldbestände und Waldmantelvorpflanzungen zu gründen. Die Mindestgröße der Aufforstungen beträgt 1.000 m<sup>2</sup> in kompakter Form, um ein für Wälder typisches Bestandsinnenklima zu entwickeln. Zudem werden möglichst viele dieser Flächen an vorhandene Waldbestände direkt angeschlossen. In einigen Fällen werden jedoch auch neue Bestände gegründet, um auch in weniger bewaldeten Teilbereichen neue Waldbestände zu schaffen. Die Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses umfasst die nach Waldrecht erforderlichen Erlaubnisse (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG).

Die vorhabensbedingten Waldflächenverluste sind unvermeidbar. Insbesondere die Beeinträchtigung des Fürth-Holzes lässt sich nicht durch eine andere Linienführung verhindern, da die Trasse infolge der Nähe zum Zwangspunkt am Ende des Planfeststellungsabschnitts Pastetten - Dorfen an der Anschlussstelle der B 15 einerseits sowie zur Querungsstelle des FFH-Gebiets an der Goldach andererseits nicht beliebig verschwenkt werden kann. Eine nördliche Umfahrung des Fürth-Holzes kommt zudem wegen der Bebauung in der Siedlung Kaidach nicht in Frage, da sie mit einer Beseitigung von Wohngebäuden verbunden und damit außer Verhältnis zu dem erzielten Nutzen wäre. Die Beeinträchtigung des Waldstücks südlich von Pfaffenkirchen lässt sich ebenfalls nicht durch eine Verschwenkung vermeiden, weil die gewählte Linienführung die geringsten Beeinträchtigungen für das FFH-Gebiet am Rimbach und im Anschluss daran für die Bevölkerung von Pfaffenkirchen und Frauornau mit sich bringt. Jede Linie, die das Waldstück umfahren würde, hätte voraussichtlich die Beseitigung von Wohngebäuden sowie gravierende Lärmauswirkungen für die benachbarten Siedlungen zur Folge. Hinsichtlich der Variante Mesmering wird ergänzend verwiesen auf obige Ausführungen zum Variantenvergleich. Die mit dem Bau der A 94 verfolgten Interessen überwiegen die betroffenen waldrechtlichen Belange. Die Forstverwaltung hat bestätigt, dass der Flächenverlust des durch den Autobahnbau betroffenen Waldes ausgeglichen wird und die in der Planung vorgesehenen Aufforstungsflächen aus forstfachlicher Sicht hierfür geeignet sind. Den beabsichtigten Rodungen stehen keine waldrechtlichen Hindernisse entgegen.

Im Hinblick auf die Ausgestaltung der Aufforstungsmaßnahmen hat die Forstverwaltung einzelne Maßnahmen kritisiert, die zwar Waldflächen im Sinne von Art. 2 Bay-WaldG schafften, jedoch mehr auf die Erfüllung naturschutzfachlicher Kriterien ausgerichtet seien und nicht der guten, anerkannten forstlichen Fachpraxis entsprächen. Insbesondere sollten großflächigere Waldflächen geschaffen werden, die nicht durch Offenlandbereiche, großzügige Waldinnensäume oder Gewässern von angrenzen-

dem Wald getrennt sind. Durchgreifende Bedenken gegen die vorgesehenen Maßnahmen ergeben sich daraus nicht. Der Verlust an Waldflächen wird durch die vorgesehenen Maßnahmen vom Umfang her überkompensiert. Die Ausgleichsflächen stellen nach übereinstimmender Auffassung sämtlich Wald im Sinne des Waldgesetzes dar. Wir halten es für nachvollziehbar, dass im Rahmen der Ausgleichsmaßnahmen, die im Zusammenhang mit der Schaffung von Wald stehen, naturschutzfachliche Kriterien eine erhebliche Rolle spielen. Dem Wald kommt gemäß Art. 1 Abs. 1 und 2, Art. 5 Abs. 2 Satz 1 BayWaldG auch eine Bedeutung für die biologische Vielfalt zu. Die Neuschaffung von Waldflächen unter dem Gesichtspunkt der Stärkung der biologischen Vielfalt steht nicht in Widerspruch zu den waldrechtlichen Anforderungen. Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang, dass die Schaffung eines Ausgleichs sowohl für die Waldflächenverluste als auch für die Eingriffe in Natur und Landschaft zu Lasten anderer, hauptsächlich landwirtschaftlicher Flächen geht. Die Kombination von naturschutzrechtlichem Ausgleich und Waldausgleich, soweit möglich, dient damit zugleich der Schonung anderer Belange, insbesondere dem Belang der Landwirtschaft, und ist damit ein vernünftiger Gesichtspunkt, der im Rahmen der Abwägung der verschiedenen Belange nicht unberücksichtigt bleiben darf.

Die Abstimmung der Aufforstungsmaßnahmen mit der zuständigen Forstbehörde ist durch die Auflage A3.7.1 gewährleistet. Im Rahmen der durch den Planfeststellungsbeschluss gesetzten Grenzen können einzelne Änderungen an den Aufforstungsmaßnahmen vorgenommen werden. Die Festlegung, welche Baumart für welchen Standort konkret am besten geeignet ist, kann der Ausführungsplanung insoweit überlassen werden, als keine zwingenden Gründe für die Wahl nur einer Baumart vorliegen. Insbesondere für Aufforstungen im Nahbereich des FFH-Gebiets sollen jedoch Baumarten gewählt werden, die dem Lebensraumtyp \*91E0 zuzuordnen sind.

Der Vorhabensträger hat zugesichert, dass die vorgesehenen Gehölzpflanzungen im Rahmen der landschaftspflegerischen Maßnahmen A14, A15 und A34 als Erstaufforstung von Wald im Sinne des Waldgesetzes konzipiert sind und dementsprechend umgesetzt werden. Damit wurde einer Bitte der Forstverwaltung um Klarstellung entsprochen.

#### 4.4.9 Jagdliche Belange

Die Autobahn führt zu Zerschneidungs- und Trenneffekten für das jagdbare Wild und stellt eine erhebliche Beeinträchtigung für die jagdlichen Belange dar. Nach den Auskünften der unteren Jagdbehörde ist im Landkreis Mühldorf a. Inn bei einer Rehwildichte, die in den von der A 94 betroffenen Gemeindegebieten durchschnittlich höher

als 8 Stück/ha liegt, von einem hohen Rehwildbestand auszugehen. Daneben steigt die Schwarzwildpopulation sprunghaft an. Die Planung der A 94 sieht umfangreiche Maßnahmen zur Minimierung negativer Auswirkungen auf die jagdlichen Belange vor.

Insgesamt werden im Planungsabschnitt 12 Überführungsbauwerke, zwei Trogrücken und 20 Unterführungsbauwerke errichtet. Größere Brücken mit lichten Weiten bis zu 60 m sind dabei aus landschaftlichen und ökologischen Gründen über die zu querenden Seitenbäche geplant (z.B. Mainbach, Grimmelbach, Kagnbach, Weidenbacher Bach). Zur Überwindung von ausgeprägten Tallagen im Goldachtal, Rimbachtal und Ornautal sind Großbrücken mit Gesamtstützweiten von 420 m, 349 m und 352 m vorgesehen. Die Goldachbrücke und die Rimbachbrücke erhalten auf beiden Seiten eine mindestens 2,5 m hohe Immissionsschutzwand, die Ornautalbrücke eine 2,0 m hohe. Diese Immissionsschutzwände bewirken neben einem Schallschutz für die Bebauung auch einen Schutz der unter den Brücken liegenden Gebiete gegenüber Lärm, Streusalzfahnen und Spritzwasser. Die Abmessungen der Bauwerke wurden im Zuge der Planung insbesondere auch unter Berücksichtigung der in den Talräumen vorhandenen ökologisch hochwertigen Lebensraumstrukturen und -beziehungen festgelegt. Dabei werden die tierökologischen Erfordernisse für Großsäuger gemäß dem Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen (MAQ 2008) insbesondere bei den Querungen der ökologisch bedeutsamen Leitlinien entlang von Goldach, Grimmelbach, Rimbach, Ornaubach und Weidenbacher Bach eingehalten. Zahlreiche weitere Durchlässe gewährleisten darüber hinaus die Durchlässigkeit der Autobahn für Kleinsäuger. Wildtierkorridore von bayernweiter Bedeutung, die in einer Studie durch das LfU (2008) ermittelt wurden, sind vom Bau der A 94 nicht betroffen. Andere bedeutsame Biotopverbundachsen zwischen Alpen- und Voralpenraum und dem Donaunraum sind nach den nachvollziehbaren Angaben des Vorhabensträgers für den Streckenabschnitt ebenfalls nicht bekannt.

Im Anhörungsverfahren wurde von den Jagdgenossenschaften Schwindkirchen, Schwindegg, Obertaufkirchen und Weidenbach die Forderung nach zusätzlichen Wildtierdurchlässen bzw. nach Verbesserung der bestehenden Durchlässe erhoben. Diese Forderungen erachten wir für nicht gerechtfertigt.

Im Bereich der Jagdgenossenschaft Schwindkirchen gewährleisten die Überführungsbauwerke über das Goldachtal sowie über den Grimmelbach einen ausreichenden gefahrlosen Wildwechsel unter der Autobahn hindurch. An beiden Querungsstellen, die ausreichend breit dimensioniert sind, können Großsäuger weitge-



hend ungestört von anthropogenen Einflüssen in unmittelbarer Nähe der Querungsstellen die A 94 unterqueren. Irritationsschutzwände auf den Brückenbauwerken schirmen die darunter liegenden Bereiche von den Verkehrsimmissionen ab. Daneben kommt dem Überführungsbauwerk des Mainbachs (BWV Nr. 105) ebenfalls eine Funktion als Wildtierquerung zu, auch wenn die Mitführung eines ÖFW diese Funktion einschränkt. Nach Abzug der Wegebreite verbleibt dennoch eine Breite von rund 20 m, die von Wildtieren genutzt werden kann. Die von der Jagdgenossenschaft geforderten Verbesserungen der Durchlässe südlich von Steinberg bei Bau-km 38+200 und 38+600 erachten wir wegen der bereits geplanten Querungsstellen für nicht erforderlich und zudem wegen der damit verbundenen Kosten außer Verhältnis zum erzielbaren Nutzen. In Bezug auf die Durchschneidung des Fürth-Holzes bei Kaidach ist die Errichtung eines ausreichend dimensionierten Wildtierdurchlasses, der den tierökologischen Anforderungen an eine gefahrlose Querung für Großsäuger gerecht wird, aus topographischen Gründen nur unter unverhältnismäßigen Aufwendungen möglich. Die Trasse der A 94 befindet sich im westlichen Bereich des Fürth-Holzes bis zu sieben Meter im Einschnitt, so dass eine Unterführung hier schon aus technischen Gründen ausscheidet. Im östlichen Bereich des Fürth-Holzes, dort, wo die Trasse im Damm verläuft, ist nördlich parallel zur Autobahn ein 3,25 m hoher und rund 16 Meter breiter Lärmschutzwall zum Schutz der Anwesen von Kaidach geplant. Der Lärmschutzwall müsste in die Planung eines Wildtierdurchlasses eingefügt werden und hätte eine entsprechende Verlängerung und eine damit einhergehende Verbreiterung des Bauwerks entsprechend der Mindestanforderungen nach dem Merkblatt MAQ 2008 zur Folge. Dieser Standort scheidet daher aus Kostengründen ebenfalls aus. Ein Durchlass, der den tierökologischen Anforderungen aus dem Merkblatt MAQ 2008 gerecht wird, kommt aus technischer Sicht allenfalls in dem kurzen Abschnitt zwischen dem Ende der Einschnittslage und dem Beginn des Lärmschuttwalls in Frage, wenngleich auch hier große Eingriffe in die umliegenden Waldgrundstücke erforderlich werden. Ein Wildtierdurchlass in diesem Bereich würde jedoch zu Mehrkosten in einem Umfang von rund 1,1 Mio. Euro führen, die im Vergleich zum erzielten Nutzen außer Verhältnis stehen. Aus technischer Sicht könnte alternativ zur Schaffung einer Wildtierunterführung grundsätzlich im Bereich der tiefen Einschnittslage im westlichen Bereich des Fürth-Holzes die Herstellung einer Grünbrücke in Betracht kommen. Allerdings würde auch der Bau einer solchen Grünbrücke mit erheblichen zusätzlichen Eingriffen in den Waldbereich und mit unverhältnismäßigen finanziellen Aufwendungen verbunden sein. Eine Grünbrücke, die den Anforderungen des MAQ 2008 gerecht wird, müsste eine Breite von mindestens 30 m aufweisen. Hierfür wären Kosten in Höhe

von rund 2,5 Mio. Euro zu veranschlagen, die vorliegend außer Verhältnis zum Schutzzweck stünden. Das Fürth-Holz wird von der A 94 in seinem nördlichen Bereich durchschnitten. Der überwiegende Waldbereich südlich der A 94 bleibt unberührt. Den Wildtieren steht weiterhin ein ausreichend großer Waldlebensraum südlich der Autobahn zur Verfügung, der zudem durch die Maßnahme A2/CEF vergrößert und aufgewertet wird. Die Tiere können sich den geänderten Gegebenheiten anpassen und sich in Richtung Goldachtal orientieren. Die geplante PWC-Anlage im Osten des Fürth-Holzes wird durch einen Wall von der Umgebung abgeschirmt, so dass von ihrem Betrieb keine gravierenden Beunruhigungen ausgehen werden. Auch die nördlich der A 94 vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen A1 und A3/CEF können den jagdbaren Tieren als Unterstand und Äsungsflächen dienen. Insgesamt stellt die A 94 im Bereich des Fürth-Holzes eine Zäsur für die Großsäuger dar, die sich an Ort und Stelle nicht durch verhältnismäßigen Aufwand vermeiden lässt. Die für die A 94 sprechenden gewichtigen öffentlichen Interessen überwiegen jedoch die Beeinträchtigungen dieser jagdlichen Belange.

Im Bereich der Jagdgenossenschaft Schwindegg erfüllt die Querung des Grimmelbachs die tierökologischen Anforderungen und ermöglicht den Wildtieren das gefahrlose Queren der Autobahn vom Hangmaul in die nördlich der A 94 gelegenen Bereiche. Weitergehende Maßnahmen erachten wir für nicht erforderlich und ergeben sich aus den nicht weiter spezifizierten Einwendungen der Jagdgenossenschaft auch nicht.

Die Forderungen der Jagdgenossenschaft Obertaufkirchen werden ebenfalls zurückgewiesen. Die Talbrücken über den Rimbach und den Ornaubach stellen ausreichend dimensionierte gefahrlose Wildquerungen dar, was im Übrigen von der Jagdgenossenschaft ausdrücklich bestätigt wird. Daneben ist im Wäldchen südlich von Pfaffenkirchen eine weitere Wildtierunterführung vorgesehen, die eine Breite von 15 m und eine Höhe von bis zu 6 m aufweist und keinen Weg mitführt (BWV Nr. 160). Dort kann das Wild in der Deckung des Waldes die Autobahn gefahrlos unterqueren. Die darüber hinaus als wünschenswert bezeichneten weiteren Querungshilfen westlich und östlich dieser Talquerungen erachten wir für nicht erforderlich und wären zudem angesichts der bereits geplanten optimalen Querungsmöglichkeiten mit einem unverhältnismäßigen zusätzlichen Aufwand verbunden.

Im Bereich der Jagdgenossenschaft Weidenbach bietet die Brücke über den Weidenbacher Bach eine nach tierökologischen Gesichtspunkten optimierte, ausreichende Querungsmöglichkeit. Die Anordnung weiterer Querungsmöglichkeiten in Form von Grünbrücken oder Wilddurchlässen erachten wir für nicht erforderlich. An-

haltspunkte für eine abweichende Beurteilung ergeben sich aus den Einwendungen der Jagdgenossenschaft nicht.

Die trotz der Maßnahmen zur Minimierung der Beeinträchtigungen verbleibende Betroffenheit der jagdlichen Belange ist aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls hinzunehmen. Die für den Bau der A 94 sprechenden Gründe erachten wir für so gewichtig, dass sie sich gegen die entgegenstehenden jagdlichen Belange durchsetzen. Die Errichtung von Wildschutzzäunen kann dem Vorhabensträger nicht gemäß Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG auferlegt werden. Der Vorhabensträger wird die Erforderlichkeit von Schutzmaßnahmen gegen Wildunfälle in eigener Verantwortung anhand der Wildschutzzaun-Richtlinien (VkBl. 1985, S. 453 f.) überprüfen. Dabei soll er die örtliche Jägerschaft beteiligen. Die Kriterien, denen im Rahmen der Prüfung des Vorhabensträgers Bedeutung zukommt, sind in Planunterlage 1 T, Seite 184 f. dargestellt.

Forderungen nach Entschädigung für Beeinträchtigungen aufgrund der direkten Inanspruchnahme von Flächen der Jagdgenossenschaften oder der Eigenjagdreviere, bleiben einem von der Planfeststellung gesonderten Verfahren vorbehalten (vgl. BGH vom 15.02.1996, III ZR 143/94 – juris, Rn. 14).

#### 4.4.10 Städtebauliche Belange

Vor dem Hintergrund der Einwendungen von einzelnen Kommunen gegen die Planung der A 94 weisen wir einleitend darauf hin, dass wir das Vorbringen der Kommunen an dieser Stelle nur im Hinblick auf die Betroffenheit eigener Einrichtungen und der ihnen gemäß Art. 11 Abs. 2 BV bzw. Art. 28 Abs. GG zustehenden Planungshoheit prüfen. Die Planungshoheit ist im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Die Rechtsprechung erkennt eine wehrfähige Rechtsposition von Gemeinden gegen fremde Fachplanungen an, wenn eine eigene hinreichend bestimmte Planung der Gemeinde nachhaltig gestört wird, auf noch nicht verfestigte, aber konkrete Planungsabsichten der Gemeinde nicht hinreichend Rücksicht genommen wird oder das Fachplanungsvorhaben wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren eigenen Planung der Gemeinde entzieht (vgl. BVerwG vom 05.11.2002, 9 VR 14/02 – juris, Rn. 6). Die Gemeinden sind nicht befugt, allgemein dem öffentlichen Interesse dienende Belange oder andere öffentliche Belange, die nicht zu ihrem Aufgabenkreis gehören, geltend zu machen. Sie sind gleichfalls nicht berechtigt, als Sachwalter privater Interessen Einwendungen zu erheben (vgl. BayVGH vom 19.05.2005, 8 A 05.40022, UA Seite 6). An dieser Stelle kann offen bleiben, ob sich am Umfang des Rügerechts der Gemeinden durch die Umsetzung der UVP-Änderungsrichtlinie vom 27. Juli 2001 etwas geändert hat, was

zweifelhaft ist, denn gemäß § 25 Abs. 1 Sätze 1 bis 3 UVPG sind vorliegend die geänderten Vorschriften nicht anwendbar, da das Vorhaben im Ausgangsverfahren bereits vor dem 3. August 2001 öffentlich bekannt gemacht worden ist.

Im Hinblick auf die Betroffenheit der kommunalen Planungshoheit durch die Veränderungen der Verkehrsbelastung im nachgeordneten Straßennetz, insbesondere im Bereich der jeweiligen Ortsdurchfahrten, sowie den daraus resultierenden Lärmbelastungen für die angrenzenden überplanten Gebiete wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die obigen Ausführungen hierzu im Rahmen des Belangs Verkehrslärmschutz (C.4.4.4.1.5) verwiesen. Die vorhabensbedingten Auswirkungen auf Straßen und Wege in gemeindlicher Straßenbaulast wurden bereits im Einzelnen unter Ziffer C.4.4.3.4 ff. dargelegt und beurteilt.

#### 4.4.10.1 Stadt Dorfen

Die A 94 durchschneidet das Gebiet der Stadt Dorfen im Planungsabschnitt auf einer Länge von insgesamt rd. 5 km. Die Autobahnplanung nimmt soweit wie möglich Rücksicht auf die Planungshoheit der Stadt Dorfen. Sie verläuft ausschließlich im unbeplanten Außenbereich gemäß § 35 BauGB und hält überwiegend großen Abstand zu ausgewiesenen Bebauungsplangebieten. Die Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV für Wohn- und Mischgebiete werden eingehalten. Die künftige Ausweisung neuer Wohn- oder anderer Baugebiete im bisherigen Außenbereich wird durch die Autobahn nicht unmöglich gemacht. Über konkrete Planungsabsichten der Stadt im Bereich des vorliegenden Planungsabschnitts der A 94 liegen uns derzeit keine Kenntnisse vor. Die Autobahnplanung würde Planungsabsichten vorgehen, die zum maßgeblichen Zeitpunkt der Linienbestimmung am 6. Januar 1984 noch keinen Stand erreicht hatten, wonach sie zumindest unter dem Gesichtspunkt der Planreife hätten beachtet werden müssen (vgl. BayVGH vom 19.4.2005, 8 A 05.40022, UA Seite 10). Weil es im Zeitpunkt der Linienbestimmung keine mit der Fachplanung kollidierende, hinreichend konkretisierte gemeindliche Planung gab, kommen der Prioritätsgrundsatz und der Vorrang der Bundesplanung (vgl. § 16 Abs. 3 Satz 3 FStrG) zum Zuge (vgl. BayVGH vom 19.05.2005, 8 A 05.40022, UA Seite 11). Dass künftig eine sinnvolle Überplanung des Stadtgebiets infolge des Autobahnbaus nicht mehr möglich sein wird, ist ausgeschlossen. Im Hinblick auf die von der Stadt Dorfen befürchteten vorübergehenden Verkehrsbelastungen für den Ortsteil Schwindkirchen bei zeitversetzter Verkehrsfreigabe der beiden Planungsabschnitte Pastetten – Dorfen und Dorfen – Heldenstein wird auf obige Ausführungen (C.4.4.3.4.2) verwiesen. Auch insoweit ist eine Beeinträchtigung der Planungshoheit durch den Bau der Autobahn im vorliegenden Planungsabschnitt nicht zu erwarten. Sämtliche Verbin-

dungsstrecken im nachgeordneten Straßennetz bleiben aufrecht erhalten. Der Ortsteil Schwindkirchen wird weder vom Hauptort Dorfen noch von den südlich jenseits der A 94 gelegenen Weilern bzw. Einzelanwesen abgetrennt. Dem Autobahndamm und den Lärmschutzanlagen kommt zwar eine gewisse Barrierewirkung zu, sie sind indessen aus überwiegenden Gründen des europäischen Gebiets- und Artenschutzes sowie des Lärmschutzes erforderlich und aufgrund der uneingeschränkten Aufrechterhaltung der bestehenden Verbindungsstrukturen mit den städtebaulichen Belangen der Stadt Dorfen vereinbar. Die mit der Autobahn verfolgten öffentlichen Interessen überwiegen die berührten gemeindlichen Belange.

#### 4.4.10.2 Gemeinde Schwindegg

Die A 94 verläuft im Gemeindegebiet von Schwindegg zwischen dem Waldgebiet „Hangmaul“ im Süden und den Ortsteilen Schwindach und Reibersdorf im Norden auf einer Länge von rund einem Kilometer im unbeplanten Außenbereich. Zu dem nächstgelegenen beplanten Mischgebiet hält die Trasse einen so großen Abstand, dass die Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete eingehalten werden. Querungen von untergeordneten Straßen und Wegen ermöglichen die Aufrechterhaltung der Verbindung der südlichen Gemeindebereiche, die weitgehend unbewohnt sind, mit den nördlich der A 94 gelegenen Gebieten. Die mit dem geplanten Autobahnbau verbundenen Auswirkungen auf die gemeindliche Planungshoheit wiegen nicht so schwer, dass sie der Autobahnplanung entgegen stehen.

#### 4.4.10.3 Gemeinde Obertaufkirchen

Das Gemeindegebiet von Obertaufkirchen wird auf einer Länge von rund 3,5 km nahezu mittig durchschnitten. Die Trasse verläuft dabei im Nahbereich von Siedlungen im unbeplanten Außenbereich, hält jedoch zu beplanten Gebieten deutlich Abstand. Die einschlägigen Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV werden überall eingehalten. Die großen Talbrücken sowie weitere Querungen von Nord-Süd verlaufenden nachgeordneten Straßen und Wegen erhalten die Verbindung zwischen den nördlich und südlich der Trasse gelegenen Gemeindegebieten aufrecht. Die planerische Weiterentwicklung des Gemeindegabiets wird durch die A 94 nicht erheblich erschwert oder gar unmöglich gemacht.

Die zu erwartende Zunahme des Verkehrs auf der Kreisstraße MÜ 22 in Teilen der Ortsdurchfahrt von Obertaufkirchen wird die gemeindliche Planungshoheit nicht schwerwiegend beeinträchtigen. Die mit dem Dorferneuerungsprogramm von der Gemeinde Obertaufkirchen in der Vergangenheit angestrebte Verkehrsberuhigung und Bewahrung eines dörflichen Charakters des Hauptortes wird durch die Ver-

kehrszunahme in Teilen zwar konterkariert. Jedoch sind Kreisstraßen nach den gesetzlichen Vorgaben auch dazu bestimmt, einen bestimmten Teil des überörtlichen Verkehrs aufzunehmen. Ihnen kommt daher eine nicht unerhebliche Verkehrsbedeutung zu, die zwangsläufig in Konflikt mit dem Ziel einer Verkehrsberuhigung und Dorferneuerung gerät. Daraus erwächst der Gemeinde Obertaufkirchen indessen kein erhebliches Abwehrrecht gegenüber der Autobahnplanung. Ein planerischer Zugriff auf überörtliche Straßen in fremder Baulast ist den Gemeinden grundsätzlich verwehrt. Die Durchführung der Dorferneuerung durch die Gemeinde Obertaufkirchen führte nicht dazu, dass die Einstufung der MÜ 22 als Kreisstraße und damit als Straße des überörtlichen Verkehrs entfallen ist. Die Gemeinde musste bei der Dorferneuerung damit rechnen, dass es durch Vorhaben anderer Planungsträger im überörtlichen Straßennetz zu Veränderungen der Verkehrsbelastung auf der MÜ 22 und somit zu negativen Auswirkungen auf die erstrebte Verkehrsberuhigung im Ortskern kommen kann. Die dennoch durchgeführte Dorferneuerung verleiht der Gemeinde nachträglich kein erhöhtes Abwehrrecht gegen solche Vorhaben anderer Planungsträger.

Unabhängig davon wird die prognostizierte Verkehrsbelastung in Obertaufkirchen kein Ausmaß erreichen, das die bisherigen oder zukünftigen Planungen der Gemeinde Obertaufkirchen obsolet oder unmöglich werden lässt. Zu berücksichtigen ist dabei, dass auch im Prognose-Nullfall ohne den Bau der A 94 in der Ortsdurchfahrt von Obertaufkirchen teilweise eine Verkehrsbelastung zu erwarten ist, die sich in vergleichbarer Größenordnung wie im Prognose-Planfall ergibt.

Die von der Gemeinde Obertaufkirchen geforderte Benennung der geplanten Anschlussstelle an der Kreisstraße MÜ 22 als Anschlussstelle „Obertaufkirchen“ oder hilfweise „Obertaufkirchen/Schwindegg“ ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und bleibt einer nachfolgenden Entscheidung des Vorhabensträgers überlassen. Die gemeindliche Planungshoheit wird nicht berührt.

Die gemeindlichen Belange stehen den geplanten Gewässerrenaturierungen am Rimbach und Ornaubach im Rahmen der Maßnahmen A20, A21, A22 und A26 nicht entgegen. Die Unterhaltungslast für Gewässer dritter Ordnung obliegt nach Art. 22 Abs. 1 Nr. 3 BayWG den Gemeinden. Anhaltspunkte dafür, dass die Unterhaltungslast infolge der Planung der A 94 abweichend davon geregelt werden müsste, haben sich im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens nicht ergeben. Der Vorhabensträger hat zugesichert, die Frage des Mehraufwands für die geänderte Gewässerunterhaltung mit der Gemeinde im Rahmen einer Durchführungsvereinbarung zu regeln. Zudem hat er zugesichert, im Rahmen der Ausführungsplanung den Gewässerentwick-

lungsplan der Gemeinde Obertaufkirchen bei allen Maßnahmen am Rimbach und am Ornaubach zu berücksichtigen.

Der von der Gemeinde geforderte Ausbau des bestehenden ÖFW auf den Flurnummern 1660 und 1455 der Gemarkung Obertaufkirchen als Ausgleich zur Zerstörung des Naherholungswerts der Landschaft durch den Bau der A 94 wird abgelehnt. Die erforderliche Kompensation der Eingriffe in Natur und Landschaft erfolgt im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitkonzepts. Der Ausbau von bestehenden ÖFW steht hierzu in keinem Zusammenhang. Die vorgesehene Planung des nachgeordneten Wegenetzes ist zur Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen sowie der im landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltenen Gestaltungs- Ausgleichs- und Ersatzflächen geeignet und ausreichend.

Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 überwiegt die entgegenstehenden gemeindlichen Belange.

#### 4.4.10.4 Gemeinden Rattenkirchen und Heldenstein

Die Gebiete der Mitgliedsgemeinden der Verwaltungsgemeinschaft Heldenstein werden von der A 94 auf einer Länge von rund 5,5 km durchfahren. Die Trasse verläuft im unbeplanten Außenbereich in deutlichem Abstand von beplanten Gebieten, insbesondere Wohn- und Mischgebieten. Lediglich am östlichen Ende des Planungsabschnitts im Bereich von Heldenstein verläuft die Autobahn in geringem Abstand von der Bebauung. Sie stellt dort eine gewisse Zäsur für die Ortsentwicklung nach Norden dar, die durch die etwas weiter nördlich verlaufende Bahnlinie verstärkt wird. Da in diesem Bereich jedoch bereits sowohl die Bahnlinie als auch die bestehende Bundesstraße B 12 erhebliche Vorbelastungen für die gemeindliche Bauleitplanung darstellen, ist der Bau der A 94 keine neue Belastung, die die Gemeinde künftig vor unerwartete und unlösbare Herausforderungen stellt. Vielmehr hat sich die Bauleitplanung der Gemeinde Heldenstein bereits seit Jahren in eine andere Richtung entwickeln können. Die A 94 lässt sich in das vorhandene Planungskonzept der Gemeinde integrieren. Die Gemeinde Heldenstein hat keine Einwendungen gegen die Autobahnplanung erhoben.

Die Betroffenheit der gemeindlichen Belange durch den Autobahnbau wird von den mit dem Projekt verfolgten gewichtigen öffentlichen Interessen überwogen.

#### 4.4.11 Sonstige öffentliche Belange

##### 4.4.11.1 Träger von Versorgungsleitungen

In der Planfeststellung ist nur über das "Ob und Wie" der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Soweit sich die Leitungsträger mit den im Bauwerksverzeichnis enthaltenen Maßnahmen einverstanden erklärt haben oder der Vorhabensträger ihren Forderungen durch Blau eintragungen nachgekommen ist, müssen keine näheren Regelungen getroffen werden. Auf die Regelungen in A 3. wird verwiesen.

##### 4.4.11.1.1 Stromleitungen (BWV Nr. 62, 91a, 113, 151, 195, 257)

Das Energieversorgungsunternehmen, welches für die o. g. Stromleitungen verantwortlich zeichnet forderte, die vorgesehenen Umbaumaßnahmen auf den infolge der Autobahnplanung erforderlichen Umfang zu beschränken. In Bezug auf die Änderung der 20-kV-Freileitungen wurde insbesondere deren Ersatz durch Erdverkabelung im notwendigen Umfang gefordert, der auch über den in den Planunterlagen dargestellten Umfang hinausgehen kann. Diese Forderung weisen wir indessen zurück. Der Vorhabensträger hat mit dem Rechtsvorgänger des Energieversorgungsunternehmens die Autobahnplanung und die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den davon berührten Stromleitungen abgestimmt. Mit Ausnahme der BWV Nr. 151 ist für sämtliche o. g. Stromleitungen ihre Verkabelung im Kreuzungsbereich vorgesehen. Einwendungen gegen die Planung wurden bis zum Anhörungsverfahren für die dritte Tektur im Jahre 2011 weder vom derzeitigen Betreiber der Stromleitungen noch von dessen Rechtsvorgänger erhoben. Da sich die Planung im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens hinsichtlich der Auswirkungen auf die genannten Stromleitungen nicht geändert hat, sind die erstmals mit Schreiben vom 8. Juni 2011 erhobenen Einwendungen verspätet und ausgeschlossen. Der Vorhabensträger hat sich bereit erklärt, im Zuge der Ausführungsplanung auf das Energieversorgungsunternehmen wegen der gewünschten Umfangs der erforderlichen Anpassungsarbeiten zuzugehen. Darüber hinaus sind keine Zusicherungen abgegeben worden. Unabhängig von der eingetretenen Präklusion halten wir die über die vorliegende Planung hinausgehenden Forderungen des Energieversorgungsunternehmens für ungerechtfertigt. Die im Einzelnen vorgesehenen Maßnahmen an den Leitungen stellen eine ausreichende Bewältigung der durch den Autobahnbau insoweit ausgelösten Konflikte vor. Auch die Einwendungen des Energiekonzerns liefern keine gegenteiligen Anhaltspunkte. Die gewünschte andere technische Ausführung der einzelnen Anpassungsmaßnahmen ist nicht zwingend erforderlich, sie kann jedoch im Zuge der Aus-



führungsplanung mit dem Vorhabensträger vereinbart werden. Das kann jedoch der nachfolgenden Ausführungsplanung vorbehalten bleiben.

#### 4.4.11.1.2 Gasleitungen (BWV Nr. 259, 260)

Die Gasleitungen müssen im Zuge der Autobahnplanung verlegt werden, denn sie sind für statische und dynamische Beanspruchungen durch Überschüttungen im Rahmen des Erdbaus und durch den Baustellenverkehr mit Schwerlastfahrzeugen nicht ausgelegt. Die vorgesehene Leitungsverlegung ist unter Abwägung aller betroffenen Belange vernünftig und führt zu einer ausgewogenen Lösung. Die Gasleitungen werden soweit wie möglich nicht unter dem Straßenkörper geführt. Soweit eine Kreuzung mit der Straße nicht vermeidbar ist, erfolgt sie auf kürzester Distanz. Damit wird ein erhöhter Aufwand bei der Herstellung und bei der künftigen Unterhaltung sowohl der Leitungen als auch der Straßen vermieden. Anderenfalls müssten für Wartungsarbeiten aufwändige Maßnahmen zur Sicherung vor den Gefahren vorgenommen werden, die sich aus dem Vorhandensein einer Gasleitung ergeben. Das verantwortliche Gasversorgungsunternehmen hat im Verlauf des Anhörungsverfahrens darauf hingewiesen, dass schleifende Kreuzungen von Leitungen und Straßen nicht mehr dem Stand der Technik entsprechen. Die Leitungsverlegungen führen zu einer Beeinträchtigung der Eigentumsrechte der dafür benötigten Grundeigentümer. Sowohl die Leitungstrasse selbst als auch ein vier Meter breiter Schutzstreifen schränken die rechtlichen Nutzungsmöglichkeiten aus Gründen der Leitungssicherheit ein. Allerdings betreffen die Leitungsverlegungen vorliegend ausschließlich landwirtschaftlich genutzte Grundstücke, für die diese Beschränkungen nicht erheblich sind, denn die normale landwirtschaftliche Nutzung bleibt davon unberührt. Die Nutzungsbeschränkungen ergeben sich nur für den Anbau von speziellen Sonderkulturen, wie etwa den Spargelanbau, für die Errichtung von baulichen Anlagen, für Aufforstungsmaßnahmen sowie für Tiefenlockerungen und das Einbringen von Drainageleitungen. Solche Nutzungen sind indessen auf den betroffenen Grundstücken weder derzeit üblich noch naheliegend. Jedenfalls sind solche Einschränkungen aus überwiegenden Gründen der Verkehrssicherheit hinzunehmen. Lediglich für die Zeit der tatsächlichen Leitungsverlegung wird die landwirtschaftliche Nutzung eingeschränkt. Eine Verschiebung der Leitungstrasse in Richtung Straße bzw. Straßenböschung kommt nicht in Betracht, denn die Leitungsverlegung muss vor Beginn der Straßenarbeiten erfolgen und darf von ihrer Lage her nicht im Bereich der vorübergehenden Grundinanspruchnahme liegen. Sonst würde es im Zuge der Straßenbauarbeiten wieder zu den Gefahren kommen, die mit der Leitungsverlegung genau verhindert werden sollen.

Insgesamt stellt die vorgesehene Planung eine ausgewogene Lösung dar, die die Sicherheitsrisiken minimiert, die Versorgungssicherheit unter einem verhältnismäßigen Mitteleinsatz gewährleistet und zugleich zu nicht unzumutbaren Einschränkungen der betroffenen Grundstückseigentümer führt.

#### 4.4.11.2 Eisenbahnanlagen

Die Eisenbahnlinie München – Mühldorf - Simbach wird mit dem Bauwerk K49/2s (BWV Nr. 252) von der verlegten Staatsstraße St 2084 im Norden der Anschlussstelle B12/St 2084 überführt. Der Ausbau dieser unter der Bezeichnung ABS 38 geführten Bahnstrecke ist im aktuellen Bedarfsplan für Bundesschienenverkehrswege im vordringlichen Bedarf enthalten. Der Plan für den Neubau der A 94 im Abschnitt Dorfen – Heldenstein berücksichtigt sowohl den Gleisbestand als auch die Ausbauplanung, soweit sie bereits konkret vorliegt. Dazu hat der Vorhabensträger nach eigenen Angaben bereits im Jahr 2007 Kontakt mit der DB Netz AG, Regionalbereich Süd aufgenommen. Die Planung der Straßenüberführung der St 2084 (BWV Nr. 252) wurde sowohl im Hinblick auf die erforderliche lichte Höhe als auch im Hinblick auf die Pfeilerstellung abgestimmt und im Jahr 2010 anhand einer aktualisierten Planung der DB Netz AG aufgrund einer fahrdynamischen Prüfung in die Planunterlagen zur dritten Tektur aufgenommen. Die aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlichen Mindestabstände der Brückenpfeiler von den Gleisen sind sowohl für den vorhandenen Gleisbestand als auch für den Ausbauzustand einzuhalten. Wir haben den Vorhabensträger unter Ziffer A3.8 verpflichtet, den in den einschlägigen Richtlinien enthaltenen Vorgaben zu genügen. Gemäß Richtlinie RIL 804 „Entwurfsgrundlagen für Eisenbahnbrücken“ ist senkrecht neben der Gleisachse ein Regellichtraum von 2,50 m einzuhalten. In der Regel ist zudem ein sogenanntes Dienstgehweg mit 0,80 m Breite zu berücksichtigen. Nach der DIN EN 1991-1-7/NA „Eurocode 1: Einwirkungen auf Tragwerke“ wird von der Gleisachse eine senkrechte Abstandsgrenze von 3,20 m bei einem Radius  $R < 10.000$  m gefordert. Der Vorhabensträger hat versichert, dass diese in den beiden Richtlinien geforderten Mindestabstände sowohl für den Gleisbestand als auch für den Ausbauzustand eingehalten werden. Zudem würden die Stützkonstruktionen des Brückenbauwerks als wandartige Scheibe oder als Stützenreihe ausgebildet, so dass es nicht auf den in der DIN EN 1991-1-7/NA enthaltenen Abstand von 5 m ankommt, der keinen Mindestabstand kennzeichnet, sondern eine Grenze darstellt, ab der keine weiteren Sicherheitsanforderungen an die Tragwerke gestellt werden. Die technischen Details der Ausführung des Bauwerks K39/2s können der Ausführungsplanung vorbehalten bleiben.

Zurückgewiesen wird die Forderung der DB Services Immobilien GmbH, der Vorhabensträger habe der DB Netz GmbH das Einvernehmen der Gemeinden und Landratsämter sicherzustellen, die als Träger öffentlicher Belange in einem Verfahren zum Neubau eines GSM-R-Füllsenders (digitaler Zugfunk) beteiligt werden müssten, wenn ein solcher neuer Sender infolge der Herstellung des Bauwerks K39/2s erforderlich werden würde. Weder der Vorhabensträger noch die Planfeststellungsbehörde können ein Einvernehmen von anderen Behörden sicherstellen, zumal auch keine konkrete Planungsnotwendigkeit und –absicht für einen neuen Sender erkennbar sind. Der Betreiber der Eisenbahnanlagen ist selbst für die Versorgung der Strecke mit einem digitalen Zugfunk verantwortlich.

#### 4.4.11.3 Denkmalschutz

Das Vorhaben kann auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes zugelassen werden. Das geplante Bauvorhaben befindet sich im Nähebereich zu einer Reihe von Baudenkmalern, die in Unterlage 12.1 T, Anhang, Seiten 17 bis 18 einzeln aufgelistet sind. In seiner Stellungnahme hat das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege (BLfD) – Bau- und Kunstdenkmalpflege – insbesondere auf die Orte Kloster Moosen, Schwindkirchen und Heldenstein mit bemerkenswerten Denkmälerbestand hingewiesen und gefordert, dass die Beeinträchtigung für die dort vorzufindenden Denkmäler durch Schallschutzmaßnahmen und Eingrünungen soweit wie möglich gemindert werden sollen. Die vorliegende Planung der A 94 nimmt auf die denkmalpflegerischen Belange soweit wie möglich Rücksicht. Die Trassierung vermeidet weitgehend die Nähe zu den Denkmälern in den vom Landesamt besonders hervorgehobenen Orten. Die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen gewährleisten dort die Einhaltung bzw. Unterschreitung der einschlägigen Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV. Mittels der geplanten Gestaltungsmaßnahme ist zudem gewährleistet, dass der Baukörper der A 94 soweit wie möglich in die Umgebung eingefügt wird. Dies gilt insbesondere auch für die geplanten Lärmschutzanlagen und deren Gestaltung im Ortsbereich von Heldenstein. Die Beeinträchtigung des Erscheinungsbilds der betroffenen Baudenkmäler kann jedoch nicht vollständig vermieden werden. Die für den Bau der Autobahn sprechenden Gründe überwiegen jedoch die denkmalrechtlichen Belange. Die vorliegende Planung der Autobahn berücksichtigt im Rahmen der Trassierung die verschiedenen betroffenen Belange und ihre Bedeutung und ermöglicht einen interessengerechten Ausgleich.

Nach Auskunft des BLfD – Bodendenkmalpflege Lineare Projekte – sind derzeit im unmittelbar betroffenen Planfeststellungsabschnitt keine Bodendenkmäler bekannt. Allerdings ist aufgrund der vorgefundenen Bodenverhältnisse die Wahrscheinlichkeit

sehr groß, dass die betroffenen Gebiete in der vorgeschichtlichen Zeit besiedelt worden sind und dementsprechend mit dem Vorhandensein von bisher unentdeckten Bodendenkmälern zu rechnen ist. Es ist daher nicht auszuschließen, dass Bodendenkmäler im Zuge der Bauarbeiten angetroffen werden. Den Belangen des Denkmalschutzes kommt unter Berücksichtigung allgemeiner, auch völkerrechtlicher Verpflichtungen des Staates zum Schutz des archäologischen Erbes nicht der Stellenwert zu, dass im Ergebnis die Zulassung des Vorhabens unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzauflagen trotz der damit verbundenen möglichen Zerstörung von Bodendenkmälern abgelehnt werden müsste. Die für das Vorhaben sprechenden Belange gehen den Belangen des Denkmalschutzes hier vor.

Sollten im Zuge der Bauausführung Bodendenkmäler mit nationaler Bedeutung auftreten, deren Schutz durch die vorgesehenen Auflagen nicht hinreichend gewährleistet wäre, hat die Planfeststellungsbehörde nach Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG die Möglichkeit, über dann möglicherweise gebotene ergänzende Schutzauflagen zur Abwendung unvorhergesehener Nachteile für Belange der Denkmalpflege zu entscheiden.

In allen anderen Fällen umfasst dagegen die vorliegende Entscheidung die denkmalschutzrechtliche Erlaubnis nach Art. 7 Abs. 1 DSchG hinsichtlich der Bodendenkmäler einschließlich eventueller Zufallsfunde unter Beachtung der durch die Schutzauflagen (Ziff. A3.9) vorgesehenen Maßgaben.

Die unter Ziff. A3.9 angeordneten Schutzauflagen dienen dem vorrangigen, vom Vorhabensträger im Rahmen der weiteren Detailplanung möglicherweise noch zu gewährleistenden Schutz der Bodendenkmäler vor Beeinträchtigungen bzw. - im Fall unvermeidbarer Beeinträchtigungen - dem angemessenen Ausgleich für die mit deren Zulassung verbundene Zurückstellung der Belange der Denkmalpflege gegenüber den für das Vorhaben sprechenden verkehrlichen Belangen. Obgleich die damit angeordnete Verpflichtung zur Durchführung von Sicherungsmaßnahmen gegenüber dem unveränderten Verbleib im Boden nur sekundäre Interessen der Denkmalpflege zu berücksichtigen vermag, bleibt auch diese Verpflichtung durch die für jedes staatliche Handeln geltenden Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit begrenzt. Da diese Festlegungen beim jetzigen Planungsstand noch nicht abschließend möglich sind, bleiben sie zunächst einer einvernehmlichen Regelung zwischen Vorhabensträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege vorbehalten, an deren Stelle, soweit erforderlich, auch eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde möglich bleibt.

## **4.5 Private Einwendungen**

4.5.1 Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden:

### 4.5.1.1 Flächenverlust

Für das Vorhaben werden in erheblichem Umfang Flächen aus Privateigentum benötigt.

Die durch den Straßenbau entstehenden Auswirkungen (Grundverlust, Folgeschäden, Immissionen usw.) auf das Grundeigentum können durch schonendere Trassierung, Querschnittsgestaltung o. ä. nicht verringert werden. Hierauf wurde oben bei der Behandlung des Ausbaustandards und wird z. T. bei der Behandlung der einzelnen Einwendungen im Folgenden näher eingegangen.

Für einzelne landwirtschaftliche Betriebe kann der Grundverlust zu erheblichen Schwierigkeiten führen. Damit sind nicht nur private Belange der Eigentümer (Art. 14 und 12 GG), sondern ist auch der öffentliche Belang der Erhaltung leistungsfähiger landwirtschaftlicher Betriebe berührt.

Nach der landwirtschaftlichen Betriebslehre kann man grundsätzlich von einem Voll-erwerbsbetrieb als Existenzgrundlage ausgehen, wenn 1 bis 1,5 Arbeitskräfte rationell eingesetzt werden können. Ein Betrieb, bei dem diese Voraussetzungen bereits vor dem Grundverlust für den Straßenbau fehlen, also z. B. ein deshalb als Zu- oder Nebenerwerbsbetrieb geführter Hof, stellt keine gesicherte alleinige Existenzgrundlage dar. Reine Pachtbetriebe scheiden zumindest bei kurzfristiger rechtlicher Sicherung als Existenzgrundlage aus. Anders kann es bei gemischten Betrieben mit einem gewissen Mindestbestand an Eigenflächen und langfristig angepachteten Flächen sein, denn das Pachtrecht genießt im Rahmen des Vertrages Bestandsschutz und damit Eigentumsschutz im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG (BVerfGE 95, 267).

Nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen sollte der Betriebsgewinn, also der Gesamtdeckungsbeitrag der landwirtschaftlichen Produktion zuzüglich der sonstigen Erträge Landwirtschaft (überbetrieblicher Maschineneinsatz, Fördergelder) abzüglich der Festkosten, zuzüglich der Erträge aus Forst, nicht gewerblichen Nebenbetrieben, Pachten und Finanzvermögen, abzüglich der Aufwendungen für Forst, nicht gewerbliche Nebenbetriebe, Pachten, Fremdkapitalzinsen und abzüglich des Privataufwands der Familie eine Eigenkapitalbildung von ca. 7.500 €/Jahr ergeben. Die Verhältnisse in der Landwirtschaft lassen derzeit jedoch entsprechende Gewinne bei einer Vielzahl von Betrieben nicht zu, so dass man in Zweifelsfällen die Existenzfähigkeit eines Betriebes zugunsten des Betriebes anhand der durchschnittlichen Privat-

entnahmen der Betriebsleiterfamilie oder sogar nur der Entnahmen für die Lebenshaltung messen kann. Von einem existenzfähigen Vollerwerbsbetrieb kann man bei den derzeitigen Preis-Kosten-Verhältnissen ab einem Jahresgewinn von rund 22.000 € bis 25.000 € ausgehen. Sinkt der Gewinn wegen der straßenbaubedingten Eingriffe deutlich unter diese Gewinnschwelle ab, liegt ein Existenzverlust vor, der mit entsprechendem Gewicht in die Entscheidung einzustellen ist. Gerät der Betriebsgewinn an diese Schwelle, ist das Problem näher zu untersuchen und ggf. zu lösen. Kapitalerträge aus der Entschädigung werden nicht angerechnet. Die Höhe der notwendigen Eigenkapitalbildung ist von Betrieb zu Betrieb unterschiedlich.

Betriebe, die bereits vorher unter dieser Gewinnschwelle liegen, stellen als auslaufende Betriebe o. ä. keine Existenz dar. Die Prüfung der Existenzfähigkeit eines landwirtschaftlichen Betriebes ist grundsätzlich nach objektiven betriebswirtschaftlichen Maßstäben durchzuführen. Die Planfeststellungsbehörde darf aber - ungeachtet betriebswirtschaftlicher Kategorien wie Eigenkapitalbildung und Faktorentlohnung - nicht die Augen vor einer Betriebsführung oder Bewirtschaftung verschließen, die dem Inhaber für einen beachtlichen Zeitraum eine - immerhin - eingeschränkte Existenzgrundlage sichert, weil dieser schlicht „von seiner Hände Arbeit“ lebt (BVerwG vom 14.4.2010 Az. 9 A 13/08).

Die Rechtsprechung geht davon aus, dass vorhabensbedingte Flächenverluste bis zu 5 % der betrieblichen Eigentumsflächen einen gesunden landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb nicht in seiner Existenz gefährden können (vgl. BVerwG vom 14.4.2010, 9 A 13.08 – juris, Rn. 27). Zur genaueren Überprüfung des Einwands der Existenzgefährdung haben wir die Einwender gebeten, uns Betriebsdaten zur Verfügung zu stellen oder darin einzuwilligen, die bei der Landwirtschaftsverwaltung vorliegenden Betriebsdaten nutzen zu dürfen. Manche Einwender haben sich leider jeder Mitwirkung an der Sachverhaltsaufklärung verweigert und keine Angaben zu ihrem Betrieb gemacht. Die Überprüfung der Existenzfähigkeit der Betriebe bzw. der vorhabensbedingten Existenzgefährdung aufgrund der mitgeteilten oder erhobenen aktuellen Betriebsdaten erfolgte auf der Basis einer betriebswirtschaftlichen Betrachtung unter Zugrundelegung von Durchschnittssätzen aus der Agrarstatistik, die von der Landesanstalt für Landwirtschaft in Bayern (Institut für Agrarökonomie) veröffentlicht werden. Diese Daten stellen eine geeignete Untersuchungsgrundlage dar, denn sie basieren auf umfangreichen Auswertungen zu den Betriebsergebnissen der bayerischen Testbetriebe und geben einen guten Überblick über die Struktur und die aktuellen Betriebsergebnisse der Haupt- und Nebenerwerbsbetriebe in den verschiedenen landwirtschaftlichen Betriebstypen und in den einzelnen Agrargebieten. Eine Vielzahl von Kenngrößen zu den Spezialbetrieben und zum Haushalt sind ebenfalls

enthalten. Neben den aktuellen Buchführungsergebnissen findet sich auch ein Überblick über die wichtigsten Kenngrößen und deren Entwicklung in den letzten Jahren. Die Datensammlung richtet sich in erster Linie an Politik, Beratung, Verwaltung, Wissenschaft, Medien, Verbände und die fachlich interessierte Öffentlichkeit und hat sich seit langem bewährt.

Die sichere Aussicht auf geeignetes Ersatzland kann u.U. die betriebliche Existenzgefährdung weniger gewichtig erscheinen lassen. Auf individuelle Besonderheiten des einzelnen Betriebes wird bei den Einwendungen näher eingegangen. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass hier die Belange des Straßenbaus den betrieblichen Belangen vorgehen.

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

#### 4.5.1.2 Beantragte Entscheidungen / Schutzauflagen

Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG sieht Auflagen zum Wohle der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer vor. Eine Entschädigung nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG setzt einen Anspruch nach Satz 2 voraus (Surrogatprinzip), bildet also keine eigenständige Anspruchsgrundlage und normiert keine allgemeine Billigkeitsentschädigung (BVerwG, NJW 1997, 142). Die Festsetzung von Schutzauflagen ist eine gebundene Entscheidung, d. h. eine Auflage ist anzuordnen, wenn die rechtlichen Voraussetzungen gegeben sind und sie darf nicht angeordnet werden, wenn diese fehlen.

Unter mehreren geeigneten Maßnahmen kann - mit der gebotenen Rücksichtnahme - im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit entschieden werden.

In Bezug auf Lärmschutzauflagen wird auf Ziff. A3.5 und die Behandlung des Belangs Verkehrslärmschutz unter C.4.4.4.1 hingewiesen. Ergänzend dazu wird bei einzelnen Einwendern zu Lärmschutzauflagen Stellung genommen.

#### 4.5.1.2.1 Übernahme von Restflächen

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und § 19 FStrG das Entschädi-

gungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d. h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges, demnach ebenfalls dem Entschädigungsverfahren vorbehalten (Art. 6 Abs. 3 BayEG). Die Planfeststellungsbehörde darf insoweit keine Regelungen treffen (BVerwG, Urteil vom 14.05.1992, UPR 1992, 346).

Für die Betroffenen bietet diese Handhabung keine Nachteile, denn sie können bei Meinungsverschiedenheiten in der Frage der Übernahmepflicht im Entschädigungsverfahren ebenfalls den Rechtsweg beschreiten.

Die Tatsache, dass unwirtschaftliche Restflächen entstehen, erlangt in der Planfeststellung allerdings bei der Ermittlung der Betroffenheit (Grundverlust, etc.) Bedeutung und geht mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung ein. Nähere Angaben dazu finden sich bei der Behandlung der einzelnen Betriebe bzw. Eigentümer und bei der Variantenabwägung.

#### 4.5.1.2.2 Ersatzlandbereitstellung

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



#### 4.5.1.2.3 Umwege

Bei der Planung wurde versucht, die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen soweit wie möglich aufrechtzuerhalten bzw. zumindest keine erheblichen Umwege entstehen zu lassen.

Zur Beurteilung von Entschädigungsansprüchen ist zusätzlich festzustellen, dass Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG Auflagen vorschreibt, die zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind.

§ 8a Abs. 4 FStrG/Art. 17 BayStrWG schützen nur Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüber hinausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken (BVerwG, Urteil vom 27.04.1990, UPR 1990, 359). Zufahrten werden nicht ersatzlos entzogen. Die Art und Weise der Verbindung eines Grundstücks mit anderen Grundstücken mittels des öffentlichen Wegenetzes oder der unveränderte Fortbestand einer bestimmten, auf dem Gemeingebrauch beruhenden Verbindung, stellt keine Rechtsposition dar. Nach Art. 14 Abs. 3 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes gilt nichts anderes.

Bei Umwegen, die wegen der Durchtrennung von privaten Grundstücken entstehen, ist an sich ein Recht im Sinne des Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG betroffen (Eigentum oder Dienstbarkeit). Für derartige, unmittelbar durch die Grundabtretung entstehende Nachteile, gilt jedoch ausschließlich Entschädigungsrecht (Art. 11 BayEG), so dass Regelungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht erfolgen können. Durch entsprechende Querungsmöglichkeiten und Parallel- oder Ersatzwege werden Nachteile durch Umwege gering gehalten, die Erschließung der Grundstücke jedenfalls sichergestellt.

#### 4.5.1.2.4 Wertminderungen

Ermöglicht ein Planfeststellungsbeschluss den unmittelbaren Zugriff auf das Grundeigentum durch Entzug oder Teilentzug dieser Rechtsposition, bildet er also die Grundlage für eine Enteignung, so ist die Regelung der damit verbundenen Entschädigungsfragen dem von der Planfeststellung gesonderten Enteignungs- und Entschädigungsverfahren vorbehalten. Wirkt eine Planung demgegenüber nur mittelbar – ohne Grundstücksinanspruchnahme – durch die mit ihr verbundene Situationsveränderung in der Umgebung des Planvorhabens auf Rechtspositionen Dritter ein, hat die Planfeststellungsbehörde dem Grunde nach schon im Planfeststellungsbeschluss über Entschädigungsansprüche zu entscheiden (BVerwG vom 07.07.2004, 9 A 21/03 – juris, Rn. 24 f.).

Die Vorschrift des § 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG eröffnet genau wie § 42 Abs. 2 BImSchG keinen Anspruch auf einen Ausgleich aller Vermögensnachteile, die ein Planungsvorhaben auslöst. Art. 14 Abs. 1 GG schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit und gewährleistet nicht einmal jede wirtschaftlich vernünftige Nutzung (BVerwG vom 21.03.1996, 4 C 9/95 – juris, Rn. 40 m.w.N.). Nicht jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung wird ausgeglichen; das gilt selbst dann, wenn die Ursächlichkeit der geminderten Wirtschaftlichkeit durch einen staatlichen Eingriff unzweifelhaft gegeben ist (BVerwG vom 9.6.2010, 9 A 20.08 - juris, Rn. 158).

Soweit dieser Beschluss im Einzelnen keine Erläuterungen zu Forderungen von Verfahrensbeteiligten nach Entschädigung für mittelbare Beeinträchtigungen enthält, die durch das Bauvorhaben hervorgerufen werden, weisen wir diese Forderungen zurück. Die negativen Auswirkungen des Vorhabens auf seine Umgebung berücksichtigen wir im Rahmen der Abwägung. Wertminderungen, die aufgrund der Nähe zu dem Bauvorhaben befürchtet werden, sind unvermeidbar mit jedem Straßenneubau verbunden und entschädigungslos hinzunehmen (vgl. BVerwG vom 28.08.2009, 9 A 22.07 – juris, Rn. 7). Selbst wenn solche Wertminderungen tatsächlich eintreten, halten wir das öffentliche Interesse am Bau der Autobahn für überwiegend.

#### 4.5.1.2.5 Nachteile durch Bepflanzung

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

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

Durch die Regelung in Ziff. A3.6.3 ist sichergestellt, dass die Straßenbepflanzung, unter Rücksichtnahme auf die nachbarlichen Interessen herzustellen ist.

#### 4.5.1.2.6 Vertretungskosten

Eine Erstattung der im Planfeststellungsverfahren entstandenen Rechtsvertretungskosten kann dem Straßenbaulastträger nicht auferlegt werden.

Die vorhandenen gesetzlichen Regelungen, z. B. § 121 Abs. 2 BauGB und Art. 43 BayEG, beschränken sich ausdrücklich auf das förmliche Enteignungsverfahren. Trotz der sog. Vorwirkung der Planfeststellung auf die Enteignung kann deshalb nicht an Stelle des Gesetzgebers hier die Erstattungsmöglichkeit erweitert werden. Im Grundabtretungsverfahren vor oder ohne Enteignungsverfahren mag anderes gelten, denn dabei geht es unmittelbar um die Abwendung der Enteignung (BGH, BRS 26, Nr. 79). Die Bindungswirkung der Planfeststellung auf das Enteignungsverfahren gemäß § 19 Abs. 2 FStrG oder Art. 28 BayEG darf nicht mit dem gesonderten Entzug des Eigentums gleichgesetzt werden, wie es z. B. de Witt in NVwZ 1995, 31, tut. Auch die Eigentumsgarantie des Art. 14 GG zwingt den Gesetzgeber im übrigen nicht, eine Erstattungspflicht einzuführen, denn er darf gemäß Art. 14 Abs. 3 GG Art und Ausmaß der Entschädigung unter gerechter Abwägung der Interessen der Allgemeinheit und der Beteiligten regeln. Man kann nicht unterstellen, dass er Fälle der enteignungsrechtlichen Vorwirkung mit denen des echten Entzugs gleichsetzen würde.

Eine analoge Anwendung des § 80 VwVfG scheidet aus, denn er betrifft ausdrücklich nur Rechtsbehelfsverfahren, setzt also voraus, dass bereits eine Verwaltungsentscheidung ergangen ist, die unanfechtbar zu werden droht (BVerwG, NVwZ 1990, 59). Die Erstattung ist auch hier nicht in allen Fällen angeordnet, sondern nur, soweit der Widerspruch erfolgreich ist.

Eine Erstattung kommt also im Ergebnis nur in den gesetzlich geregelten Fällen in Betracht (BayVGH vom 26.06.1998, DÖV 1999, 80).

#### 4.5.2 Einzelne Einwender

Hinweis: Aus Datenschutzgründen werden die Einwendungsführer in diesem Beschluss mit Nummern angegeben. Aus Gründen der Vereinfachung haben wir in allen Fällen die Einzahl und die männliche Form gewählt. Den Gemeinden, in denen der Planfeststellungsbeschluss und die Planunterlagen öffentlich ausgelegt werden, wird eine Entschlüsselungsliste zur Verfügung gestellt. Nach Nennung des Namens werden den Einwendungsführern die zugehörigen Nummern durch Bedienstete der jeweiligen Gemeinde mitgeteilt. Den Einwendungsführern bzw. ihren Vertretern, denen der Planfeststellungsbeschluss schriftlich zugestellt oder auf Anforderung ge-

mäß Art. 74 Abs. 5 Satz 4 BayVwVfG zugesandt wird, werden die Nummern direkt mitgeteilt.

Wir verweisen zu den Einwendungen zunächst auf die bisherigen Ausführungen, durch die eine Reihe von Einwendungen allgemeiner Art, etwa hinsichtlich verkehrlicher Notwendigkeit, Trassenauswahl, naturschutzfachlicher Fragestellungen, Ausbaustandard und befürchteter Immissionsbelastungen durch das Bauvorhaben bereits in die Abwägung eingestellt wurden. Auf diese Einwendungen wird im Folgenden nicht mehr gesondert eingegangen. Das gilt auch für Einwendungen, die sich durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers, durch Rücknahme oder bereits erfolgten Grunderwerb erledigt haben oder über die Verweisung auf die unter C.4.5.1 ff. enthaltenen Erläuterungen hinaus keiner gesonderten Ausführungen bedürfen. Daher werden im Folgenden nicht sämtliche Einwender und/oder Einwendungen in lückenloser Reihenfolge abgehandelt.

#### 4.5.3 Einwender ohne anwaltliche Vertretung

##### 4.5.3.1 Einwender Nr. 1000

Der Einwender betreibt einen genehmigten Kiesabbau auf den Grundstücken Fl.Nrn. 75 und 76 der Gemarkung Stollnkirchen. Seine Forderung nach Aufrechterhaltung der Zufahrt zu den Grundstücken wird bereits durch die vorliegende Planung berücksichtigt. Die Gemeindeverbindungsstraße Unterstollnkirchen – Schwindkirchen wird den geänderten Verhältnissen angepasst und gemäß den einschlägigen Straßenbaurichtlinien trassiert. Die Unterführung unter der A 94 weist eine lichte Höhe von mindestens 4,70 m auf, so dass eine Durchfahrt für Kieslaster uneingeschränkt möglich ist. Die Zufahrt zu den vom Einwender bezeichneten Grundstücken kann sowohl über die GVS als auch über den Öffentlichen Feld- und Waldweg (BWV Nr. 56) erfolgen.

##### 4.5.3.2 Einwender Nr. 1006

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 2047 und 2237 der Gemarkung Rattenkirchen, die insgesamt im Ausmaß von rund 25.296 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 3.737 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen werden. Er wendet sich insbesondere gegen den Flächenentzug. Wir halten den Flächenentzug für gerechtfertigt. Die Inanspruchnahme der Grundstücke zum Zwecke des Autobahnbaus ist unvermeidbar. Eine Verschiebung der Trasse südwärts zur Vermeidung der Inanspruchnahme würde bereits den Interessen des Einwenders zuwider laufen, da sie mit erheblich stärkeren Belastungen für die Siedlung Klebing verbunden wäre. Erheblich stärkere Lärmbelastungen für die Anwohner wären die Folge. Voraussichtlich

müssten darüber hinaus einzelne Gebäude beseitigt werden. Diese Folgen einer Trassenverschiebung stehen außer Verhältnis zum erzielten Nutzen für den Einwender. Eine Verschiebung nordwärts wäre mit stärkeren Belastungen für das Einzelanwesen Masch sowie die Siedlungen Pietsham und Weidenbach mit den dort festgesetzten Misch- und Wohngebieten verbunden. Daneben müsste der Graben südlich von Pietsham und der Weidenbacher Bach jeweils an einer anderen Stelle gequert werden, wovon unausweichlich ökologisch höherwertige Bereiche betroffen wären. Jede Verschiebung hätte darüber hinaus erstmalige oder stärkere Grundstücksbeeinträchtigungen anderer Eigentümer zur Folge. Insgesamt erachten wir daher eine Verschiebung der Trasse wegen der stärkeren Beeinträchtigungen anderer öffentlicher und privater Belange für außer Verhältnis zum erzielten Nutzen für den Einwender. Im Hinblick auf die geplante landschaftspflegerische Maßnahme A31/CEF auf Flurstück 2237 erachten wir den Flächenentzug ebenfalls für gerechtfertigt. Die Maßnahme dient nicht nur allgemein der Kompensation für vorhabensbedingte Eingriffe in Natur und Landschaft, die auch an anderer Stelle durch andere Maßnahmen erzielt werden könnte, sondern speziell der Vermeidung von artenschutzrechtlichen Verboten für die geschützte Vogelart Neuntöter durch die Herstellung eines vorgezogenen Ausgleichs. Die vorgesehene Fläche ist für die mit der Maßnahme verfolgten Zielsetzung hervorragend geeignet, denn sie schließt unmittelbar an bestehende Gehölzstrukturen in der ansonsten weithin ausgeräumten Feldflur an. Die Ausnutzung des vorhandenen Grabenlaufs als Grenze der Ausgleichsfläche führt dazu, dass die Auswirkungen auf die Landwirtschaft insgesamt eingeschränkt bleiben. Eine Verlegung der Maßnahme A31/CEF an eine andere Stelle hätte nicht nur – jedenfalls - vergleichbare Auswirkungen auf die privaten Belange eines anderen Betroffenen, sondern darüber hinaus auch stärkere Auswirkungen auf die Landwirtschaft im Allgemeinen zur Folge. Die Verlegung auf die andere Seite des Grabens hätte die Inanspruchnahme des Grundstücks Fl.Nr. 2238 zur Folge, dessen Eigentümer im Verfahren den Einwand der Existenzgefährdung erhoben hat. Besondere Umstände, die den vorgesehenen Flächenentzug für den Einwender unzumutbar machen würden, wurden nicht vorgetragen und sind auch sonst nicht ersichtlich. Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 setzt sich gegenüber den privaten Belangen des Einwenders durch. Gleiches gilt auch für das Interesse am Ausgleich der vorhabensbedingten Eingriffe in Natur und Landschaft insoweit, als die Maßnahme A31/CEF lediglich hierfür Teilflächen der Flurnummer 2237 in Anspruch nimmt.

#### 4.5.3.3 Einwender Nr. 1010 und 1011

Die Einwender sind nach eigenen Angaben Eigentümer der Grundstücke der Gemarkung Obertaufkirchen mit den Flurnummern 1321 und 1479. Sie wenden sich gegen die Inanspruchnahme der Grundstücke im Ausmaß von insgesamt rund 23.048 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 1.053 m<sup>2</sup> vorübergehend zur Herstellung der landschaftspflegerischen Ersatzmaßnahme E2/CEF sowie der Anpassung einer Gemeindeverbindungsstraße. Beide Flächen sind nach Angabe der Einwender verpachtet und werden von den Pächtern landwirtschaftlich genutzt. Der Verlust der Flächen wirke sich für die Pächter existenzgefährdend aus.

Wir erachten die Einwendungen für nicht durchgreifend. Die Inanspruchnahme der Flächen ist erforderlich und unter Abwägung der betroffenen privaten Belange gerechtfertigt. Eine eigene Existenzgefährdung machen die Einwender nicht geltend. Die stellvertretende Geltendmachung fremder privater Belange ist nicht zulässig. Werden durch die Inanspruchnahme der beiden Grundstücke Belange Anderer betroffen, findet die Abwägung der insoweit für und gegen den Flächenzugriff sprechenden Gründe bei der Betrachtung der Betroffenheit jener anderen Einwender statt. Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurden indessen Einwendungen gegen die Inanspruchnahme der beiden Grundstücke mit existenzgefährdenden Auswirkungen auf Betriebe von Pächtern nicht geltend gemacht.

Die Anpassung der Gemeindeverbindungsstraße ist notwendig, um die Straßenverbindung aufrecht zu erhalten und eine den technischen Anforderungen gerecht werdende Kreuzung mit der A 94 zu bewerkstelligen. Der dafür erforderliche Eingriff in das Grundstück Fl.Nr. 1479 ist auf ein Mindestmaß beschränkt und beläuft sich auf lediglich 526 m<sup>2</sup>. Die Überführung der Gemeindeverbindungsstraße macht es erforderlich, dass eine Dammböschung aufgeschüttet wird, die unvermeidlich etwas in das Grundstück der Einwender hineinragt. Die Herstellung der Ersatzmaßnahme E2/CEF auf Flurnummer 1321 stellt zwar eine Beeinträchtigung des Eigentumsgrundrechts dar und ist mit rund 22.522 m<sup>2</sup> nicht unerheblich. Die Maßnahme ist jedoch erforderlich, um die Eingriffe in den Waldkomplex südlich von Pfaffenkirchen zu kompensieren. Sie schließt direkt an bereits vorhandene Waldstrukturen an und befindet sich in geringer Entfernung zum Eingriffsort. Im Rahmen der landschaftspflegerischen Maßnahme sind auf dieser Fläche zudem vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen zur Vermeidung von artenschutzrechtlichen Verboten für die geschützten Tierarten Neuntöter und Zauneidechse vorgesehen, die nicht an beliebiger Stelle hergestellt werden können. In Abwägung der für den Bau der A 94 sprechenden öffentlichen Interessen, zu deren Realisierung die Durchführung der vorgezogenen

Ausgleichsmaßnahmen zwingend erforderlich ist, mit den gegenläufigen privaten Belangen der Einwender überwiegen Erstere. Gleichermassen überwiegt im vorliegenden Einzelfall auch das Interesse an der vollständigen Kompensation des Eingriffs in den Waldkomplex südöstlich von Pfaffenkirchen die privaten Belange der Einwender, denn dem vorhabensbedingt betroffenen Wald kommt als Lebensraum in der umgebenden landwirtschaftlichen Flur eine wichtige Funktion als Waldlebensraum zu, die im räumlichen Kontext aufrecht erhalten bleiben soll. Hierfür eignet sich die geplante Anlage eines neuen Waldkomplexes im räumlichen Zusammenhang mit den nördlich der A 94 verbleibenden Waldkomplexen. Besondere Beeinträchtigungen des geschützten Eigentumsgrundrechts, die über das mit einem Flächenentzug immer verbundene Maß hinausgehen, ergeben sich nicht. Die Schaffung einer Ersatzfläche an anderer Stelle wäre nicht mit geringeren Eingriffen in das Eigentum Anderer verbunden.

#### 4.5.3.4 Einwender Nr. 1017

Der Einwender betreibt nach eigenen Angaben einen landwirtschaftlichen Betrieb. Er wendet sich gegen die Inanspruchnahme seines Grundstücks Fl.Nr. 1367 der Gemarkung Schwindegg im Ausmaß von insgesamt rund 8.065 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 1.979 m<sup>2</sup> vorübergehend und befürchtet die Gefährdung seiner betrieblichen Existenz. Zudem könne er künftig nicht mehr von der Gemeindeverbindungsstraße auf sein Grundstück zufahren. Die Einwendungen greifen indessen nicht durch. Zur Überprüfung des Einwands der Existenzgefährdung haben wir den Einwender mit Schreiben vom 18.7.2011 gebeten, der Planfeststellungsbehörde aktuelle Betriebsdaten vorzulegen oder in die Übermittlung von Daten der Landwirtschaftsverwaltung einzuwilligen. Wir bedauern, dass sich der Einwender einer Mitwirkung bei der Sachverhaltsaufklärung verweigerte, indem er unserer Bitte ohne Begründung nicht nachgekommen ist. Nach den vorliegenden Informationen aus dem Jahre 1998 verfügte der Betrieb des Einwenders damals über 6,41 ha landwirtschaftliche Eigentumsflächen und 1,7 ha Pachtflächen.

Die geplante Grundinanspruchnahme ist für den Bau der A 94 zwingend erforderlich, um neben der Herstellung der Autobahn selbst auch die bestehende Gemeindeverbindungsstraße Grimmelbach – Schwindach den geänderten Gegebenheiten anzupassen und unter der Autobahn hindurch zu führen. Damit wird die Wegeverbindung in Nord-Süd- Richtung aufrecht erhalten, was nicht zuletzt den Belangen der Landwirtschaft dient, denn es werden keine Umwege erforderlich. Ein weiterer Grund für den Flächenentzug auf Fl.Nr. 1367 ist die Neuschaffung der nördlich parallel zur A 94 verlaufenden Gemeindeverbindungsstraße Schwindkirchen - Schwindach, die

aufgrund der teilweisen Überbauung dieser bestehenden GVS erforderlich wird. Auch die Aufrechterhaltung dieser Wegeverbindung ist nicht nur für den allgemeinen Verkehr, sondern insbesondere auch für den landwirtschaftlichen Verkehr wichtig. Eine Änderung der Planung zur Verschonung der eigentumsrechtlichen Betroffenheit des Einwenders ist nicht möglich, denn die unmittelbare Nähe zum FFH-Gebiet „Isental mit Nebenbächen“ setzt der Trassierung Grenzen in nördlicher Richtung. Eine geringfügige Verschwenkung südwärts würde dagegen zu einer schwerwiegenden Betroffenheit der Siedlung Grimmelbach führen, die außer Verhältnis zum Nutzen für den Einwender stünde. Das Restgrundstück Fl.Nr. 1367 wird weiterhin über eine ausreichende Zufahrt über den ÖFW Fl.Nr. 444 verfügen. Die Aufrechterhaltung einer zusätzlichen Zufahrtsmöglichkeit von der GVS wird aus Gründen der Verkehrssicherheit in der Innenkurve der Gemeindeverbindungsstraße abgelehnt. Unter Berücksichtigung aller Gesichtspunkte erachten wir die Betroffenheit des Einwenders gegenüber dem öffentlichen Interesse am Bau der A 94 einschließlich der beiden erforderlichen Folgemaßnahmen an den nachgeordneten Straßen von geringem Gewicht. Bei Zugrundelegung der Betriebsdaten aus dem Jahr 1998 ist aufgrund der geringen Flächenausstattung nicht von einem dauerhaft überlebensfähigen landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb auszugehen, so dass von keiner Existenzgefährdung infolge des vorhabensbedingten Flächenentzugs auszugehen ist. Darüber hinaus sind die für den Bau der A 94 sprechenden Gründe jedoch von solchem Gewicht, dass die Realisierung des Autobahnbaus sogar um den Preis der Gefährdung der landwirtschaftlichen Existenz des Einwenders zugelassen werden müsste.

#### 4.5.3.5 Einwender Nr. 1029

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 1394 und 1451 der Gemarkung Schwindegg, die im Ausmaß von insgesamt rund 6.335 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 3.216 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen werden. Er wendet sich insbesondere gegen den Flächenverlust und befürchtet die Gefährdung seiner landwirtschaftlichen Existenz. Daneben fordert er, dass der im Osten an das Grundstück Fl.Nr. 1394 angrenzende Weg nicht in der Höhe verändert werden dürfe, da sonst die Zufahrt zu seinem Grundstück nicht mehr möglich sei. Er befürchtet zudem eine Verlässung des an die A 94 angrenzenden Grundstücks Fl.Nr. 1451, weil sich die Autobahn dort in Einschnittslage befinde und die Grundwasserversorgung abtrenne. Er fordert zudem die Herstellung bzw. Anpassung der Wegeverbindungen in einer für landwirtschaftliche Fahrzeuge ausreichenden Dimensionierung.



Die vorgebrachten Bedenken teilen wir nicht. Nach den Angaben des Einwenders bewirtschaftet sein Betrieb 47,48 ha landwirtschaftliche Flächen, wovon 16 ha gepachtet sind. Vorhabensbedingt kommt es zu einem Flächenverlust, der deutlich geringer ist als 5% der landwirtschaftlichen Betriebsflächen, so dass eine Existenzgefährdung von vorneherein nicht in Betracht kommt (BVerwG vom 14.4.2010, 9 A 13.08 – juris, Rn. 27). Die Grundinanspruchnahme ist erforderlich und kann auch durch eine geringfügige Verschiebung der Trasse nicht vermieden werden. Das Grundstück Fl.Nr. 1451 wird ohnehin nur im äußersten südwestlichen Teil von der A 94 durchschnitten. Eine weitere Verschiebung südwärts würde die Autobahn deutlich näher an die Wohngebäude der Siedlung Grimmelbach heranrücken, was mit erheblich stärkeren Betroffenheiten Anderer verbunden wäre, die außer Verhältnis zu dem Nutzen für den Einwender stehen würden.

Der Weg im Osten des Flurstücks Nr. 1394 (BWV Nr. 121) wird lediglich ausgebaut, bleibt jedoch nach Lage und Höhe unverändert. Die A 94 befindet sich im Bereich des Grundstücks Fl.Nr. 1451 überwiegend in Dammlage, so dass die vom Einwender bei einer Einschnittslage befürchteten Auswirkungen auf das Grundwasser insoweit von vorneherein ausgeschlossen sind. Der im Einschnitt verlaufende kurze Streckenabschnitt weist eine so geringe Höhendifferenz auf, dass auch insoweit negative Auswirkungen auf die Grundwasserverhältnisse ausgeschlossen sind. Das nachgeordnete Wegenetz wird so hergestellt und den geänderten Verhältnissen angepasst, dass ein Befahren mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen gewährleistet ist. Dies gilt insbesondere für die vom Einwender angesprochene Überführung der Gemeindeverbindungsstraße Hangmaul - Reibersdorf mit einer Breite zwischen den Geländern von 10,10 m (Bauwerk K 41/1). Insgesamt überwiegen die für das Vorhaben sprechenden Gründe die privaten Belange des Einwenders.

#### 4.5.3.6 Einwender Nr. 1032

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 1368 der Gemarkung Schwindegg mit einer Flächengröße von 3.030 m<sup>2</sup>, das komplett für das geplante Bauvorhaben dauerhaft in Anspruch genommen werden muss. Er wendet sich gegen die Flächeninanspruchnahme und erhebt weitere Bedenken, auf die wir bereits im Zusammenhang mit anderen Belangen näher eingegangen sind. Die Einwendungen erachten wir als nicht durchgreifend. Die Grundinanspruchnahme ist unvermeidbar, da aufgrund der unmittelbaren Nachbarschaft von mehreren Wohngebäuden auch eine geringfügige Trassenverschiebung nach Norden oder Süden nicht in Betracht kommt, weil sie mit stärkeren Betroffenheiten verbunden wäre. Eine großräumige Trassenverschiebung kommt ebenfalls nicht in Betracht, wie bereits ausführlich beim

Trassen- bzw. Alternativenvergleich dargelegt wurde. Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 überwiegt die betroffenen privaten Belange des Einwenders.

#### 4.5.3.7 Einwender Nr. 1036

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 560, 581 und 582 der Gemarkung Stollnkirchen. Die Flurstücke 560 und 581 werden für die Verlegung der Gemeindeverbindungsstraße Unterstollnkirchen – Schwindkirchen im Ausmaß von 331 m<sup>2</sup> dauerhaft und zum Zwecke des Autobahnbaus im Ausmaß von 494 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen werden. Daneben werden sie dauerhaft mit einer Dienstbarkeit für die Herstellung und den Betrieb einer Abwasserleitung (BWV Nr. 51) im Ausmaß von insgesamt 1.858 m<sup>2</sup> belastet. Das Flurstück 582 wird für landschaftspflegerische Maßnahmen im Ausmaß von rund 47.988 m<sup>2</sup> dauerhaft in Anspruch genommen. Die Inanspruchnahme des letztgenannten Flurstücks Nr. 582 wurde erstmals im Rahmen der dritten Tektur vom 28.2.2011 Bestandteil der Planung. Der Einwender wandte sich mit Schreiben vom 8.11.1998 ursprünglich gegen die Lärm- und Abgasbelastung, die mit der Autobahn verbunden seien und gegen die starke Behinderung der Ausübung der Landwirtschaft. Im Rahmen der Anhörung zur dritten Tektur beantragte er mit Schreiben vom 16.5.2011 für sein Anwesen Lärmschutzfenster, die Verlegung der bestehenden Stromleitung von Seemühle nach Straß an die Grenze seiner Grundstücke bzw. in den Boden und - für den Fall, dass die Flurnummer 582 für Ausgleichsflächen benötigt werde – Ersatzflächen für seinen landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb.

Die Einwendungen greifen nicht durch. Die Inanspruchnahme der Grundstücke ist erforderlich. Die Anpassung der Gemeindeverbindungsstraße sowie die Herstellung der Abwasserleitung zur schadlosen Ableitung des von der PWC-Anlage herrührenden Abwassers tangieren die Grundstücke des Einwenders lediglich an deren äußersten Grenze. Da diese Grundstücke bereits derzeit an der Gemeindeverbindungsstraße anliegen verursachen die vorhabensbedingten Eingriffe lediglich geringfügige zusätzliche Betroffenheiten für den Einwender. Im Vergleich zu dieser geringfügigen Beeinträchtigung des Eigentumsrechts des Einwenders überwiegen die öffentlichen Interessen, die für die beiden notwendigen Folgemaßnahmen sprechen. Die Anpassung des Verlaufs der Gemeindeverbindungsstraße ist zur gefahrlosen Unterquerung der Trasse der A 94 ebenso vernünftigerweise geboten wie die schadlose Abführung des in der PWC-Anlage anfallenden Schutzwassers. Die Verlegung der Leitung entlang der Straße verhindert im Übrigen deutlich größere Zerschneidungen landwirtschaftlicher Flächen, die ansonsten an anderer Stelle notwendig würden.

Die bestehende Stromleitung wird durch eine Erdverkabelung entlang der Gemeindeverbindungsstraße (BWV Nr. 55) und eines Öffentlichen Feld- und Waldwegs (BWV Nr. 57) ersetzt, soweit sie vorhabensbedingt betroffen ist. Der Forderung des Einwenders wird damit entsprochen, soweit die Verpflichtung des Vorhabensträgers zur Bewältigung der durch seine Planung ausgelösten Probleme reicht. Eine darüber hinausgehende Verpflichtung zur Änderung der derzeitigen Verhältnisse besteht indes nicht.

Im Hinblick auf die Inanspruchnahme des Grundstücks Fl.Nr. 582 zum Zwecke landschaftspflegerischer Maßnahmen ist der Eingriff in das Eigentumsgrundrecht des Einwenders gerechtfertigt. Die Maßnahmen stehen in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Bau der A 94 und sind zwingend erforderlich, denn sie reduzieren die vorhabensbedingten Auswirkungen auf die Wochenstubentiere der Fledermausart Großes Mausohr, für die in unmittelbarer Nähe das FFH-Gebiet „Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“ ausgewiesen worden ist, auf ein unerhebliches Maß. Die Grundinanspruchnahme zielt nicht nur auf die Schaffung einer naturschutzrechtlichen Kompensation eines mit dem Bau einer Autobahn immer verbundenen Eingriffs in Natur und Landschaft, die auch an anderer Stelle und durch andere Maßnahmen bewirkt werden könnte. Vielmehr dienen die landschaftspflegerischen Maßnahmen der konkreten Vermeidung von erheblichen Beeinträchtigungen der geschützten Fledermausart. Ihnen kommt daher insbesondere aus Gründen des strengen europarechtlich geprägten FFH-Gebietsschutzes und des strengen Artenschutzes erhebliches Gewicht zu. Die Maßnahmen können auch nicht an einer beliebig anderen Stelle mit gleicher Wirksamkeit hergestellt werden, weil sie sich einerseits an den negativen Auswirkungen des Bauvorhabens und andererseits an den spezifischen natürlichen Verhaltensweisen der Fledermäuse auszurichten haben, die im Wege von umfangreichen gutachterlichen Untersuchungen im Umfeld der Wochenstube konkret ermittelt worden sind. Aufgrund dieser naturschutzfachlichen Untersuchungen ist als geeignetes Gebiet zur Herstellung wirksamer Schadensvermeidungsmaßnahmen der Talraum der Goldach südwestlich von Schwindkirchen festgestellt worden, zu dem auch das Grundstück Fl.Nr. 582 zählt. Den betroffenen privaten Belangen des Eigentümers stehen daher nicht nur das Interesse an einer vollständigen Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft, sondern sämtliche mit dem geplanten Autobahnbau verfolgte öffentliche Interessen sowie die Belange des europäischen Gebiets- und Artenschutzes gegenüber, die sich im Ergebnis gegenüber den privaten Belange als schwerwiegender erweisen. Die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen ermöglichen im Übrigen die Aufrechterhaltung einer landwirtschaftlichen Bewirtschaftung der Fläche als Grünland. Ergänzend wird

auf Ziffer A6.1.1 hingewiesen. Die erforderliche Entschädigung für die verbleibende Einschränkung der Nutzung des Grundstücks bleibt einem Entschädigungsverfahren vorbehalten.

#### 4.5.3.8 Einwender Nr. 1039

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 599/1 und 600 der Gemarkung Schwindkirchen, die zur Herstellung einer Wegeüberführung bzw. für die landschaftspflegerische Maßnahme A13/S im Ausmaß von insgesamt rund 4.185 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 1.467 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen werden sollen. Daneben sollen rund 827 m<sup>2</sup> dauerhaft belastet werden. Der Einwender kritisiert den Verlust der landwirtschaftlich genutzten Ackerfläche und dabei insbesondere die teilweise Durchschneidung der beiden o. g. Grundstücke durch die Maßnahme A13/S. Die Einwendungen greifen nicht durch, denn die Inanspruchnahme der Flächen ist erforderlich und kann nicht durch alternative Maßnahmen vermieden werden. Die infolge des Autobahnbaus erforderliche Anpassung des nachgeordneten Wegenetzes, insbesondere die Aufrechterhaltung der beiden bestehenden Gemeindeverbindungsstraßen Höhenberg – Steinberg und Pöllsmoos - Steinberg, die unter der A 94 bzw. über die A 94 geführt werden, ist aus verkehrlichen Gründen notwendig und dient daneben der Verbindung der nördlich und südlich der Autobahn gelegenen Gemeindegebiete von Dörfern sowie letztlich auch den Belangen der Landwirtschaft, denn die Querungen vermeiden ansonsten erforderliche Umwege bei der Bewirtschaftung der Feldflur. Die vorgesehene Auffahrt (BWV Nr. 86) ist zur Erschließung des südlich der A 94 gelegenen Restgrundstücks der Fl.Nr. 647 zwingend erforderlich. Die Ausgleichsmaßnahme A13/S ist aus überwiegenden Gründen des FFH-Gebietsschutzes und des strengen Artenschutzes erforderlich. Mit Hilfe dieser Maßnahme werden die vorhabensbedingten Auswirkungen des Autobahnbaus auf die Fledermausart Großes Mausohr drastisch minimiert. Aufgrund der vorherrschenden topographischen und natürlichen Verhältnisse eignet sich die in Anspruch genommene Fläche in hervorragender Weise für die Schaffung und Verstärkung einer Flugleitlinie, an der entlang die Fledermäuse zu der Unterführung K 38/1a geführt werden, an der sie die A 94 gefahrlos unterqueren können. Die Ausgleichsmaßnahme kann folglich nicht an eine andere Stelle verlegt werden, ohne dass ihre Wirksamkeit beeinträchtigt wird. Die damit für den Einwender verbundenen Eingriffe in seine privaten Belange übersehen wir dabei nicht, sie sind jedoch nicht so schwerwiegend, dass sie der Planung entgegenstehen.

#### 4.5.3.9 Einwender Nr. 1041

Der Einwender vertritt die Interessen der Eigentümer mehrerer Grundstücke im Besitz der katholischen Kirche in der Gemarkung Schwindkirchen, die für den Bau der A 94 in Anspruch genommen werden. Er befürchtet für die Pfarrei eine extreme Belastung durch die Trassenführung durch das Goldachtal. Die Einwendungen greifen indessen nicht durch. Im Hinblick auf die Trassenführung der A 94 verweisen wir auf die ausführliche Trassendiskussion zu den großräumigen Trassen Dorfen und Haag, zu den standörtlichen Trassenalternativen im Planfeststellungsabschnitt Dorfen – Heldenstein sowie den Ausführungsalternativen speziell im Goldachtal. Daraus ergibt sich, dass es keine eindeutig vorzugswürdige Alternative zu der gewählten Planlösung gibt. Die mit dem Bau der A 94 verbundene Zerschneidung von Grundstücken des Einwenders im Bereich von Schwindkirchen ist aufgrund der gewählten Linienführung unvermeidbar. Die umfangreich vorgesehenen Querungsmöglichkeiten der A 94 minimieren die Zerschneidung des Goldachtals und der umliegenden Teilgebiete der Stadt Dorfen und insbesondere der Pfarrei auf ein unvermeidbares Maß, das in Abwägung aller zu berücksichtigenden Belange hingenommen werden muss. Die Flächeninanspruchnahme für die landschaftspflegerische Maßnahme A14/S ist aus Gründen des FFH-Gebiets- und Artenschutzes zur Anlegung einer Leitlinie für die Fledermausart Großes Mausohr erforderlich. Der Flächenentzug für die Maßnahme A15 dient der Schaffung von Waldlebensraum als Ausgleich für die mit dem Autobahnbau verbundenen Eingriffe in derartige Lebensräume. Die unmittelbare räumliche Nähe der Ausgleichsmaßnahme zu den bestehenden Auwaldlebensräumen entlang der Goldach ermöglicht nicht nur die Stärkung von Waldstrukturen allgemein, sondern leistet darüber hinaus einen Beitrag zur Verbesserung des Erhaltungszustands der Auwaldstrukturen des FFH-Gebiets. Insgesamt erachten wir die betroffenen Belange des Einwenders sowohl im Vergleich zu den öffentlichen Interessen, die mit dem Bau der Autobahn verfolgt werden, als auch im Vergleich mit dem Interesse am Ausgleich der Eingriffe in Natur und Landschaft in dem betroffenen Bereich für nachrangig.

#### 4.5.3.10 Einwender Nr. 1043

Der Einwender betreibt nach eigenen Angaben einen landwirtschaftlichen Betrieb, der aus zwei Bauernhöfen mit einer Größe von 18 ha und 15 ha besteht. Der Betrieb sei seit dem Jahre 2005 verpachtet. Der Pächter bewirtschaftete den Betrieb derzeit viehlos im Nebenerwerb. Der Ertrag aus der Landwirtschaft reiche gerade so zum Unterhalt der Maschinen und Geräte sowie der baulichen Anlagen. Von den im Eigentum des Einwenders stehenden Flächen, die nach dessen Angabe einem der

beiden landwirtschaftlichen Anwesen zugeordnet sind, werden für den Bau der A 94 insgesamt rund 33.353 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 9.345 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen. Betroffen sind die Grundstücke der Gemarkung Stollnkirchen mit den Flurnummern 77, 98 und 219. Das Grundstück Fl.Nr. 77 wird zudem im Ausmaß von rund 445 m<sup>2</sup> dauerhaft mit einer Dienstbarkeit belastet. Der Einwender befürchtet insbesondere die Gefährdung seiner landwirtschaftlichen Existenz infolge des Flächenentzugs und weiteren mit dem Autobahnbau verbundenen Beeinträchtigungen seines Eigentums.

Die Einwendungen greifen indessen nicht durch. Eine Existenzgefährdung des verpachteten Betriebs ist von vornherein ausgeschlossen (BayVGH vom 24.11.2010, 8 A 10.40023 – juris, Rn. 209 m.w.N.). Der Pächter selbst hat den Einwand der Existenzgefährdung nicht erhoben. Der Großteil der Flächeninanspruchnahme entfällt mit rund 23.063 m<sup>2</sup> auf die Flurnummer 77, die der Einwender nach eigenen Angaben bis zum Baustopp 1998 zum Kiesabbau genutzt hat. Aufgrund des Zustands des Geländes ist dort keine landwirtschaftliche Nutzung sinnvoll möglich. Diese Fläche ist einer landwirtschaftlichen Nutzung bereits vor dem Autobahnbau entzogen, so dass insoweit keine vorhabensbedingten Auswirkungen auf den Betrieb des Einwenders zu erwarten sind. Der verbleibende Flächenentzug beläuft sich auf weniger als 5% der Betriebsflächen. Die vorgesehene Grundinanspruchnahme ist erforderlich und kann auch durch eine kleinräumige Verschiebung der Trasse nicht vermieden werden. Eine Verschiebung kommt im Bereich der betroffenen Grundstücke nicht in Betracht, da die Linie der A 94 im Hinblick auf den FFH-Gebietsschutz das Goldachtal an einer optimalen Stelle mit den geringsten Eingriffen in die Auwaldlebensräume quert. Aufgrund der Nähe der Grundstücke des Einwenders zur Goldachquerung ist die Inanspruchnahme unvermeidlich. Eine Verschiebung südwärts würde zudem die Siedlung Unterstollnkirchen erheblich stärker beeinträchtigen, eine Verschiebung nordwärts würde im weiteren Verlauf der A 94 nach Westen aufgrund trassierungstechnischer Erfordernisse zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Siedlung Kai-dach führen und voraussichtlich die Beseitigung von Gebäuden erfordern. Zu der vom Einwender geforderten Verlegung der PWC-Anlage nach Westen haben wir uns bereits an anderer Stelle (Ziff. C.4.4.3.3) geäußert, worauf verwiesen wird. Insgesamt überwiegen die für den Bau der Autobahn streitenden Gründe die betroffenen privaten Belange des Einwenders.

#### 4.5.3.11 Einwender Nr. 1045

Der Einwender erhob erstmals im Rahmen der Anhörung zur 3. Tektur mit Schreiben vom 7.6.2011 Einwendungen gegen die Planung. Er wehrt sich insbesondere gegen

die Inanspruchnahme der Grundstücke Fl.Nrn. 225 und 272 der Gemarkung Stollnkirchen, die nach den vorliegenden Informationen nicht in seinem Eigentum stehen. Er ist mit den meisten seiner Einwendungen, insbesondere den die Grundinanspruchnahme betreffenden, präkludiert, denn das Anhörungsverfahren wurde von der Planfeststellungsbehörde lediglich im Hinblick auf die Planänderungen der 3. Tektur erneut geöffnet. Hinsichtlich der von der Änderung nicht berührten Teile des Plans verbleibt es hingegen bei der einmal eingetretenen Präklusionswirkung (BVerwG vom 23.6.2009, 9 VR 1/09 – juris, Rn. 6). Die Änderungen der 3. Tektur betrafen die vom Einwender genannten Grundstücke nicht. Die Trasse wurde weder in der Lage noch in der Höhe verändert. Die Änderung der Lärmschutzmaßnahmen führte zur Verbesserung des Lärmschutzes und gewährleistet die Einhaltung der einschlägigen Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV am Anwesen des Einwenders. Auch die Planänderungen für die Herstellung landschaftspflegerischer Maßnahmen, die aus Gründen des FFH-Gebietsschutzes oder des Artenschutzes in die Planung aufgenommen wurden, betrafen keine Belange des Einwenders neu oder schwerer.

Die Inanspruchnahme der beiden Grundstücke ist im Übrigen unvermeidbar, denn auch nur eine geringfügige Verschwenkung der Trasse ist aufgrund der vorhandenen räumlichen Gegebenheiten mit größeren Eingriffen verbunden und daher abzulehnen. Eine Verschwenkung nach Norden hätte gravierende Auswirkungen auf die nördlich der Autobahn gelegene Siedlung Kaidach und würde zur Beseitigung von Wohngebäuden führen. Eine Verschwenkung südwärts wäre mit erheblichen Eingriffen in das Fürth-Holz verbunden und aus Gründen des Naturschutzes sowie waldrechtlicher und jagdlicher Belange abzulehnen. Darüber hinaus kommt eine Verschwenkung auch deshalb nicht in Betracht, weil das Ende des östlichen Planungsabschnitts Pastetten - Dorfen einen Zwangspunkt für den weiteren Verlauf der A 94 setzt, dessen Aufgabe außer Verhältnis zum Schutz der privaten Belange des Einwenders stünde.

#### 4.5.3.12 Einwender Nr. 1046

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 1311/2 der Gemarkung Obertaufkirchen, das für die im Zuge des Autobahnbaus erforderliche Anpassung der Kreisstraße MÜ 22 im Ausmaß von rund 164 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen wird. Er erhob Einwendungen gegen die Inanspruchnahme des Grundstücks und gegen die Schließung der Zufahrt des Wegs mit der Flurnummer 1313 der Gemarkung Obertaufkirchen in die Kreisstraße. Wir halten die lediglich vorübergehende Inanspruchnahme des Grundstücks für gerechtfertigt, weil die für den Bau der A 94 sprechenden Gründe die gegenläufigen Belange des Einwenders überwie-

gen. Auf die Anpassung der Kreisstraße MÜ 22 an die geänderten Verhältnisse kann insbesondere aufgrund der Nähe zur geplanten Anschlussstelle südlich von Obertaufkirchen nicht verzichtet werden. Hinsichtlich der Zufahrt hat der Vorhabensträger zugesichert, dass der Weg mit der Flurnummer 1313 der Gemarkung Obertaufkirchen wieder an die Kreisstraße MÜ 22 angeschlossen wird.

#### 4.5.3.13 Einwander Nr. 1049

Die vom Einwander befürchteten negativen Auswirkungen des Baukörpers der A 94 auf die Grundwasserverhältnisse und insbesondere auf den Schacht, aus dem er Wasser zum Gießen seines Gartens entnimmt, stehen der Planung nicht entgegen. Die zuständigen Wasserwirtschaftsämter haben die Planung geprüft und nicht beanstandet. Tatsächliche Anhaltspunkte dafür, dass es zu Grundwasserabsenkungen kommen wird, gibt es nicht. Im Übrigen ist der Einwand ausgeschlossen, da er erstmals im Rahmen der Anhörung zur 3. Tektur mit Schreiben vom 1.6.2011 geltend gemacht wurde, die Planung indessen insoweit unverändert geblieben ist.

#### 4.5.3.14 Einwander Nr. 1068

Der Einwander ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 645 der Gemarkung Schwindkirchen mit einer Gesamtgröße von 34.610 m<sup>2</sup>, von dem rund 22.713 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 3.451 m<sup>2</sup> vorübergehend für den Bau der Autobahn und die Herstellung landschaftspflegerischer Maßnahmen entzogen werden. Nach Angabe des Einwenders ist das Grundstück verpachtet. Der Einwander befürchtet die Gefährdung seines landwirtschaftlichen Betriebs, dessen Größe er mit 10 ha angegeben hat. Er fordert die Gesamtablösung des Grundstücks gegen Entschädigung oder die Verschiebung der Trasse zur Schonung des Ackergrundstücks.

Die Einwendungen greifen nicht durch. Erhebungen über den landwirtschaftlichen Betrieb des Einwenders haben ergeben, dass der Landwirtschaftsverwaltung seit Jahren keine aktuellen Betriebsdaten vorliegen, weil keine förderrechtlichen Anträge gestellt worden sind. Wir haben den Einwander gebeten, selbst aktuelle Betriebsdaten zur Überprüfung seines Einwands mitzuteilen. Leider ist er unserer Bitte nicht nachgekommen. Er hat uns jedoch mitgeteilt, dass das vorhabensbedingt betroffene Grundstück verpachtet ist. Anhand der vorliegenden Angaben ist nicht von einer Existenzgefährdung eines betriebswirtschaftlich rentablen Vollerwerbsbetriebs infolge des Autobahnbaus auszugehen, da ein Betrieb mit der geringen Flächenausstattung von 10 ha nach den allgemeinen Kenntnissen über die Landwirtschaft in dem betroffenen Raum von vornherein nicht als langfristig existenzfähig anzusehen ist. Allenfalls könnte es sich um einen auslaufenden Betrieb handeln, der dem Betriebs-



leiter eine eingeschränkte wirtschaftliche Existenz sichert, in dem er von seiner Hände Arbeit lebt. Dagegen spricht jedoch, dass das Grundstück Fl.Nr. 645, das rund ein Drittel der gesamten landwirtschaftlichen Fläche ausmacht, an einen anderen Landwirt verpachtet ist und der Eigenbewirtschaftung somit entzogen ist. Bei dieser Sachlage kann man nicht mehr von einer, wenn auch geringen eigenen Bewirtschaftung ausgehen, die auch zur Erhaltung eines auslaufenden Betriebs erforderlich wäre.

Die Flächeninanspruchnahme ist unvermeidbar. Das Grundstück wird von der geplanten A 94 mittig durchschnitten. Eine geringfügige Verschiebung der Trasse ist nicht möglich. Eine Verschiebung nach Norden, die zur Verschonung des Flurstücks führen würde, wäre mit der Beseitigung mehrerer Wohnanwesen verbunden und wegen dieser ungleich größeren Nachteile außer Verhältnis zum Nutzen. Eine Verschiebung nach Süden kommt ebenfalls nicht in Betracht, denn sie würde aus trassierungstechnischen Gründen dazu führen, dass die Querung des FFH-Gebiets an der Goldach nicht mehr an der vorgesehenen Stelle mit den geringsten Beeinträchtigungen erfolgen könnte, sondern weiter im Süden. Damit wären stärkere Eingriffe in die Auwaldbereiche verbunden, die im Verhältnis zum Nutzen für die Belange des Einwenders nicht hingenommen werden könnten. Eine Verschiebung südwärts würde die Trasse zudem deutlich näher an Wohnanwesen im Außenbereich heranrücken, was mit erheblich größeren Belastungen für jene Eigentümer verbunden wäre. Die Nachteile einer Trassenverschiebung überwiegen deren Vorteile deutlich. Die Herstellung der landschaftspflegerischen Maßnahme A12/S ist neben der Schaffung eines Ausgleichs für Eingriffe in Amphibienlebensräume zur Stärkung der Funktionsfähigkeit von Leitstrukturen für die Fledermausart Großes Mausohr erforderlich, damit die Tiere zum Durchlassbauwerk K38/1a geleitet werden, wo sie die Autobahn gefahrlos unterqueren können. Das Grundstück Fl.Nr. 645 ist aufgrund der topographischen Verhältnisse hervorragend zur Erreichung der mit den landschaftspflegerischen Maßnahmen verfolgten Zielsetzungen geeignet. Durch das Grundstück, das eine Senke aufweist, verläuft ein verrohrter Graben, der wieder geöffnet werden soll und den Amphibien einen Feuchtlebensraum eröffnet. Aufgrund der Hangstrukturen und der vorhandenen Vegetation nutzen die Fledermäuse das Gebiet bereits derzeit als Leitlinie für ihre Flüge von der Wochenstube zu den Nahrungshabitaten im Süden. Die Stärkung der bestehenden Leitlinien kann daher in erster Linie in deren unmittelbaren Umfeld und nicht an beliebig anderer Stelle bewerkstelligt werden. Die Gründe, die für die Inanspruchnahme des Grundstücks sprechen, überwiegen hier die privaten Belange des Einwenders. In unserer Beurteilung haben wir unterstellt, dass die Restflächen nördlich und südlich der Autobahn unwirtschaftlich sind und

das Grundstück Fl.Nr. 645 insgesamt dem Betrieb entzogen wird. Sowohl die Bau-  
maßnahmen an der Autobahn und der kreuzenden Gemeindeverbindungsstraße als  
auch die landschaftspflegerischen Maßnahmen sind jedoch von solchem öffentlichen  
Interesse, dass sie sogar um den Preis der Gefährdung der Existenz des Betriebs  
des Einwenders zulässig sind. Entschädigungsfragen und die Frage der Übernahme  
von Restflächen, können den Grunderwerbsverhandlungen bzw. einem nachfolgen-  
den Entschädigungsverfahren vorbehalten bleiben.

#### 4.5.3.15 Einwender Nr. 1076

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 601, 609 und 641 der Ge-  
markung Schwindkirchen, die für die Verlegung der Gemeindeverbindungsstraße  
Höhenberg – Steinberg dauerhaft zu rund 4.629 m<sup>2</sup> und für den Bau der A 94 vorü-  
bergehend zu rund 3.258 m<sup>2</sup> in Anspruch genommen werden. Er wendet sich gegen  
den Flächenentzug dieser Flächen, die für seinen Vollerwerbsbetrieb unbedingt er-  
forderlich seien. Wir erachten die Inanspruchnahme indessen aus überwiegenden  
öffentlichen Interessen für gerechtfertigt. Die Gemeindeverbindungsstraße wird unter  
der Autobahn hindurchgeführt. Hierfür ist ihre Tieferlegung erforderlich, die mit der  
Ausbildung einer breiteren Böschung verbunden ist. Der östlich parallel zur GVS ver-  
laufende Weg ist zur Erschließung der Grundstücke Fl.Nrn. 646 und 645 notwendig,  
die sonst keine anderweitige Erschließung haben. Die Beeinträchtigungen für den  
Einwender können nicht weiter minimiert werden. Die Aufrechterhaltung der Stra-  
ßenverbindung zwischen Schwindkirchen und dem südlich davon gelegenen Ge-  
meindegebiet dient der Vermeidung von unzumutbaren Zerschneidungen des Ge-  
meindegebiets und Abkoppelung von Gebietsteilen. Daneben dient die Erhaltung der  
Wegebeziehung nicht zuletzt auch den landwirtschaftlichen Belangen, da anderen-  
falls erhebliche Umwege zur Bewirtschaftung der Felder notwendig würden.

#### 4.5.3.16 Einwender Nr. 1078

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 443 und 443/1 der Gemar-  
kung Schwindkirchen, die vorhabensbedingt in Anspruch genommen werden. Dabei  
wird Flurstück 443/1 mit einer Grunddienstbarkeit zur Sicherung einer verlegten  
Stromleitung im Ausmaß von rund 86 m<sup>2</sup> dauerhaft belastet. Aus dem Grundstück  
Fl.Nr. 443 werden insgesamt rund 20.852 m<sup>2</sup> dauerhaft für den Bau der Autobahn,  
die Herstellung einer Entwässerungsanlage (BWV Nr. 111) sowie die Verlegung der  
Gemeindeverbindungsstraße Schwindkirchen – Schwindach (BWV Nr. 103) benötigt.  
Daneben werden rund 602 m<sup>2</sup> zur Sicherung einer verlegten Stromleitung mit einer  
Grunddienstbarkeit dauerhaft belastet und rund 2.789 m<sup>2</sup> vorübergehend für die ge-

samen Baumaßnahmen in Anspruch genommen. Der Einwender beanstandet neben Fragen des Lärmschutzes und der Entwässerung, auf die bereits an anderer Stelle eingegangen wurde, die künftige Einschränkung seines Wohn- und Geschäftsumfeld durch die Autobahn.

Seine Einwendungen stehen der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen. Die Grundinanspruchnahme ist gerechtfertigt und kann durch eine Verschiebung der Trasse nicht vermieden werden. Aufgrund der Situierung des Anwesens des Einwenders im Norden der Trasse könnte lediglich eine südwärts gerichtete Verschiebung zu einer Vermeidung oder Verringerung seiner Betroffenheit führen. Indessen wäre eine solche Verschiebung mit erheblichen Eingriffen in südlich gelegene Siedlungen, wie z. B. Grimmelbach verbunden, die unvermeidbar zur Beseitigung von Wohnanwesen führen würden. Zudem würde eine südwärts verschobene Trassierung massiv in das Waldstück „Hangmaul“ eingreifen, das eine große Bedeutung als Nahrungshabitat für die Fledermausart Großes Mausohr hat. Diese Eingriffe würden deutlich schwerer wiegen als die Betroffenheit des Einwenders und kommen daher nicht in Betracht. Die Inanspruchnahme der Flächen des Einwenders erfolgt an ihrem äußersten südlichen Ende. Die Entwicklungsmöglichkeiten auf der verbleibenden Restfläche werden infolge des Autobahnbaus nicht übermäßig erschwert oder gar ausgeschlossen. Die Trasse verläuft in einem Abstand von rund 110 m zum nächstgelegenen Gebäude des Einwenders, die verlegte Gemeindeverbindungsstraße weist immer noch einen Abstand von rund 80 m auf. Im Süden des Anwesens schließt unmittelbar das FFH-Gebiet „Isental mit Nebenbächen“, so dass eine Erweiterung in südlicher Richtung unabhängig von der Autobahnplanung rechtlichen Einschränkungen unterworfen ist. Einer Erweiterung nach Westen oder Osten steht die Autobahn aufgrund ihrer Lage im Süden in keiner Weise entgegen. Sämtliche Wegeverbindungen in dem betroffenen Bereich, auch über die Autobahn hinweg nach Süden, bleiben aufrecht erhalten. Um dies zu gewährleisten, wird die Gemeindeverbindungsstraße Schwindkirchen – Schwindach verlegt. Die Grundinanspruchnahme aus dem Flurstück 443 ist zur Aufrechterhaltung dieser Wegeverbindung aus überwiegenden öffentlichen Interessen gerechtfertigt und dient nicht zuletzt auch den Belangen des Einwenders. Die auf demselben Flurstück vorgesehene Entwässerungsanlage ist auf dem südlich der Trasse verbleibenden Restgrundstück geplant, das aufgrund seiner geringen Größe und der ungünstigen Form voraussichtlich ohnehin als unwirtschaftlich anzusehen wäre und daher von geringem oder gar keinem Wert für den Einwender wäre. Das anfallende Niederschlagswasser wird in dem ausreichend dimensionierten Becken vollständig versickert. Die befürchtete Verschärfung einer derzeit bestehenden Hochwassergefahr infolge des Autobahnbaus ist nicht zu

erwarten. Insgesamt erachten wir die Planung unter Berücksichtigung der betroffenen Belange des Einwenders für ausgewogen und interessengerecht. Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 überwiegt die unvermeidbar betroffenen privaten Belange des Einwenders.

#### 4.5.3.17 Einwender Nr. 1083

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 1431 der Gemarkung Schwindingg, das im Ausmaß von insgesamt rund 15.569 m<sup>2</sup> dauerhaft entzogen und rund 578 m<sup>2</sup> dauerhaft durch eine Grunddienstbarkeit belastet wird. Er wendet sich gegen die Grundinanspruchnahme und befürchtet die Gefährdung seiner landwirtschaftlichen Existenz. Die Einwendung greift indessen nicht durch. Wir haben den Einwender mit Schreiben vom 18.7.2011 gebeten, uns aktuelle Informationen über seinen landwirtschaftlichen Betrieb mitzuteilen. Leider verweigerte sich der Einwender einer Mitwirkung an der Sachverhaltsaufklärung und folgte unserer Bitte nicht. Eine Existenzgefährdung ist indessen nicht zu erwarten. Nach den uns vorliegenden Daten aus dem Jahre 1998 verfügt der Betrieb über landwirtschaftliche Nutzflächen von rund 19,26 ha. Bei dieser Flächenausstattung ist in dem betroffenen Raum nicht davon auszugehen, dass ein langfristig überlebensfähiger Vollerwerbsbetrieb geführt werden kann.

Unabhängig davon ist der Flächenentzug aus überwiegenden Gründen gerechtfertigt. Der auf dem Grundstück Fl.Nr. 1431 vorgesehene Bau der Entwässerungsanlage 6 (BWV Nr. 122) ist zur schadlosen Beseitigung des Niederschlagswassers der A 94 erforderlich. Die Dimensionierung der Anlage ist notwendig, um im Einflussbereich des Fließgewässersystems der Isen eine vollständige Versickerung des Abwassers im Untergrund und eine Vermeidung der Einleitung in Oberflächengewässer zu gewährleisten. Die Anlage ist nach Überprüfung des Wasserwirtschaftsamts und den vorliegenden gutachterlichen Feststellungen hierzu geeignet und erforderlich. Eine Verschiebung der Anlage ist aus topographischen Gründen nur unter einem deutlich größeren technischen Aufwand möglich und würde eine größere Fläche in Anspruch nehmen. Die Herstellung der landschaftspflegerischen Maßnahme A17 ist zum Ausgleich der mit dem Bau der A 94 verbundenen Eingriffe erforderlich. Vorgeesehen ist u. a. die Schaffung von neuen Waldlebensräumen. Hierfür eignet sich das Flurstück 1431 in hervorragender Weise, weil es zwischen zwei bereits mit Bäumen bestockten Flächen liegt. Die beabsichtigte Herstellung eines geschlossenen Waldlebensraums kann hier sehr gut verwirklicht werden und hat darüber hinaus auch positive Auswirkungen auf die geschützte Fledermausart Großes Mausohr. Durch die Schaffung eines neuen geschlossenen Waldlebensraums wird ihr Nahrungshabi-

tat im engen räumlichen Zusammenhang mit dem als wichtig einzustufenden Waldgebiet „Hangmaul“ verbessert. Insgesamt erachten wir sowohl das öffentliche Interesse am Bau der A 94 als auch das Interesse am vollständigen Ausgleich der vorhabensbedingten Eingriffe für so schwerwiegend, dass die betroffenen privaten Belange des Einwenders überwunden werden, selbst um den Preis der Existenzgefährdung seines Betriebs.

#### 4.5.3.18 Einwender Nr. 1087

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 1452 der Gemarkung Schwindegg, das im Ausmaß von rund 5.521 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 2.437 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen wird. Daneben wird es zu rund 550 m<sup>2</sup> dauerhaft mit einer Grunddienstbarkeit belastet. Der Einwender betreibt nach seinen Angaben einen kleinen Hof im Nebenerwerb und befürchtet infolge des Flächenentzugs die Aufgabe der Bewirtschaftung. Die Einwendungen greifen nicht durch. Wir haben den Einwender mit Schreiben vom 18.7.2011 gebeten, uns aktuelle Informationen über seinen landwirtschaftlichen Betrieb mitzuteilen. Leider verweigerte sich der Einwender einer Mitwirkung an der Sachverhaltsaufklärung und folgte unserer Bitte nicht. Eine Existenzgefährdung ist indessen nicht zu erwarten. Nach den uns vorliegenden Daten aus dem Jahre 1998 verfügt der Betrieb über landwirtschaftliche Nutzflächen im Eigentum von rund 6,79 ha. Bei dieser Flächenausstattung ist in dem betroffenen Raum nicht davon auszugehen, dass ein langfristig überlebensfähiger Vollerwerbsbetrieb geführt werden kann. Die Grundinanspruchnahme ist unvermeidbar. Die Trasse kann weder nach Norden noch nach Süden verschoben werden, ohne weit aus schwerwiegendere Beeinträchtigungen von öffentlichen oder privaten Belangen Anderer zu verursachen. Eine Verschiebung nach Norden hätte einen Eingriff in das FFH-Gebiet bei Weidmühle sowie in die dortige Bausubstanz zur Folge. Eine Verschiebung südwärts würde unmittelbar in die Siedlung Grimmelbach eingreifen. Insgesamt erachten wir das öffentliche Interesse am Bau der Autobahn gegenüber den privaten Belangen des Einwenders für überwiegend.

#### 4.5.3.19 Einwender Nr. 1097

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 1311, 1311/3 und 1454 der Gemarkung Obertaufkirchen, die im Ausmaß von rund 9.072 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 3.676 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen werden. Er wendet sich gegen die Inanspruchnahme seines Grundes, weil er insbesondere die Gefährdung seiner landwirtschaftlichen Existenz befürchtet. Wir halten die Einwendungen für nicht durchgreifend. Zur Überprüfung des Einwands der Existenzgefährdung haben wir mit

Schreiben vom 18.7.2011 den Einwender gebeten, uns aktuelle Daten zu seinem landwirtschaftlichen Betrieb mitzuteilen. Leider verweigerte sich der Einwender seiner Mitwirkung an der Sachverhaltsermittlung, indem er auf eine Rückantwort gänzlich verzichtete. Aufgrund der uns vorliegenden Daten aus dem Jahre 1998 ist eine Existenzgefährdung infolge des Autobahnbaus unwahrscheinlich. Der Betrieb verfügte über landwirtschaftliche Eigentumsfläche von lediglich 9,45 ha, was bei vergleichbaren Betrieben in der Gegend bei weitem nicht ausreichend ist, um betriebswirtschaftlich von einem dauerhaft überlebensfähigen Vollerwerbsbetrieb ausgehen zu können. Unabhängig davon ist die Inanspruchnahme der Grundstücke des Einwenders gerechtfertigt. Sie kann nicht durch eine Verschiebung der Trasse verringert oder gar vermieden werden. Das Grundstück Fl.Nr. 1454 liegt zwischen den beiden Talbrücken über den Rimbach und den Ornaubach, die im Hinblick auf die geringsten Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets und der Vermeidung unzumutbarer Lärmauswirkungen optimal positioniert wurden, so dass eine Trassenverschiebung bereits insoweit nicht in Betracht kommt. Die Grundstücke Fl.Nrn. 1311 und 1311/3 werden aufgrund der erforderlichen Anpassung der Kreisstraße MÜ 22 in Anspruch genommen, die in unmittelbarer Nähe eine Anschlussstelle an die A 94 erhält. Die vorgesehene geringfügige Änderung der bestehenden Kreisstraße ist aus straßenbautechnischen Gründen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit zwingend erforderlich. Die Gründe für den Bau der A 94 einschließlich der erforderlichen Folgemaßnahmen überwiegen die betroffenen privaten Belange des Einwenders, auch unter Inkaufnahme einer Gefährdung seiner bestehenden bäuerlichen Existenz. Die Inanspruchnahme des Grundstücks Fl.Nr. 1454 zum Zwecke der Herstellung der landschaftspflegerischen Maßnahme A26 ist ebenfalls gerechtfertigt. Sie dient der Stärkung des autotypischen Komplexlebensraums entlang des Ornaubachs, dem eine wichtige natürliche Leitlinienfunktion zukommt. Zur Stärkung dieser Leitlinie ist die Maßnahme A26 in unmittelbarer Nähe des Brückenbauwerks geeignet. Sie kann aufgrund des mit ihr verfolgten Ziels auch nicht an eine beliebige andere Stelle verschoben werden, ohne die bezweckte Wirksamkeit für die Leitlinie zu verlieren. Wir erachten den vollständigen Ausgleich der mit dem Autobahnbau verbundenen Eingriffe in das Bachtal des Ornaubachs für so gewichtig, dass die entgegenstehenden Belange des Einwenders überwogen werden.

#### 4.5.3.20 Einwender Nr. 1098

Der Einwender erhebt Bedenken gegen die Inanspruchnahme von dauerhaft rund 2.653 m<sup>2</sup> und vorübergehend von rund 2.707 m<sup>2</sup> aus seinem Grundstück Fl.Nr. 784 der Gemarkung Obertaufkirchen. Wir erachten jedoch die für die Anpassung der

Kreisstraße MÜ 22 erforderliche Inanspruchnahme aus überwiegenden Gründen für gerechtfertigt und verweisen zur Vermeidung unnötiger Wiederholungen insoweit auf unsere Erläuterungen zu Einwender Nr. 1097.

#### 4.5.3.21 Einwender Nr. 1206

Vom Einwender werden die Grundstücke Fl.Nrn. 2045, 2327 und 2362 der Gemarkung Rattenkirchen im Ausmaß von insgesamt rund 3.615 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 2.786 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen. Dagegen hat der Einwender Bedenken erhoben, die wir für nicht durchgreifend erachten. Die Grundinanspruchnahme ist unvermeidbar und in ihrem Ausmaß so gering, dass eine erhebliche Beeinträchtigung für den landwirtschaftlichen Betrieb des Einwenders nicht zu erwarten ist. Eine Verschiebung der Trasse nach Süden kommt bereits wegen der damit verbundenen stärkeren Beeinträchtigungen für die Siedlung Klebing nicht in Betracht. Eine nordwärts gerichtete Verschiebung müsste so groß ausfallen, um nicht zu zusätzlichen Beeinträchtigungen seiner nördlich der Trasse gelegenen Grundstücke zu führen, dass sie deutlich näher an den Wohnort des Einwenders heranreichen würde und weitere erheblich größere Belastungen für Siedlungen im Norden zur Folge hätte, etwa für die Ortschaft Weidenbach und die dortigen Wohngebiete. Die bestehenden Wegeverbindungen bleiben aufrecht erhalten, insbesondere kann die A 94 über die Bauwerke K45/2 (BWV Nr. 201), K46/1 (BWV Nr. 205a) und K46/2 (BWV Nr. 212a) auf kurzer Distanz mehrfach gequert werden. Die Erschließung der landwirtschaftlichen Felder bleibt aufrecht erhalten. Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 überwiegt die privaten Belange des Einwenders.

#### 4.5.3.22 Einwender Nr. 1210

Der Einwender erhebt Bedenken gegen die Inanspruchnahme seines Grundstücks Fl.Nr. 2238 der Gemarkung Rattenkirchen im Ausmaß von dauerhaft rund 1.410 m<sup>2</sup> und vorübergehend rund 2.937 m<sup>2</sup> für die Verlegung der Gemeindeverbindungsstraße Rattenkirchen – Pietsham. Er befürchtet die Gefährdung seiner landwirtschaftlichen Existenz. Wir erachten die Bedenken für nicht gerechtfertigt. Die Flächeninanspruchnahme ist unvermeidbar und beträgt weit weniger als 5% der landwirtschaftlichen Betriebsfläche. Eine Existenzgefährdung ist ausgeschlossen. Die Anpassung der Gemeindeverbindungsstraße an die geänderten Verhältnisse ist aus straßenbautechnischen Gründen sowie zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit erforderlich. Sie dient ebenso wie der neu angelegte Öffentliche Feld- und Waldweg an der Südgrenze des Flurstücks 2238 auch den eigenen Interessen des Einwenders an der Aufrechterhaltung einer günstigen Erschließung der landwirtschaftlichen Felder

nach Fertigstellung der Autobahn. Die für den Bau der A 94 sprechenden Gründe überwiegen im Ergebnis die betroffenen privaten Belange des Einwenders.

#### 4.5.3.23 Einwender Nr. 1212

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 368 der Gemarkung Weidenbach, das insgesamt zu rund 13.981 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 5.876 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen wird. Er fordert, dass seine landwirtschaftliche Betriebsfläche nicht verringert werden dürfe und ihm keine wirtschaftlichen Einbußen entstehen dürfen. Die Flächeninanspruchnahme ist unvermeidlich und gerechtfertigt. Eine Verschiebung der Trasse kommt weder nord- noch südwärts in Betracht, da damit erheblich stärkere Eingriffe in den ökologisch hochwertigen Lebensraumkomplex des Weidenbacher Bachs verbunden wären. Die vorgesehene Trassierung quert diesen Komplex an einer schmalen Stelle und gewährleistet darüber hinaus einen angemessenen Abstand zum Ort Weidenbach im Norden und den Ansiedlungen und Einzelanwesen im Süden. Eine Verschiebung nördwärts hätte erheblich stärkere Lärmwirkungen für die Wohngebiete von Weidenbach zur Folge. Eine südwärts gerichtete Verschiebung würde die Autobahn in unmittelbare Nähe zu den Siedlungen Klebing und Kehrham bringen. Die damit verbundenen erheblichen Auswirkungen auf die Belange Dritter würden außer Verhältnis zu dem erzielten Nutzen für den Einwender stehen. Insgesamt ist daher festzustellen, dass eine alternative Planung ohne Inanspruchnahme der Flächen des Einwenders mit größeren Beeinträchtigungen gewichtiger öffentlicher Belange verbunden wäre und jedenfalls nicht in geringerem Maße private Interessen Anderer betreffen würde. Das mit dem Bau der A 94 verfolgte öffentliche Interesse setzt sich gegenüber den privaten Belangen des Einwenders durch.

#### 4.5.3.24 Einwender Nr. 1214

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 75 der Gemarkung Weidenbach sowie des Grundstücks Fl.Nr. 385 der Gemarkung Heldenstein, die insgesamt im Ausmaß von rund 4.656 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 3.775 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen werden. Infolge des Flächenverlustes des Grundstücks Fl.Nr. 385 befürchtete er die Gefährdung seiner betrieblichen Existenz. Hinsichtlich des Flächenentzugs von Fl.Nr. 75 erhob er keine Einwendungen. Wir erachten die Planung aus überwiegenden öffentlichen Interessen für gerechtfertigt. Die Gefährdung der betrieblichen Existenz ist nicht zu befürchten, da der Flächenentzug weniger als 5% der Betriebsflächen beträgt. Die Inanspruchnahme ist unvermeidbar. Sie ist zur Anpassung der Staatsstraße St 2084 an die geänderten Erfordernisse zwingend not-



wendig. Die Staatsstraße wird an die neue Anschlussstelle westlich von Heldenstein geführt und muss daher verlegt werden. Eine Verschiebung der Anschlussstelle zur Vermeidung des Flächenentzugs für den Einwender kommt weder nach West noch nach Osten in Betracht, denn damit wären erhebliche Nachteile verbunden, die zum Nutzen für den Einwender außer Verhältnis stünden. Im Osten der Anschlussstelle liegt der Ort Heldenstein. Eine Verschiebung ostwärts würde zu deutlich stärkeren Betroffenheiten für die gemeindlichen Belange, den Belang des Lärmschutzes sowie die privaten Belange der dortigen Anwohner führen. Voraussichtlich müssten sogar Gebäude beseitigt werden. Eine Verschiebung ostwärts würde zu einem finanziellen Mehraufwand führen, weil nicht nur die Staatsstraße von Norden kommend verlegt werden müsste, sondern auch die von Süden zuführende Straße. Zudem wäre aus trassierungstechnischen Gründen die Beseitigung von Gebäuden südlich der bestehenden Bahnlinie unvermeidbar. Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 überwiegt die privaten Belange des Einwenders.

#### 4.5.3.25 Einwender Nr. 1220

Der Einwender ist Miteigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 374 der Gemarkung Heldenstein, das zu rund 157 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 139 m<sup>2</sup> vorübergehend beansprucht wird. Daneben wird eine Teilfläche von rund 94 m<sup>2</sup> dauerhaft dinglich belastet. Er kritisiert die künftige Zufahrtsmöglichkeit zu dem Grundstück als mangelhaft. Mit seiner Kritik ist der Einwender indessen bereits ausgeschlossen, weil die Einwendung verspätet vorgebracht wurde. Die Verlegung der künftigen Kreisstraße Mü 15 (BWV Nr. 256) war im Bereich des Grundstücks des Einwenders bereits Gegenstand der Änderungen der dritten Tektur. Dagegen betraf die Änderung der vierten Tektur lediglich die Verlegung einer Gasleitung auf dem Grundstück (BWV Nr. 260). Die erstmals im Rahmen der Anhörung zur vierten Tektur vorgebrachte Kritik an der Zufahrtsmöglichkeit ist daher präkludiert. Unabhängig davon ist die Kritik an der Planung auch deshalb ungerechtfertigt, weil insoweit kein Konflikt ausgelöst worden ist. Bereits derzeit gibt es keine Zufahrtsmöglichkeit. Daher wird durch die Planung kein Problem ausgelöst, das planerisch zu bewältigen wäre. Sollte die Zufahrt zu dem nördlich der bestehenden Staatsstraße gelegenen Grundstück direkt von der Staatsstraße aus erfolgen, so könnte auch künftig eine direkte Zufahrt von der Kreisstraße MÜ 15 aus erfolgen. Insofern wären die damit verbundenen Gefahren sogar etwas geringer einzuschätzen, weil künftig eine Zufahrt in der Nähe des geplanten Kreisverkehrs erfolgen würde und daher von einem geringeren Geschwindigkeitsniveau auf der Kreisstraße MÜ 15 ausgegangen werden kann im Ver-

gleich zu den derzeit auf der durchgehenden Staatsstraße St 2084 gefahrenen Geschwindigkeiten.

#### 4.5.3.26 Einwender Nr. 7557

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 1422 der Gemarkung Schwindegg, wovon eine Teilfläche im Ausmaß von rund 7.148 m<sup>2</sup> dauerhaft zum Zwecke der Herstellung der landschaftspflegerischen Maßnahme A16 entzogen werden soll, wogegen er sich mit der Begründung wendet, der Vorhabensträger habe keine Zusagen für ein Ersatzgrundstück gemacht. Wir halten die Inanspruchnahme der Teilfläche in Abwägung mit den privaten Belangen des Einwenders indessen für gerechtfertigt. Mit der Maßnahme A16 werden insbesondere vorhabensbedingte Eingriffe in Waldlebensräume ausgeglichen. Als Standort für einen Ausgleich eignet sich das Grundstück des Einwenders in unmittelbarem Anschluss an bestehende Waldbestände des sogenannten „Hangmauls“ hervorragend. Dem Waldgebiet „Hangmaul“ kommt eine besondere Bedeutung als Nahrungshabitat der geschützten Fledermausart Großes Mausohr zu, so dass die Stärkung dieser Lebensraumfunktion ein besonderes Interesse an dem vorgesehenen Ausgleich unterstreicht. Die Verlegung der Ausgleichsmaßnahme an andere Stelle hätte vergleichbare Betroffenheiten eines anderen Grundeigentümers zur Folge. Umstände, die den Zugriff auf sein Grundstück in besonderer Weise zur Belastung für den Einwender machen würden, wurden nicht vorgebracht und sind auch nicht ersichtlich. Wir erachten das Interesse an der vollständigen Kompensation der vorhabensbedingten Eingriffe für gewichtiger als die dadurch hervorgerufene Betroffenheit des Einwenders in seinen privaten Belangen. Die Entschädigung für den Flächenentzug und die Frage nach Ersatzgrund bleibt den Grunderwerbsverhandlungen bzw. einem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten.

#### 4.5.4 Einwender der Kanzlei Deißler Kraus & Domcke

##### 4.5.4.1 Einwender Nr. 2001

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 389, 407, 408 und 410 der Gemarkung Schwindkirchen sowie des Grundstücks Fl.Nr. 1369 der Gemarkung Schwindegg. Die Planung sieht eine Grundinanspruchnahme von insgesamt rund 46.333m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 13.975 m<sup>2</sup> vorübergehend vor. Daneben wird das Flurstück Nr. 408 im Ausmaß von rund 1.276 m<sup>2</sup> dauerhaft mit einer Dienstbarkeit belastet. Der Einwender befürchtet Einschränkungen für seinen landwirtschaftlichen Betrieb sowie sein Wohnhaus infolge der künftig benachbarten Autobahn, etwa durch Verkehrslärm oder die Umgestaltung des nachgeordneten Wegenetzes.

Daneben erhob er Einwendungen als Betreiber eines Elektrizitätswerks, das nördlich der Trasse gelegen ist.

Die Einwendungen greifen nicht durch. Hinsichtlich des Themas Verkehrslärm wird auf unsere Ausführungen unter Ziffer C.4.4.4.1.4.4 verwiesen. Der Flächenentzug stellt für den Einwender eine erhebliche Betroffenheit in seinem Eigentumsrecht dar. Er ist jedoch unvermeidbar und unter Abwägung aller Gesichtspunkte aus Gründen des öffentlichen Wohls gerechtfertigt. Eine auch nur geringfügige Trassenverschiebung zur Vermeidung einer unmittelbaren Inanspruchnahme der Grundstücke des Einwenders kommt nicht in Betracht. Die Umfahrung seiner Flurstücke im Süden würde unvermeidbar zu erheblichen Eingriffen in das Waldgebiet „Hangmaul“ führen und wäre mit erheblichen Nachteilen für die geschützte Fledermausart Großes Mausohr verbunden, die den Wald als wichtiges Nahrungshabitat nutzt. Eine alternative Trassenführung durch das „Hangmaul“ scheidet aus überwiegenden Gründen des strengen naturschutzrechtlichen Gebiets- und Artenschutzes aus. Auf unsere Erläuterungen unter Ziffer C.3.3.2.4.7.2 wird ergänzend verwiesen. Daneben würde eine Verschiebung der Trasse südwärts aus trassierungstechnischen Gründen zu erheblich schwerwiegenderen Eingriffen in die Siedlungen Gmain und Unterschiltern führen und voraussichtlich die Beseitigung von Gebäuden erforderlich machen. Den Vorteilen, die eine Verschiebung der Trasse für die Belange des Einwenders hätte, stehen unverhältnismäßige Nachteile für Belange Anderer entgegen. Gleiches gilt für eine geringfügige Verschiebung der Trasse nordwärts. Die Autobahn würde nicht nur unvermeidbar flächenhaft in das FFH-Gebiet „Isental mit Nebenbächen“ eingreifen und voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen verursachen, sondern sie würde die Siedlung Weidmühle und Steinberg erheblich stärker beeinträchtigen. Eine Beseitigung von Gebäuden könnte nicht ausgeschlossen werden. Die Auswirkungen der Autobahn auf die Ortschaft Schwindkirchen würden durch das Heranrücken der Trasse ebenfalls zunehmen. Eine Trassenverschiebung würde zudem zu erheblich stärkeren Eingriffen in die Grundstücke anderer Grundstückseigentümer führen, ohne den Flächenbedarf insgesamt zu verringern. Die gewählte Linienführung der A 94 gewährleistet unseres Erachtens eine ausgewogene Berücksichtigung der verschiedenen betroffenen Interessen.

Die geplanten Änderungen am nachgeordneten Wegenetz stellen eine ausreichende Erschließung sowohl der Wohnanwesen und Betriebe im Umfeld der Trasse als auch der landwirtschaftlichen Felder sicher. Die geplante Führung des ÖFW (BWV Nr. 95) entlang der westlichen Grundstücksgrenze auf der Fl.Nr. 389 ist aus Gründen des europäischen Gebiets- und Artenschutzes erforderlich. Die Überführung der Gemeindeverbindungsstraße Fanten – Bonesmühle wird als Querungshilfe für die

Fledermausart Großes Mausohr ausgebildet (BWV Nr. 93 und 93a). Zur Sicherung und Verbesserung der Funktionsfähigkeit dieser Querungshilfe werden entsprechende Leitstrukturen angelegt. Bei diesen Strukturen handelt es sich um durchgängige Vegetation, mittels derer die Fledermäuse auf die optimale Querungsmöglichkeit zugeleitet werden. Eine enge Führung des ÖFW BWV Nr. 95 an der Gemeindeverbindungsstraße entlang würde zu einer erheblichen Störung dieser Leitstrukturen und damit zu einer Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit der Querungshilfe führen. Diese Nachteile würden die Vorteile für die privaten Belange des Einwenders überwiegen. Entgegen der Auffassung des Einwenders ist die Einstufung des Weges als Öffentlicher Feld- und Waldweg richtig. Die bestehende Gemeindeverbindungsstraße Schwindkirchen – Grimmelbach, die von der A 94 teilweise überbaut wird, wird nördlich der Autobahn (BWV Nr. 103) geführt und an die Gemeindeverbindungsstraße Grimmelbach – Schwindach angeschlossen. Der Weg südlich der A 94 hat dagegen lediglich eine Erschließungsfunktion für das Anwesen des Einwenders und die umliegenden landwirtschaftlichen Felder. Daher ist dessen Einstufung als ÖFW (BWV Nr. 95) zutreffend. Sein Ausbaustandard entspricht den Richtlinien für den ländlichen Wegebau und stimmt mit dem Ausbaustandard des bereits bestehenden ÖFW (BWV Nr. 96) überein, über den das Anwesen des Einwenders derzeit erschlossen wird. Die Fahrbahnbreite von 4,50 m mit beidseitigen Banketten von je 0,75 m ist für landwirtschaftlichen Verkehr als auch für Lkw-Verkehr auf diesem Weg ausreichend. Der Vorhabensträger hat die Asphaltierung des Weges (BWV Nr. 95) zugesagt.

Die befürchtete Beeinträchtigung eines Fischwassers durch den Eintrag von Tausalzen ist durch die vorgesehene Entwässerung der Autobahn, die eine vollständige Versickerung des Wassers im Untergrund gewährleistet, ausgeschlossen. Hinsichtlich der erforderlichen Anpassungsarbeiten an den Einrichtungen des Elektrizitätswerks des Einwenders hat der Vorhabenträger zugesichert, die Änderungsmaßnahmen vorab mit dem Einwender abzustimmen. Die festgestellte Planung trägt den Erfordernissen des Straßenbaus und den betrieblichen Interessen des Einwenders in ausreichendem Maße Rechnung. Die bestehenden Leitungen bleiben aufrecht erhalten und werden künftig über die Autobahn überführt. Technisch mögliche Alternativlösungen können der Abstimmung im Rahmen der Ausführungsplanung vorbehalten bleiben.

Die A 94 führt zu Nachteilen für die Belange des Einwenders. Der Flächenentzug mindert die für die Gülleentsorgung des Schweinemastbetriebs notwendigen Flächen. Eine künftige Betriebserweiterung, die im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens indessen nicht ansatzweise näher konkretisiert worden ist, wäre insoweit einge-

schränkt, als zusätzliche Flächen für die Entsorgung anderweitig beschafft werden müssten. Ausreichend Fläche für die Errichtung neuer Gebäude auf den Grundstücken des Einwenders würde auch nach dem Bau der A 94 zur Verfügung stehen. Die infolge der Baumaßnahme entstehenden Umwege sind nicht unzumutbar. Mit dem Weg BWV Nr. 95 ist die Zufahrt zu den Grundstücken nach Westen und Osten nahezu ohne Umwege möglich. Lediglich zu dem nördlich der A 94 verbleibenden Restgrundstück der Flurnummer 389 ergibt sich ein nennenswerter Umweg, der jedoch hinnehmbar ist und im Rahmen der Entschädigung zu Buche schlägt. Insgesamt überwiegen die für den Bau der A 94 sprechenden Gründe die betroffenen privaten Belange des Einwenders.

#### 4.5.4.2 Einwender Nr. 2002

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 30, 75, 559 und 583 der Gemarkung Stollnkirchen, die insgesamt im Ausmaß von rund 30.519 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 2.585 m<sup>2</sup> vorübergehend entzogen werden. Daneben wird eine Teilfläche von rund 225 m<sup>2</sup> aus der Flurnummer 225 und eine Teilfläche von rund 364 m<sup>2</sup> aus der Flurnummer 583 dauerhaft mit einer Dienstbarkeit belastet. Der vorhabensbedingte Eingriff betrifft auf dem Grundstück Fl.Nr. 75 das Wohnhaus des Einwenders, das zusammen mit den Nebengebäuden beseitigt werden muss. Der Einwender wehrt sich gegen die Grundinanspruchnahme.

Die Einwendungen stehen der Planung nicht entgegen. Die vom Vorhaben verursachten Beeinträchtigungen für die Belange des Einwenders sind zwar von besonderer Schwere, sie sind indessen durch überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls gerechtfertigt. Die Beseitigung der Wohn- und Nebengebäude kann nicht durch eine andere Trassierung vermieden werden. Zur Vermeidung von Wiederholungen verweisen wir auf die ausführlichen Darlegungen zur Trassen und Alternativenauswahl unter den Ziffern C.3.3.2.4.7.2, C.4.4.2.1 und C.4.4.2.14. Auch eine kleinräumige Verschiebung der Trasse kommt nicht in Betracht. Jede Verschiebung der Trasse würde die Querung des FFH-Gebiets „Isental mit Nebenbächen“ an einer anderen Stelle der Goldach zur Folge haben, was mit erheblich stärkeren Betroffenheiten verbunden wäre, die aus Sicht des strengen FFH-Gebietsschutzes nicht hinnehmbar wären. Zudem würde eine Verschiebung in vergleichbarer Weise andere Wohnanwesen treffen. Die Trassierung einer Autobahn folgt technischen Anforderungen, die nicht beliebig veränderbar sind. Aufgrund der zu beachtenden Trassierungsparameter würde eine Verschiebung der Trasse nordwärts zu massiven Eingriffen in die Siedlung Kaidach sowie des Einzelanwesens Nicking führen. Die Beseitigung von Gebäuden wäre unvermeidbar. Dasselbe würde auch für eine Verschie-

bung südwärts gelten, von der das Einzelanwesen Seemühle massiv betroffen wäre. Die vorgesehene Planung gewährleistet einen ausgewogenen Ausgleich aller zu berücksichtigenden Belange, auch wenn sie zu Lasten des Einwenders geht. Eine Alternativlösung, die zu vergleichbar schweren Eingriffen in das private Eigentum eines anderen Betroffenen eingreift und zudem deutlich schwerwiegendere Nachteile für den strengen europarechtlich geprägten FFH-Gebietsschutz hat, ist nicht als vorzugswürdig anzusehen.

Das mit dem Bau der A 94 verfolgte öffentliche Interesse wiegt so schwer, dass die Realisierung des Vorhabens auch unter Inkaufnahme der dadurch hervorgerufenen schweren Beeinträchtigung der Belange des Einwenders gerechtfertigt ist. Fragen der notwendigen Entschädigung bleiben den Grunderwerbsverhandlungen zwischen dem Vorhabensträger und dem Einwender vorbehalten, die bereits intensiv geführt werden. Gegebenenfalls ist darüber nachfolgend in einem Entschädigungsverfahren zu entscheiden.

#### 4.5.4.3 Einwender Nr. 2004

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 647 der Gemarkung Schwindkirchen, das im Ausmaß von rund 18.530 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 7.248 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen wird. Die erhobenen Einwendungen gegen die Planung greifen nicht durch. Der Flächenentzug ist unvermeidbar und aus Gründen des öffentlichen Wohls gerechtfertigt. Eine kleinräumige Verschiebung der Trasse zur Verschonung des Eigentums des Einwenders kommt nicht in Betracht, da sie mit schwerwiegenden Beeinträchtigungen der Belange Anderer verbunden wäre, die außer Verhältnis zum Nutzen stünden. Eine Verschiebung nordwärts kommt bereits wegen der stärkeren Beeinträchtigung der Belange des Einwenders selbst nicht in Betracht, dessen Anwesen sich nördlich der Trasse befindet. Eine Verschiebung südwärts würde zu erheblich größeren Beeinträchtigungen für die Siedlung Gmain führen. Ein Gebäude müsste voraussichtlich sogar beseitigt werden. Die gewählte Trassierung gewährleistet eine ausgewogene Berücksichtigung der verschiedenen betroffenen Belange. Insbesondere hält sie zu den umliegenden Gebäuden jeweils einen ausreichenden Abstand. Die von dem Einwender befürchtete Einschränkung einer nicht ansatzweise näher konkretisierten zukünftigen Bebaubarkeit des nördlich seines Anwesens gelegenen Teils seines Grundstücks sehen wir nicht. Die einschlägigen Lärmgrenzwerte werden bei dem Einzelanwesen im Außenbereich unterschritten (Immissionsort 22). Daher ist es ausgeschlossen, dass – wie der Einwender behauptet – aufgrund der künftig zu erwartenden Lärmimmissionen eine Bebauung der nördlich und damit weiter von der Autobahn entfernt liegenden Teilfläche

von vornherein unmöglich ist. Weitere Einzelheiten können nicht geprüft werden, da – wie bereits ausgeführt – keine konkrete Planung vorliegt. Insgesamt überwiegt hier das öffentliche Interesse am Bau der A 94 die betroffenen Belange des Einwenders.

#### 4.5.4.4 Einwender Nr. 2005

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 388 der Gemarkung Schwindkirchen, das zu rund 6.619 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 4.045 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen wird. Er war bereits im Nachbarabschnitt Pastetten – Dorfen von der Planung umfangreich berührt und erhob eine Vielzahl von Einwendungen, die sich gegen den Bau der gesamten Trasse Dorfen richteten und die er im Verfahren für den vorliegenden Abschnitt wiederholte. Im Hinblick auf die konkrete Betroffenheit des Grundstücks Fl.Nr. 388 befürchtete er lediglich die Entstehung von unwirtschaftlichen Restflächen.

Die Grundinanspruchnahme ist aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls gerechtfertigt. Die Trasse kann im betreffenden Abschnitt nicht kleinräumig zur Verschonung des Eigentums des Einwenders verschoben werden, ohne erheblich stärker in andere gewichtige Belange einzugreifen. Sowohl eine Verschiebung nach Norden als auch nach Süden wäre mit schweren Eingriffen in die beidseits der Trasse vorhandenen Siedlungen verbunden, die sogar zur Beseitigung von Gebäuden führen müssten. Diese Folgen stehen jedoch außer Verhältnis zum Nutzen einer Trassenverschiebung für den Einwender. Ein Verzicht auf die Inanspruchnahme kommt nicht in Betracht, da die mit der Planung verfolgten verkehrlichen Zielsetzungen die privaten Belange des Einwenders überwiegen. Die mittige Durchschneidung des Grundstücks ist dabei in Kauf zu nehmen.

#### 4.5.5 Einwender der Kanzlei Labbé & Partner (RA Dr. Wölfel)

##### 4.5.5.1 Einwender Nr. 3001

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 1713 der Gemarkung Rattenkirchen, das zu rund 375 m<sup>2</sup> dauerhaft und zu rund 1.419 m<sup>2</sup> vorübergehend zur Errichtung des Überführungsbauwerks der Gemeindeverbindungsstraße Waldberg - Weidenbach in Anspruch genommen wird. Der Einwender wehrt sich gegen die Grundinanspruchnahme und moniert eine nicht ausreichende Erschließung des Grundstücks. Die Einwendungen greifen indessen nicht durch.

Die Inanspruchnahme des Grundstücks ist unvermeidbar. Die geplante Kreuzung der Gemeindeverbindungsstraße dient der Aufrechterhaltung der Verbindung zwischen den künftig nördlich und südlich der Trasse verbleibenden Gemeindegebieten.

Die Aufrechterhaltung dieser Wegebeziehung ist nicht nur aus verkehrlichen und gemeindlichen Belangen vernünftig und erforderlich, sondern dient darüber hinaus auch den Interessen der Landwirtschaft und den Belangen der einzelnen Landwirte, die künftig ohne Umwege ihre Felder erreichen können. Der Grundbedarf ergibt sich aus den bautechnischen Vorschriften, die beim Bau von Straßen, insbesondere bei der Trassierung und der Querschnittsbemessung zu beachten sind. Abstriche an den einzuhaltenden Trassierungselementen entgegen den Regeln der Technik sind unter Berücksichtigung der Belange des Einwenders nicht hinnehmbar. Der Flächenentzug ist geringfügig und betrifft Teilflächen in unmittelbarer Nähe zur bestehenden Gemeindeverbindungsstraße. Es kommt weder zu einer nennenswerten Formverschlechterung noch zu Bewirtschaftungsnachteilen. Letzteres gilt auch im Hinblick auf die künftige Erschließung des Grundstücks. Die Erreichbarkeit des Grundstücks wird über die beiden Zufahrten (BWV Nrn. 234 und 234b) sichergestellt. Der Vorhabensträger hat im Anhörungsverfahren zugesagt, die nördliche Zufahrt (BWV Nr. 234b) als gemeinsame Zufahrt der Grundstücke Fl.Nrn. 1713 der Gemarkung Rattenkirchen und 368 der Gemarkung Weidenbach herzustellen. Insgesamt überwiegt das öffentliche Interesse die entgegenstehenden privaten Belange des Einwenders.

#### 4.5.5.2 Einwender Nr. 3003

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 337 der Gemarkung Weidenbach, das im Ausmaß von insgesamt rund 16.441 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 5.298 m<sup>2</sup> vorübergehend für den Bau der A 94 und in geringem Ausmaß für die Anlegung von Feldzufahrten in Anspruch genommen wird. Er wendet sich gegen die Inanspruchnahme seines Grundstücks ohne die Bereitstellung von Ersatzland, da er anderenfalls die Existenz seines Betriebs gefährdet sieht. Das Grundstück werde so ungünstig zerschnitten, dass die verbleibenden Restflächen unwirtschaftlich würden. Zudem sei die Zufahrtssituation zu dem südlichen Restgrundstück äußerst problematisch.

Die Einwendungen greifen nicht durch. Die Autobahn führt zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Grundstücks des Einwenders. Die Fläche wird nahezu mittig diagonal durchschnitten. Eine Verschwenkung der Trasse ist jedoch nicht möglich, weil damit erheblich stärkere Beeinträchtigungen andersorts verbunden wären. Eine Verschwenkung südwärts hätte erheblich größere Auswirkungen auf die Siedlung Klebing zur Folge. Die Lärmbelastung für die dortige Wohnbevölkerung würde ansteigen, was dem Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG widerspräche. Zudem würde ein Abrücken der Trasse nach Süden die Verschiebung der Querungsstelle mit dem Weidenbacher Bach zur Folge haben. Die ökologisch sehr bedeutsame Funktions-



achse würde nicht wie geplant an einer schmalen Stelle, sondern unter deutlich größeren Vegetationsverlusten an einer breiteren Stelle des Biotopkomplexes erfolgen. Aus denselben Gründen kommt eine Verschiebung der Trasse nordwärts unter Berücksichtigung sämtlicher Belange nicht in Betracht, denn auch dort würde die Trasse näher an die Wohnbebauung Weidenbachs heranreichen und der Weidenbacher Bach müsste an einer Stelle gequert werden, die deutlich breiter ausgeprägte Vegetation aufweist. Im Vergleich dazu ist die Beeinträchtigung des Einwenders in seinem Eigentum weniger schwerwiegend. Unbestreitbar kommt es zu einer ungünstigen Durchschneidung der zusammenhängenden landwirtschaftlichen Fläche. Der Flächenentzug beläuft sich jedoch auf weniger als 5% der Betriebsflächen, so dass davon auszugehen ist, dass ein gesunder landwirtschaftlicher Vollerwerbsbetrieb diesen Verlust verkraften kann. Die nördlich und südlich der Trasse verbleibenden Restgrundstücke weisen eine Größe von rund 2,3 ha und 1,9 ha auf. Wie erachten diese Flächen nicht für unwirtschaftlich. Solche Flächengrößen sind in dem betroffenen Raum nicht unüblich. Die Erschließung der Restflächen ist über die Öffentlichen Feld- und Waldwege mit den Bauwerksverzeichnisnummern 212, 215 und 216 sichergestellt. Zu berücksichtigen ist dabei, dass die bisherige Erschließung des Grundstücks von Norden her durch den Autobahnbau nicht verändert wird. Der Weg mit der Flurnummer 292/1 der Gemarkung Rattenkirchen bleibt von der Baumaßnahme unberührt. Der Einwender erhält infolge der Planung zusätzlich die Möglichkeit, über den Weg mit der Flurnummer 312 und den daran anschließenden vorgeannten ÖFW auf das Grundstück zuzufahren. Im Hinblick auf die Zufahrtsmöglichkeit zum südlich verbleibenden Restgrundstück ergibt sich durch den zuletzt aufgezeigten Weg ein Umweg von rund 400 m Länge, was wir als zumutbar erachten.

Unabhängig davon setzen sich die mit dem Bau der Autobahn verfolgten öffentlichen Interessen auch dann gegenüber den privaten Belangen des Einwenders durch, wenn mit ihm davon ausgegangen würde, dass die Restflächen unwirtschaftlich sind und sein Betrieb ohne Ersatzland in seiner Existenz gefährdet wäre. Wir haben keinen Zweifel daran, dass die für den Bau der A 94 sprechenden verkehrlichen und verkehrspolitischen Zielsetzungen unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die A 94 im vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans enthalten ist, selbst unter Inkaufnahme der Existenzgefährdung des Betriebs des Einwenders so gewichtig sind, dass sie die privaten Belange des Einwenders überwiegen.

Die Entscheidung über Entschädigungsfragen, Ersatzland und Übernahme der Restflächen kann den Grunderwerbsverhandlungen oder nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten bleiben.

#### 4.5.5.3 Einwender Nr. 3005

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 385/2 der Gemarkung Heldenstein, aus dem insgesamt rund 217 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 1.045 m<sup>2</sup> vorübergehend benötigt werden. Darüber hinaus sieht die Planung die dauerhafte Belastung von rund 526 m<sup>2</sup> mit einer Dienstbarkeit zur Sicherung eines verlegten 20kV-Erdkabels (BWV Nr. 257) vor. Die Inanspruchnahme des Grundstücks ist unvermeidbar und gerechtfertigt. Zur Klarstellung weisen wir zunächst darauf hin, dass – entgegen der Befürchtung des Einwenders - eine Verlegung des derzeit bereits bestehenden Entwässerungsgrabens nicht geplant ist. Der in Planunterlage 3T, Blatt 9 eingezeichnete und in Planunterlage 6T unter lfd. Nummer 252a beschriebene Graben ist nicht identisch mit der in Planunterlage 7T, Blatt 9 blau eingezeichneten Teilfläche auf Flurstück 385/2, die mit der Dienstbarkeit belastet wird. Vielmehr stimmt die blau eingezeichnete Fläche mit der in schwarz gestrichelten und mit dem Buchstaben „E“ markierten Linie überein, die mit der Bauwerksverzeichnisnummer 257 gekennzeichnet ist. Der bestehende Entwässerungsgraben muss lediglich im Bereich des Kreuzungsbauwerks K49/2 den geänderten Verhältnissen angepasst werden. Hierfür ist eine vorübergehende Inanspruchnahme erforderlich. Der Flächenentzug ist aus trassierungstechnischen Gründen infolge der Anpassung der St 2084 an die geänderten Verhältnisse erforderlich. Die Inanspruchnahme ist mit 217 m<sup>2</sup> geringfügig. Der Vorhabensträger hat im Anhörungsverfahren zugesichert, dass das Grundstück auch nach der Anpassung der Straße wie bisher direkt von der MÜ 15 über eine Zufahrt angefahren werden kann. Die Beeinträchtigung der privaten Belange wiegt nicht so schwer, dass sie der Planung entgegenstehen.

#### 4.5.5.4 Einwender Nr. 3006

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke FINrn. 241, 321 und 323 der Gemarkung Heldenstein, die insgesamt im Ausmaß von rund 20.270 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 2.164 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen werden. Er wendet sich gegen die Planung und befürchtet den Eintritt der Existenzgefährdung infolge des Flächenverlustes. Daneben wendet er sich gegen die vorübergehende Inanspruchnahme der Flurnummer 241. Die Einwendungen greifen nicht durch. Zur Überprüfung der geltend gemachten Existenzgefährdung haben wir den Einwender mit Schreiben vom 14.07.2011 gebeten, aktuelle Angaben zu seinem Betrieb vorzulegen. Leider hat sich der Einwender einer Mitwirkung an der Sachverhaltsaufklärung verweigert und keine Angaben gemacht. Nach Mitteilung des zuständigen Landwirtschaftsamts liegen derzeit keine Daten über einen landwirtschaftlichen Betrieb des Einwenders vor. Diese Mitteilung deckt sich mit einer älteren Auskunft aus dem Jahre 1998, wonach

der Betrieb seit dem Jahr 1995 nicht mehr bewirtschaftet werde. Nach den Angaben des Einwenders soll der Betrieb über eine Eigenfläche von rund 25 ha (inklusive Wald) verfügen. Daher soll der Flächenentzug insbesondere vor dem Hintergrund des Flächenentzugs der Hoffläche Fl.Nr. 241 für den Bauabschnitt Heldenstein – Ampfing unzumutbar sein. Gegen den Entzug der Hoffläche hat der Einwender im damaligen Verfahren indessen keine Einwendungen erhoben.

Die Grundinanspruchnahme ist unvermeidbar. Die Trasse der A 94 kann im unmittelbaren Anschlussbereich zum bestandskräftig genehmigten und bereits im Bau befindlichen Nachbarabschnitt Heldenstein – Ampfing nicht verschoben werden. Gleiches gilt im Hinblick auf die geplante Anschlussstelle mit der B 12/St 2084, die aufgrund der vorhandenen Bebauung weder weiter nach Westen noch nach Osten verschoben werden kann, ohne erheblich stärkere Eingriffe zu verursachen. Ein Verzicht auf die Anschlussstelle kommt aus verkehrlichen Gründen nicht in Betracht, da sowohl der Bundesstraße als auch der Staatsstraße eine wichtige Verteiler- und Zubringerfunktion für den Autobahnverkehr zukommt. Die geplante Ausgestaltung der Anschlussstelle entspricht den trassierungstechnischen Anforderungen. Die vorübergehende Inanspruchnahme der Flurnummer 241 dient im dort befindlichen Überlappungsbereich der beiden Planfeststellungsabschnitte der endgültigen Herstellung und Gestaltung des Lärmschutzwalls sowie ggf. dessen Reparatur, falls infolge der Baumaßnahmen an der Südfahrbahn nochmals in den Wall eingegriffen werden müsste.

Wird zu Gunsten des Einwenders davon ausgegangen, dass er derzeit entgegen den vorliegenden Informationen der Landwirtschaftsverwaltung einen landwirtschaftlichen Betrieb führt, so ist anhand eines Vergleichs mit Daten anderer Betriebe in der Region aufgrund der geringen Flächenausstattung nicht zu erwarten, dass ausreichend Eigenkapital erwirtschaftet werden kann, um von einem dauerhaft existenzfähigen landwirtschaftlichen Betrieb ausgehen zu können. Unabhängig davon erachten wir die Gründe, die für die Planung der A 94 sprechen, für gewichtiger als die betroffenen privaten Belange des Einwenders. Entschädigungsfragen oder Tauschflächenangebote können den Grunderwerbsverhandlungen oder nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten bleiben.

#### 4.5.5.5 Einwender Nr. 3007

Der Einwender ist Eigentümer einer Vielzahl von Grundstücken der Gemarkungen Weidenbach und Heldenstein, die insgesamt im Ausmaß von rund 28.900 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 14.220 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen werden. Darüber hinaus ist die dauerhafte Belastung von 32 m<sup>2</sup> auf der Flurnummer 367 der Gemarkung

kung Heldenstein vorgesehen. Weitere dauerhafte Belastungen im Ausmaß von rund 877 m<sup>2</sup> betreffen die Grundstücke Fl.Nrn. 83, 429 und 430 der Gemarkung Weidenbach. Der Einwender betreibt nach seinen eigenen Angaben einen landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb mit Schwerpunkt Ackerbau. Er sei Direktvermarkter für Zuckermais. Er bewirtschafte insgesamt eine Betriebsfläche einschließlich der Pachtflächen von rund 140 ha. Der Flächenentzug führe zur Gefährdung seiner landwirtschaftlichen Existenz. Insbesondere die Inanspruchnahme von Flächen für landschaftspflegerische Maßnahmen hält er für unzumutbar.

Die Einwendungen greifen im Ergebnis nicht durch. Der Flächenentzug ist unvermeidbar und unter Abwägung der Belange des Einwenders gerechtfertigt. Der Betrieb des Einwenders umfasst eine Vielzahl an landwirtschaftlichen Flächen, die großteils zusammenhängen. Der Betrieb befindet sich südöstlich von Weidenbach, die zugehörigen Betriebsflächen erstrecken sich hauptsächlich zwischen der geplanten A 94 im Süden und der Bahnlinie München – Mühldorf bzw. der Staatsstraße St 2084 im Norden. Die Trasse der A 94 berührt diese Flächen lediglich an der südlichen Peripherie. Dennoch ist der Umfang der Flächeninanspruchnahme erheblich.

Der Einwender hat auf unsere Anfrage vom 14.7.2011 in die Nutzung der vorhandenen Betriebsdaten, die der Landwirtschaftsverwaltung vorliegen, eingewilligt. Aufgrund der Daten ist nicht davon auszugehen, dass der Betrieb infolge des Flächenentzugs in seiner Existenz gefährdet wird. Nach Auskunft der Landwirtschaftsverwaltung bewirtschaftet der Betrieb derzeit 92,04 ha Fläche. Unter Ansatz dieser Flächengröße bewegt sich der vorhabensbedingte Flächenverlust unter 5% der Betriebsflächen und es kann daher davon ausgegangen werden, dass der Vollerwerbsbetrieb diesen Verlust verkraftet. Dies gilt erst recht, wenn die vom Einwender selbst genannte Flächengröße von 140 ha zugrunde gelegt wird. Der erforderliche Flächenentzug für den Bau der Autobahn selbst und die nachgeordneten Straßen und Wege beläuft sich auch dann auf weniger als 5% der Betriebsflächen, wenn in die Betrachtung lediglich die Eigentumsflächen einfließen. Im Zusammenhang mit dem Flächenentzug unberücksichtigt bleibt die vom Einwender künftig befürchtete Grundinanspruchnahme, die er im Zuge des geplanten Ausbaus der Bahnlinie auf ihn zukommen sieht. Derzeit existiert keine konkrete Planung für einen solchen Bahnausbau in dem vorliegenden Streckenabschnitt. Zudem sind die Auswirkungen von Infrastrukturvorhaben in dem jeweiligen Planungsverfahren zu bewältigen.

Die Grundinanspruchnahme der Grundstücke Fl.Nrn. 83, 418, 425, 429, 430, 442 und 443 der Gemarkung Weidenbach sowie der Grundstücke Fl.Nrn. 354, 356, 366 und 367 der Gemarkung Heldenstein zum Zweck der Herstellung der Autobahnanla-

ge der A 94 selbst sowie der Anpassung der übrigen Straßenverbindungen im Bereich der Anschlussstelle bei Heldenstein ist unvermeidbar und aus überwiegenden öffentlichen Interessen gerechtfertigt. Der Flächenentzug kann nicht durch eine Verschiebung der Trasse vermieden werden. Aufgrund der unmittelbaren Nähe zum Nachbarabschnitt Heldenstein – Ampfing, der einen Zwangspunkt für die vorliegende Planung darstellt, ist eine auch nur kleinräumige Verschiebung ohne erhebliche Folgewirkungen auf jenen bereits in Bau befindlichen Folgeabschnitt unmöglich. Eine Verschiebung der Anschlussstelle bei Heldenstein kommt ebenfalls nicht in Betracht, insoweit wird auf unsere Ausführungen zu Einwender Nr. 3006 verwiesen. Die Anpassung der untergeordneten Straßen an die geänderten Verhältnisse erfolgt nach den straßenbautechnischen Anforderungen und gewährleistet die Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit. Der für den Bau der Autobahn und der anderen Straßen erforderliche dauerhafte Flächenentzug beläuft sich insgesamt auf rund 21.578 m<sup>2</sup> und liegt damit in jedem Fall unterhalb der 5%-Schwelle, die ein gesunder landwirtschaftlicher Vollerwerbsbetrieb verkraftet. Gegenüber den mit der Autobahnplanung verfolgten Zielsetzungen haben die privaten Belange des Einwenders geringeres Gewicht.

Neben dem Flächenbedarf für den Bau der Autobahn und den zuführenden bzw. anzupassenden anderen Straßen sieht die Planung einen weiteren Flächenentzug für landschaftspflegerische Maßnahmen vor. Die Inanspruchnahme von insgesamt rund 7.322 m<sup>2</sup> aus den Flurnummer 354 und 355 der Gemarkung Heldenstein sowie den Flurnummern 440 und 442 der Gemarkung Weidenbach dient der Herstellung der Ausgleichsmaßnahme A34. Mit dieser landschaftspflegerischen Maßnahme wird der mit dem Autobahnbau verbundene Eingriff in den bestehenden Quellkomplex im Südteil von Fl.Nr. 354 und in den Feuchtwald auf Fl.Nr. 353, die als Biotop Nr. 7740/97.1 amtlich erfasst sind und Bestandteile beinhalten, die unter den gesetzlichen Schutz nach § 30 BNatSchG fallen, ausgeglichen. Ein Teil des Bestands des Biotopkomplexes bleibt zwar erhalten, dessen ökologische Funktion kann jedoch wegen der verbleibenden geringen Restfläche nicht aufrecht erhalten werden. Daher sieht die Maßnahme A34 die Vergrößerung des Restbestands zur Aufrechterhaltung dieser ökologischen Funktion vor. Hierfür zwingend erforderlich ist jedoch, dass die neugeschaffenen Strukturen unmittelbar am bisherigen Bestand angrenzen und vorhandene natürliche Gegebenheiten nutzen, die für die erfolgreiche Etablierung eines Lebensraums notwendig sind, der die verlorengegangenen ökologischen Funktionen übernehmen kann. Vorliegend erfüllen die in Anspruch genommenen Flächen des Einwenders diese Voraussetzungen. Sie weisen eine vergleichbare Hanglage auf. Zudem ist der Rest einer Nasswiese vorhanden, der auf einen Quellhorizont schlie-

Ben lässt. Die Ausgleichsmaßnahme A34 ist auch erforderlich, da die notwendige Kompensation der konkreten vorhabensbedingten Eingriffe nicht in adäquater Qualität auf andere Weise geschaffen werden kann. In § 30 Abs. 3 BNatSchG ist Voraussetzung für die Zulassung einer Ausnahme von dem Verbot der Zerstörung gesetzlich geschützter Biotope, dass die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können. Dem Ausgleich für solche Eingriffe kommt folglich eine andere Qualität zu als dem Ausgleich im Rahmen der allgemeinen Eingriffsregelung gemäß § 15 BNatSchG. In Abwägung mit den betroffenen privaten Belangen des Einwenders halten wir im vorliegenden Fall das Interesse am Ausgleich der durch den Bau der A 94 verursachten Eingriffe in die Biotopbereiche für vorrangig. Die Flächeninanspruchnahme für die Maßnahme A34 berührt zum Teil Flächen, die aufgrund der vorhandenen topographischen und natürlichen Verhältnisse nicht landwirtschaftlich genutzt werden und dem Betrieb daher nicht als Produktionsflächen entzogen werden. Die Wasserquellen und die davon gespeisten Fischteiche werden durch die Ausgleichsmaßnahme in ihrem Bestand nicht berührt. Soweit landwirtschaftlich genutzte Flächen entzogen werden, bewegt sich die Grundinanspruchnahme unter Berücksichtigung der gesamten Betriebsflächen weit unterhalb des 5%-Schwellenwertes. Zieht man nur die Eigentumsflächen heran, übersteigt die Flächeninanspruchnahme für die landschaftpflegerischen Maßnahmen zusammen mit der Inanspruchnahme für die Straßenbaumaßnahmen zwar den 5%-Wert, allerdings nur geringfügig. Es ist in Anbetracht der vorliegenden Daten äußerst unwahrscheinlich, dass der landwirtschaftliche Betrieb in seiner Existenz gefährdet wird. Darüber hinaus verfügt der Vorhabensträger über Grundstücke in unmittelbarer Nähe zu den Grundstücken des Einwenders, die sich als Ersatzland hervorragend eignen und eine Flächengröße aufweisen, die den vorhabensbedingten Flächenentzug übersteigt. Der Vorhabensträger hat erklärt, diese Flächen vorrangig für Landwirte vorzuhalten, die infolge des Autobahnbaus erhebliche Flächenverluste erleiden und in existenzielle Schwierigkeiten geraten. Die genaue parzellenscharfe Festlegung, welchem Betrieb welche Flächen zur Verfügung gestellt werden können, kann vorliegend den nachfolgenden Verhandlungen oder einer nachfolgenden ergänzenden Entscheidung vorbehalten bleiben, denn es sind für die infrage kommenden Betriebe in diesem Streckenabschnitt ausreichend Flächen vorrätig, um die eintretenden Flächenverluste vollständig auszugleichen oder auf ein unerhebliches Maß zu reduzieren.

Die Belastung des Grundstücks Fl.Nr. 367 der Gemarkung Heldenstein mit einer Dienstbarkeit ist zur Sicherung des verlegten Erdkabels (BWV Nr. 257) erforderlich. Entgegen der Kritik des Einwenders ist die Änderung der bestehenden 20kV-Freileitung und ihre teilweise Verlegung unter die Erde in Planunterlage 3 T, Blatt 9

mit der Bauwerksnummer 257 klar gekennzeichnet. Darüber hinaus werden die Streichung der Freileitung mit „x“ in roter Farbe und die Verlegung des neuen Erdkabels als gestrichelte Linie, zusätzlich mit einem „E“ versehen, deutlich gekennzeichnet.

Die Inanspruchnahme des Flurstücks 418 der Gemarkung Weidenbach zur Anlegung der beiden Öffentlichen Feld- und Waldwege (BWV Nr. 243, 244) ist zur Aufrechterhaltung der insbesondere für die Landwirtschaft wichtigen Wegebeziehungen erforderlich. Der vorhandene Privatweg wird nur insoweit durch den ÖFW ersetzt, als dies für die Zufahrt zur Ausgleichsfläche A34 zum Zwecke der Durchführung von Unterhaltungsmaßnahmen erforderlich ist.

Im Hinblick auf die Belastung der Grundstücke Fl.Nrn. 83, 429 und 430 der Gemarkung Weidenbach mit einer Dienstbarkeit zur Sicherung der verlegten Gasleitung (BWV Nr. 260) verweisen wir auf Ziffer C.4.4.11.1.2).

Fragen der Übernahme von Restflächen, von Tauschgrundstücken sowie Entschädigungsfragen bleiben den Grunderwerbsverhandlungen oder einem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Insgesamt erweisen sich die mit der Planung der A 94 verfolgten Zielsetzungen und öffentlichen Interessen als so schwerwiegend, dass sie die entgegenstehenden privaten Belange des Einwenders auch unter Inkaufnahme der erheblichen Eingriffe in den landwirtschaftlichen Betrieb überwiegen.

#### 4.5.5.6 Einwender Nr. 3008

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 369, 377, 386 und 391 der Gemarkung Heldenstein, die insgesamt im Ausmaß von rund 4.245 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 3.807 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen werden. Darüber hinaus wird das Flurstück 369 auf einer Teilfläche von rund 298 m<sup>2</sup> mit einer Dienstbarkeit belastet. Der Einwender wehrt sich gegen die Inanspruchnahme seiner Grundstücke für die geplante Verlegung der Staatsstraße St 2084 und die Verlegung der Gasleitung (BWV Nr. 260).

Die Einwendungen greifen nicht durch. Die Grundinanspruchnahme ist unvermeidbar und aus überwiegenden öffentlichen Interessen gerechtfertigt. Sowohl die Bundesstraße 12 als auch die Staatsstraße 2084 werden an die A 94 angebunden. Dies ist aus verkehrlichen Gründen vernünftig und dient der Schließung des Verkehrsnetzes der dem weiträumigen Verkehr dienenden Straßen. Die Anschlussstelle kann aufgrund der vorhandenen Bebauung weder nach Westen noch nach Osten verschoben werden, ohne zu weitaus schwerwiegenderen Beeinträchtigungen zu füh-

ren, die außer Verhältnis zum Nutzen für den Einwender stünden. Der Verzicht auf die Anbindung der beiden Straßen an die Autobahn kommt aus den vorgenannten verkehrlichen Gründen ebenfalls nicht in Betracht. Ein Verzicht auf die Verlegung nur der St 2084 kommt nicht in Betracht, da dies bei Heldenstein zu einem Halbanchluss führen würde und der von Nordosten Richtung Autobahn zufließende Verkehr entweder durch Heldenstein zur südlichen Auffahrt der B 12 geführt werden müsste oder bis zur nächsten Anschlussstelle bei Ampfing fahren müsste. Die Verlegung der St 2084 und die damit zusammenhängenden Anpassungsarbeiten an anderen Straßen erfolgt nach den einschlägigen straßenbautechnischen Richtlinien.

Hinsichtlich der Verlegung der Gasleitung (BWV Nr. 260) wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.4.4.11.1.2 verwiesen.

Insgesamt steht die Betroffenheit der privaten Belange des Einwenders der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen.

#### 4.5.5.7 Einwender Nr. 3009

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 376 der Gemarkung Heldenstein, das im Ausmaß von rund 276 m<sup>2</sup> dauerhaft in Anspruch genommen wird. Er befürchtet, dass die bestehende Zufahrt von der St 2084 in das Grundstück wegen der neuen Straßenböschung zukünftig nicht mehr möglich sei. An der Grundstücksgrenze befinde sich ein massiver Holzzaun, umgeben von hohen Sträuchern, der der Baumaßnahme zum Opfer fallen könnte, was zu einer massiven Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs führen würde. Zudem sei die bestehende Straßenentwässerung der St 2084 nicht einwandfrei errichtet worden.

Die Einwendungen greifen nicht durch. Der Vorhabensträger hat im Anhörungsverfahren zugesichert, dass das Grundstück auch nach der Anpassung der Straße wie bisher direkt von der künftigen MÜ 15 über eine Zufahrt angefahren werden kann. Zudem wurde zugesichert, im Rahmen der Ausführungsplanung zu überprüfen, inwieweit sich die Notwendigkeit für die Dammböschung tatsächlich ergibt und inwieweit die Grundinanspruchnahme durch technische Lösungen soweit wie möglich minimiert werden kann, um den Holzzaun und die Sträucher zu schützen und zu erhalten. Daneben werde auch die Entwässerung der bisherigen Staatsstraße überprüft und bei Bedarf verbessert. Insgesamt überwiegen die öffentlichen Interessen die betroffenen privaten Belange des Einwenders. Dies gilt auch dann, wenn die zugesicherte Überprüfung ergibt, dass der Holzzaun und die Sträucher beseitigt werden müssten. Wir weisen darauf hin, dass die Entschädigung von unmittelbar mit dem



Zugriff auf das Grundstück verbundenen Folgewirkungen den Grunderwerbsverhandlungen oder einem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten bleibt.

#### 4.5.5.8 Einwender Nr. 3010

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 245 und 247 der Gemarkung Heldenstein, die zu rund 465 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 850 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen werden. Er wendet sich gegen den Verlust an Parkplätzen, die sich auf den Flächen befinden. Die Beeinträchtigung des Einwenders ist lediglich geringfügig und unvermeidbar. Die Grundinanspruchnahme ist aufgrund der erforderlichen Anpassung der Kreisstraße MÜ 15 an die geänderten Verhältnisse notwendig. Die Kreisstraße wird unter der A 94 unterführt. Als Abgrenzung zu den Grundstücken Fl.Nr. 245 und 247 ist die Ausbildung einer Böschung samt Entwässerungsmulde sowie die Anlegung einer Zufahrt erforderlich. Der Vorhabensträger hat zugesichert, bestehende Parkplätze soweit wie möglich zu erhalten. Der Eingriff kann aufgrund straßenbautechnischer Erfordernisse nicht verringert werden. Das Interesse an einer verkehrssicheren Aufrechterhaltung der Kreisstraßenverbindung überwiegt die privaten Belange des Einwenders.

#### 4.5.5.9 Einwender Nr. 3011

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nrn. 352 der Gemarkung Heldenstein, das zu rund 50.106 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 8.905 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen wird. Daneben wird eine Teilfläche von rund 114 m<sup>2</sup> dauerhaft mit einer Dienstbarkeit belastet. Er befürchtet infolge des Flächenentzugs die Existenzgefährdung seines landwirtschaftlichen Betriebs, den er nach den eigenen Angaben im Vollerwerb führt und der über 55 ha landwirtschaftlich genutzte Eigenflächen verfügt. Er fordert die Zurverfügungstellung von geeignetem und ausreichendem Tauschland. Daneben kritisiert er, die vorgesehene Breite der ÖFW im Süden und Osten des Flurstücks 253 (BWV Nr. 262 und 265) sei für den landwirtschaftlichen Verkehr nicht ausreichend.

Die Einwendungen greifen nicht durch. Die Beeinträchtigung des Einwenders infolge des vorgesehenen Flächenentzugs ist erheblich. Die Flächeninanspruchnahme war bereits in der ursprünglichen Planung vom 31.7.1998 enthalten. An der Planung der Anschlussstelle der A 94 bei Heldenstein, über die sowohl die Bundesstraße 12 als auch die Staatsstraße 2084 an die Autobahn angeschlossen werden, hat sich im Verlauf des weiteren Planungsverfahrens weder in der Lage noch in der grundsätzlichen Ausgestaltung etwas geändert. Änderungen von untergeordneter Bedeutung mit geringfügigen Auswirkungen auf den erforderlichen Grunderwerb ergaben sich

lediglich im nachgeordneten Netz der Öffentlichen Feld- und Waldwege. Der Einwender erhob gegen die ursprüngliche Planung Einwendungen, machte jedoch nicht geltend, die geplante Inanspruchnahme, die sich ursprünglich auf 48.340 m<sup>2</sup> belief, werde die Existenz seines Betriebs gefährden. Der vorgesehene Flächenentzug wurde durch die geringfügigen Planänderungen der ersten Tektur um 795 m<sup>2</sup> auf 48.440 m<sup>2</sup> ausgedehnt. Erneut sah der Einwender darin keine Gefahr für die betriebliche Existenz und verzichtete auf die Erhebung von Einwendungen. Den Einwand der Existenzgefährdung machte er erstmals im Rahmen der Anhörung zur dritten Tektur mit Schreiben vom 7.6.2011 geltend. Die Planänderung der dritten Tektur hatte indessen keine Änderung der vorgesehenen Grundinanspruchnahme zum Gegenstand. Die im Vergleich zu früheren Planungszeitpunkten größere Flächeninanspruchnahme resultiert ausschließlich auf der Verwendung neuester digitaler Daten der Vermessungsverwaltung (vgl. Planunterlage 1, Seite 16). Der Einwender ist mit seinem Einwand der Existenzgefährdung daher nach § 17a FStrG i.V.m. Art. 73 Abs. 4 Satz 3 BayVwVfG ausgeschlossen, denn die Fortsetzung des Verfahrens mit der dritten Tektur hat die Möglichkeit zur Erhebung von Einwendungen nur für Einwendungen gegen die Planänderungen neu eröffnet. Hinsichtlich der nicht geänderten Teile des Plans verbleibt es hingegen bei der bereits eingetretenen Präklusion (BVerwG vom 23.6.2009, 9 VR 1/09 – juris, Rn. 6).

Unabhängig davon haben wir eine Überprüfung des Einwands der Existenzgefährdung durchgeführt. Nach Auskunft der Landwirtschaftsverwaltung ist ein landwirtschaftlicher Betrieb der Einwender nicht bekannt. Unter derselben Adresse werde indessen ein Landwirtschaftsbetrieb durch einen anderen Betriebsleiter geführt. Wir haben daraufhin den Einwender mit Schreiben vom 14.9.2011 um weitere Sachverhaltsaufklärung gebeten, die uns im Wege der Einwilligung in die Datenabfrage bei der Landwirtschaftsverwaltung durch den anderen Betriebsleiter gewährt wurde. Der Flächenentzug liegt deutlich über 5% der landwirtschaftlichen Eigenflächen des Betriebs. Eine Überprüfung anhand der übermittelten Daten der Landwirtschaftsverwaltung ergab, dass der Betrieb infolge des Flächenverlustes in seiner Existenz nicht gefährdet wird. Nach den Informationen des zuständigen Landwirtschaftsamts verfügt der Betrieb über lediglich rund 23,05 ha landwirtschaftlich genutzte Fläche, die in Eigenbewirtschaftung stehen. Die darüber hinausgehenden Flächen sind bereits derzeit wohl verpachtet. Der Betrieb werde als Milchviehbetrieb im Nebenerwerb geführt. Die Flächenausstattung und der Viehbestand reichen nicht aus, um genügend Eigenkapital zu bilden, um von einem längerfristig überlebensfähigen Betrieb ausgehen zu können. Der vorhabensbedingte Flächenentzug führt demzufolge nicht zu einer Existenzgefährdung.

Der Flächenentzug ist für die Herstellung der neuen Anschlussstelle der A 94 mit der Bundesstraße 12 und der Staatsstraße 2084 erforderlich und unvermeidbar. Die Trasse der A 94 kann im unmittelbaren Anschlussbereich zum bestandskräftig genehmigten und bereits im Bau befindlichen Nachbarabschnitt Heldenstein – Ampfing nicht verschoben werden. Gleiches gilt im Hinblick auf die geplante Anschlussstelle mit der B 12/St 2084, die aufgrund der vorhandenen Bebauung weder weiter nach Westen noch nach Osten verschoben werden kann, ohne erheblich stärkere Eingriffe zu verursachen, die außer Verhältnis zur Betroffenheit der privaten Belange des Einwenders stünden. Ein Verzicht auf die Anschlussstelle kommt aus verkehrlichen Gründen nicht in Betracht, da sowohl der Bundesstraße als auch der Staatsstraße eine wichtige Verteiler- und Zubringerfunktion für den weiträumigen Autobahnverkehr zukommt. Die geplante Ausgestaltung der Anschlussstelle entspricht den trassierungstechnischen Anforderungen an den Stand der Technik. Insgesamt überwiegen die gewichtigen öffentlichen Interessen am Bau der Autobahn einschließlich der Verknüpfung der beiden überregional bedeutsamen Straßen an die Autobahn die privaten Belange des Einwenders.

Der Vorhabensträger hat entsprechend einer Forderung des Einwenders zugesichert, die verbleibenden Restflächen des Flurstücks 352 nördlich der A 94 zu übernehmen. Die Zufahrt zur südlich verbleibenden Restfläche ist über den ÖFW (BWV Nr. 262) ausreichend gewährleistet. Die Fahrbahnbreite des Wegs mit 3,00 m und beidseitigem Bankett mit jeweils 0,75 m entspricht den Richtlinien für den ländlichen Wegebau. Der von der Planung unberührte, bereits bestehende Wirtschaftsweg weist ebenfalls eine Breite von 3,00 m auf. Es ist nicht ersichtlich, warum der geänderte Teil dieses Wegs in einer größeren Dimensionierung hergestellt werden soll, als der bestehen bleibende. Anhaltspunkte für ein erhöhtes Verkehrsaufkommen auf dem Weg haben sich im Verlauf des Planverfahrens nicht ergeben, insbesondere hat die Gemeinde Heldenstein als zuständiger Baulastträger des ÖFW keine entsprechende Forderung erhoben.

Hinsichtlich der dauerhaften Belastung des Flurstücks 352 wegen der verlegten Gasleitung wird auf Ziffer C.4.4.11.1.2 verwiesen.

Fragen des Grunderwerbs einschließlich der Entschädigungsregelungen bleiben den Verhandlungen des Vorhabensträgers mit dem Einwender oder einem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten.

#### 4.5.5.10 Einwender Nr. 3012

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke FINrn. 498 und 499 der Gemarkung Heldenstein, die im Ausmaß von insgesamt rund 8.026 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 1.003 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen werden. Er wendet sich gegen den Flächenentzug und befürchtet die Gefährdung seiner landwirtschaftlichen Existenz. Neben dem Flächenentzug für den vorliegenden Planungsabschnitt der A 94 sei derjenige für den östlichen Nachbarabschnitt zusätzlich zu berücksichtigen. Daneben entfalle die zukünftige Nutzung der Pachtfläche Fl.Nr. 321 der Gemarkung Heldenstein, die zu rund 8.011 m<sup>2</sup> dauerhaft benötigt wird und für die ein Pachtvertrag mit einer Laufzeit bis zum 31.12.2014 ohne Vereinbarung einer Verlängerung vorgelegt wurde.

Die Einwendungen stehen der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen. Der Einwender wurde durch die Grundinanspruchnahme für den östlichen Nachbarabschnitt Heldenstein – Ampfing erheblich betroffen. In der zugrunde liegenden Zulassungsentscheidung wurde davon ausgegangen, dass der Einwender dadurch in seiner Existenz gefährdet wird, sich die öffentlichen Belange für den Bau der A 94 jedoch gegenüber seinen privaten Belangen durchsetzen. Im Rahmen des nachfolgenden Grunderwerbs kam es zwischen dem Vorhabenträger und dem Einwender zu einer Einigung. Offen bleiben kann, ob sich aufgrund der getroffenen einvernehmlichen Regelung des Grunderwerbs von vornherein Überlegungen erübrigen, den im Nachbarabschnitt eingetretenen Flächenverlust in die Betrachtung der Existenzgefährdung im vorliegenden Abschnitt einzubeziehen. Wir haben unserer Überprüfung des Einwands die aktuellen Daten der Landwirtschaftsverwaltung über den Betrieb zugrunde gelegt. Im Ergebnis beträgt der Flächenverlust infolge des Baus der Autobahn im Abschnitt Dorfen – Heldenstein weniger als 5% der Betriebsfläche des Einwenders. Der Verlust der lediglich kurzfristig gepachteten Fläche auf dem Flurstück 321 bleibt außer Betracht. Eine Existenzgefährdung kann ausgeschlossen werden. Zu berücksichtigen ist zudem, dass die in Anspruch genommene Fläche des Flurstücks 499 infolge der Planung des östlichen Bauabschnitts bereits eine ungünstige Form aufweist und eine unwirtschaftliche Restfläche darstellt. Die Fläche wurde im Ergebnis bereits durch den Abschnitt Heldenstein - Ampfing für die landwirtschaftliche Nutzung entwertet. Die Inanspruchnahme dieser Fläche für die geplante Entwässerungsanlage 13 und die Entwässerungsmaßnahme 13.1 ist unvermeidlich und auch vernünftig, weil ansonsten andere Grundstücke mit größerem Wert für die Landwirtschaft oder gar bebaute Grundstücke in Anspruch genommen werden müssten.

Insgesamt erweisen sich die öffentlichen Interessen am Bau der A 94 als schwerwiegender gegenüber den betroffenen privaten Belangen des Einwenders.

#### 4.5.5.11 Einwender Nr. 3013

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 371 der Gemarkung Heldenstein, das zu rund 4.097 m<sup>2</sup> dauerhaft und zu rund 1.962 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen wird. Daneben wird eine Teilfläche von rund 664 m<sup>2</sup> dauerhaft mit einer Dienstbarkeit belastet. Er ist auch Eigentümer des Flurstücks 492 der Gemarkung Weidenbach, das zu rund 2.211 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 1.630 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen wird. Er wendet sich gegen die Inanspruchnahme. Indessen setzen sich die öffentlichen Interessen vorliegend durch, denn die Anpassung der bestehenden St 2084 an die infolge des Baus der Anschlussstelle bei Heldenstein geänderten Verhältnisse ist aus verkehrlichen Gründen erforderlich. Ergänzend wird auf Ziffer C.4.4.11.1.2 verwiesen.

#### 4.5.5.12 Einwender Nr. 3014

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 287, 314 und 367 der Gemarkung Weidenbach, die insgesamt im Ausmaß von rund 9.975 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 3.408 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen werden. Die Grundinanspruchnahme ist für den Bau der Autobahn als auch zur Anpassung des nachgeordneten Wegenetzes erforderlich und aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Interesses gerechtfertigt. Der Einwender erhob gegen den Plan weder in seiner ursprünglichen Form noch in der Form der ersten Tektur Einwendungen. Mit den gegen die Änderungen der dritten Tektur erhobenen Einwendungen ist er ausgeschlossen, weil die Tektur die Belange des Einwenders nicht betroffen hat. Fragen des Grunderwerbs bleiben den Verhandlungen oder einem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten.

#### 4.5.5.13 Einwender Nr. 3015

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 317, 319 und 350 der Gemarkung Heldenstein, die insgesamt im Ausmaß von rund 6.496 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 1.438 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen werden. Er wehrt sich gegen den Flächenentzug. Indessen ist die Flächeninanspruchnahme unvermeidbar und aus überwiegenden öffentlichen Interessen gerechtfertigt. Der Vorhabensträger hat zugesagt, im Rahmen der Ausführungsplanung zu überprüfen, ob die Inanspruchnahme des Flurstücks 317 aufgrund genauer Vermessungsdaten vermieden oder minimiert werden kann. Hinsichtlich der Notwendigkeit des Flächenentzugs zum Zwecke der Herstellung der Anschlussstelle bei Heldenstein und der Anpassung der

kreisstraße MÜ 15 verweisen wir auf unsere Erläuterungen zu den Einwender Nrn. 3008 und 3010. Ein vom Einwender angesprochener bestehender Fischweiher wird von der Planung nicht berührt.

#### 4.5.5.14 Einwender Nr. 3016

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 428 der Gemarkung Weidenbach, das im Ausmaß von rund 8.862 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 1.327 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen wird. Daneben wird das Grundstück auf einer Teilfläche von rund 436 m<sup>2</sup> mit einer Dienstbarkeit dauerhaft belastet. Er wendet sich gegen die Grundinanspruchnahme. Mit seiner Einwendung in Bezug auf den Flächenentzug ist der Einwender präkludiert. Die Flächeninanspruchnahme wurde im Rahmen der Änderungen zur dritten Tektur in das Planverfahren eingebracht. Dagegen erhob der Einwender keine Einwendungen. Erst im Rahmen der vierten Tektur setzte er sich gegen die Planung zur Wehr. Gegenstand der Planänderung der vierten Tektur war indessen lediglich die Verlegung der Gasleitung und die damit einhergehende Belastung des Flurstücks mit einer Dienstbarkeit.

Die Einwendungen sind nicht durchgreifend. Sowohl der – unter die Präklusion fallende – Flächenentzug als auch die Belastung des Grundstücks sind aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls gerechtfertigt. Die Herstellung der künftigen Einmündung der Kreisstraße MÜ 15 in die St 2084 in Form einer Kreisverkehrsanlage ist unter Berücksichtigung der zu bewältigenden Verkehrsmenge vernünftigerweise geboten. Nach Fertigstellung der A 94 werden dort von Norden 4.200 Kfz/24h, von Süden 6.600 Kfz/24h, von Westen 1.500 Kfz/24/h und von Osten 3.900 Kfz/24h erwartet (Verkehrsuntersuchung 2008 von Prof. Kurzak, Plan 5f2). Die Verkehrsbelastung auf der Kreisstraße bewegt sich in vergleichbarer Größenordnung wie die auf dem nördlichen Teil der Staatsstraße. Der Flächenverbrauch des Kreisverkehrs ist bezogen auf die Beeinträchtigung des Eigentums des Einwenders nicht größer als derjenige einer einfachen Einmündung, denn auch bei einer solchen Einmündung müsste die Kreisstraße bogenförmig auf die Staatsstraße hingeführt werden. Die Verlegung der jetzigen Einmündung um rund 315 m nach Westen ist aufgrund der infolge der zu beachtenden maximalen Längsneigung der übergeordneten Straße vor Knotenpunkten von 4% erforderlich, um genügend Entwicklungslänge zu haben. Ohne die bogenförmige Verlängerung würde zwischen der Einmündung der zukünftigen Kreisstraße MÜ 15 in die Staatsstraße St 2086 und der Einmündung der Kreisstraße MÜ 21 in die St 2086 ein Längsgefälle von 5% entstehend. Die bestehende Einmündung der derzeitigen Kreisstraße MÜ 21 in die Staatsstraße St 2084 ist als Unfallschwerpunkt bekannt. Eine von den einschlägigen straßenbautechni-

schen Regeln abweichende Gestaltung der künftigen Einmündungen der Kreisstraßen MÜ 15 und MÜ 21 in die Staatsstraße St 2084 kommt daher nicht in Betracht. Es ist aus straßenbautechnischen Anforderungen vernünftig, zukünftig die Kreisstraße MÜ 15 und den südlichen Ast der Kreisstraße MÜ 21 gemeinsam an einem Kreisverkehr mit der Staatsstraße zu verknüpfen.

Im Hinblick auf die Belastung des Eigentums des Einwenders infolge der Gasleitung verweisen wir auf Ziffer C.4.4.11.1.2.

#### 4.5.6 Einwender der Kanzlei Labbé & Partner (RA März)

##### 4.5.6.1 Einwender Nr. 4001 und 4002

Die Einwender sind Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 678 der Gemarkung Schwindkirchen, das im Ausmaß von rund 145 m<sup>2</sup> dauerhaft in Anspruch genommen wird. Auf dem Grundstück befinden sich zwei Doppelhaushälften, die von den Einwendern bewohnt werden. Zur angrenzenden Gemeindeverbindungsstraße Höhenberg – Steinberg werde das Grundstück durch eine dichte Hecke abgeschirmt. Die Einwender wehren sich insbesondere gegen die Grundinanspruchnahme. Ihre Einwendungen greifen nicht durch. Die Inanspruchnahme einer Teilfläche aus dem Grundstück ist wegen der erforderlichen Anpassung der Gemeindeverbindungsstraße, an die das Grundstück angrenzt, erforderlich. Die GVS wird unter der Autobahn geführt, die sich in diesem Bereich in Dammlage befindet. Aufgrund von straßenbautechnischen Gründen muss die GVS daher auf einer Länge von 577 m verändert werden. Die infolge der Tieferlegung der Straße erforderliche Einschnittsböschung reicht auf einer Länge von rund 25 m in das Grundstück Fl.Nr. 678 hinein. Der Höhenunterschied beträgt dabei lediglich bis zu 10 cm. Wir halten die vorgesehene Grundinanspruchnahme aus überwiegenden öffentlichen Interessen für vertretbar. Die Trassierung der geänderten GVS richtet sich nach den straßenbautechnischen Erfordernissen, die bei der Planung einer Straße nach den Regeln der Technik zu beachten sind. Sie dienen insbesondere der Verkehrssicherheit und können nicht beliebig verändert werden. Diese Gesichtspunkte erachten wir gegenüber den betroffenen privaten Belangen der Einwender für vorrangig. Die Tieferlegung der GVS ist aus wirtschaftlichen Gründen erforderlich, da die A 94 im betreffenden Bereich in Dammlage liegt und eine Überführung der GVS ungleich aufwändiger zu bewerkstelligen wäre und wegen der erforderlichen Dammschüttung im Übrigen sicher nicht geringere Beeinträchtigungen für das Wohngrundstück der Einwender verursachen würde. Die Führung der A 94 im Damm ergibt sich aus den topographischen Gegebenheiten sowie der Nähe zur Goldachquerung, die aus Gründen des FFH-

Gebietsschutzes in Form einer hohen Brücke erfolgt. Des Weiteren ist die Dammlage aus Gründen des Gebiets- und Artenschutzes, insbesondere für die Fledermauskolonie von Schwindkirchen, gerechtfertigt, um ausreichend gefahrlose Unterflugmöglichkeiten zu schaffen.

Der Vorhabensträger hat zugesichert, im Rahmen der Ausführungsplanung zu prüfen, inwieweit aufgrund genauer Vermessungsdaten der erforderliche Grunderwerb durch technische Maßnahmen an der Straße oder an der Böschung minimiert oder gar gänzlich vermieden werden kann. Die Beseitigung der Hecke wird soweit wie möglich vermieden. Soweit dies nicht möglich ist, wird eine Ersatzpflanzung oder eine alternative Einfriedung hergestellt.

#### 4.5.6.2 Einwender Nr. 4003

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 281, 642, 685 und 688 der Gemarkung Schwindkirchen, die im Ausmaß von insgesamt rund 77.361 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 10.079 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen werden. Nach eigenen Angaben bewirtschaftet der Einwender einen landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb mit einer Eigentumsfläche von etwa 33 ha. Der Einwender erhob insbesondere gegen den Flächenentzug Einwendungen und befürchtet die Gefährdung seiner landwirtschaftlichen Existenz. Daneben moniert er die Inanspruchnahme von Pachtflächen, die vorgesehenen Anpassungen im nachgeordneten Wegenetz sowie Auswirkungen der Autobahn auf die Entwässerung. Seine Einwendungen greifen nicht durch.

Die Planung der A 94 führt zu schwerwiegenden Beeinträchtigungen der privaten Belange des Einwenders. Sie verläuft im Süden der Hofstelle über die voll arondierten Betriebsgrundstücke und führt zu deren Zerschneidung. Daneben werden Teile der zusammenhängenden Betriebsgrundstücke für landschaftspflegerische Maßnahmen beansprucht. Die Planung führt zur Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebs. Zur Überprüfung des Einwands haben wir beim Einwender mit Schreiben vom 15.7.2011 die Übermittlung aktueller Betriebsdaten erbeten. Leider wurde eine Mitwirkung an der Sachverhaltsaufklärung seitens des Rechtsvertreters des Einwenders kategorisch abgelehnt. Wir stützen unsere Auffassung, dass von einer Existenzgefährdung auszugehen ist, auf die Stellungnahme des Landwirtschaftsamts Ebersberg vom 1.6.2011, welches zu dieser Einschätzung bereits aufgrund des in der Planung ersichtlichen Flächenentzugs ohne Kenntnis genauerer Daten gelangte. Gestützt wird die Annahme, es werde zu einer Existenzgefährdung des Betriebs kommen, durch eine wirtschaftliche Berechnung auf der Basis von Daten, die der Vorhabensträger beim Einwender im Jahre 2010 im Zuge der Ausarbei-



tung der Planunterlagen für die dritte Tektur erheben konnte. Danach wird es infolge des Flächenverlusts zu einer erheblichen Verringerung des jährlich erzielbaren Eigenkapitals kommen, das vor dem vorhabensbedingten Flächenentzug als ausreichend für die längerfristige Existenzfähigkeit des Betriebs zu bewerten ist.

Die Flächeninanspruchnahme zum Zweck der Herstellung der Autobahn sowie der anzupassenden nachgeordneten Straßen und Wege ist indessen unvermeidbar und aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls gerechtfertigt. Die Autobahn kann zur Verschonung der privaten Belange des Einwenders nicht verschoben werden, ohne dass dadurch schwerere Beeinträchtigungen wichtiger anderer Belange entstünden. Die in Anspruch genommenen Flächen des Einwenders befinden sich im unmittelbaren Nahbereich der Goldachquerung, die aus Gründen des strengen FFH-Gebietsschutzes so gewählt wurde, dass das Schutzgebiet nicht erheblich beeinträchtigt wird. Eine Verschiebung der Autobahn an eine andere Stelle hätte die Querung des FFH-Gebiets an einem anderen Ort zur Folge, wo der geschützte prioritäre Lebensraumtyp \*91E0 in einer breiteren Ausprägung anzutreffen ist. Insbesondere eine Verschiebung der Trasse nach Süden, die zu Gunsten der Belange des Einwenders allein in Betracht kommen würde, hätte die Querung des FFH-Gebiets entweder an einer sehr breiten Stelle nordöstlich von Seemühle oder an zwei Stellen südwestlich von Seemühle zur Folge. Zudem würde eine Trassenverschiebung nach Süden zu vergleichbaren Eingriffen in die Substanz anderer landwirtschaftlicher Betriebe führen und sogar die Beseitigung von Gebäuden notwendig machen. Insbesondere das Anwesen Seemühle und die Gebäude der Siedlungen Unterstollnkirchen und Unterschiltern sind hier zu betrachten. Eine Verschiebung der Trasse in den Norden des Betriebs des Einwenders würde ersichtlich zu nicht hinnehmbaren erheblichen Beeinträchtigungen für die Ortschaft Schwindkirchen und die Siedlungen Steinberg, Mirdelsberg und Bonesmühle führen. Auf die Inanspruchnahme einer Teilfläche der Flurnummer 642 zur Herstellung eines ÖFW kann nicht verzichtet werden, da mit diesem Weg das landwirtschaftliche Wegenetz geschlossen und die Erschließung der landwirtschaftlichen Grundstücke sichergestellt wird, was nicht zuletzt auch den Interessen des Einwenders zugute kommt.

Die für den Bau der A 94 sprechenden Gründe rechtfertigen den Flächenzugriff auch unter Inkaufnahme der Existenzgefährdung des Vollerwerbsbetriebs des Einwenders. Die mit dem Vorhaben verfolgten verkehrlichen Ziele sind unter Berücksichtigung der gesetzgeberischen Festlegung des Bedarfs von solchem Gewicht, dass sie die entgegenstehenden privaten Belange überwinden.

Das gilt auch im Hinblick auf den vorgesehenen Flächenzugriff für die Herstellung der landschaftspflegerischen Maßnahmen A10/S/CEF und A11/S. Diese Maßnahmen sind untrennbar mit dem Projekt selbst verbunden und stellen entgegen der Ansicht des Einwenders keine Kompensationsmaßnahmen im Sinne der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung dar, die grundsätzlich auch an anderer Stelle und in anderer Form denkbar wären. Die vorgesehenen Maßnahmen dienen vielmehr dem strengen Schutz der Wochenstubierte der geschützten Fledermausart Großes Mausohr. Mittels der Maßnahme A10/S/CEF wird den Tieren ein Nahrungshabitat geschaffen, das ihnen die Nahrungsaufnahme im Nahbereich der Wochenstube ermöglicht, ohne die Trasse der A 94 queren zu müssen. Daneben dient die Maßnahme der Stärkung der Attraktivität des Goldachtals, das eine Leitlinie für die Fledermäuse darstellt, an der sich die Tiere bei ihrem Flug orientieren. Mit Hilfe der landschaftspflegerischen Maßnahme werden die Tiere an dieser Leitlinie entlang zur Goldachquerung gelenkt, wo sie die Trasse gefahrlos unterfliegen können. Die Maßnahme A10/S/CEF sieht vor, dass die Flächen dauerhaft als Grünland genutzt und im Zeitraum zwischen Mai und August einem Mahd- oder Beweidungsregime unterstellt werden, das einen kurzrasigen Bestand gewährleistet. Insoweit stellt sich die Beeinträchtigung für den Betrieb des Einwenders weniger schwerwiegend dar, als er das Grundstück Fl.Nr. 281, auf dem die Maßnahme A10/S/CEF geplant ist, bereits derzeit nach eigenen Angaben als Grünland nutzt. Der Grünlandaufwuchs kann künftig wie bisher für die Viehhaltung verwendet werden. Die Maßnahme A10/S/CEF führt im Ergebnis lediglich zu einer Nutzungseinschränkung. Daher kann zur Sicherstellung der Wirksamkeit der landschaftspflegerischen Maßnahme bereits die dauerhafte Belastung der betroffenen Grundflächen mit einer Dienstbarkeit ausreichen, die eine Nutzungsbeschränkung sowie verpflichtende Mahd- und Beweidungsmaßnahmen vorschreibt. Auf Ziffer A6.1.1 wird ergänzend verwiesen. Für die vorzunehmende Abwägung haben wir jedoch vorsorglich unterstellt, dass die für die Maßnahme A10/S/CEF in Anspruch genommene Fläche dem Betrieb nicht mehr zur Verfügung steht. Dennoch setzen sich die mit der Planung verfolgten Ziele gegenüber den Belangen des Einwenders durch.

Das gilt auch für den vorgesehenen Flächenentzug von insgesamt rund 6.560 m<sup>2</sup> aus den Flurnummern 685 und 688, weil mit der Maßnahme A11/S eine gefahrlose Querungsstelle für die Fledermäuse geschaffen wird und damit dem strengen europarechtlich begründeten Gebiets- und Artenschutz Rechnung getragen wird. Die Querungsmöglichkeit kann auch nicht an eine andere Stelle verlagert werden, da ihre Platzierung aufgrund des Flugverhaltens und den topographischen Verhältnissen festzulegen ist. Die Querungsstelle am Bauwerk K37/2 ist aufgrund der fachlichen

Kenntnisse über die Fledermauspopulation von Schwindkirchen ein geeigneter Standort. Die Anlegung einer Gehölzleitstruktur ist zur Gewährleistung der Wirksamkeit der Maßnahme unabdingbar. Insbesondere die von Süden anfliegenden Fledermäuse werden zu der Querungsstelle gelenkt, die von hervorgehobener Bedeutung ist, da keine Straße in der Unterführung mitgeführt wird und die Querung daher für die Fledermäuse besonders störungsarm ist. Aus diesem Grund wird die vom Einwender geforderte Aufweitung des Durchlasses abgelehnt, die eine Nutzung für den landwirtschaftlichen Verkehr eröffnen würde. Das nachgeordnete Wegenetz ist so geplant, dass eine Erreichbarkeit der südlich der A 94 gelegenen Grundstücke auf kurzem Wege gewährleistet ist.

Von geringerem Gewicht ist die Inanspruchnahme der vom Einwender bezeichneten Pachtflächen. Mit diesem Einwand ist er bereits ausgeschlossen, da er ihn erstmals im Rahmen der Anhörung zur dritten Tektur geltend gemacht hat, sich die ursprünglich ausgelegte Planung jedoch insoweit nicht bzw. nicht wesentlich geändert hat. Unabhängig davon konnte der Einwender im Verlauf der letzten 13 Jahre in Kenntnis der Planung seine Pachtflächen so ordnen, dass er von der Autobahnplanung nicht mehr betroffen worden wäre. Er musste jedenfalls im Verlauf dieses Zeitraums damit rechnen, dass ihm die gepachteten Flächen nicht auf Dauer zur Verfügung stehen werden und konnte dementsprechend Vorkehrungen treffen. Die Inanspruchnahme auch der Pachtflächen ist aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls erforderlich und gerechtfertigt. Ergänzend hierzu verweisen wir auf unsere Ausführungen zu den jeweiligen Eigentümern der vom Einwender bezeichneten Pachtflächen. Es handelt sich dabei um die Grundstücke Fl.Nrn. 645, 349 und 352 der Gemarkung Schwindkirchen.

Die vom Einwender befürchteten negativen Auswirkungen der Autobahn auf seine privaten Entwässerungseinrichtungen sind ausgeschlossen, da die Autobahnplanung ein unabhängiges eigenständiges Entwässerungssystem vorsieht.

Entschädigungsfragen bleiben den Grunderwerbsverhandlungen oder einem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten.

#### 4.5.6.3 Einwender Nr. 4004 und 4005

Der Einwender Nr. 4004 ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 3, 51 und 70 der Gemarkung Schiltern, die durch die Planung im Ausmaß von insgesamt rund 39.921 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 3.860 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen werden. Daneben ist die dauerhafte Belastung der Flurnummer 3 mit einer Dienstbarkeit im Ausmaß von rund 266 m<sup>2</sup> vorgesehen. Auf dem Grundstück Fl.Nr. 3 be-

finden sich Hof- und Wohngebäude, die von allen Einwendern bewohnt werden. Nach Angabe der Einwender betreiben sie einen landwirtschaftlichen Nebenerwerbsbetrieb, der Eigentumsflächen von rund 13,5 ha aufweist. Sie fürchten insbesondere die Gefährdung der landwirtschaftlichen Existenz sowohl infolge des Flächenentzugs als auch wegen der geringen Entfernung der Autobahn zu ihrem Hofgrundstück.

Die Einwendungen greifen nicht durch. Die Autobahnplanung führt zwar zu einer erheblichen Beeinträchtigung der privaten Belange der Einwender, sie ist indessen unvermeidbar und aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls gerechtfertigt. Die Inanspruchnahme der Grundstücke Fl.Nrn. 3 und 70 zum Zwecke der Herstellung der A 94 kann nicht durch eine Verschiebung der Trasse vermieden werden. Die Trassierung der Autobahn erfolgte im unmittelbaren Querungsbereich des FFH-Gebiets an der Goldach unter Berücksichtigung des strengen europäischen Gebietschutzes. Erhebliche Beeinträchtigungen für die Erhaltungsziele des Gebiets sind aufgrund der Planung ausgeschlossen. Eine Verschiebung der Trasse nord- oder südwärts hätte die Querung des FFH-Gebiets an einer anderen Stelle zur Folge mit deutlich stärkeren Belastungen für geschützte Lebensraumtypen. Zudem wäre eine Verschiebung der Trasse mit stärkeren, jedenfalls vergleichbaren Belastungen für die privaten Belange anderer Betroffener verbunden. So würde eine Verschiebung nach Norden eine erheblich stärkere Beeinträchtigung der Ortschaft Schwindkirchen sowie des Einzelanwesens Nicking bedeuten. Der dortige landwirtschaftliche Vollerwerbsbetrieb würde noch stärker betroffen werden, voraussichtlich müsste sogar die gesamte Hofstelle beseitigt werden. Eine Verschiebung der Trasse nach Süden müsste weit ausgreifen, wenn damit die Belange der Einwender Nr. 4004 und 4005 verschont bleiben sollten. Eine solche Verschiebung würde zu erheblichen Belastungen für die Siedlungen Unterstollnkirchen, Ober-, Mitter und Unterschilttern führen. Insgesamt ist festzuhalten, dass die Nachteile, die mit einer Trassenverschiebung verbunden wären, gegenüber den Vorteilen für die Einwender deutlich schwerer wiegen. Die vorgesehene Trassierung bringt die verschiedenen betroffenen Belange in ein ausgewogenes Verhältnis.

Der Flächenentzug belastet den Betrieb der Einwender erheblich. Wir meinen, dass bei einem Nebenerwerbsbetrieb von vornherein der Einwand der Existenzgefährdung ins Leere läuft, da ein derartiger Betrieb nicht darauf angelegt ist, dem Betriebsleiter und seiner Familie ein langfristiges Auskommen zu gewährleisten. Wir haben uns dennoch zur Überprüfung des Einwands mit Schreiben vom 15.7.2011 an die Einwender gewandt und um Übermittlung aktueller Betriebsdaten gebeten. Leider verweigerten sie sich einer Mitwirkung an der Sachverhaltsaufklärung. Aufgrund

der vorliegenden Daten, insbesondere anhand der dem Betrieb zugehörigen geringen Eigentumsflächen ist jedoch nicht davon auszugehen, dass ein Vollerwerbsbetrieb geführt werden könnte, der eine langfristige Existenz zu sichern vermag. Die überwiegenden Einkünfte der Einwender, die nach eigenen Angaben in den letzten Jahren über eine Million Euro in ihr Anwesen investiert haben, können nicht aus dem Nebenerwerbsbetrieb stammen. Unabhängig davon setzen sich die mit dem Autobahnbau verfolgten gewichtigen verkehrlichen Zielsetzungen gegen die privaten Belange der Einwender durch, auch wenn der Beitrag des Nebenerwerbsbetriebs zum Gesamteinkommen erheblich vermindert wird. Ein Verzicht auf die vorgesehene Planung wegen der Betroffenheit der Einwender kommt nicht in Betracht.

Dies gilt auch im Hinblick auf die Inanspruchnahme einer Teilfläche des Grundstücks Fl.Nr. 70 zum Zweck der Herstellung der landschaftspflegerischen Maßnahme A10/S/CEF. Zur Begründung wird auf unsere Ausführungen zu Einwender Nr. 4003 verwiesen. Die dauerhafte Belastung des Flurstücks 3 ist aufgrund der vorgesehenen Erdverkabelung der bestehenden 20kV-Freileitung erforderlich und kommt im Nahbereich des Wohnanwesens sicherlich auch den Einwendern zugute, weil die oberirdische Leitung insoweit künftig entfällt. Zudem dient die Verkabelung dem Interesse der Verkehrssicherheit, da ein Erdkabel unter der Autobahn weniger Gefahren für den Straßenverkehr verursacht, als eine über die Autobahn geführte Freileitung. Eine Freileitung müsste darüber hinaus sehr hoch gebaut werden, weil sich die Autobahn im betreffenden Bereich der Goldachbrücke in großer Höhe befindet.

Die Erschließung der verbleibenden Restgrundstücke ist über die GVS Oberschilttern – Schwindkirchen sowie über den ÖFW BWV Nr. 75b und die Zufahrt BWV Nr. 70 sichergestellt. Entschädigungsfragen bleiben den Grunderwerbsverhandlungen oder einem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Im Hinblick auf die Lärmauswirkungen der A 94 auf das Anwesen Seemühle 2 hat der Vorhabensträger ergänzend zu den bisherigen Berechnungen, die nur für das Anwesen Seemühle 1 durchgeführt worden waren, eine weitere Lärmberechnung durchgeführt. Das Anwesen Seemühle 2 war bislang nicht als Wohngebäude bekannt. Im Ergebnis führt die Autobahn dort zu Lärmbelastungen von 59 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht. Damit steht fest, dass die für das Anwesen im Außenbereich geltenden Lärmgrenzwerte am Tag deutlich unterschritten und in der Nacht eingehalten werden. Weitergehende Lärmschutzmaßnahmen sind nicht veranlasst. Zur Begründung verweisen wir auf Ziffer C.4.4.4.1.4.11. Im Übrigen ist zu berücksichtigen, dass sich die Autobahnplanung im Bereich des Anwesens seit der ersten Auslegung nicht geändert hat und die Einwender in Kenntnis der Planung ein

weiteres Wohngebäude hergestellt haben. Insoweit ist ihr Interesse, von Verkehrslärm unterhalb der Grenzwerte verschont zu bleiben, geringer schutzwürdig.

#### 4.5.6.4 Einwender Nr. 4006

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nr. 745 der Gemarkung Hausmehring sowie Fl.Nr. 253 der Gemarkung Stollkirchen. Er erhob Einwendungen gegen die teilweise Inanspruchnahme seines Grundstücks Fl.Nr. 745 der Gemarkung Hausmehring im Ausmaß von insgesamt rund 18.872 m<sup>2</sup> und des Grundstücks Fl.Nr. 253 der Gemarkung Stollkirchen im Ausmaß von insgesamt rund 2.776 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 1.936 m<sup>2</sup> vorübergehend. Die beiden Grundstücke sind nach Angabe des Einwenders verpachtet. Der Flächenentzug für die landschaftspflegerischen Maßnahmen sei nicht erforderlich, denn solche Maßnahmen ließen sich orts- und trassenungebunden an zahlreichen anderen Stellen des Stadtgebiets von Dörfen oder weiter östlich im Landkreis Mühldorf finden.

Wir erachten die Einwendungen für nicht durchgreifend. Die Grundinanspruchnahme des Flurstücks 745 ist erforderlich zum Bau einer Entwässerungsanlage (BWV Nr. 36) sowie zur Herstellung der landschaftspflegerischen Maßnahme A3/CEF und unter Berücksichtigung der betroffenen Belange des Einwenders auch gerechtfertigt. Die ordnungsgemäße Entwässerung der A 94 ist zwingend notwendig. Die geplante Entwässerungsanlage entspricht den einschlägigen technischen Anforderungen und ist zur Versickerung des anfallenden Wassers geeignet. Die Lage nördlich der A 94 begründet sich darin, dass damit der südlich der Autobahn gelegene Wald vor stärkeren Eingriffen verschont bleibt. Gegen die Entwässerungsanlage hat der Einwender keine Einwände vorgebracht. Der Zugriff auf die Flurnummer 745 ist daneben auch für die Herstellung der landschaftspflegerischen Maßnahme A3/CEF gerechtfertigt. Zunächst übersieht der Einwender, dass es sich bei der Maßnahme nicht nur um eine Ausgleichsmaßnahme zur Kompensation der vorhabensbedingten Eingriffe handelt, sondern darüber hinaus um eine vorgezogene Ausgleichsmaßnahme im Sinne von § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbote für die geschützten Tierarten Zauneidechse und Gelbbauchunke. Beide Maßnahmen können entgegen der Behauptung des Einwenders nicht an beliebig anderer Stelle mit gleicher Wirksamkeit errichtet werden. Sie stehen im unmittelbaren Zusammenhang mit den Eingriffen, die die Autobahn im Bereich des Fürth-Holzes für den Waldlebensraum sowie die dortigen Amphibienlebensräume verursacht. Die Neuschaffung von geeigneten Amphibienlebensräumen für die im Fürth-Holz betroffenen lokalen Populationen der geschützten Tierarten muss in unmittelbarer räumlicher Nähe zum Eingriff erfolgen, um als vorgezogene Ausgleichsmaßnah-

me Wirkung zu entfalten. Die Nähe zur Entwässerungsanlage 1 bietet sich zur Schaffung von Feuchtlebensräumen ideal an. Die Schaffung von neuen Waldlebensräumen dient dem Ausgleich für die Eingriffe in das unmittelbar benachbarte Fürth-Holz. Aufgrund des relativ kleinflächigen Waldbestandes inmitten von landwirtschaftlich genutzten Flächen kommt dem Fürth-Holz eine erhebliche ökologische Bedeutung zu. Da die Durchschneidung des Wäldchens zu einer Trennwirkung führt, die aufgrund der topographischen Gegebenheit nicht durch technische Maßnahmen mit verhältnismäßigem Aufwand vermieden werden kann, kommt dem Ausgleich an Ort und Stelle eine große Bedeutung zu. Die vorgesehenen Maßnahmen auf dem Flurstück 745 dienen der Stärkung der nördlich der A 94 verbleibenden restlichen Waldstrukturen und sind daher von großer ökologischer Bedeutung. Sie minimieren zudem die Beeinträchtigungen der jagdlichen Belange. Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 überwiegt die privaten Belange des Einwenders ebenso wie das Interesse an der Schaffung eines naturschutzrechtlichen Ausgleichs der mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in dem betroffenen Bereich. Besondere Umstände, die einen Zugriff auf die Flächen des Einwenders unzumutbar machen würden, sind weder vorgetragen worden noch sonst ersichtlich. Auf die Nutzung der Grundstücke ist der Einwender selbst offenbar nicht zwingend angewiesen, denn sie sind verpachtet. Die Verlegung des Standorts der landschaftspflegerischen Maßnahmen an einen anderen Ort wäre mindestens mit ebenso großen Eingriffen in fremde Rechte verbunden.

#### 4.5.6.5 Einwender Nr. 4007

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 273, 279, 285, 354 und 358 der Gemarkung Schwindkirchen, die insgesamt im Ausmaß von rund 88.720 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 6.139 m<sup>2</sup> vorübergehend beansprucht werden. Daneben werden die Grundstücke Fl.Nrn. 273 und 285 mit Dienstbarkeiten im Ausmaß von insgesamt rund 4.098 m<sup>2</sup> dauerhaft belastet. Der Einwender betreibt nach eigenen Angaben einen landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb mit einer landwirtschaftlichen Eigentumsfläche von etwa 49 ha. Der Betrieb sei auf die Viehhaltung ausgerichtet und daher insbesondere auf Grünlandflächen angewiesen. Der Einwender wendet sich gegen den Flächenentzug und befürchtet die Gefährdung der Existenz seines Betriebs. Die Beeinträchtigungen der privaten Belange des Einwenders sind unvermeidbar und aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls gerechtfertigt. Der Flächenentzug aus den Flurstücken 354 und 358 für die Trasse selbst kann durch eine Verschiebung der Trasse nicht vermieden werden. Eine kleinräumige Verlegung nach Norden würde aus trassierungstechnischen Gründen zu einer Inanspruchnah-

me von Teilflächen des FFH-Gebiets bei Weidmühle sowie zu einem erheblich größeren Eingriff in diese Siedlung führen, der sogar mit der Beseitigung von Gebäuden verbunden wäre. Eine Verschiebung nach Süden scheidet bereits deshalb aus, weil das Anwesen Mainbach und die Siedlung Grimmelbach davon massiv betroffen wären und auch dort Wohnanwesen beseitigt werden müssten. Gegen die Inanspruchnahme der beiden Grundstücke hat der Einwender zudem erstmals Einwendungen im Zuge der dritten Tektur im Jahre 2011 erhoben, obwohl sie bereits Gegenstand des ursprünglichen Plans aus dem Jahre 1998 war. Mit seinen Einwendungen ist er insoweit ausgeschlossen. Der Flächenentzug für die Autobahn beläuft sich zudem auf rund 14.503 m<sup>2</sup> und bewegt sich damit deutlich unterhalb der 5%-Schwelle, ab der die geltend gemachte Existenzgefährdung nicht von vornherein von der Hand zu weisen ist.

Im Hinblick auf die Inanspruchnahme des Grundstücks Fl.Nr. 279 für die Herstellung der landschaftspflegerischen Maßnahme A10/S/CEF wird auf die Ausführungen zu Einwender Nr. 4003 verwiesen. Die in den Maßnahmen enthaltenen Einschränkungen der Bewirtschaftung des Grünlands führen nicht dazu, dass die Flächen für die Viehhaltung zwingend entfallen. Die Beeinträchtigung für den Betrieb bewegt sich insoweit auf einem geringen Niveau. Aber selbst unter der Annahme, die gesamte Fläche der Flurnummer 279 würde dem Betrieb dauerhaft nicht zur Verfügung stehen, würden sich die mit dem Bau der A 94 verfolgten verkehrlichen Ziele gegenüber den privaten Belangen durchsetzen. Auf unsere Bitte im Schreiben vom 15.7.2011, uns aktuelle Daten über den Betrieb mitzuteilen, hat der Einwender in die Nutzung aktueller Betriebsdaten der Landwirtschaftsverwaltung eingewilligt. Danach verfügt der landwirtschaftliche Betrieb über rund 51,47 ha landwirtschaftlich genutzte Flächen. Eine Überprüfung des Einwands der Existenzgefährdung anhand der Daten der Landwirtschaftsverwaltung hat ergeben, dass sicher davon auszugehen ist, dass der Betrieb auch dann ausreichend Eigenkapital erwirtschaften kann, um langfristig eine gesicherte Existenzgrundlage darzustellen, wenn die vorgesehene Grundinanspruchnahme als vollständiger Flächenverlust angesetzt wird. Die insoweit relevanten Zielmarken von 7.500 €/Jahr an Eigenkapital bzw. 22.000 bis 25.000 € an Jahresgewinn werden deutlich übertroffen.

Hinsichtlich der Forderung, das Bauwerk K37/2 zur Durchfahrt für landwirtschaftliche Fahrzeuge zu verbreitern, wird auf die Erläuterungen zu Einwender Nr. 4003 verwiesen. Was die dingliche Belastung der Flurnummer 273 anbelangt, so ist sie zur Herstellung der Abwasserleitung erforderlich, die von der PWC-Anlage in das Kanalnetz führt. Die Leitung selbst wird nicht in dem Grundstück des Einwenders verlegt. Der erforderliche Schutzstreifen der Leitung ragt jedoch in die benachbarten Grundstü-



cke hinein. Die dingliche Belastung des Grundstücks Fl.Nr. 285 ist zur Sicherstellung der Erreichbarkeit der Flächen erforderlich, die für die landschaftspflegerische Maßnahme A10/S/CEF in Anspruch genommen werden, um die vorgesehenen Pflegemaßnahmen durchführen zu können.

Die vom Einwender für den Pächter von rund 3.000 m<sup>2</sup> seiner Grundstücke Fl.Nr. 279 und 285 geltend gemachten Einwendungen greifen nicht durch, denn es ist schon nicht ersichtlich, inwieweit sich die landschaftspflegerische Maßnahme A10/S/CEF auf den Trainingsplatz der Hundeschule des Pächters auswirken soll. Das vorgesehene Mahdregime lässt die Eignung der Grünfläche als Trainingsplatz unberührt.

Entschädigungsfragen, insbesondere auch der vom Einwender vorgeschlagene Flächentausch, bleiben den Grunderwerbsverhandlungen und einem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten.

#### 4.5.6.6 Einwender Nr. 4008 und 4009

Der Einwender 4008 ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 734, 737, 747 und 779 der Gemarkung Hausmehring, die insgesamt im Ausmaß von rund 15.236 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 5.325 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen werden. Darüber hinaus werden Teilflächen der Grundstücke im Ausmaß von insgesamt rund 1.112 m<sup>2</sup> dauerhaft mit einer Dienstbarkeit belastet. Der Einwender 4009 ist eine Gesellschaft Bürgerlichen Rechts, deren Mitgesellschafter der Einwender 4008 ist. Nach eigenen Angaben bewirtschaften die Einwender einen landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb. Ihr Betrieb verfüge neben den betroffenen Eigentumsflächen auch über Pachtflächen, die von der Autobahnplanung in Anspruch genommen werden. Es handle sich dabei um die Grundstücke des Einwenders Nr. 4006 Fl.Nrn. 253 und 745. Die Einwender wehren sich gegen den Flächenentzug und die Durchschneidung der Grundstücke.

Ihre Einwendungen greifen indessen nicht durch. Hinsichtlich der Notwendigkeit der Inanspruchnahme der Pachtflächen wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Erläuterungen zu Einwender Nr. 4006 verwiesen. Die Inanspruchnahme der Eigentumsflächen der Einwender ist unvermeidbar und aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls gerechtfertigt. Die Trasse der A 94 kann im unmittelbaren Anschlussbereich zum westlichen Nachbarabschnitt Pastetten – Dorfen nicht verschoben werden, ohne den Zwangspunkt aufgeben zu müssen. Eine den privaten Belangen des Einwenders dienende Verschiebung nach Norden würde zudem zu erheblichen Beeinträchtigungen für die nördlich der Trasse gelegene Siedlung Kai-dach führen und voraussichtlich sogar die Beseitigung von Wohngebäuden zur Fol-

ge haben. Die Inanspruchnahme der Flurnummer 747 ist zur Anlegung der landschaftspflegerischen Maßnahme A3/CEF, insbesondere aus Gründen des strengen Artenschutzes, erforderlich und kann nicht an eine andere beliebige Stelle verlegt werden. Auch hierzu verweisen wir auf unsere Erläuterungen zu Einwender Nr. 4006. Daneben muss das Grundstück für die Erschließung der nördlich gelegenen Entwässerungsanlage 1 und die Verlegung der zuführenden Wasserleitung in Anspruch genommen werden. Auch insoweit wird auf die Erläuterungen zu Einwender Nr. 4006 verwiesen. Die vorübergehende Inanspruchnahme des Flurstücks 734 ist zur Herstellung der Trasse der A 94 selbst erforderlich. Die dingliche Belastung der Flurstücke 734 und 737 ist zur Anlegung und Erhaltung einer Zufahrt zur landschaftspflegerischen Maßnahme A1 erforderlich, um die vorgesehenen Maßnahmen herzustellen und zu unterhalten. Eine Unterhaltung von der Autobahn aus kommt aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht in Betracht.

Die Beeinträchtigungen der privaten Belange der Einwender wiegen nicht so schwer, dass sie nicht durch die mit der Planung verfolgten Ziele überwunden werden könnten.

#### 4.5.6.7 Einwender Nr. 4010 und 4011

Der Einwender Nr. 4010 ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 646 der Gemarkung Schwindkirchen, das von der Planung im Ausmaß von rund 2.560 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 453 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen wird. Die Fläche ist nach den Angaben des Einwenders verpachtet. Eine Wiederaufnahme der Landwirtschaft in Eigenregie durch die Tochter sei in Zukunft möglich. Die Tochter sei am 23.1.2004 geboren und könne sich vorstellen, künftig einen Pferdehof zu gründen und zu betreiben.

Die Einwendungen greifen nicht durch. Der Flächenentzug ist unvermeidbar und durch überwiegende Gründe des Gemeinwohls gerechtfertigt. Eine Verlegung der Trasse kommt nicht in Betracht. Zur Begründung verweisen wir auf unsere Ausführungen zu Einwender Nr. 1068, die das benachbarte Grundstück Fl.Nr. 645 betreffen und auch vorliegend zutreffend sind. Die Inanspruchnahme des Flurstücks 646 zur Herstellung der landschaftspflegerischen Maßnahme A13/S ist zur Stärkung der Funktionsfähigkeit von Leitstrukturen für die Fledermausart Großes Mausohr erforderlich, damit die Tiere zum Durchlassbauwerk K38/1a geleitet werden, wo sie die Autobahn gefahrlos unterqueren können. Das Grundstück Fl.Nr. 646 ist aufgrund der topographischen Verhältnisse hervorragend zur Erreichung der mit den landschaftspflegerischen Maßnahmen verfolgten Zielsetzungen geeignet. Das Grundstück schließt im Süden der künftigen Trasse an den Durchlass K38/1a an, an dessen

Nordseite aufgrund der vorhandenen Geländestruktur und der bestehenden Vegetation in idealer Weise eine bestehende Leitstruktur verbessert werden kann, an der sich die Fledermäuse bei ihrem Flug orientieren. Zur Optimierung der Leitlinie ist ihre Fortsetzung auf der Südseite nützlich, damit die Fledermäuse auf ihrem Flug zu den Nahrungshabitaten nach Querung der A 94 aus dem unmittelbaren Gefährdungsbereich weitergeleitet werden. Aufgrund der Hangstrukturen und der vorhandenen Vegetation nutzen die Fledermäuse das Gebiet bereits derzeit als Leitlinie für ihre Flüge von der Wochenstube zu den Nahrungshabitaten im Süden. Die Stärkung der bestehenden Leitlinien kann daher in erster Linie in deren unmittelbaren Umfeld und nicht an beliebig anderer Stelle bewerkstelligt werden. Die Gründe, die für die Inanspruchnahme des Grundstücks sprechen, überwiegen hier die privaten Belange des Einwenders. Von einer konkret bevorstehenden Wiederaufnahme eines eigenen landwirtschaftlichen Betriebs kann aufgrund des Alters der Tochter und mangels anderer konkreter Anhaltspunkte nicht ausgegangen werden.

#### 4.5.6.8 Einwender Nr. 4012

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 384 der Gemarkung Schwindkirchen, das zu rund 14.006 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 2.878 m<sup>2</sup> vorübergehend beansprucht wird. Nach seinen Angaben betreibt er eine Schafhaltung im Nebenerwerb. Er wendet sich gegen die Inanspruchnahme und fordert die vollständige Übernahme des Restgrundstücks samt dem darauf befindlichen Wohngebäude gegen Entschädigung.

Die Einwendungen greifen nicht durch. Die Inanspruchnahme der Flächen ist unvermeidbar und gerechtfertigt. Eine Verschiebung der Trasse zur Vermeidung der Betroffenheit des Einwenders kommt nur in nördlicher Richtung in Frage, da sich im Süden der Trasse sein Anwesen befindet. Eine nordwärts gerichtete Verschiebung würde indessen aufgrund der zu beachtenden Trassierungsparameter unvermeidbar zu deutlich stärkeren Beeinträchtigungen der Einzelanwesen Nicking und Höhenberger Straße 12 mit den beiden Doppelhaushälften sowie der Siedlungen Steinberg und Weidmühle führen. Voraussichtlich müssten sogar ein oder mehrere Gebäude vollständig beseitigt werden. Daneben würde eine nordwärts verschobene Trasse zu erheblichen Eingriffen in das FFH-Gebiet bei Weidmühle führen, die durch die vorgesehene Planung vermieden werden. Die Nachteile, die mit einer Verschiebung verbunden wären, überwiegen ihre Vorteile für die Belange des Einwenders deutlich. Die Änderung der Gemeindeverbindungsstraße Pöllsmoos - Steinberg ist erforderlich, um die Straße über die A 94 zu überführen. Die Aufrechterhaltung der in der Lage unverändert bleibenden Straßenverbindung ist aus verkehrlichen Gründen, zur

Erschließung landwirtschaftlicher Grundstücke und zur Vermeidung unzumutbarer Trennwirkungen im Gebiet der Stadt Dorfen erforderlich und vernünftigerweise geboten. Die Beeinträchtigungen der privaten Belange des Einwenders wiegen dagegen weniger schwer.

Eine Entscheidung über die Übernahme der Restflächen und der Ablösung des Gebäudes kann als unmittelbar mit dem Flächenentzug verbundene Entschädigungsfrage einem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten bleiben. Anhaltspunkte dafür, dass die für den Einwender entstehende Situation zu unzumutbaren Belastungen führen wird, sind nicht ersichtlich. Das Wohngebäude befindet sich in einem Abstand von rund 170 m. Die Trasse der A 94 verläuft im Einschnitt etwa vier Meter unter der Geländeoberkante. Das Anwesen ist durch einen sechs Meter hohen Lärmschutzwall abgeschirmt. Die einschlägigen Lärmgrenzwerte werden eingehalten, der Taggrenzwert sogar deutlich unterschritten. Eine Einkesselung und eine daraus resultierende erdrückende Wirkung für das Anwesen durch die im Norden verlaufende Autobahn und die bereits bestehende GVS im Westen ist nicht erkennbar.

#### 4.5.6.9 Einwender Nr. 4013

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 751 der Gemarkung Hausmehring, das zu rund 10.418 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 3.776 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen wird. Er wendet sich gegen die Durchschneidung des Waldgrundstücks, die indessen unvermeidbar und aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls gerechtfertigt ist. Zur Vermeidung von Wiederholungen verweisen wir zur Begründung auf unsere Ausführungen zu den Einwendern Nrn. 4006, 4008 und 4009, die ebenfalls als Eigentümer von Waldgrundstücken in unmittelbarer Nähe des Grundstücks des Einwenders Nr. 4013 Einwendungen erhoben haben.

#### 4.5.7 Einwender der Kanzlei Schönefelder Ziegler Lehnert

##### 4.5.7.1 Einwender Nr. 5004

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 3522, 3613 und 3617 der Gemarkung Obertaufkirchen, die insgesamt zu rund 7.176 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 2.312 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen werden. Er befürchtet die Gefährdung der Existenz seines landwirtschaftlichen Betriebs, der nach seinen Angaben im Vollerwerb geführt wird.

Die Einwendungen greifen nicht durch. Der Flächenentzug ist unvermeidbar und aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls gerechtfertigt. Nach Auskunft der

Landwirtschaftsverwaltung verfügt der Betrieb über rund 73,63 ha landwirtschaftliche Nutzfläche. Die vorhabensbedingte Flächeninanspruchnahme liegt deutlich unter der 5%-Schwelle, die ein gesunder landwirtschaftlicher Vollerwerbsbetrieb verkraften kann. Von einer Existenzgefährdung ist nicht auszugehen. Eine abweichende Beurteilung ergibt sich auch nicht aus der Mitteilung des Einwenders, sein Betrieb bestehe im Grunde aus zwei Einzelbetrieben, die künftig möglicherweise wieder getrennt und einzeln bewirtschaftet werden könnten. Die Möglichkeit der Trennung der Betriebe solle offen gehalten werden für den Fall, dass die Kinder des Einwenders Interesse an der Landwirtschaft haben. Die Flächeninanspruchnahme betreffe lediglich einen dieser beiden Betriebsteile und führe insoweit zur Gefährdung der betrieblichen Existenz. Konkrete Anhaltspunkte für die absehbare Aufspaltung des Gesamtbetriebs wurden indessen nicht mitgeteilt. Das älteste Kind sei die 16 Jahre alte Tochter, die sich derzeit um eine Stelle als milchwirtschaftliche Laborantin bewerbe. Das zweitälteste Kind sei 14 Jahre alt und hege den Berufswunsch „Landwirt“. Aus diesen Angaben vermögen wir keine konkrete Absicht oder Notwendigkeit zu erkennen, dass die Trennung der Betriebsteile in absehbarer Zeit eine objektiv naheliegende Option ist (BayVGH vom 14.4.2001, 8 ZB 10.2177). Nach den Informationen des Bayer. Staatsministeriums für Landwirtschaft und Forsten bietet die Berufsausbildung zur milchwirtschaftlichen Laborantin gute Voraussetzungen für eine Tätigkeit im Labor einer Molkerei sowie in milchwirtschaftlichen Untersuchungs- und Forschungsanstalten. Daneben sei diese Ausbildung auch gefragt in anderen Bereichen wie der Nahrungs- und Genussmittelindustrie, der pharmazeutischen Industrie und in Forschung und Entwicklung. Rückschlüsse auf die künftige Bewirtschaftung des Betriebs des Einwenders lassen sich auch aus diesen Informationen nicht ziehen.

Die Trasse kann im Bereich der Rimbachquerung, in dem die betroffenen Grundstücke des Einwenders gelegen sind, nicht so verschoben werden, dass die Beeinträchtigungen seiner privaten Belange entfielen. Die Querungsstelle des FFH-Gebiets am Rimbach wurde so gewählt, dass es zu keiner erheblichen Beeinträchtigung der Schutzgüter kommt. Eine Verschiebung würde bedeuten, dass das FFH-Gebiet an einer anderen Stelle mit breiter ausgeprägten Auwaldstrukturen gequert werden müsste, was mit nicht hinnehmbaren stärkeren Auswirkungen auf die Schutzgüter verbunden wäre. Eine kleinräumige Verschiebung würde zudem unvermeidbar zu erheblich größeren Eingriffen in die beiden nördlich und südlich der Trasse gelegenen Siedlungen Friedlrimbach und Mitterrimbach führen. Im weiteren Verlauf nach Osten wäre zudem mit massiven Beeinträchtigungen der Siedlungen Pfaffenkirchen und Frauenornau zu rechnen, da aufgrund der straßenbautechnischen Anforderungen, die an die Trassierung einer Autobahn anzulegen sind, eine Verschiebung im

Bereich des Rimbachs unvermeidbar zu einer Aufgabe der geplanten Querungsstelle am Ornaubach führen müsste. Voraussichtlich müssten mehrere Gebäude beseitigt werden. Eine Verschiebung wäre mit erheblichen Nachteilen für wichtige Belange Anderer verbunden, die außer Verhältnis zum Nutzen für die privaten Belange des Einwenders stehen.

Die mit der Planung verfolgten Ziele wiegen so schwer, dass sie die entgegenstehenden privaten Belange des Einwenders auch dann überwiegen, wenn man zu Gunsten des Einwenders unterstellt, dass eine künftige Trennung des vorhandenen Betriebs und die Fortsetzung der Bewirtschaftung von zwei Einzelbetrieben infolge der Beeinträchtigungen durch die A 94 wirtschaftlich nicht mehr sinnvoll ist.

#### 4.5.7.2 Einwender Nr. 5006

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 1577 und 1582 der Gemarkung Obertaufkirchen, die insgesamt im Ausmaß von rund 10.889 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 848 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen werden. Nach seinen Angaben betreibt er einen landwirtschaftlichen Nebenerwerbsbetrieb, der über eine Fläche von rund 4,3 ha verfügt. Der Betrieb sei derzeit auf ein Minimum reduziert. Der Einwender bewirtschaftete lediglich die Flurnummer 1825 mit einer Größe von 0,1571 ha sowie eine kleine Restfläche von Flurnummer 1577 in einer Größe von rund 0,27 ha selbst. Die restlichen Flächen seien verpachtet. Er wendet sich gegen den Flächenentzug und befürchtet die Gefährdung der Existenz seines Betriebs, denn grundsätzlich bestehe jederzeit die Möglichkeit der Übernahme der Flächen in Eigenbewirtschaftung.

Die Einwendungen greifen nicht durch. Nach Auskunft der Landwirtschaftsverwaltung liegen keine aktuellen Daten über einen Betrieb des Einwenders vor. Von einem Betrieb, der infolge des Bauvorhabens in seiner Existenz gefährdet wird, ist nicht auszugehen. Die geringe Flächenausstattung, die überwiegende Verpachtung der Flächen und die geringe Eigenbewirtschaftung verdeutlichen, dass unter Anlegung von betriebswirtschaftlichen Kriterien nicht von einem Betrieb auszugehen ist, der die Existenz des Betriebsleiters und seiner Familie auf Dauer gewährleisten kann. Konkrete Anhaltspunkte für die Aufnahme der Eigenbewirtschaftung sind nicht ersichtlich und auch objektiv nicht naheliegend. Die Flächeninanspruchnahme ist unvermeidbar und aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls gerechtfertigt. Eine Trassenverschiebung zur Verschonung der Belange des Einwenders würde zu erheblich schwerwiegenderen Beeinträchtigungen Anderer führen. Betroffen wären Gebäude der Siedlungen Pfaffenkirchen im Norden oder Frauenornau im Süden. Die optimal gewählte Querung des Ornaubachs müsste aufgegeben werden

und hätte deutlich gravierendere Nachteile zur Folge, deren Inkaufnahme außer Verhältnis zum Nutzen für den Einwender stehen. Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 setzt sich gegenüber den Belangen des Einwenders durch.

Die Inanspruchnahme der Flurnummer 1582 für die Ausgleichsmaßnahme A26 ist gerechtfertigt. Die A 94 führt wegen der Querung des Ornaubachs zu Beeinträchtigungen des Gesamtlebensraumkomplexes des Ornaubachtals, dessen naturschutzfachliche Bedeutung, insbesondere als ökologische Leitlinie, hoch einzustufen ist. Mit der Maßnahme A26 wird die Beeinträchtigung der Leitlinienfunktion ausgeglichen. Angesichts der hohen Bedeutung des Ornaubachtals ist die Kompensation in Form des Ausgleichs erforderlich. Ein bloßer Ersatz an anderer Stelle kommt nicht in Betracht. Die Schaffung eines Ausgleichs im unmittelbaren Beeinträchtigungsbereich der Querungsstelle entlang des Bachs ist zur Stärkung der ökologischen Leitlinie vernünftig und kann nicht an anderer Stelle gleich wirksam gewährleistet werden. Die Situierung des Ausgleichs am westlichen Ufer schont die bebauten Grundstücke am Ostufer. Aufgrund der Nähe zum Gewässer sind die landwirtschaftlichen Produktionsbedingungen auf den in Anspruch genommenen Flächen zudem ungünstiger als auf Gewässer fernen Grundstücken, da mit feuchten Bodenbedingungen und auftretenden Überschwemmungen bzw. Überstauungen zu rechnen ist, die die Bewirtschaftbarkeit dieser Flächen zeitweise einschränken. In Gewässernähe ist auch der Einsatz von Pestiziden und Düngestoffen Beschränkungen unterworfen. Die dem Bachlauf folgende geschwungene Grundstücksgrenze ist für die Bewirtschaftung ungünstiger als eine geradlinig verlaufende Grenze. Insgesamt halten wir das Interesse am Ausgleich der Eingriffe in Natur und Landschaft im vorliegenden Bereich für höher gewichtig als die dadurch betroffenen Belange des Einwenders.

#### 4.5.7.3 Einwender Nr. 5007

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 3516 und 3519 der Gemarkung Obertaufkirchen, die insgesamt im Ausmaß von rund 10.058 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 2.904 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen werden. Nach seinen Angaben betreibt er einen Nebenerwerbsbetrieb mit einer Flächenausstattung von rund 9 ha. Er wendet sich gegen den Flächenentzug.

Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 setzt sich indessen gegen die privaten Belange des Einwenders durch. Eine Verschiebung der gesamten Trasse kommt im Bereich der Rimbachquerung nicht in Betracht. Auf unsere diesbezüglichen Erläuterungen zu Einwender Nr. 5004 wird verwiesen. Die Planung der Entwässerungsanlage 7 ist sowohl von ihrer Lage als auch ihrer Größe vernünftigerweise geboten. Hinsichtlich der Größe ist darauf hinzuweisen, dass das von der Fahrbahn abflie-

Bende Niederschlagswasser zum Schutz des FFH-Gebiets und seiner gegenüber dem Eintrag insbesondere von Tausalz empfindlichen Schutzgüter, gesammelt und schadlos im Untergrund versickert werden muss. Die Dimensionierung der Entwässerungsanlage 7 ist darauf ausgelegt, das anfallende Wasser vollständig zu versickern. Eine Verschiebung der Anlage auf andere landwirtschaftlich genutzte Grundstücke würde zu vergleichbaren Betroffenheiten anderer Grundeigentümer führen, ohne dass sich dadurch die Beeinträchtigungen insgesamt würden verringern lassen. Anhaltspunkte dafür, dass die Beeinträchtigung gerade des Einwenders infolge des Flächenentzugs in besonderem Maße unzumutbar wäre, sind nicht ersichtlich. Aufgrund der vorliegenden Angaben ist nicht davon auszugehen, dass die Aufrechterhaltung der Flächenausstattung für den Nebenerwerbsbetrieb von besonderer Bedeutung im Vergleich zu anderen benachbarten Betrieben wäre.

#### 4.5.7.4 Einwender Nr. 5008

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 1871 und 1874 der Gemarkung Obertaufkirchen, die insgesamt zu rund 12.848 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 3.331 m<sup>2</sup> vorübergehend entzogen werden. Daneben ist auf dem Grundstück Fl.Nr. 1874 die dauerhafte dingliche Belastung einer Teilfläche von rund 449 m<sup>2</sup> vorgesehen. Der Einwender betreibt nach eigenen Angaben einen landwirtschaftlichen Nebenerwerbsbetrieb mit einer Größe von rund 14,06 ha. Er wendet sich gegen den Flächenentzug sowie weitere vorhabensbedingte Beeinträchtigungen, die insbesondere das nachgeordnete Straßennetz, den Lärmschutz und wasserrechtliche Aspekte betreffen, auf die bereits an anderer Stelle ausführlich eingegangen wurde.

Die Einwendungen greifen nicht durch. Die Flächeninanspruchnahme ist unvermeidbar und durch überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls gerechtfertigt. Die Trasse der A 94 kann im Bereich der Betroffenheit des Einwenders nicht verschoben werden, ohne unverhältnismäßige Nachteile für die Belange Anderer hervorzurufen. Die geplante Trassierung gewährleistet eine ausgewogene Berücksichtigung der betroffenen Belange. Eine Verschiebung nordwärts kommt aufgrund der dortigen Siedlung Mimmelheim nicht in Betracht. Ein Heranrücken der Trasse würde zu unzumutbaren Lärmauswirkungen und darüber hinaus voraussichtlich zur Beseitigung von Gebäuden führen. Eine Verschiebung nach Süden würde schon den Interessen des Einwenders selbst zuwider laufen und wäre mit erheblich stärkeren Betroffenheiten für die Siedlung Deutenheim verbunden. Die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen gewährleisten eine Abschirmung der Autobahn von der umgebenden Bebauung. Der dafür erforderliche Flächenbedarf ist aus Gründen des Lärmschutzes gerechtfertigt. Daneben bewirkt die Abschirmung der Trasse in Verbindung mit der Fortleitung des



anfallenden Fahrbahnwasser zu den Entwässerungsanlagen 9 und 10 am Kagnbach, dass es auch insoweit zu keinen negativen Auswirkungen für die betroffenen Grundstücke des Einwenders in unmittelbarer Trassennähe kommt. Die Inanspruchnahme der Flurnummer 1871 ist zur Anpassung des Weges, der von Deutenheim zur Gemeindeverbindungsstraße Krafting – Mimmelheim führt, erforderlich, um diese Wegeverbindung unter Berücksichtigung der Erfordernisse der Verkehrssicherheit aufrecht zu erhalten. Eine direktere Zuführung würde aufgrund der topographischen Gegebenheiten zu straßenbaulich nicht mehr hinnehmbaren Steigungsverhältnissen führen. Die dauerhafte dingliche Belastung des Flurstücks 1874 ist zur Sicherung der infolge des Bauvorhabens zu verlegenden Gasleitung (BWV Nr. 177) einschließlich eines 10 m breiten Schutzstreifens erforderlich. Die Leitung wird aus wirtschaftlichen Gründen auf kürzester Distanz senkrecht zur Trasse verlegt. Eine Einschränkung über die rechtliche Sicherung eines Schutzstreifens hinaus, ist mit der Verlegung der im Übrigen bereits derzeit im Grundstück des Einwenders vorhandenen Leitung nicht verbunden.

Insgesamt überwiegt das öffentliche Interesse am Bau der A 94 die betroffenen privaten Belange des Einwenders.

#### 4.5.7.5 Einwender Nr. 5009

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 3273, 3439, 3441 und 3441/2, die insgesamt im Ausmaß von rund 11.201 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 1.415 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen werden. Daneben wird das Flurstück 3441/2 zu rund einem Quadratmeter dauerhaft dinglich belastet. Er wendet sich gegen den Flächenentzug und befürchtet die Gefährdung der Existenz seines landwirtschaftlichen Betriebs, den er nach den eigenen Angaben im Nebenerwerb führt. Die vorgesehene Planung der naturschutzrechtlichen Ausgleichsflächen sei genauso wenig hinnehmbar wie die Planung der Wegebeziehungen.

Seine Einwendungen greifen nicht durch. Nach den Informationen der Landwirtschaftsverwaltung verfügt der im Nebenerwerb geführte Betrieb des Einwenders über rund 9,55 ha landwirtschaftlich genutzte Flächen. Aufgrund der geringen Flächenausstattung des Betriebs ist im Rahmen einer betriebswirtschaftlichen Beurteilung nicht davon auszugehen, dass der Betrieb dem Betriebsleiter und dessen Familie auf Dauer eine ausreichend gesicherte Existenzgrundlage schafft. Der Flächenentzug für die Autobahn ist unvermeidbar und durch überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls gerechtfertigt. Eine Verschiebung der Trasse kommt im Bereich der Rimbachquerung nicht in Betracht. Auf unsere Ausführungen hierzu zu Einwender Nr. 5004 wird verwiesen.

Die Inanspruchnahme der Grundstücke Fl.Nrn. 3273 und 3441 zum Zwecke der Herstellung der Ausgleichsmaßnahmen A19 und A20 ist gerechtfertigt. Die Maßnahme A19 dient dem Ausgleich für den Eingriff in das Landschaftsbild, den die A 94 insbesondere aufgrund ihrer Dammlage im Rimbachtal darstellt. Mit Hilfe der Maßnahme A19 wird die optische Dominanz der Autobahn durch die vorgesehene Anpflanzung von Bäumen und Gehölzen abgemildert und ausgeglichen. Die Herstellung der Maßnahme im unmittelbaren Böschungsbereich der Autobahn ist dabei unzweifelhaft vernünftig, denn nur dort kann der Baukörper hinter einer natürlichen Kulisse verschwinden. Entgegen der Befürchtung des Einwenders ist eine nachhaltige Beeinträchtigung seiner südlich der Ausgleichsfläche A19 gelegenen landwirtschaftlich genutzten Flächen nicht zu befürchten. Die Planung sieht überwiegend eine Pflanzung von Gehölzgruppen, Feldgehölzen und Hecken vor mit einem hohen Anteil an Sträuchern im lockeren Verband. Nur vereinzelt sollen Baumgruppen angepflanzt werden. Hieraus sind für den Einwender keine nennenswerten Nachteile zu erwarten, zumal sich die Ausgleichsfläche A19 im Norden seiner Grundstücke befindet. Nachteilige Verschattungswirkungen können nicht entstehen. Der Laubwurf großer Bäume im Herbst ist unvermeidbar. Wir halten ihn jedoch für hinnehmbar, zumal – wie bereits ausgeführt – nicht die Anpflanzung von dichten Waldbeständen geplant ist. Das Interesse des Einwenders, dass seine landwirtschaftlichen Flächen im Außenbereich vor Laubwurf geschützt werden, wiegt nicht besonders schwer. Wir erachten das Interesse am Ausgleich der Eingriffe in das Landschaftsbild für vorrangig.

Im Hinblick auf die Ausgleichsfläche A20 gilt vergleichbares. Die Maßnahme dient dem Ausgleich der vorhabensbedingten Eingriffe in den Bereich des Talraums des Rimbachs, der von sehr hoher ökologischer Bedeutung ist. Vorgesehen ist auf Fl.Nr. 3273 überwiegend die Aushagerung von vorhandenem Grünland. Daneben sollen vereinzelt auch Baumgruppen sowie - im Anschluss an die bereits bestehenden Baumbestände entlang des Rimbachs - weitere Bach begleitende Gehölzbestände angelegt werden. Die Flächeninanspruchnahme ist gerechtfertigt, denn das Interesse am Ausgleich der vorhabensbedingten Eingriffe wiegt hier besonders schwer. Der Talraum des Rimbachs ist von sehr hoher Bedeutung. Dies spiegelt sich bereits in der Ausweisung als FFH-Gebiet wider. Die vorhabensbedingten Beeinträchtigungen sollen vernünftigerweise im Bereich des Talraums, insbesondere in unmittelbarer Nähe zum Gewässer, ausgeglichen werden. Die Fläche auf Fl.Nr. 3273 eignet sich hierfür. Eine Verlegung der Maßnahme auf die westliche Seite des Rimbachs würde zu etwas stärkeren Betroffenheiten führen, weil hofnähere Flächen betroffen würden. Eine Verschiebung in nördlicher oder südlicher Richtung hätte

vergleichbare Auswirkungen auf die privaten Belange Anderer zur Folge. Anhaltspunkte dafür, dass die Beeinträchtigungen für den Einwender besonders schwerwiegend sind, die einen Zugriff auf seine Flächen unvertretbar machten, sind nicht erkennbar. Seine privaten und betrieblichen Belange wiegen nicht so schwer, dass die vorgesehene Inanspruchnahme seines Grundstücks für die Maßnahme A20 entfallen müsste.

Entschädigungsfragen können den Grunderwerbsverhandlungen und einem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten bleiben.

Die vom Einwender geforderte und vom Vorhabensträger zugesicherte Einziehung und Rekultivierung des Öffentlichen Feld- und Waldwegs (BWV Nr. 136) von der Autobahn bis zur nördlichen Grenze des Grundstücks Fl.Nr. 3438 ist entgegen der Behauptung des Einwenders bereits Gegenstand der Planung und bedarf keiner weiteren Erläuterungen.

Die vom Einwender geforderte Erdverkabelung der bestehenden Stromleitung im Bereich der Grundstücke Fl.Nrn. 3439 und 3441 und hilfsweise die Verlegung des Strommastens an die südliche Grenze des letztgenannten Grundstücks werden abgelehnt, soweit in der Planung nicht bereits eine Erdverkabelung vorgesehen ist (BWV Nr. 91a). Sowohl die Fortsetzung der Erdverkabelung als auch die Verlegung des Strommastens würde zu Mehrkosten führen, die außer Verhältnis zum Nutzen für den Einwender stünden. Beide Forderungen würden eine umfangreiche Änderung der bestehenden Stromleitung in ihrer östlichen Fortsetzung erforderlich machen. Voraussichtlich müssten zudem neue Grundstücke mit einem Überspannungsrecht zusätzlich belastet werden, ohne dass sich hierfür eine Notwendigkeit infolge des Baus der A 94 ergeben würde.

Insgesamt erachten wir die mit dem Plan verfolgten öffentlichen Zwecke gegenüber den privaten Belangen des Einwenders für überwiegend.

#### 4.5.7.6 Einwender Nr. 5010

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 794 und 795 der Gemarkung Obertaufkirchen, die zu rund 18.951 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 4.642 m<sup>2</sup> vorübergehend beansprucht werden. Daneben wird eine Teilfläche von rund 565 m<sup>2</sup> aus der Flurnummer 795 dauerhaft dinglich belastet. Er befürchtet die Gefährdung der Existenz seines landwirtschaftlichen Betriebs, den er nach eigenen Angaben im Vollerwerb führt, sowie negative Auswirkungen der Planung auf die Wasserverhältnisse im Umfeld der Trasse und auf seine private Wasserleitung.

Seine Einwendungen greifen nicht durch. Nach Auskunft der Landwirtschaftsverwaltung verfügt der landwirtschaftliche Betrieb des Einwenders über rund 39,66 ha landwirtschaftlich genutzte Flächen. Unter Berücksichtigung der unwirtschaftlichen Restfläche im Süden des Grundstücks Fl.Nr. 795 in der Größe von rund 4.722 m<sup>2</sup> beläuft sich der vorhabensbedingte Flächenentzug auf mehr als 5% dieser zur Verfügung stehenden Flächen, so dass eine Existenzgefährdung nicht von vornherein von der Hand gewiesen werden kann. Eine Überprüfung des Einwands der Existenzgefährdung aufgrund der vorliegenden aktuellen Daten der Landwirtschaftsverwaltung hat jedoch ergeben, dass die Ausstattung des Betriebs bereits vor dem vorhabensbedingten Flächeneingriff keine ausreichende Eigenkapitalbildung gewährleistet, um auf Dauer eine tragfähige Existenzgrundlage darzustellen. Nach betriebswirtschaftlicher Berechnung erzielt der Betrieb bereits derzeit deutlich negatives Eigenkapital, was eigene Rechnungen des Einwenders bestätigen, die er der Planfeststellungsbehörde übersandt hat. Von einer Existenzgefährdung infolge des vorhabensbedingten Flächenverlusts ist nicht auszugehen. Zum selben Ergebnis führt eine betriebswirtschaftliche Betrachtung, die lediglich auf den erzielten Jahresgewinn des Betriebs abstellt. Denn der Jahresgewinn liegt sowohl vor und nach dem vorhabensbedingten Flächenentzug in einer Größenordnung von 22.000 € und sinkt nicht signifikant ab. Auch insoweit führt der Flächenverlust nicht zu einer Existenzgefährdung.

Die Grundinanspruchnahme ist unvermeidbar. Eine Verschiebung der Trasse zur Vermeidung der Beanspruchung von Flächen des Einwenders kommt nicht in Betracht. Auf unsere diesbezüglichen Erläuterungen zu Einwender Nr. 5008 verwiesen. Die Befürchtung, die Autobahn entfalte negative Auswirkungen auf die Restflächen neben der Trasse wegen des Abflusses von Schmutzwasser, ist unberechtigt. Die Autobahn ist durch einen Lärmschutzwall von den benachbarten Flächen abgeschirmt. Das von den Fahrbahnen abfließende Niederschlagswasser wird gesammelt den Entwässerungsanlagen 9 und 10 am Kagnbach zugeleitet und hat demzufolge keinerlei Auswirkungen auf die Flächen des Einwenders. Die Erschließung des Grundstücks Fl.Nr. 1846 ist über die bestehenden Öffentlichen Feld- und Waldwege auf Flurnummer 1842 (BWV Nr. 171 und 172a) sowie auf Flurnummer 1844 (BWV Nr. 172) gewährleistet. Der Wegfall der Wegeverbindung über den ÖFW (BWV Nr. 173) infolge des Autobahnbaus führt zwar für den Einwender zu einem Umweg von rund 570 m, was wir jedoch für hinnehmbar erachten. Die Aufrechterhaltung der Wegeverbindung wäre mit unverhältnismäßigen Kosten für eine höhenfreie Kreuzung verbunden. Die von der Verlegung betroffene private Wasserleitung des Einwenders wird während des Baus der Autobahn aufrecht erhalten.

Insgesamt wiegen die Gründe für den Bau der A 94 schwerer als die betroffenen Belange des Einwenders.

#### 4.5.7.7 Einwender Nr. 5012

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 1839 der Gemarkung Oberaufkirchen, das im Ausmaß von rund 13.142 dauerhaft und rund 4.498 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen wird. Nach den Angaben des Einwenders ist er Eigentümer eines landwirtschaftlichen Betriebs, wobei sämtlich Flächen einschließlich des Grundstücks Fl.Nr. 1839 verpachtet sind. Er befürchtet Einbußen bei den Pachteinnahmen.

Die Einwendungen greifen nicht durch. Die Flächeninanspruchnahme ist unvermeidbar und aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls gerechtfertigt. Der Flächenentzug ist zur Errichtung der Autobahn und dem südwestlichen Verbindungsarm der Anschlussstelle mit der Kreisstraße MÜ 22 notwendig. Die Anschlussstelle kann nicht verschoben werden, denn dies hätte eine geänderte Trassenführung der A 94 zur Voraussetzung, die wiederum zu weitaus stärkeren Betroffenheiten von Belangen Anderer führen würde. So scheidet eine Verschiebung nordwärts bereits wegen erheblicher Zusatzbeeinträchtigungen für die Siedlung Mimmelheim aus. Eine Verschiebung südwärts würde zu nicht hinnehmbaren Belastungen für die westlich der Anschlussstelle liegende Siedlung Frauenornau führen, wenn eine Inanspruchnahme des Grundstücks Fl.Nr. 1839 gänzlich vermieden werden soll. Der Verzicht auf die Anschlussstelle kommt aus verkehrlichen Gründen nicht in Betracht, da der Kreisstraße eine wichtige Zubringerfunktion zukommt. Aufgrund ihrer Verkehrsbedeutung ist eine Anpassung der Trasse der Kreisstraße unter Berücksichtigung der einschlägigen straßenbautechnischen Regelwerke und Richtlinien aus Gründen des öffentlichen Wohls, insbesondere zur Vermeidung von Gefahren für die Verkehrssicherheit, zwingend erforderlich. Die damit verbundenen Eingriffe in privates Grundeigentum sind dagegen von geringerem Gewicht.

Die vom Einwender befürchtete Beeinträchtigung der Restfläche im Süden der Autobahn bzw. des Verbindungsarms der Anschlussstelle durch Verwirbelungen von Schadstoffen oder Schmutzwasser ist nicht zu erwarten. Die Restfläche ist rund 40 m von der Richtungsfahrbahn und rund 12 m vom Rand der Fahrbahn des Verbindungsarms entfernt. Sowohl die Autobahn als auch der westliche Teil des Anschlussstellenasts befinden sich im Einschnitt. Auf dem Verbindungsarm wird nicht mehr mit hohen Geschwindigkeiten gefahren, so dass nennenswerte Verwirbelungen nicht zu erwarten sind, insbesondere nicht im Bereich der Einmündung in die Kreisstraße MÜ 22, wo sich der Anschlussstellenast in Dammlage befindet. Die Er-

schließung des Grundstücks ist über die Zufahrt von der Kreisstraße (BWV Nr. 164b), den Weg auf Fl.Nr. 1823 der Gemarkung Obertaufkirchen sowie den Weg auf Fl.Nr. 1838 der Gemarkung Obertaufkirchen gewährleistet.

Insgesamt bleibt festzuhalten, dass sich das öffentliche Interesse gegenüber den privaten Belangen des Einwenders durchsetzt.

#### 4.5.7.8 Einwender Nr. 5015

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 796, 801, 1847 und 1847/1 der Gemarkung Obertaufkirchen, die insgesamt im Ausmaß von rund 34.443 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 9.720 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen werden. Er wendet sich gegen die Inanspruchnahme und befürchtet die Gefährdung der Existenz seines landwirtschaftlichen Betriebs, der nach seinen Angaben im Nebenerwerb geführt wird und über Flächen in der Größenordnung von rund 12,33 ha verfügt.

Die Einwendungen greifen nicht durch. Nach den Informationen der Landwirtschaftsverwaltung bewirtschaftet der Betrieb landwirtschaftliche Nutzflächen von rund 10,45 ha. Bei einer solchen Flächenausstattung kann nicht davon ausgegangen werden, dass unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten ein Betrieb besteht, der auf Dauer die Sicherung der Existenz des Betriebsleiters und seiner Familie gewährleistet. Der Flächenentzug stellt dennoch eine erhebliche Beeinträchtigung für den Nebenerwerbsbetrieb dar, die jedoch unvermeidbar ist. Eine Verschiebung der Trasse kommt nicht in Betracht, denn sie wäre mit Beeinträchtigungen von Belangen Anderer verbunden, die außer Verhältnis zum erzielten Nutzen für den Einwender stünden. Eine Trassenverschiebung kommt weder in nördliche noch in südliche Richtung in Frage, denn damit wären erheblich schwerwiegendere Beeinträchtigungen der Siedlungen Mimmelheim bzw. Deutenheim verbunden, die bis zur Ablösung von Gebäuden führen würden. Die gewählte Trasse bringt die unterschiedlichen betroffenen Belange dagegen in ein ausgewogenes Verhältnis. Die Anschlussstelle der Kreisstraße MÜ 22 kann zur Vermeidung der Beeinträchtigungen des Einwenders nicht verschoben werden. Auf die Erläuterungen zu Einwender Nr. 5012 wird verwiesen.

Die erhebliche Flächeninanspruchnahme ist aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls gerechtfertigt. Die gewichtigen für den Bau der A 94 sprechenden Gründe überwiegen die betroffenen privaten Belange auch unter Inkaufnahme der erheblichen Beeinträchtigung des landwirtschaftlichen Nebenerwerbsbetriebs. Im Hinblick auf die Erschließung der Restfläche der Flurnummer 1847 sowie auf Auswirkungen des auf der Fahrbahn anfallenden Niederschlagswassers auf die benachbarten landwirtschaftlichen Grundstücke wird zur Vermeidung von Wiederholungen

auf den Einwender Nr. 5010 verwiesen. Zur Entwässerung der nördlich der Autobahn liegenden Geländesenke ist in der Planung ein Durchlass (BWV Nr. 176) vorgesehen, der entsprechend einer Zusicherung des Vorhabensträgers nicht an eine bestehende private Wasserleitung (BWV Nr. 176a) angeschlossen wird. Stattdessen wird im Bereich des Durchlasses eine Muldenversickerung vorgesehen, die eine Vernässung der Grundstücke nördlich der A 94 vermeidet (vgl. Ziffer A6.1.4).

#### 4.5.7.9 Einwender Nr. 5017

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 800 der Gemarkung Obertaufkirchen, das zu rund 5.461 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 1.579 m<sup>2</sup> vorübergehend beansprucht wird. Das Grundstück liegt im Bereich der Anschlussstelle mit der Kreisstraße MÜ 22. Die Inanspruchnahme des Grundstücks ist aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls gerechtfertigt. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Ausführungen zu den Einwendern Nr. 5012 und 5015 verwiesen.

#### 4.5.7.10 Einwender Nr. 5019

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 1256, 1262, 1266, 1284, 1318, 1456 und 1480, die insgesamt im Ausmaß von rund 38.246 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 8.614 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen werden. Daneben wird eine Teilfläche von rund 9 m<sup>2</sup> aus der Flurnummer 1284 dauerhaft mit einer Dienstbarkeit belastet. Er betreibt nach eigenen Angaben einen landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb. Infolge des Flächenentzugs befürchtet er die Gefährdung der Existenz seines Betriebs.

Der Flächenentzug stellt für den Einwender eine erhebliche Beeinträchtigung dar. Nach Auskunft der Landwirtschaftsverwaltung verfügt der Betrieb über landwirtschaftliche Nutzflächen in der Größe von rund 27,17 ha. Die Inanspruchnahme durch die Planung der A 94 beläuft sich auf deutlich über 5% dieser Betriebsflächen, wobei jedoch der Flächenentzug, der auf das Flurstück 1262 entfällt, außer Betracht bleibt, da es sich um eine Waldfläche handelt, die nicht landwirtschaftlich genutzt wird. Die Überprüfung des Einwands der Existenzgefährdung aufgrund der bei der Landwirtschaftsverwaltung eingeholten Daten hat ergeben, dass es aufgrund der Betriebsausstattung bereits vor dem Bau der A 94 nicht möglich ist, ausreichend Eigenkapital zu erwirtschaften, um von einem längerfristig überlebensfähigen Agrarbetrieb auszugehen. Insoweit scheidet eine Existenzgefährdung infolge des Flächenentzugs von vornherein aus. Zum selben Ergebnis führt eine betriebswirtschaftliche Betrachtung, die lediglich auf den erzielten Jahresgewinn des Betriebs abstellt. Denn der Jahresgewinn liegt sowohl vor als auch nach dem vorhabensbedingten Flächen-

entzug in einer Größenordnung von deutlich über 22.000 € und sinkt auch nicht signifikant ab. Auch insoweit führt der Flächenverlust nicht zu einer Existenzgefährdung.

Die Flächeninanspruchnahme ist unvermeidbar und gerechtfertigt. Hinsichtlich der Flächen, die für den Bau der Trasse benötigt werden, kann der Flächenentzug nicht durch eine kleinräumige Verschiebung vermieden werden. Im Bereich der Querung des Ornaubachs kommt eine Verlegung der Trasse nicht in Betracht, da sowohl eine nordwärts als auch südwärts gerichtete Verschiebung zu erheblich stärkeren Belastungen führen würde, die außer Verhältnis zu ihrem Nutzen stünden. Im Norden und im Süden der Trasse befinden sich die Siedlungen Pfaffenkirchen und Frauenornau, die massiv von einer geänderten Linienführung betroffen würden. Wohngebäude müssten beseitigt werden. Eine Trassenverschiebung hätte zudem aufgrund der nach den Regeln der Technik zu beachtenden Trassierungsparameter im weiteren Verlauf der Autobahn nach Westen und nach Osten weitere erhebliche Beeinträchtigungen für die Siedlungen Friedlrimbach und Mitterrimbach bzw. Mimmelheim und Deutenheim zur Folge. Auch in jenen Bereichen könnte die vorgesehene Linienführung der Autobahn nicht mehr eingehalten werden, sondern müsste zu Lasten dieser Siedlungen verschoben werden. Zudem könnte die Querung des FFH-Gebiets am Rimbach nicht mehr an der vorgesehenen Stelle erfolgen, die aus Gründen des strengen FFH-Gebietsschutzes so gewählt wurde, dass es vorhabensbedingt zu keiner erheblichen Beeinträchtigung für die Schutzgüter kommt. Die für den Bau der A 94 sprechenden öffentlichen Belange sind auch von so großem Gewicht, dass sie die Beeinträchtigung der privaten Belange des Einwenders überwiegen. Die Flächeninanspruchnahme für die Trasse selbst einschließlich der Entwässerungsanlage 8 stellt sich für den landwirtschaftlichen Betrieb des Einwenders weniger einschneidend dar. Die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen beträgt insoweit lediglich 17.471 m<sup>2</sup> und bewegt sich mit rund 6,4% zwar klar über der Schwelle, ab der von vornherein eine Existenzgefährdung ausgeschlossen werden könnte, jedoch weniger deutlich als bei Betrachtung des gesamten Flächenentzugs. Der Flächenentzug kann nicht weiter verringert werden. Die Entwässerungsanlage 8 ist zur ordnungsgemäßen Abwasserbehandlung in ihrer Dimensionierung erforderlich und an der vorgesehenen Stelle, die sich zur vollständigen Versickerung des im Bemessungsfall eines 100-jährlichen Regenereignisses anfallenden Wassers eignet, richtig platziert. Wegen der im Anhörungsverfahren thematisierten Entwässerungsproblematik, die im Bereich Pfaffenkirchen/Frauenornau bestehen soll, ist die mit der vorgesehenen Planung erreichte Vermeidung einer zusätzlichen Beaufschlagung der bestehenden Entwässerungsanlagen von besonderem Gewicht. Die vollständige



Versickerung des anfallenden Straßenabwassers steht nach unserer Überzeugung aufgrund der vorliegenden gutachterlichen Überprüfung fest. Die Kritik des Einwenders, das Wasser aus der Entwässerungsanlage 8 werde über einen Ablauf in seinen privaten Entwässerungsgraben abgeführt, halten wir daher für unzutreffend. Der Vorhabensträger hat indessen sogar zugesichert, auf die geplante Rohrleitung in den privaten Graben zur Notentlastung der Entwässerungsanlage vollständig zu verzichten. Das öffentliche Interesse am Bau der Autobahn überwiegt auch unter Inkaufnahme der erheblichen Flächenverluste die Belange des Einwenders.

Hinsichtlich der Inanspruchnahme der Waldfläche aus Fl.Nr. 1262 ist die Grundinanspruchnahme ebenfalls unvermeidbar. Eine Trassenverschiebung kommt aus den vorgenannten Gründen nicht in Betracht. Die mit Bäumen bestockte Restfläche kann wie bisher über die Kreisstraße MÜ 22 und die Wege Fl.Nrn. 1823, 1838 und 1831 von Osten her angefahren werden. Der Umweg von rund 730 m ist im Hinblick auf forstliche Bewirtschaftung zumutbar. Aufgrund der geringen Wasserdurchlässigkeit des Untergrunds ist eine Austrocknung des Waldbodens infolge des Einschnitts der Autobahn nicht zu erwarten.

Der Flächenentzug für landschaftspflegerische Maßnahmen auf den Grundstücken Fl.Nrn. 1266, 1318 und 1456 im Ausmaß von insgesamt rund 8.909 m<sup>2</sup> ist gerechtfertigt. Mit der Maßnahme A27, die auf Flurnummer 1266 einen Umfang von lediglich rund 761 m<sup>2</sup> aufweist, werden die Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds infolge des Einschnitts der Autobahn in die Waldkulisse südlich von Pfaffenkirchen ausgeglichen. Der Ort der Ausgleichsmaßnahme ist vernünftig gewählt, denn er befindet sich sowohl in unmittelbarer Trassennähe als auch in einem Bereich, der bereits derzeit mit Bäumen bestockt ist. Die Maßnahme ist geeignet, die durch die Autobahn verursachte optische Dominanz im Talraum abzumildern und auszugleichen. In Anbetracht der geringen Auswirkungen dieser Maßnahme auf die Belange des Einwenders halten wir das Interesse am Ausgleich der vorhabensbedingten Eingriffe in das Landschaftsbild für vorrangig gegenüber den privaten Belangen des Einwenders. Gleiches gilt auch im Hinblick auf die Ausgleichsmaßnahme A25, die sich ebenfalls in unmittelbarer Nähe der Böschung der Autobahn befindet und deren optische Wirkung für das Landschaftsbild in dem betroffenen Talraum des Ornaubachtals abmildert und Beeinträchtigungen ausgleicht. Die vorgesehene Bepflanzung mit Gehölzen nimmt dem Baukörper die erdrückende Wirkung. Die in Anspruch genommene Fläche liegt im Norden der Autobahn in einem recht steilen Gelände. Die Autobahn befindet sich dort überwiegend in Dammlage und wird durch eine Lärmschutzwand von der Umgebung abgeschirmt. Daher wäre unseres Erachtens die Bewirtschaftung der durch die Maßnahme A25 in Anspruch genommenen Teilfläche

des Grundstücks Fl.Nr. 1456 erschwert. Der Entzug der Teilfläche erscheint daher auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die betrieblichen Belange des Einwenders gerechtfertigt.

Die Inanspruchnahme des Grundstücks Fl.Nr. 1318 im Ausmaß von rund 3.993 m<sup>2</sup> ist für die Maßnahme E2/CEF erforderlich. Die Maßnahme ist notwendig, um die Eingriffe in den Waldkomplex südlich von Pfaffenkirchen zu kompensieren. Sie schließt direkt an bereits vorhandene Waldstrukturen an und befindet sich in geringer Entfernung zum Eingriffsort. Das Interesse an der vollständigen Kompensation des Eingriffs in den Waldkomplex südöstlich von Pfaffenkirchen überwiegt die privaten Belange der Einwender, denn dem vorhabensbedingt betroffenen Wald kommt als Lebensraum in der umgebenden landwirtschaftlichen Flur eine wichtige Funktion als Waldlebensraum zu, die im räumlichen Kontext aufrecht erhalten bleiben soll. Hierfür eignet sich die geplante Aufforstung im räumlichen Zusammenhang mit den nördlich der A 94 verbleibenden Waldkomplexen in hervorragender Weise. Zusätzliches Gewicht wird der Maßnahme E2/CEF durch den Belang des europäischen Artenschutzes verliehen, denn auf der Fläche ist die Herstellung von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen für die geschützte Tierart Zauneidechse und die Vogelart Neuntöter vorgesehen. Die Fläche eignet sich hierfür und befindet sich zudem in deutlichem Abstand von der Fahrbahn der A 94, so dass Kollisionsverluste insbesondere der Reptilienart Zauneidechse, die sich gerne im Bereich von Straßen und Böschungen aufhält, vermieden werden. Die Beeinträchtigung der Belange des Einwenders in Form des erheblichen Entzugs seiner Betriebsflächen kann vorliegend hingenommen werden.

Über die Bereitstellung von Ersatzland und sonstige Entschädigungsfragen bedarf es keiner Entscheidung im Rahmen der Planfeststellung. Eine Klärung bleibt den Grunderwerbsverhandlungen oder einem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten.

#### 4.5.7.11 Einwender Nr. 5020

Der Einwender ist Pächter des Grundstücks Fl.Nr. 646 der Gemarkung Schwindkirchen, das insgesamt zu rund 2.560 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 453 m<sup>2</sup> vorübergehend beansprucht wird. Seine Einwendungen gegen die Flächeninanspruchnahme greifen nicht durch. Auf unsere Ausführungen zu Einwender Nr. 4010 und 4011 wird verwiesen.

#### 4.5.7.12 Einwender Nr. 5021

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 802, 1263, 1272, 1283 und 1314 der Gemarkung Obertaufkirchen, die insgesamt im Ausmaß von rund 63.251 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 10.051 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen werden. Er fürchtet um die Existenzfähigkeit seines landwirtschaftlichen Betriebs.

Nach den Informationen der Landwirtschaftsverwaltung ist ein Betrieb, der auf den Namen des Einwenders geführt wird, nicht bekannt. Unter derselben Adresse werde jedoch ein landwirtschaftlicher Vollerwerbsbetrieb von einem anderen Landwirt betrieben. Wir baten mit Schreiben vom 29.9.2011 den Einwender um Aufklärung über den Sachverhalt. Leider haben wir keine Antwort erhalten, so dass wir den Sachverhalt nicht weiter aufklären konnten. Es stellt sich die Frage, ob der Einwand nicht bereits von vornherein deshalb ins Leere geht, weil der Einwender über keinen eigenen Betrieb mehr verfügt, dessen Existenz gefährdet werden könnte und der neue Betriebsinhaber trotz der Flächeninanspruchnahme, die sich im Rahmen der dritten Tektur nochmals deutlich erhöhte, keine Einwendungen erhoben hat.

Unabhängig davon haben wir zur Absicherung unserer Planungsentscheidung die geltend gemachte Existenzgefährdung auf der Basis von Betriebsdaten abgeschätzt, die der Einwender im Jahre 1998 mitgeteilt hat. Damals verfügte der Betrieb über rund 25 ha landwirtschaftliche Nutzfläche und 26 Milchkühe. Unter der Annahme, dass sich an der Betriebsgröße nichts und am Tierbestand nur wenig verändert hat, ist im Abgleich mit vorhandenen Daten anderer Betriebe vergleichbarer Flächengröße und Tierausrüstung davon auszugehen, dass unter Anlegung betriebswirtschaftlicher Maßstäbe sicherlich nicht ausreichend Eigenkapital gebildet werden kann, um dem Betrieb eine längerfristig gesicherte Grundlage zu verschaffen bzw. zu erhalten. Der vorhabensbedingte Flächenverlust führt dementsprechend nicht zu einer Gefährdung der Existenz des Betriebs, da bereits vor dem Eingriff keine längerfristig gesicherte Existenzgrundlage vorhanden ist. In diese Abschätzung nicht eingeflossen ist die Inanspruchnahme der forstwirtschaftlich genutzten Teilfläche des Flurstücks 1263. Die Grundinanspruchnahme in der Größe von rund 6,3 ha ist dennoch erheblich und stellt für den Einwender einen schwerwiegenden Eingriff in seine Belange dar.

Die Grundinanspruchnahme ist indessen unvermeidbar und aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls gerechtfertigt. Die Trasse der A 94 kann im Bereich der Grundstücke des Einwenders nicht verschoben werden, denn damit wären zusätzliche Belastungen gewichtiger anderer Belange verbunden, die außer Verhältnis zum Nutzen stünden. Weder die Trasse selbst noch die Anschlussstelle mit der

Kreisstraße MÜ 22 könnte ohne schwerwiegende Eingriffe in die Siedlungen Pfaffenkirchen, Frauenornau, Mimmelheim oder Deutenheim verschoben werden. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird insoweit auf die Ausführungen zu Einwender Nr. 5019 und Nr. 5012 verwiesen. Die unvermeidbaren Beeinträchtigungen des Einwenders infolge des Flächenentzugs müssen indessen zur Realisierung der mit dem Bau der A 94 verfolgten gewichtigen öffentlichen Interessen in Kauf genommen werden. Auch die Existenzgefährdung des Betriebs verleiht den privaten Belangen des Einwenders nicht ein solches Gewicht, dass die Planung insoweit aufgegeben werden müsste.

Die Inanspruchnahme des Grundstücks Fl.Nr. 1272 für die landschaftspflegerische Maßnahme A28/CEF ist ebenfalls gerechtfertigt. Die vorgesehenen Maßnahmen dienen der Sicherung von Waldlebensraum für Baumhöhlen bewohnende Arten und stellen darüber hinaus vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen im Sinne von § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG dar. Insoweit kann in die Abwägung der betroffenen privaten Belange das gesamte Gewicht der mit dem Autobahnbauprojekt verfolgten gewichtigen öffentlichen Interessen eingestellt werden. Darüber hinaus überwiegt jedoch auch das Interesse an einem vollständigen Ausgleich der mit der Baumaßnahme verbundenen Eingriffe in den Waldkomplex südlich von Pfaffenkirchen die privaten Belange des Einwenders. Insoweit kommt die Berücksichtigung der Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebs nicht zum Tragen, da die Maßnahme A28/CEF nur Flächen betrifft, die mit Waldbäumen bestockt sind und nicht landwirtschaftlich genutzt werden.

#### 4.5.7.13 Einwender Nr. 5022

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 37, 41 und 42 der Gemarkung Schiltern, die im Ausmaß von insgesamt rund 22.136 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 909 m<sup>2</sup> vorübergehend planbedingt beansprucht werden. Daneben wird eine Teilfläche von rund 281 m<sup>2</sup> aus Flurnummer 41 dauerhaft dinglich belastet. Er erhebt Einwendungen gegen die Flächeninanspruchnahme und befürchtet eine nachhaltige Erschwerung und Beeinträchtigung seines landwirtschaftlichen Betriebs.

Die Einwendungen greifen nicht durch. Die Grundinanspruchnahme ist unvermeidbar und aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls gerechtfertigt. Die Trasse kann im Bereich der Grundstücke des Einwenders nicht verschoben werden, ohne erhebliche und nicht hinzunehmende Eingriffe in andere gewichtige Belange zu verursachen. Die Grundstücke liegen im Goldachtal im Bereich der Querungsstelle der Autobahn, die aus Gründen des strengen europäisch geprägten FFH-Gebietsschutzes so gewählt wurde, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen für

die Schutzgüter eintreten. Eine Verschiebung der Querungsstelle wäre dagegen mit erheblich größeren Eingriffen verbunden. Darüber hinaus würde sich eine Verschiebung, die eine Inanspruchnahme der Grundstücke des Einwenders entbehrlich machte, gravierend auswirken auf landwirtschaftliche Flächen anderer Betriebe und voraussichtlich sogar zur Beseitigung von Wohngebäuden führen. Ergänzend wird auf unsere Ausführungen zu Einwender Nr. 4004 und 4005 verwiesen.

Die Flächeninanspruchnahme auf Fl.Nrn. 41 und 42 ist zur Herstellung der landschaftspflegerischen Maßnahme A10/S/CEF erforderlich. Diese Maßnahme dient dem Schutz der Fledermausart Großes Mausohr, deren Wochenstube in Schwindkirchen als FFH-Gebiet ausgewiesen ist. Mit Hilfe der vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen wird das Nahrungshabitat der Fledermäuse im Talraum der Goldach erweitert und gestärkt. Die Tiere müssen die Trasse der A 94 nicht bzw. seltener queren, um zu den jenseitigen Nahrungsgebieten zu gelangen. Daneben führt die Steigerung der Attraktivität des Talraums dazu, dass die Tiere weiterhin bzw. verstärkt das Goldachtal als Flugleitlinie nutzen und zur Goldachbrücke hingeführt werden, wo sie die A 94 gefahrlos unterqueren können. Ergänzend verweisen wir auf unsere Erläuterungen zu Einwender Nr. 4003. Die landschaftspflegerischen Maßnahmen stehen ähnlich wie Schutzmaßnahmen in einem engen Zusammenhang mit dem Bauvorhaben selbst, denn sie bezwecken bereits im Vorfeld eines Eingriffs die Vermeidung des Eintritts verbotswidriger Folgen. Sie sind daher von den kompensatorischen Maßnahmen zu unterscheiden, die im Hinblick auf die eingetretenen Folgen eines Vorhabens zu treffen sind. Daher können die Gründe für den Bau des Vorhabens im Rahmen der Abwägung der betroffenen Belange berücksichtigt werden. Das mit dem Bau der A 94 verfolgte öffentliche Interesse überwiegt im Hinblick auf die Inanspruchnahme der Grundstücke des Einwenders dessen gegenläufige Belange. Zudem würden bereits die mit der Maßnahme A10/S/CEF im engeren Sinne verfolgten Zielsetzungen des strengen europäischen Gebiets- und Artenschutzes die gegenläufigen privaten Belange des Einwenders überwiegen. Im Hinblick auf die Möglichkeit der Vermeidung eines Flächenentzugs zu Gunsten einer Regelung über die dingliche Belastung verweisen wir auf Ziffer A6.1.1.

Hinsichtlich der Beanspruchung des Grundstücks Fl.Nr. 37 für die Ausgleichsmaßnahme A8 halten wir die Beeinträchtigung der privaten Belange auch für gerechtfertigt. Die Maßnahme wird auf einer Teilfläche realisiert, die in einer Gewässerschleife der Goldach und zum überwiegenden Teil im FFH-Gebiet „Isental mit Nebenbächen liegt. Entlang des Bachlaufs stocken Bäume. Die landwirtschaftliche Nutzung dieser Teilfläche ist jedenfalls nicht uneingeschränkt möglich. Die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen dienen der Stärkung des Talraums der Goldach,

der sowohl unter dem Gesichtspunkt des strengen FFH-Gebietsschutzes als auch des strengen Artenschutzes eine besondere Bedeutung hat. Die Eingriffe des Autobahnbaus in den Talraum werden auch mit Hilfe der Maßnahme A8 ausgeglichen. Dem Ausgleich kann aus den genannten Gründen ein größeres Gewicht beigemessen werden, wenn es um die Abwägung mit den betroffenen privaten Belangen geht. Wir meinen, dass sich im konkreten Fall das Interesse an dem Ausgleich der vorhabensbedingten Eingriffe in den Talraum der Goldach gegenüber den Belangen des Einwenders durchsetzen.

#### 4.5.7.14 Einwender Nr. 5024

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 3442 der Gemarkung Oberaufkirchen, das zu rund 22.391 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 927 m<sup>2</sup> vorübergehend beansprucht wird. Er wendet ein, sein im Vollerwerb geführter landwirtschaftlicher Betrieb werde infolge des Flächenverlustes in seiner Existenz gefährdet.

Nach den Informationen der Landwirtschaftsverwaltung betreibt der Einwender Rinderhaltung. Daneben besteht nach Auskunft des zuständigen Landwirtschaftsamts eine hoeigene Biogasanlage. Der Betrieb verfügt derzeit über landwirtschaftlich genutzte Flächen im Ausmaß von 127,74 ha. Der vorhabensbedingte Flächenverlust beträgt demzufolge deutlich weniger als 5%. Daher kann die Gefährdung der betrieblichen Existenz von vornherein ausgeschlossen werden. Unbeachtlich ist in diesem Zusammenhang, ob im Süden des betroffenen Flurstücks eine unwirtschaftliche Restfläche verbleibt, denn auch unter Berücksichtigung jener Fläche bleibt der Flächenbedarf deutlich unterhalb der Schwelle der Existenzgefährdung. Es ist realistisch davon auszugehen, dass der Einwender als Betreiber einer Biogasanlage wegen des damit verbundenen hohen wirtschaftlichen Risikos langfristige Pachtverträge abgeschlossen hat und die landwirtschaftlichen Nutzflächen somit dem Betrieb auf längere Dauer gesichert zugeordnet werden können. Leider wurden uns keine Pachtverträge vorgelegt. Eine vorhabensbedingte Existenzgefährdung scheidet indessen auch dann aus, wenn man der wirtschaftlichen Betrachtung lediglich die dem Betrieb zur Verfügung stehenden landwirtschaftlichen Eigentumsflächen zugrundelegt, die laut Grundbuch rund 30 ha umfassen. Denn die Flächenausstattung des Betriebs würde insoweit bei weitem nicht ausreichen, um genügend Eigenkapital zur längerfristigen Aufrechterhaltung eines wirtschaftlichen Betriebs zu erzielen. Vorhabensbedingt würde es auch im Rahmen dieser Betrachtung nicht zu einer Existenzgefährdung kommen.

Die Flächeninanspruchnahme ist unvermeidbar und aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls gerechtfertigt. Eine Trassenverschiebung kommt im unmittel-

baren Nahbereich der Querung des FFH-Gebiets am Rimbach nicht in Betracht, denn sie wäre mit nicht hinzunehmenden Beeinträchtigungen der Belange des Natur- und Artenschutzes und darüber hinaus mit schweren Belastungen für private Belange Anderer verbunden. Eine Trassenverschiebung würde zu deutlich gravieren- deren Beeinträchtigungen für die Siedlungen Friedlrimbach bzw. Mitterrimbach führen. Hinsichtlich der Grundstücke, die für die Trasse selbst beansprucht werden müssen, überwiegen die mit der Planung verfolgten öffentlichen Interessen die privaten Belange des Einwenders. Hinsichtlich der Inanspruchnahme für die Ausgleichsmaßnahmen A18 und A19 überwiegt das Interesse am vollständigen Ausgleich die privaten Belange. Die nördlich und südlich der Trasse verbleibenden Restflächen aus dem Grundstück Fl.Nr. 3442 weisen einen sehr ungünstigen Flächenzuschnitt auf und werden vom Einwender selbst als unwirtschaftlich eingestuft. Die Beanspruchung der Restflächen für die Ausgleichsmaßnahmen stellt folglich keine erhebliche zusätzliche Belastung für den Einwender im Hinblick auf die Ausübung der Landwirtschaft dar. Dagegen tragen die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen erheblich dazu bei, den Eingriff in das Tal des Rimbachs auszugleichen, dem eine hohe Bedeutung für das Landschaftsbild zukommt.

#### 4.5.7.15 Einwender Nr. 5025

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 345 und 347 der Gemarkung Weidenbach, die insgesamt zu rund 12.455 m<sup>2</sup> dauerhaft in Anspruch genommen werden. Er befürchtet die Gefährdung seines landwirtschaftlichen Betriebs, den er nach eigenen Angaben im Vollerwerb führt.

Nach den Informationen der Landwirtschaftsverwaltung verfügt der Betrieb des Einwenders über rund 58,64 ha landwirtschaftlicher Nutzfläche. Die vorhabensbedingten Flächenverluste belaufen sich auf weniger als 5% der dem Betrieb zur Verfügung stehenden Flächen. Eine Existenzgefährdung ist daher von vornherein ausgeschlossen. Zum selben Ergebnis gelangt man auch unter Berücksichtigung von unwirtschaftlichen Restflächen, denn sie betreffen insbesondere auf dem Flurstück 347 lediglich Flächen, die aufgrund der Bestockung mit Bäumen nicht landwirtschaftlich genutzt werden. Die Inanspruchnahme ist unvermeidbar. Eine Verschiebung der Trasse kommt nicht in Betracht, weil damit erheblich stärkere Beeinträchtigungen andernorts verbunden wären. Eine Verschwenkung südwärts hätte erheblich größere Auswirkungen auf die Siedlung Klebing zur Folge. Die Lärmbelastung für die dortige Wohnbevölkerung würde ansteigen, was dem Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG widerspräche. Zudem würde ein Abrücken der Trasse nach Süden die Verschiebung der Querungsstelle mit dem Weidenbacher Bach zur Folge haben. Die

ökologisch sehr bedeutsame Funktionsachse würde nicht wie geplant an einer schmalen Stelle, sondern unter deutlich größeren Vegetationsverlusten an einer breiteren Stelle des Biotopkomplexes erfolgen. Aus denselben Gründen kommt eine Verschiebung der Trasse nordwärts unter Berücksichtigung sämtlicher Belange nicht in Betracht, denn auch dort würde die Trasse näher an die Wohnbebauung Weidenbachs heranreichen und der Weidenbacher Bach müsste an einer Stelle gequert werden, die deutlich breiter ausgeprägte Vegetation aufweist. Im Vergleich dazu ist die Beeinträchtigung des Einwenders in seinem Eigentum weniger schwerwiegend. Die mit dem Bauvorhaben verfolgten Ziele überwiegen auch die gegenläufigen privaten Belange des Einwenders. Zudem überwiegt das Interesse am vollständigen Ausgleich der mit dem Projekt verbundenen Eingriffe in den Naturhaushalt in dem ökologisch sehr bedeutsamen Talraum des Weidenbacher Bachs seine privaten Belange. Die landschaftspflegerische Maßnahme A32 dient der Stärkung der bedeutsamen Funktionsachse, die durch den Bau der A 94 beeinträchtigt wird. Die Flächeninanspruchnahme führt, wie ausgeführt, aufgrund ihrer geringen Größe nicht zu einer besonders schwerwiegenden Belastung für den Einwender und seinen landwirtschaftlichen Betrieb, die über das mit einem Flächenverlust immer verbundene Maß hinausgeht. Die Verlegung der Maßnahme A32 an andere Stelle hätte vergleichbare negative Konsequenzen für einen anderen Grundeigentümer.

#### 4.5.7.16 Einwender Nr. 5026

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 364 und 398 der Gemarkung Weidenbach, die insgesamt zu rund 3.039 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 3.681 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen werden. Der Flächenentzug ist unvermeidbar und aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls gerechtfertigt. Er ist zur Anpassung der Gemeindeverbindungsstraße Waldberg – Weidenbach aufgrund der strassenbautechnischen Anforderungen an die Trassierung zur Gewährleistung einer verkehrssicheren Linienführung erforderlich. Dagegen sind die Beeinträchtigungen für den Einwender infolge der Inanspruchnahme der jeweils am Straßenrand der bestehenden Straße liegenden Teilflächen seiner Grundstücke von geringerem Gewicht.

#### 4.5.7.17 Einwender Nr. 5027

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 2046, 2048, 2176, 2233, 2236, 2239 und 2366 der Gemarkung Rattenkirchen, die insgesamt im Ausmaß von rund 47.173 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 15.009 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen werden. Er befürchtet insbesondere die Gefährdung der Existenz seines land-



wirtschaftlichen Betriebs, den er nach eigenen Angaben im Vollerwerb führt. Daneben wendet er sich gegen die Neuordnung des nachgeordneten Wegenetzes. Zudem unterbreitete er das Angebot, der Vorhabensträger könne den Betrieb insgesamt gegen Entschädigung übernehmen.

Die Einwendungen greifen nicht durch. Der Flächenentzug stellt eine erhebliche Beeinträchtigung für den Einwender dar. Nach den Informationen der Landwirtschaftsverwaltung ist unter dem Namen des Einwenders kein landwirtschaftlicher Betrieb bekannt. Unter derselben Adresse, jedoch unter anderem Namen wird dagegen ein Betrieb geführt. Wir haben daher mit Schreiben vom 29.9.2011 den Einwender um genauere Angaben gebeten. Daraufhin erhielten wir vom derzeitigen Betriebsinhaber, bei dem es sich nach den Angaben des Einwenders um dessen Sohn handelt, die Erlaubnis, vorhandene Betriebsdaten der Landwirtschaftsverwaltung zu nutzen. Einwendungen gegen die Planung hat der aktuelle Betriebsinhaber indessen nicht erhoben, insbesondere hat er keine Existenzgefährdung infolge des vorhabensbedingten Flächenentzugs eingewandt, obwohl die geplante Grundinanspruchnahme im Rahmen der dritten Tektur nochmals etwas ausgedehnt wurde. Es ist unsicher, ob nicht der Einwand ins Leere geht. Einerseits wandte zwar der Einwender Nr. 5027 die Existenzgefährdung ein, er verfügt jedoch über keinen Betrieb mehr. Andererseits erhob der neue Betriebsinhaber keine Einwendungen und könnte präkludiert sein. Wir lassen an dieser Stelle offen, inwieweit sich der Sohn als Rechtsnachfolger auf die erhobene Einwendung des Einwenders Nr. 5027 berufen kann, denn unabhängig von der Frage der Präklusion haben wir den Einwand der Existenzgefährdung einer genaueren Prüfung unterzogen. Der landwirtschaftliche Betrieb verfügt nach den Informationen der Landwirtschaftsverwaltung über rund 31,75 ha landwirtschaftlich genutzte Flächen und wird im Nebenerwerb als Rinderzuchtbetrieb geführt. Der Flächenverlust infolge der Planung der A 94 beträgt mehr als 5% dieser Nutzflächen. Die Beurteilung der Existenzgefährdung aufgrund der aktuellen Daten der Landwirtschaftsverwaltung hat ergeben, dass nicht von einer vorhabensbedingten Existenzgefährdung auszugehen ist. Mit der vorhandenen Betriebsausstattung kann bereits vor dem vorhabensbedingten Flächenverlust nicht ausreichend Eigenkapital erwirtschaftet werden, um dem Betrieb eine längerfristige betriebswirtschaftlich fundierte Existenzgrundlage zu sichern. Zum selben Ergebnis führt eine betriebswirtschaftliche Betrachtung, die lediglich auf den erzielten Jahresgewinn des Betriebs abstellt. Denn der Jahresgewinn liegt sowohl vor und nach dem vorhabensbedingten Flächenentzug in einer Größenordnung deutlich unter 22.000 €. Auch insoweit führt der Flächenverlust nicht zu einer Existenzgefährdung.

Die Flächeninanspruchnahme ist unvermeidbar. Eine Verschiebung der Trasse kommt nicht in Betracht, denn sie wäre mit schwerwiegenden Beeinträchtigungen anderer gewichtiger Belange verbunden, die außer Verhältnis zum erzielten Nutzen stünden. Eine Verschiebung südwärts würde den eigenen Interessen des Einwenders zuwider laufen, denn dort befinden sich der Großteil seiner Betriebsflächen und seine Hofstelle. Eine Verschiebung nach Norden würde aufgrund der zu beachtenden straßenbautechnischen Regeln die Trasse insgesamt in unmittelbare Nähe des Einzelanwesens Ebering und weiter westlich der Siedlung Mimmelheim heranführen, was mit gravierenden Zusatzbelastungen verbunden wäre. Zudem würden andere landwirtschaftliche Flächen von anderen Eigentümern zerschnitten werden, ohne dass die Inanspruchnahme landwirtschaftlichen Grundes insgesamt verringert werden könnte. Die mit dem Flächenentzug einhergehenden Beeinträchtigungen würden bestehen bleiben, nur wären Andere davon betroffen. Die vorgesehene Planung ist unter Berücksichtigung aller betroffenen Belange ausgewogen und führt unseres Erachtens auch trotz der Inkaufnahme der Beeinträchtigung der Belange des Einwenders nicht zu einer unvertretbaren Konfliktbewältigung. Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 überwiegt die gegenläufigen privaten Belange des Einwenders.

Die erforderlichen Anpassungen im nachgeordneten Straßennetz sind aus Gründen der Verkehrssicherheit notwendig. Die geringfügige Verschiebung der bereits bestehenden Straßen unter randlicher Inanspruchnahme der Grundstücke des Einwenders ist erforderlich, damit die straßenbautechnischen Anforderungen an die Trassierungsparameter eingehalten werden. Die Erschließung der Flächen bleibt sichergestellt. Die vom Einwender befürchtete Einziehung des Wegs zwischen den Grundstücken Fl.Nrn. 2233 und 2239 ist in der Planung nicht vorgesehen. Entsprechend seiner Forderung bleibt der Weg bis zur Flurnummer 2176 erhalten (BWV Nr. 209a).

Entschädigungsfragen, insbesondere die vom Einwender angebotene Übernahme des gesamten Betriebs sowie die Forderung, das Grundstück Fl.Nr. 2046 mit Überschussmassen aufzufüllen, kann den Grunderwerbsverhandlungen oder einem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten bleiben.

#### 4.5.7.18 Einwender Nr. 5028

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 3275, 3512, 3515, 3515/1, 3518 und 3618 der Gemarkung Obertaufkirchen, die insgesamt im Ausmaß von rund 47.987 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 2.551 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen werden. Auf Teilflächen von insgesamt rund 747 m<sup>2</sup> ist zudem die dauerhafte Belastung mit einer Dienstbarkeit vorgesehen. Er wendet sich gegen den Flächenverlust

und befürchtet die Gefährdung der Existenz seines landwirtschaftlichen Betriebs, den er nach eigenen Angaben im Nebenerwerb führt.

Die Einwendungen greifen nicht durch. Nach den Informationen der Landwirtschaftsverwaltung verfügt der Betrieb des Einwenders über rund 15,84 ha landwirtschaftlich genutzte Fläche. Bei dieser Flächenausstattung ist nicht davon auszugehen, dass der Betrieb eine auf Dauer angelegte Existenzgrundlage für den Betriebsleiter und dessen Familie darstellt. Dementsprechend ist die Angabe des Einwenders nachvollziehbar, er betreibe die Landwirtschaft lediglich im Nebenerwerb. Die Flächeninanspruchnahme ist unvermeidbar und aufgrund überwiegender öffentlicher Belange auch gerechtfertigt. Der Flächenverlust kann im Bereich der Querung des FFH-Gebiets am Rimbach nicht durch eine Verschiebung der Trasse vermieden werden. Auf unsere diesbezüglichen Erläuterungen zu Einwender Nr. 5004 wird verwiesen. Die mit dem Bau der A 94 erfolgten Zielsetzungen rechtfertigen auch unter Inkaufnahme der Beeinträchtigung der Belange des Nebenerwerbsbetriebs den Zugriff auf dessen Flächen.

Die Inanspruchnahme der Grundstücke des Einwenders für die landschaftspflegerischen Maßnahmen A18 und A21 bis A23 ist ebenfalls gerechtfertigt. Sie dienen dem Ausgleich für die Eingriffe in das Landschaftsbild sowie in den Naturhaushalt in dem vom Bauvorhaben betroffenen Talraum des Rimbachs, dessen ökologische Bedeutung hoch ist. Die Schaffung eines Ausgleichs im unmittelbaren Beeinträchtigungsbereich der Querungsstelle entlang des Bachs ist zur Stärkung seiner Funktion als ökologische Leitlinie vernünftig und kann nicht an anderer Stelle gleich wirksam gewährleistet werden. Die Inanspruchnahme betrifft Restflächen, die landwirtschaftlich lediglich eingeschränkt genutzt werden können oder gänzlich unwirtschaftlich sind. Aufgrund der Nähe zum Gewässer sind die landwirtschaftlichen Produktionsbedingungen auf den in Anspruch genommenen Flächen ungünstiger als auf Gewässer fernem Grundstücken, da mit feuchten Bodenbedingungen und auftretenden Überschwemmungen bzw. Überstauungen zu rechnen ist, die die Bewirtschaftbarkeit dieser Flächen zeitweise einschränken. In Gewässernähe ist auch der Einsatz von Pestiziden und Düngestoffen Beschränkungen unterworfen, insbesondere unter der Berücksichtigung des FFH-Gebiets am Rimbach, das teilweise in die beanspruchten landwirtschaftlichen Flächen des Einwenders hineinragt. Die dem Bachlauf folgende geschwungene Grundstücksgrenze ist für die Bewirtschaftung ungünstiger als eine geradlinig verlaufende Grenze. Insgesamt halten wir das Interesse am Ausgleich der Eingriffe in Natur und Landschaft im vorliegenden Bereich für höher gewichtig als die dadurch betroffenen Belange des Einwenders. Der vom Einwender thematisierte Fischweiher auf der Westseite der Flurnummer 3515 wird von der geplanten Aus-

gleichsmaßnahme A22 ebenso wenig betroffen wie durch die vorübergehende Inanspruchnahme während der Bauzeit.

Entschädigungsfragen bleiben den Grunderwerbsverhandlungen oder einem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten.

#### 4.5.7.19 Einwender Nr. 5029

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 2002, 2010 und 2044 der Gemarkung Rattenkirchen, die insgesamt im Ausmaß von rund 28.173 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 8.890 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen werden. Er wendet sich gegen den Flächenentzug und befürchtet negative Auswirkungen auf den Wasserhaushalt seiner Grundstücke infolge des Bauvorhabens.

Seine Einwendungen erachten wir für nicht durchgreifend. Die Grundinanspruchnahme ist unvermeidbar und aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls gerechtfertigt. Der Flächenentzug zum Zwecke des Baus der Autobahn und der erforderlichen Anpassung des nachgeordneten Wegenetzes kann nicht durch eine kleinräumige Verschiebung der Trasse vermieden werden. Dabei kommt eine Verschiebung der Trasse nach Süden bereits wegen der deutlich stärkeren Auswirkungen auf die dort gelegenen Einzelanwesen Peissing und Kagn sowie die Siedlungen Deutenheim und Klebing nicht in Betracht. Voraussichtlich müssten sogar mehrere Gebäude beseitigt werden, was außer Verhältnis zum erzielten Nutzen stünde. Eine Verschiebung nordwärts kommt ebenfalls nicht in Betracht, da dies mit einer deutlich stärkeren Belastung für die Siedlung Mimmelheim verbunden wäre und ebenso zur Zerstörung von Gebäuden führen würde. Dagegen wiegen die Belange des Einwenders weniger schwer. Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 setzt sich durch. Im Hinblick auf die geplante landschaftspflegerische Maßnahme A30 setzt sich das Interesse am Ausgleich der Eingriffe in den Naturhaushalt gegenüber den privaten Belangen des Einwenders durch. Die Flächeninanspruchnahme betrifft einen Randstreifen des Flurstücks 2010 entlang des Bachlaufs des Kagnbachs, dem die Funktion einer ökologischen Leitlinie zukommt. Die geplante Renaturierung des derzeit begradigten Bachlaufs in unmittelbarer Nähe zum Eingriffsort ist geeignet, die Störung dieser Leitlinienfunktion infolge des Autobahnbaus auszugleichen. Durch die Schaffung von Trittsteinbiotopen im Norden der Querungsstelle wird die Attraktivität der Querungsstelle erhöht. Dadurch wird die Durchlässigkeit der Trasse für die bodengebundenen Tierarten erhöht. Die für die landschaftspflegerische Maßnahme beanspruchte Teilfläche ist für den landwirtschaftlichen Betrieb des Einwenders bei Hinwegdenken der Maßnahme A30 nicht von hoher Bedeutung. Im Verlauf des Verfahrens hat er die Übernahme der nördlichen Restfläche des Grundstücks Fl.Nr.

2010 gefordert, weil sie infolge der Zerschneidung durch die Trasse der A 94 unwirtschaftlich werde. Über die mit einem Flächenentzug immer verbundenen Beeinträchtigungen des Grundeigentums hinaus sind keine besonderen Gesichtspunkte ersichtlich, die den vorgesehenen Zugriff auf die Teilfläche der Flurnummer 2010 unter Abwägungsgesichtspunkten als untragbar erscheinen lassen.

Die vom Einwender gehegte Befürchtung, die südliche Restfläche des Grundstücks Fl.Nr. 2010 werde infolge der Planung vernässt, teilen wir nicht. Die A 94 liegt bachabwärts zur südlichen Restfläche. Die Querungsstelle ist ausreichend bemessen, um auch im Falle eines Hochwassers den Wasserabfluss nicht einzuschränken. Infolge der Bachrenaturierung rückt der Kagnbach künftig von der östlichen Grundstücksgrenze ab. Die Planung führt insgesamt jedenfalls zu keiner negativen Veränderung der bestehenden Situation. Sollten derzeit Vernässungsprobleme auf der südlichen Teilfläche der Flurnummer 2010 auftreten, so ist deren Bewältigung nicht Gegenstand der vorliegenden Planfeststellung. Der Plan gewährleistet indessen, dass sich die Problemlage nicht verschärft.

Eine vom Einwender befürchtete Austrocknung der Flurnummer 2002 ist nicht zu erwarten. Die geringe Einschnittstiefe der Autobahn und die Geländeneigung des Grundstücks in Längsrichtung der Autobahn behindern den natürlichen Wasserverlauf nicht.

#### 4.5.7.20 Einwender Nr. 5030

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 47 und 66/1 der Gemarkung Schiltern, die insgesamt zu rund 13.592 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 443 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen werden. Er wendet sich sowohl gegen den Flächenentzug seiner Grundstücke als auch gegen den Verbrauch landwirtschaftlicher Flächen allgemein, der sich infolge des Vorhabens ergibt. Er befürchtet die Gefährdung seiner Existenz als Betreiber eines landwirtschaftlichen Betriebs sowie als gewerblicher Lohnunternehmer, der nach seinen Angaben andere Landwirtschaftsbetriebe von der Aussaat bis zur Ernte unterstützt.

Die Einwendungen greifen nicht durch. Nach den Angaben der Landwirtschaftsverwaltung verfügt der Betrieb des Einwenders über rund 26,96 ha landwirtschaftlich genutzte Flächen. Nach den eigenen Angaben des Einwenders fallen darunter lediglich rund 9 ha Eigentumsflächen. Der Flächenentzug infolge der Planung beläuft sich auf rund 5,05% der insgesamt landwirtschaftlich genutzten Flächen und bewegt sich damit an der Schwelle, an der eine Existenzgefährdung von vornherein ausgeschlossen werden kann. Unter Zugrundelegung lediglich der Eigentumsflächen wird

die Schwelle deutlich überschritten, allerdings wäre bei dieser Betrachtung die Gefährdung der Existenz des Betriebs von vornherein ausgeschlossen, da ein Betrieb mit einer solch geringen Flächenausstattung bereits vor dem Eingriff unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten als nicht auf Dauer existenzfähig angesehen werden kann.

Die Flächeninanspruchnahme ist unvermeidbar. Zum Zwecke der Herstellung der Autobahn und der Anpassung des nachgeordneten Wegenetzes ist ein Flächenentzug von lediglich rund 581 m<sup>2</sup> erforderlich, der im Hinblick auf die privaten Belange des Einwenders als geringfügig zu bewerten ist. Der Großteil der Flächeninanspruchnahme entfällt auf die landschaftspflegerische Maßnahme A10/S/CEF, die zum Schutz der Fledermausart Großes Mausohr erforderlich ist. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird insoweit auf die Ausführungen zu Einwender Nr. 4003 verwiesen, in denen die Notwendigkeit der Maßnahme und die Geeignetheit der in Anspruch genommenen Fläche ausführlich darlegt wird. Die Beeinträchtigung der privaten Belange des Einwenders halten wir aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls für hinnehmbar. Die Maßnahme A10/S/CEF ist unmittelbar mit dem Bauvorhaben der A 94 verbunden und stellt keine Ausgleichsmaßnahme dar, die an beliebig anderer Stelle hergestellt werden kann. Die geschützte Fledermausart genießt einen hohen Schutzstandard, der sich letztlich aus dem europäischen Recht ergibt. Die mit der Maßnahme erzielte Schutzwirkung führt dazu, dass es vorhabensbedingt zu keiner erheblichen Beeinträchtigung für das FFH-Gebiet in Schwindkirchen kommt. Daher bedarf es keines Zugriffs auf zusätzliche landwirtschaftliche Nutzflächen aus Gründen des Kohärenzausgleichs. Die Planung stellt in Abwägung aller Belange, insbesondere unter Berücksichtigung des Interesses an der Aufrechterhaltung der Integrität des FFH-Gebiets sowie dem Interesse der Landwirtschaft an der Verschonung vor weiteren Flächenverlusten, einen angemessenen Ausgleich der verschiedenen Interessen dar, wobei den mit der Planung verfolgten öffentlichen Interessen im Ergebnis ein größeres Gewicht zukommt als den privaten Belangen des Einwenders. Dies gilt auch dann, wenn man zu Gunsten des Einwenders über seine betriebliche Situation hinaus seine Interessen als Lohnunternehmer in die Abwägung einstellt. Insoweit handelt es sich dabei lediglich um Chancen und Risiken, die keine gesicherte Rechtsposition verschaffen, dass die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen unverändert bleiben. Ihnen kommt daher kein großes Gewicht zu. Die infolge des Vorhabens eintretenden Änderungen in der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung halten wir für den Einwender für hinnehmbar.

Unabhängig von den vorstehenden Erwägungen weisen wir darauf hin, dass die landwirtschaftliche Bewirtschaftung der von der Maßnahme A10/S/CEF betroffenen

Flächen künftig nicht ausgeschlossen ist. Die Flächen bleiben für die Landwirtschaft erhalten, auch wenn sie im Hinblick auf die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen nur unter bestimmten Bedingungen genutzt werden dürfen (vgl Ziffer A6.1.1).

#### 4.5.7.21 Einwender Nr. 5031

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 1767, 1770 und 1774 der Gemarkung Rattenkirchen sowie des Grundstücks Fl.Nr. 344 der Gemarkung Weidenbach. Die Grundstücke werden insgesamt zu rund 17.614 m<sup>2</sup> dauerhaft in Anspruch genommen, wovon rund 4.720 m<sup>2</sup> auf landschaftspflegerische Maßnahmen entfallen. Daneben werden insgesamt rund 1.735 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen. Der Einwender wehrt sich insbesondere gegen den Flächenentzug und die damit verbundenen wirtschaftlichen Nachteile. Die Einwendungen greifen indes nicht durch. Die Grundinanspruchnahme ist unvermeidbar und aus überwiegenden öffentlichen Interessen gerechtfertigt. Eine Verschiebung der Trasse kommt weder nord- noch südwärts in Betracht, da damit erheblich stärkere Eingriffe in den ökologisch hochwertigen Komplex des Weidenbacher Bachs verbunden wären. Die vorgesehene Trassierung quert diesen Komplex an einer schmalen Stelle und gewährleistet darüber hinaus einen angemessenen Abstand zum Ort Weidenbach im Norden und den Ansiedlungen und Einzelanwesen im Süden. Eine Verschiebung nordwärts hätte erheblich stärkere Lärmauswirkungen für die Wohngebiete von Weidenbach zur Folge. Eine südwärts gerichtete Verschiebung würde die Autobahn in unmittelbare Nähe zu den Siedlungen Klebing und Kehrham bringen. Die damit verbundenen erheblichen Auswirkungen auf die Belange Dritter würden außer Verhältnis zu dem erzielten Nutzen für den Einwender stehen. Die geplante Entwässerungsanlage ist zur schadlosen Ableitung des auf der Autobahn anfallenden Niederschlagswassers erforderlich und sowohl von der Lage als auch der Dimensionierung hierfür geeignet. Die unmittelbare Nähe zur Autobahn vermeidet unnötige Rohrleitungen über längere Strecken und die Neudurchschneidung von Feldern. Der direkte Anschluss an die Autobahnböschung minimiert zudem den Bedarf an landwirtschaftlichen Flächen. Die Zufahrt zu der Anlage kann über die Kreisstraße MÜ 21 erfolgen, ohne weitere Grundstücke in Anspruch nehmen zu müssen. Die Errichtung der Anlage im Norden der A 94 hätte erheblich stärkere Eingriffe in die dort vorhandenen ökologisch wertvolleren Bereiche zur Folge. Insgesamt ist daher festzustellen, dass eine alternative Planung ohne Inanspruchnahme der Flächen des Einwenders mit größeren Beeinträchtigungen gewichtiger öffentlicher Belange verbunden wäre und jedenfalls nicht in geringerem Maße private Interessen Anderer betreffen würde. Das

mit dem Bau der A 94 verfolgte öffentliche Interesse setzt sich gegenüber den privaten Belangen des Einwenders durch.

Im Hinblick auf die Inanspruchnahme seiner Grundstücke zum Zweck der Herstellung der landschaftspflegerischen Maßnahme A33 halten wir die damit verbundene Beeinträchtigung der Belange des Einwenders für zumutbar. Die Maßnahmen dienen dem Ausgleich der vorhabensbedingten Eingriffe in den autotypischen Komplexlebensraum am Weidenbacher Bach, dem eine sehr hohe ökologische Bedeutung zukommt. Zusammen mit der Maßnahme A32 nördlich der A 94 dient die Maßnahme A33 der Aufrechterhaltung dieser ökologisch wertvollen Funktionsachse im ansonsten eher strukturarmen landwirtschaftlich geprägten Raum. Die vorgesehenen einzelnen landschaftspflegerischen Maßnahmen sind zur Erreichung der Zielsetzung eines Ausgleichs geeignet. Die vorgesehene Fläche entlang des Weidenbacher Bachs ist günstig. Die Herstellung eines Ausgleichs an anderer Stelle ist nicht möglich, da sowohl nördlich als auch südlich der Querung entweder bereits entsprechende Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen sind oder bereits intakte Lebensraumstrukturen vorhanden sind, die keiner Aufwertung bedürfen bzw. zugänglich sind. Die Kompensation als Ersatzmaßnahme ist wegen der sehr hohen ökologischen Bedeutung des Tälchens des Weidenbacher Bachs keine echte Alternative. Die bedeutsame Funktionsachse des Bachs kann nur vor Ort aufrecht erhalten werden, ein bloßer Ersatz wäre unseres Erachtens naturschutzfachlich ungenügend. Besondere Umstände, die den Zugriff auf die Flächen des Einwenders unzumutbar erscheinen lassen, sind weder vorgetragen noch sonst ersichtlich. Das Interesse am vollständigen Ausgleich der vorhabensbedingten Eingriffe am Weidenbacher Bach überwiegt die Betroffenheit der privaten Belange des Einwenders.

#### 4.5.7.22 Einwender Nr. 5032

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 3514, 3520, 3614 und 3615 der Gemarkung Obertaufkirchen, die insgesamt im Ausmaß von rund 22.828 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 8.464 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen werden. Daneben wird eine Teilfläche von rund 687 m<sup>2</sup> aus dem Grundstück Fl.Nr. 3514 dauerhaft dinglich belastet. Der Einwender betreibt nach seinen Angaben einen landwirtschaftlichen Betrieb und befürchtet die Gefährdung seiner Existenz. Zudem sei die Wasserversorgung der Hofstelle gefährdet, da sich der bestehende private Brunnen auf der Fl.Nr. 3520 im Einwirkungsbereich der Entwässerungsanlage befindet.

Die Einwendungen greifen nicht durch. Nach den Angaben der Landwirtschaftsverwaltung verfügt der landwirtschaftliche Betrieb des Einwenders über landwirtschaft-



lich genutzte Flächen im Ausmaß von rund 19,62 ha und über 35 Milchkühe. Er verfügt damit nicht über eine Betriebsausstattung, die die Erzielung von ausreichend Eigenkapital ermöglicht, um unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten längerfristig einen Betrieb aufrechterhalten zu können. Anhand der aktuellen Daten der Agrarstatistik ist mit einem deutlich negativen Ergebnis bei der Eigenkapitalbildung zu rechnen. Dieses Ergebnis deckt sich mit Berechnungen zu anderen Betrieben mit vergleichbarer Größe und Ausstattung. Von einer vorhabensbedingten Existenzgefährdung ist nicht auszugehen. Zum selben Ergebnis führt eine betriebswirtschaftliche Betrachtung, die lediglich auf den erzielten Jahresgewinn des Betriebs abstellt. Denn der Jahresgewinn liegt sowohl vor und nach dem vorhabensbedingten Flächenentzug in einer Größenordnung deutlich unter 22.000 €. Auch insoweit führt der Flächenverlust nicht zu einer Existenzgefährdung.

Die Flächeninanspruchnahme ist unvermeidbar und aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls gerechtfertigt. Die Trasse der A 94 kann im Bereich der Grundstücke des Einwenders nicht verschoben werden, ohne zu weitaus stärkeren Betroffenheiten anderer Belange zu führen, die außer Verhältnis zum erzielten Nutzen stehen. Die Querungsstelle des FFH-Gebiets am Rimbach wurde so gewählt, dass es zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen der Schutzgüter des FFH-Gebiets kommt. Eine Verschiebung würde unweigerlich zu stärkeren Betroffenheiten der Erhaltungsziele des Gebiets und darüber hinaus zu nicht hinnehmbaren Eingriffen in die Siedlungsbereiche von Friedlrimbach im Norden oder Mitterrimbach im Süden führen, die voraussichtlich sogar mit der Beseitigung von Gebäuden verbunden wären. Insoweit wird ergänzend auf die Ausführungen zu Einwender Nr. 5004 verwiesen.

Die geplante Entwässerungsanlage 7 ist sowohl von der Lage als auch von ihrer Dimensionierung geeignet, das anfallende Niederschlagswasser von der Autobahn aufzunehmen und vollständig im Untergrund zu versickern. Eine Einleitung in den Rimbach wird aus Gründen des strengen FFH-Gebietsschutzes vermieden. Die Belange des Schutzes der Auwaldgehölze und des Fließgewässers rechtfertigen den Flächenverbrauch, der zur Herstellung der Versickeranlage erforderlich ist. Darüber hinaus sind auch die möglichen Beeinträchtigungen des privaten Brunnens auf der Flurnummer 3520 hinzunehmen. Wir erachten die Vermeidung von Stoffeinträgen in den Rimbach für derart gewichtig, dass eine Aufgabe der Planung zur Verschonung der privaten Belange des Einwenders insoweit nicht in Betracht kommt. Der gesetzlich vorgesehene strenge Habitatschutz hat zum Ziel, die erhebliche Beeinträchtigung von FFH-Gebieten von vornherein zu vermeiden. Die Sicherung der Integrität eines FFH-Gebiets besitzt oberste Priorität. Die geplante Entwässerung der A 94 im

Bereich des FFH-Gebiets „Isental mit Nebenbächen“ gewährleistet die Aufrechterhaltung der Integrität des Gebiets. Daher halten wir Abstriche an der Planung für unvertretbar. Der Vorhabensträger hat zugesichert, im Zuge der Ausführungsplanung die genaue Lage der Wassergewinnungsanlage festzustellen und zu prüfen, ob diese weiterhin betrieben werden kann. Sollte sich herausstellen, dass ein Weiterbetrieb nicht möglich ist, haben wir den Vorhabensträger verpflichtet, angemessenen Ersatz zu schaffen und die Wasserversorgung ununterbrochen zu gewährleisten (Ziffer A6.1.5). Ergänzend wird auf die Verpflichtung zur Beweissicherung hingewiesen.

Die vom Einwender geltend gemachte Erschwernis in der Bewirtschaftung der Flurnummer 3520, die zu einem Totalverlust der Fläche führe, können wir nicht erkennen. Das Grundstück weist zwar eine starke Hangneigung auf. Eine Bewirtschaftung von Westen her, wie vom Einwender gefordert, bleibt indessen aufrecht erhalten. Die Öffentlichen Feld- und Waldwege mit der Flurnummer 3506 und 3521 bleiben erhalten. Von Letzterem aus kann der Einwender auf die Westseite des Grundstücks einfahren und es von dort aus bewirtschaften. An der bestehenden Hangneigung selbst ändert sich infolge der Autobahnplanung nichts. Zudem ist auch die Zufahrt von Osten über die Gemeindeverbindungsstraße BWV Nr. 145 gewährleistet (BWV Nr. 174a).

Insgesamt meinen wir, dass die mit dem Autobahnbau verfolgten Ziele von solchem Gewicht sind, dass ihre Realisierung auch unter Inkaufnahme aller Beeinträchtigungen der privaten Belange des Einwenders gerechtfertigt ist.

#### 4.5.7.23 Einwender Nr. 5033

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 1425 und 1425/1 der Gemarkung Schwindegg, die insgesamt im Ausmaß von rund 17.185 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 6.109 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen. Darüber hinaus wird eine Teilfläche von Fl.Nr. 1425 im Ausmaß von rund 2.040 m<sup>2</sup> dauerhaft dinglich belastet. Der Einwender betreibt nach eigenen Angaben einen landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb, dessen Existenz infolge der vorhabensbedingten Beeinträchtigungen gefährdet sei.

Wir halten die Beeinträchtigungen der privaten Belange des Einwenders aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls für gerechtfertigt. Nach Auskunft der Landwirtschaftsverwaltung verfügt der im Haupterwerb geführte Betrieb des Einwenders über rund 18,86 ha landwirtschaftlich genutzte Fläche. Der Flächenentzug beträgt mehr als 5% der Betriebsfläche und stellt einen erheblichen Eingriff in den landwirtschaftlichen Betrieb dar. Anhand von Daten der Landwirtschaftsverwaltung

sowie von Betriebsdaten, die der Einwender selbst vorgelegt hat, konnten die Auswirkungen des Flächenentzugs für den Betrieb nach betriebswirtschaftlichen Regeln ermittelt werden. Danach verfügt der Betrieb bereits derzeit nicht über eine ausreichende Ausstattung, um eine dauerhaft gesicherte Existenzgrundlage darzustellen. Die erzielbare Eigenkapitalbildung reicht dafür bei weitem nicht aus. Dies hat sowohl eine Berechnung aufgrund der vorhandenen Daten der Agrarstatistik ergeben als auch eine eigene Berechnung des Einwenders, die er seinen Einwendungen beigelegt hat. Ein wesentlicher Teil der betrieblichen Erträge stammt aus dem überbetrieblichen Maschineneinsatz, der indessen infolge des Bauvorhabens keine unvermeidbaren Einbußen erleiden wird. Ohne die Einnahmen aus diesem Maschineneinsatz wäre das Betriebsergebnis nochmals deutlich negativer und würde bestätigen, dass in dem vom Vorhaben betroffenen Raum die dem Betrieb des Einwenders zur Verfügung stehende Flächenausstattung und der Tierbesatz zu gering sind, um darauf eine längerfristige Existenzgrundlage aufzubauen. Da der Betrieb bereits vor dem Flächenverlust nicht längerfristig überlebensfähig ist, ist eine vorhabensbedingte Existenzgefährdung zu verneinen.

Gleichwohl stellt der Flächenverlust für den Betrieb einen erheblichen Eingriff dar. Dieser Eingriff ist indessen unvermeidbar. Eine auch nur kleinräumige Verschiebung der Trasse kommt nicht in Betracht, denn die damit verbundenen Eingriffe in andere Belange stünden außer Verhältnis zum erzielten Nutzen. Eine Verschiebung südwärts würde zu massiven Beeinträchtigungen der Siedlung Grimmelbach und des Einzelanwesens Mainbach sowie zu Eingriffen in das Waldstück „Hangmaul“ führen, welches ein wichtiges Nahrungshabitat der geschützten Fledermausart Großes Mausohr darstellt. Eine Verschiebung nordwärts wäre mit erheblichen Eingriffen in die Siedlung Weidmühle sowie direkten Flächeneingriffen in das FFH-Gebiet am Weidmühlbach verbunden. Im Vergleich zu den mit einer Verschiebung verbundenen Beeinträchtigungen sowohl von Belangen des strengen europäischen Natur- und Artenschutzes als auch von gewichtigen privaten Belangen anderer Betroffener erachten wir den Flächenentzug und die damit einhergehenden Folgen für den Betrieb des Einwenders für hinnehmbar. Die zusätzliche Inanspruchnahme der Flächen für die Herstellung eines Weges (BWV Nr. 123) dient sowohl den Interessen des Einwenders, zu der nördlichen Restfläche der Flurnummer 1425 zu gelangen, als auch wichtigen betrieblichen Gründen der Autobahn, da über diesen Weg der Betriebsdienst zur Entwässerungsanlage 6 fahren kann, um dort Unterhaltungsarbeiten durchzuführen. Die Betriebszufahrt wird durch ein Gitter vor unbefugtem Gebrauch geschützt. Die gemeinsame Nutzung des Wegs schont Flächen, die sonst anderweitig für diese Zwecke entzogen werden müssten. Die vom Einwender kritisierte

Grundinanspruchnahme für die Anlegung eines Grabens betrifft seine Grundstücke nicht.

Die dingliche Belastung des Flurstücks 1425 ist zur Verlegung einer Stromleitung (BWV Nr. 91a) unter Gelände erforderlich. Der Eingriff ist notwendig, da die bestehende Leitung zukünftig nicht mehr wirtschaftlich sinnvoll über die Autobahn geführt werden kann, die in dem betroffenen Bereich in Dammlage verläuft. Es ist vernünftig, die Leitung unter der Erde zu verlegen und die Autobahn zu unterqueren. Die Einschränkungen der landwirtschaftlichen Nutzung sind nicht erheblich, da nach Überschüttung der Leitung eine ordnungsgemäße landwirtschaftliche Bewirtschaftung der Flächen möglich ist. Die zwischenzeitlich auftretenden Belastungen erachten wir für hinnehmbar. Die dingliche Sicherung eines Streifens beidseits der Leitungstrasse dient dem Schutz der Leitung vor Beschädigungen und verfolgt damit gewichtige Zielsetzungen der Verkehrs- und Versorgungssicherheit, die die Beschränkungen des Eigentumsrechts des Einwenders rechtfertigen.

Die vom Einwender geforderte Aufweitung des Durchlasses (BWV Nr. 125) zur Nutzung durch landwirtschaftliche Fahrzeuge wird abgelehnt. Der Durchlass dient der Vernetzung der nördlich der Autobahn gelegenen Gehölz- und Feuchtbiotop mit dem südlich davon gelegenen Waldkomplex „Hangmaul“. Die gewählte Dimensionierung von 3,00 x 2,00 m ist für viele Kleintiere nur nutzbar, wenn sie in ganzer Breite und Länge naturnah gestaltet wird und keine Störungen wie z. B. durch Fahrzeugverkehr oder Erholungssuchende auftreten. Die Mitführung eines Feldwegs scheidet daher aus Gründen des Naturschutzes aus. Die entstehenden Umwege für den Einwender sind hinnehmbar. Die Erschließung der nördlichen Restfläche von Fl.Nr. 1425 ist über den ÖFW BWV Nr. 123, die der südlichen Restfläche über den bestehenden Weg auf Flurnummer 1415 gewährleistet. Die nächste Quermöglichkeit im Westen des Durchlasses BWV Nr. 125 liegt lediglich rund 350 m weiter im Osten. Eventuelle Mehrwege, um zu anderen landwirtschaftlichen Flächen zu gelangen, halten wir auch insoweit für den Einwender für zumutbar. Entstehende Ansprüche aus Entschädigung bleiben den Grunderwerbsverhandlungen oder einem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Insgesamt setzen sich die mit dem Autobahnbau verfolgten Interessen gegenüber den gegenläufigen privaten Belangen des Einwenders durch.

#### 4.5.7.24 Einwender Nr. 5034

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 1999, 2000 und 2017 der Gemarkung Rattenkirchen, die insgesamt zu rund 37.870 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund

12.355 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen werden. Er befürchtet die Gefährdung seines landwirtschaftlichen Betriebs, den er nach eigenen Angaben im Vollerwerb führt. Er fordert eine zusätzliche Zufahrt zu seinem Hofgrundstück und sieht planerische Defizite im Hinblick auf die Auswirkungen der Autobahn auf den Wasserabfluss.

Seine Einwendungen erachten wir für nicht durchgreifend. Nach den Informationen der Landwirtschaftsverwaltung verfügt der Betrieb des Einwenders über rund 34,39 ha landwirtschaftlich genutzte Fläche und 40 Milchkühe. Der Flächenverlust beträgt deutlich mehr als 5% der Betriebsfläche. Die Überprüfung des Einwands der Existenzgefährdung aufgrund der bei der Landwirtschaftsverwaltung eingeholten Daten hat ergeben, dass die vorhandene Betriebsausstattung vor dem Bau der A 94 die Erwirtschaftung eines ausreichend hohen Eigenkapitals ermöglicht, um von einem längerfristig überlebensfähigen Agrarbetrieb auszugehen. Auch nach dem Flächenentzug ist gewährleistet, dass deutlich mehr als 7.500 €/Jahr an Eigenkapital erwirtschaftet werden kann. Insoweit scheidet eine Existenzgefährdung infolge des Flächenentzugs aus. Zum selben Ergebnis führt eine betriebswirtschaftliche Betrachtung, die lediglich auf den erzielten Jahresgewinn des Betriebs abstellt. Denn der Jahresgewinn liegt sowohl vor als auch nach dem vorhabensbedingten Flächenentzug in einer Größenordnung von weit über 22.000 € und sinkt auch nicht signifikant ab. Auch insoweit führt der Flächenverlust nicht zu einer Existenzgefährdung.

Die Flächeninanspruchnahme ist unvermeidbar und aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls gerechtfertigt. Eine Verschiebung der Trasse zur Vermeidung der Grundinanspruchnahme des Einwenders scheidet aus, denn die Autobahn würde zu massiven Eingriffen in die Siedlungen Mimmelheim bzw. Deutenheim führen, die außer Verhältnis zum Nutzen stünden. Die Vermeidung einer Durchschneidung des weit nach Norden reichenden Grundstücks Fl.Nr. 2000 würde zudem die Beseitigung des Einzelanwesens Ebering zur Folge haben, was nicht hinnehmbar wäre. Wir erachten die für den Bau der A 94 sprechenden Gründe für so gewichtig, dass sie die gegenläufigen Belange des Einwenders auch überwiegen.

Die geforderte Verlängerung des Anwandwegs nördlich der Autobahn (BWV Nr. 178b) nach Osten bis zum dortigen ÖFW (BWV Nr. 192) wird abgelehnt, denn sie würde über den Umfang einer notwendigen Folgemaßnahme hinausreichen. Über den Anwandweg wird das infolge der Autobahnplanung unterbrochene Wegenetz wieder geschlossen. Die Weiterführung nach Osten würde indessen eine zusätzliche Wegeverbindung herstellen, die zu einer Beeinträchtigung des Grundstücks Fl.Nr. 2002 führte, welches im Norden ungünstig zerschnitten werden müsste. Unabhängig

davon, dass die Verlängerung des Wegs nicht Gegenstand der Planfeststellung ist, wären die damit verbundenen Beeinträchtigungen für die privaten Belange des anderen Grundstückseigentümers schwerwiegender als der Nutzen für den Einwender. Der Vorhabensträger hat jedoch im Planfeststellungsverfahren zugesichert, im Rahmen der Ausführungsplanung die Verlängerung des Weges zu prüfen und mit den Betroffenen darüber zu verhandeln.

Im Hinblick auf die geforderte Zufahrt von der Gemeindeverbindungsstraße Krafting – Mimmelheim auf das Hofgrundstück Fl.Nr. 1999 im Westen der Hofstelle hat der Vorhabensträger zugesichert, eine solche Zufahrt herzustellen, wenn eine Einigung über den erforderlichen zusätzlichen Grunderwerb erzielt werden kann. Da der Einwender selbst Eigentümer der hierfür benötigten Flächen ist, kann die Fragestellung den nachfolgenden Verhandlungen vorbehalten bleiben. Einzubeziehen ist die Gemeinde Rattenkirchen als Eigentümerin der Flächen der Gemeindeverbindungsstraße, die von der Hofstelle des Einwenders weg verlegt wird.

Die vom Einwender geforderte Errichtung eines Durchlasses unter der GVS Krafting – Mimmelheim zur Entwässerung des infolge der Planung entstehenden Geländetiefpunktes hat der Vorhabensträger zugesichert. Darüber hinaus wird die bestehende private Abwasserleitung des Einwenders soweit erforderlich verlegt und den geänderten Verhältnissen angepasst.

#### 4.5.7.25 Einwender Nr. 5035

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 752, 753 und 754 der Gemarkung Hausmehring sowie Fl.Nrn. 29, 79, 96, 97 und 584 der Gemarkung Stollkirchen, die insgesamt im Ausmaß von rund 86.055 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 16.593 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen werden. Er wendet sich gegen die Planung, denn er befürchtet die Gefährdung der Existenz seines landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetriebs. Daneben kritisierte er die geplante Neuordnung des nachgeordneten Wegenetzes und die Planung der landschaftspflegerischen Maßnahmen mit Auswirkungen auf seine Grundstücke.

Wir erachten die Einwendungen für nicht durchgreifend, auch wenn der Einwender zu den Hauptbetroffenen der Planung gehört. Nach den Angaben der Landwirtschaftsverwaltung verfügt der Betrieb des Einwenders über rund 45,85 ha landwirtschaftlich genutzte Fläche. Der infolge der Planung vorgesehene Flächenverlust ist erheblich und führt nach der Einschätzung des Landwirtschaftsamts Ebersberg von vornherein zur Gefährdung der Existenz des Betriebs. Der Vorhabensträger hat anhand der Daten der Landwirtschaftsverwaltung die Frage der Existenzgefährdung

nochmals überprüft und bestätigt, dass die vor dem Flächenentzug gegebene betriebliche Existenzfähigkeit infolge der Planung nicht auf Dauer aufrecht erhalten bleibt. Allerdings ist die Flächeninanspruchnahme unvermeidbar und aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls auch unter Inkaufnahme der Existenzgefährdung des Einwenders gerechtfertigt.

Die Eingriffe in die Grundstücke der Gemarkung Hausmehring betreffen ausschließlich Waldflächen. Sie befinden sich unmittelbar am westlichen Beginn des Planungsabschnitts. Eine Vermeidung des Flächenzugriffs kommt hier nicht in Betracht, weil der planfestgestellte Nachbarabschnitt Pastetten – Dorfen einen Zwangspunkt darstellt. Bereits aus wirtschaftlichen Gründen kommt eine Änderung der Planung des vorliegenden Abschnitts nicht in Betracht, die keinen Anschluss an den Nachbarabschnitt gewährleistet. Im Hinblick auf die Inanspruchnahme der Grundstücke der Gemarkung Stollnkirchen werden landwirtschaftlich genutzte Grundstücke durch die Planung betroffen. Durch eine Verschiebung der Trasse kann der Flächenentzug indes nicht vermieden werden, weil eine solche Verschiebung zwangsläufig zu stärkeren Betroffenheiten anderer gewichtiger Belange führen würde, die außer Verhältnis zu ihrem Nutzen stehen würden. Eine Trassenverschiebung nach Norden würde zu einer erheblich schwerwiegenderen Beeinträchtigung der Siedlung Kaidach führen und hätte zwangsläufig die Beseitigung von Wohngebäuden zur Folge. Dabei könnte die Flächeninanspruchnahme des Einwenders jedoch kaum verringert werden, da seine Grundstücke in diesem Bereiche lang gestreckt in Nord-Süd-Richtung verlaufen. Bei einer Verlegung der Trasse, die soweit nach Norden reicht, dass seine Grundstücke nicht bzw. kaum betroffen wären, müsste die Siedlung Straß sowie ein Einzelanwesen in Mirdelsberg komplett überbaut werden. Darüber hinaus wären voraussichtlich weitere direkte Eingriffe in die Substanz von Gebäuden die Folge. Die Trasse würde deutlich näher an die Ortsteile Kloster Moosen und Schwindkirchen heran reichen, was mit erheblichen zusätzlichen Belastungen für die dortige Wohnbevölkerung verbunden wäre. Zudem müsste die Querungsstelle der Autobahn mit dem FFH-Gebiet „Isental mit Nebenbächen“ im Goldachtal aufgegeben werden und das Gebiet an einer anderen Stelle gequert werden, die ausgeprägtere Auwaldstrukturen aufweist. Die Autobahn würde insoweit zu erheblich stärkeren Eingriffen in die Schutzgüter des FFH-Gebiets führen. Daneben würde die Trasse aufgrund der größeren Nähe zur Wochenstube der Fledermausart Großes Mausohr in der Kirche von Schwindkirchen zu einer größeren Belastung für diese streng geschützte Art führen. Eine Trassenverschiebung nach Süden würde andererseits die Siedlungen Unterstollnkirchen und Unterschiltern sowie weitere Einzelanwesen im Außenbereich massiv tangieren und zur Beseitigung von Gebäuden führen. Damit wären bereits

die privaten Interessen des Einwenders selbst erheblich stärker berührt, der dort wohnt. Hinsichtlich der erforderlichen Querung des FFH-Gebiets würde eine Verlegung der Querungsstelle ebenfalls zu deutlich stärkeren Eingriffen in die geschützten maßgeblichen Gebietsbestandteile führen.

Ebenso wie eine Verschiebung der Trasse aus den vorgenannten Gründen nicht in Betracht kommt, ist auch eine Verlegung der geplanten PWC-Anlage oder ihre Verkleinerung zur Verschonung des Eigentums des Einwenders nicht geboten. In Ergänzung zu den Erwägungen unter Ziffer C.4.4.3.3 halten wir die Errichtung der PWC-Anlage auch vor dem Hintergrund der eintretenden Existenzgefährdung des Betriebs des Einwenders für gerechtfertigt. Der vorgesehene Standort bezieht Flächen in die PWC-Anlage ein, die bereits derzeit der landwirtschaftlichen Nutzung entzogen sind, da auf ihnen in der Vergangenheit eine Kiesausbeute stattgefunden hat. Insoweit ist die Planung geeignet, den Verbrauch an landwirtschaftlichen Nutzflächen zu minimieren. Der über die Kiesabbauf Flächen hinaus greifende Flächenanteil, der für die Errichtung der PWC-Anlage erforderlich ist, betrifft leider Flächen, die zusammenhängend dem Einwender gehören. Die insgesamt als Vorteil zu bewertende Minimierung der Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen wirkt sich im vorliegenden Fall als besonderer individueller Nachteil für den Einwender aus. Dies wird bei der Frage der Entschädigung eine besondere Rolle spielen. Indessen halten wir trotz dieser besonders schwerwiegenden individuellen Betroffenheit des Einwenders die Straßenplanung einschließlich des Flächenverbrauchs für die PWC-Anlage für gerechtfertigt. Die Bereitstellung von Parkmöglichkeiten dient gewichtigen Belangen der Verkehrssicherheit. Der auf der Bundesautobahn fließende Verkehr wird vom ruhenden Verkehr getrennt, ohne dass die Autobahn verlassen werden muss. Damit wird nicht nur der Verkehrssicherheit auf der Autobahn, sondern auch auf den nachgeordneten Straßen Rechnung getragen, die anderenfalls von Verkehren auf der Suche nach Rast- und Parkmöglichkeiten genutzt werden müssten. Die vom Vorhabensträger dargelegten Parameter für die Wahl des richtigen Standorts und der Ausgestaltung der PWC-Anlage entsprechen den einschlägigen Richtlinien und beruhen auf sachlichen und nachvollziehbaren Erwägungen. Besonderheiten, die eine Abweichung von den Regelungen oder gar einen Verzicht auf die PWC-Anlage nahe legen würden, sind trotz der damit verbundenen schwerwiegenden Beeinträchtigung der privaten Belange des Einwenders nicht erkennbar.

Der Flächenentzug zum Zwecke der Errichtung der Entwässerungsanlage 2 (BWV Nr. 61) ist ebenfalls gerechtfertigt. Sowohl in ihrer Lage als auch in ihrer Dimensionierung ist die Anlage zur schadlosen Behandlung des auf der Autobahn anfallenden Wassers erforderlich und vernünftigerweise geboten. Die Anlage dient der vollstän-



digen Versickerung des Straßenabwassers und gewährleistet, dass das FFH-Gebiet an der Goldach nicht erheblich beeinträchtigt wird. Ein Abfluss von verschmutztem Wasser in das Fließgewässersystem der Goldach und folgend der Isen wird vermieden, soweit es nicht um besondere Katastrophenereignisse geht, bei denen ohnehin bereits soviel Wasser anfällt und von einem so großen Verdünnungseffekt auszugehen ist, dass es zu keiner erheblichen Beeinträchtigung durch zusätzlich abfließendes Wasser aus der Versickeranlage kommt. Die Belange des strengen FFH-Gebietsschutzes erachten wir für gewichtiger als die privaten Belange des Einwenders. Eine Verschiebung des Standorts der Entwässerungsanlage kommt aus topographischen, betrieblichen und wirtschaftlichen Gründen nicht in Betracht.

Im Hinblick auf die vorgesehene landschaftspflegerische Maßnahme A10/S/CEF, die zu einem geringen Anteil Eigentumsflächen des Einwenders und zu einem großen Anteil Grundstücke betrifft, die nach eigenen Angaben gepachtet sind (Fl.Nrn. 30 und 583 Gmkg. Stollnkirchen), wird insoweit auf unsere Ausführungen zu Einwender Nr. 4003 verwiesen. Zum Schutz der Fledermausart Großes Mausohr sind die im Goldachtal vorgesehenen Maßnahmen notwendig und die damit verbundenen Einschränkungen der landwirtschaftlichen Nutzung hinzunehmen.

Die Flächeninanspruchnahme für die Verlegung der Gemeindeverbindungsstraße Unterstollnkirchen – Schwindkirchen betrifft die Eigentumsfläche Fl.Nr. 29 sowie die Pachtflächen Fl.Nrn. 30 und 583. Zur ordnungsgemäßen Unterführung der Straße unter der Autobahn ist ihre Anpassung entsprechend der straßenbautechnischen Erfordernisse vernünftig. Das westliche Widerlager der Goldachbrücke befindet sich östlich des derzeitigen Verlaufs der bestehenden Gemeindeverbindungsstraße. Daher ist eine Verschiebung der GVS nach Osten erforderlich, um sie unter der Autobahnbrücke zu unterführen. Eine Verschiebung des westlichen Widerlagers der Brücke zur Vermeidung einer Anpassung der GVS kommt nicht in Betracht, denn dies hätte zur Folge, dass die Brücke nach Westen um ein Brückenbaufeld erweitert werden müsste. Allerdings wäre die Brücke nicht ausreichend hoch, um die bestehende GVS unterführen zu können. Daher müsste auch die Gradienten der Autobahn westlich der Brücke angehoben werden, um eine Brückenhöhe von mindestens 4,50 m zu gewährleisten. Dies hätte massive Auswirkungen auf den Flächenverbrauch und würde zu enormen Kostensteigerungen führen, da von einer wesentlichen Gradientenanhebung insbesondere der gesamte Bereich der PWC-Anlage betroffen wäre. Insgesamt sprechen überwiegende Gründe für die geplante Verlegung der GVS auch unter Inkaufnahme der Beeinträchtigungen der privaten Belange des Einwenders. Dies gilt auch für die vorgesehene Inanspruchnahme für die Maßnahme A7. Insoweit handelt es sich bei der entzogenen Fläche um eine ersichtlich unwirtschaft-

liche Restfläche, die nach dem Entzug für die Anpassung der GVS zwischen der geänderten und der bisherigen Gemeindeverbindungsstraße gelegen ist. Die Verlegung der GVS erfordert die Rodung der am Straßenrand vorhandenen Bäume, die derzeit das Landschaftsbild am Nordrand des Goldachtales entscheidend prägen. Mit Hilfe der Maßnahme A7 wird das Landschaftsbild durch die vorgesehene Neupflanzung von straßenbegleitenden Hochstammbäumen neu gestaltet. Aus Gründen der Verkehrssicherheit kann die Pflanzung der Bäume nicht ausschließlich auf der Straßenböschung erfolgen, sondern es bedarf einer zusätzlichen Flächeninanspruchnahme, um die Sichtverhältnisse in der Innenkurve nicht einzuschränken.

Die ausreichende Erschließung der nördlichen Restflächen der Grundstücke Fl.Nrn. 96 und 97 ist durch die Planung gewährleistet. Der ÖFW BWV Nr. 45 ersetzt den infolge des Bau der A 94 entfallenden ÖFW BWV Nr. 48. Eine Zufahrt zu den angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen ist ohne weiteres möglich. Der entstehende Umweg von rund einem Kilometer Länge ist zwar erheblich, jedoch hinzunehmen. Die alternative Unterführung der Autobahn kommt aus Kostengründen nicht in Betracht. Die Erschwernisse infolge der Umwege sind im Rahmen der Entschädigung zu berücksichtigen. Die Erschließung der Restflächen der Grundstücke Fl.Nrn. 752, 753 und 754 der Gemarkung Hausmehring ist ebenfalls sichergestellt. Das nördliche Restgrundstück Fl.Nr. 754 kann über die Flurnummer 752 erreicht werden. Der Vorhabensträger hat darüber hinaus zugesichert, im Rahmen der Bauausführung die Zufahrt (BWV Nr. 32) bis zum Grundstück Fl.Nr. 754 zu verlängern, wenn der Einwender dies wünscht.

Die Beeinträchtigung von landwirtschaftlich genutzten Flächen unterhalb der Goldachbrücke infolge des Spritzwassers wird entgegen der Befürchtung des Einwenders nicht nennenswert sein, denn die vorgesehenen Immissionsschutzwände dienen der Abschirmung der Autobahn. Sie verhindern den Eintrag von Schadstoffen in die Goldachau. Unbegründet ist auch die Befürchtung, infolge der Maßnahme S13 gehe die Nutzungsmöglichkeit der gepachteten Flurnummer 76 verloren. Die landschaftspflegerische Maßnahme umfasst lediglich einen geringen Anteil an dem Grundstück im Ausmaß von rund 0,11 ha. Sie dient dem Fledermausschutz, indem durch die vorgesehene Aufforstung die Tiere vom tief fliegenden Überqueren der Fahrbahn abgehalten werden. Die landwirtschaftliche Nutzung der südlichen Restfläche von Flurnummer 76 wird nicht weiter eingeschränkt. Daneben ist auch die weitere Nutzung der Restflächen der Grundstücke Fl.Nrn. 96, 96 und 79 uneingeschränkt möglich, da es zu keiner wesentlichen Verschattungswirkung durch die vorgesehene Bepflanzung der Straßenböschung kommen wird. Für die südlichen Restflächen liegt dies bereits aufgrund des Sonnenstandes auf der Hand. Im Hin-

blick auf die nördlichen Restflächen hat der Vorhabensträger zugesichert, die im AGBGB geregelten Grenzabstände einzuhalten.

#### 4.5.7.26 Einwender Nr. 5036

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 449, 467, 468, 470, 473 bis 478, 482 und 484 der Gemarkung Weidenbach sowie Fl.Nr. 353 der Gemarkung Heldenstein, die insgesamt im Ausmaß von rund 44.582 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 11.899 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen werden. Er befürchtet die Gefährdung der Existenz seines nach eigenen Angaben im Vollerwerb geführten landwirtschaftlichen Betriebs. Er wehrt sich zudem gegen die vorübergehende Inanspruchnahme von an seine eigenen Grundstücke angrenzenden Flächen zum Zwecke der Verfüllung mit Überschussmassen, weil er die Gefährdung seines Brunnens fürchtet, der sowohl der Trinkwasserversorgung der Bewohner des Anwesens Schmidham als auch der Wasserversorgung der Tiere dient. Daneben kritisiert er die Durchschneidung der landwirtschaftlichen Wegebeziehungen.

Die Bedenken gegen die Planung greifen nicht durch. Nach den Angaben der Landwirtschaftsverwaltung verfügt der Betrieb des Einwenders über landwirtschaftlich genutzte Flächen im Ausmaß von rund 45,73 ha. Der Flächenentzug beläuft sich auf über 5% und stellt sich damit nicht von vornherein als unerheblich dar. Anhand der vorliegenden Betriebsdaten wurde der Einwand der Existenzgefährdung genauer untersucht. Im Ergebnis ist festzustellen, dass der Betrieb vor dem geplanten Flächenentzug eine ausreichende Eigenkapitalbildung erwirtschaftete, während er nach dem vorhabensbedingten Flächenentzug unter die notwendige Zielmarke von rund 7.500 € fällt. Wir gehen daher davon aus, dass der Betrieb durch den geplanten Bau der A 94 in seiner Existenz gefährdet wird.

Der Flächenentzug ist indessen trotz der schwerwiegenden Konsequenzen für die privaten Belange des Einwenders unvermeidbar und aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls gerechtfertigt. Eine Verschiebung der Trasse zur Verschonung des Eigentums des Einwenders kommt nicht in Betracht. Die damit verbundenen Beeinträchtigungen anderer gewichtiger Belange stünden außer Verhältnis zum erzielten Nutzen. Von vornherein scheidet eine Verschiebung schon deshalb aus, weil sie aus straßenbautechnischen Gründen unvermeidbar dazu führen würde, dass der vorliegende Planungsabschnitt nicht an den planfestgestellten, derzeit bereits im Bau befindlichen Nachbarabschnitt Ampfing – Heldenstein anschließen könnte, der indessen einen Zwangspunkt für die Trassierung des Abschnitts Dorfen – Heldenstein bildet und dem in der Abwägung eine sehr große Bedeutung zukommt. Eine Verschiebung nach Süden würde darüber hinaus den Interessen des

Einwenders zuwider laufen, da damit weitaus größere Beeinträchtigungen für seine südlich der Trasse gelegene Hofstelle verbunden wären. Voraussichtlich müssten sogar neben seinem Anwesen auch weitere Gebäude bei Waldsberg und in der Siedlung Kehrham beseitigt werden. Die Trasse würde jedenfalls deutlich stärkere Belastungen für die Bevölkerung in diesen Bereichen mit sich bringen. Zudem könnte der Weidenbacher Bach nicht an der vorgesehenen Stelle mit den geringsten Auswirkungen auf diese ökologisch sehr bedeutsame Funktionsleitlinie gequert werden. Die Querung an anderer Stelle hätte deutlich stärkere Auswirkungen auf die Belange des Natur- und Artenschutzes zur Folge. Eine Verschiebung nach Norden würde ebenfalls zu erheblich größeren Auswirkungen auf die genannten Belange führen, da auch im Norden der vorgesehenen Querungsstelle wertvollere Lebensräume entlang des Weidenbacher Bachs betroffen würden. Darüber hinaus würde eine nordwärts gerichtete Verschiebung die Trasse in Richtung der Ortschaft Weidenbach drücken und erheblich stärkere Auswirkungen auf die dortige Wohnbevölkerung nach sich ziehen. Eine Verschiebung nach Norden würde auch den in Axenbach angesiedelten landwirtschaftlichen Betrieb deutlich stärker belasten. Das Gebiet im Bereich zwischen Bau-km 48+000 und Bau-km 49+000 weist im Norden zusammenhängende Grundstücke des Betriebs in Axenbach und im Süden zusammenhängende Flächen des Betriebs in Schmidham auf. Die gewählte Trassierung führt ungefähr mittig durch das Gebiet und gewährleistet eine ausgewogene Berücksichtigung der privaten Belange der betroffenen Grundstückseigentümer.

Die Gründe, die für den Bau der Autobahn sprechen, überwiegen die privaten Belange des Einwenders. Die Realisierung der mit dem Vorhaben verfolgten herausragend wichtigen verkehrlichen Zielsetzungen ist auch unter Inkaufnahme der Existenzgefährdung des Betriebs des Einwenders gerechtfertigt.

Wir halten die Bedenken des Einwenders gegen die geplante Ablagerung von Überschussmassen (BWV Nr. 277) für unzutreffend. Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass der in Planunterlage 7T, Blatt 8 grün gekennzeichnete Bereich der vorübergehenden Inanspruchnahme einen größeren Umgriff aufweist, als die wesentlich kleinere eigentliche Ablagerungsfläche. Der größere Umgriff ist vor allem der erforderlichen Zwischenlagerung des abzuschiebenden Oberbodens geschuldet. Zum Schutz des Brunnens des Einwenders wird die Ablagerungsfläche einen Mindestabstand von 50 m einhalten. Negative Auswirkungen auf benachbarte Flächen und den darauf befindlichen Brunnen sind nach der fachlichen Einschätzung des zuständigen Wasserwirtschaftsamts Rosenheim weder durch geänderte Entwässerungsverhältnisse noch infolge von Bodenkontaminationen zu erwarten, wenn das Verfüllmaterial dem Zuordnungswert Z0 entspricht. Das zuständige Landratsamt Mühldorf a. Inn er-

hob ebenfalls keine Bedenken gegen die vorgesehene Ablagerung. Wir halten die vorgesehene Ablagerung aus Gründen des öffentlichen Wohls für gerechtfertigt. Die Beeinträchtigungen der privaten Belange des Einwenders wiegen nicht so schwer, dass auf die Ablagerung verzichtet werden müsste. Anlass zu ernstlicher Besorgnis für den Bestand der Trinkwasserversorgung gibt es aufgrund der fachlichen Einschätzungen der Fachbehörden nicht. Das zur Ablagerung vorgesehene Material entspricht dem Zuordnungswert Z0 und besteht aus unbelastetem Boden, der beim Bau der Trasse anfällt und nicht anderweitig verwendet werden kann. Die Auffüllung betrifft landwirtschaftlich genutzte Flächen in einer Geländesenke, die mit den Überschussmassen im Mittel um rund 2,50 m aufgefüllt werden soll, wobei es punktuell im Gebiet zu einer Niveauerhöhung von bis zu 5,70 m kommen kann. Durch eine Auffüllung dieser Größenordnung entstehen im Boden keine geänderten Druckverhältnisse, die die Trinkwasserversorgung beeinträchtigen. Die geplante Ablagerung des Materials ist mit dem Grundstückseigentümer im Vorfeld der Planung abgestimmt worden. Er erhob dagegen im Anhörungsverfahren auch keine Bedenken. Die Ablagerung der rund 130.000 m<sup>3</sup> Überschussmassen an anderer Stelle müsste voraussichtlich landwirtschaftliche Grundstücke Anderer betreffen und würde für jene Betriebe zu Beeinträchtigungen ihrer privater Belange führen. Eine Ablagerung auf Deponieflächen wäre andererseits mit erheblichen Mehrkosten verbunden. Insgesamt meinen wir, dass die vorgesehene Planung zu einem ausgewogenen Verhältnis der davon berührten Belange führt. Ergänzend wird auf Ziffer A6.1.6 verwiesen. Im Hinblick auf die Inanspruchnahme des Flurstücks 353 der Gemarkung Heldenstein im Ausmaß von rund 579 m<sup>2</sup> für die landschaftspflegerische Maßnahme G4 halten wir die Planung auch für gerechtfertigt, da es sich dabei um eine ersichtlich unwirtschaftliche, dreiecksförmige Restfläche handelt und daher von geringer Bedeutung für den Betrieb des Einwenders ist. Insoweit setzen sich die mit der Gestaltungsmaßnahme verfolgten Ziele der landschaftsgerechten Einbindung der Autobahn, insbesondere in dem Bereich, der derzeit mit Bäumen bestockt ist, durch.

Die vom Einwender befürchtete Zerstörung des vorhandenen Weihers an der westlichen Grenze des Grundstücks Fl.Nr. 449/1 ist insoweit unvermeidbar, als er von der Trasse der A 94 einschließlich der begleitenden Lärmschutzanlagen im äußersten nördlichen Bereich überbaut wird. Im Übrigen bleibt der Weiher unberührt, insbesondere sind entgegen der Ansicht des Einwenders keine landschaftspflegerischen Maßnahmen in seinem Umfeld vorgesehen. Die Flächeninanspruchnahme kann nicht durch die Ersetzung des vorgesehenen Lärmschutzwalls durch eine Lärmschutzwand verringert werden. Das der Planung zugrunde liegende Lärmschutzkonzept gewährleistet die Einhaltung der einschlägigen Grenzwerte der 16. BImSchV.

Lärmschutzwände sind im Vergleich zu Lärmschutzwällen um ein Vielfaches teurer. Sie werden daher vorwiegend an beengten Stellen und auf Brücken vorgesehen. Verhältnisse, die den Einsatz teurer Lärmschutzwände rechtfertigen, sind vorliegend indessen nicht gegeben. Auch der erhebliche Flächenentzug rechtfertigt die Mehrkosten nicht, zumal der Verlust nicht wesentlich verringert werden könnte, da die Trasse in diesem Bereich über weite Strecken im Einschnitt liegt.

Die Erschließung der Hofstelle sowie der landwirtschaftlichen Flächen des Einwenders bleiben sichergestellt. Allerdings wird der bestehende private Weg (BWV Nr. 239) von der Autobahn überbaut und entfällt insoweit. Die nördlich der A 94 verbleibenden Restflächen können daher zukünftig von der Hofstelle nicht mehr auf kurzem Wege über diesen Privatweg angefahren werden. Stattdessen muss die Autobahn entweder über die GVS Waldsberg – Weidenbach (BWV Nr. 233a) oder den ÖFW (BWV Nr. 245) gequert werden. Die dadurch entstehenden Umwege sind erheblich und belaufen sich auf rund einen Kilometer. Wir halten die Umwege für unvermeidbar und im Ergebnis aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls gerechtfertigt, denn die Aufrechterhaltung der Wegeverbindung über den Privatweg (BWV Nr. 239) wäre mit unverhältnismäßigen Kosten verbunden. Die Trasse befindet sich in diesem Bereich im Einschnitt. Unmittelbar westlich davon endet der beidseitige Lärmschutzwall zum Schutz des Wohnanwesens des Einwenders. Eine Unterführung der Autobahn kommt von vornherein nicht in Betracht, da sie sehr tief in den Untergrund eingreifen würde und nach Schätzung des Vorhabensträgers mit Mehrkosten von rund 410.000 € verbunden wäre. Eine Überführung kommt indessen auch nicht in Betracht, denn sie würde mit Mehrkosten in der Größenordnung von rund 550.000 € zu Buche schlagen. Dammschüttungen wären zur Überführung des Weges ebenso erforderlich wie die Einbindung der Lärmschutzanlagen in den Brückenbereich. Als Alternative kommt ebenso wenig die vom Einwender geforderte Aufweitung des Durchlasses (BWV Nr. 237b) in Betracht. Die Gradienten der Autobahn verläuft in diesem Bereich etwa drei Meter über Gelände. Eine Unterführung würde je nach Lichtraumprofil und unter Berücksichtigung der Konstruktionshöhe des Querungsbauwerks eine Höhendifferenz von fünf bis sechs Metern erfordern. Die zur Herstellung einer solchen Unterführung erforderlichen Mehrkosten erachten wir als unverhältnismäßig, denn sie würden sich unter Berücksichtigung der Notwendigkeit der Mitführung des vorhandenen Entwässerungsgrabens in einer Größenordnung von mindestens 385.000 € bewegen. Angesichts dessen erachten wir die Beeinträchtigung der privaten Belange des Einwenders für weniger schwerwiegend. Über die Entschädigung für die Umwege muss nicht im Rahmen der Planfeststellung entschieden werden.

Die vom Einwender geforderte technische Ausführung der Lärmschutzwälle dergestalt, dass sie sich zur Aufstellung einer privaten Photovoltaikanlage eignen, ist nicht Gegenstand der Planfeststellung. Wesentlich ist ihre Funktionserfüllung im Hinblick auf den Lärmschutz. Ob sie darüber hinaus künftig als Standort einer Photovoltaikanlage geeignet sind, bleibt nachfolgenden Verhandlungen zwischen dem Einwender und der Straßenbaubehörde vorbehalten.

#### 4.5.7.27 Einwender Nr. 5037

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 1393 der Gemarkung Schwindegg, das zu rund 1.576 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 3.098 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen wird. Er kritisiert, dass die Erschließung des Grundstücks wegen der Tieferlegung der Gemeindeverbindungsstraße an der westlichen Grundstücksgrenze nicht ausreichend gewährleistet sei. Wir halten die Kritik für nicht zutreffend. Die Planung sieht eine Zufahrt von der Gemeindeverbindungsstraße auf das Flurstück des Einwenders vor (BWV Nr. 115b), die den Höhenunterschied zwischen der aus straßenbautechnischen Gründen tiefer gelegten Gemeindeverbindungsstraße und dem Grundstück überwindet. Ein Verzicht auf die Tieferlegung kommt nicht in Betracht, da dies unvermeidbar mit der Schließung der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden wichtigen Wegebeziehung Grimmelbach - Schwindach verbunden wäre. Der vom Einwender geforderte Parallelweg entlang der gesamten Grundstücksgrenze wird abgelehnt, denn er kann über die Zufahrt (BWV Nr. 115b) auf sein Grundstück zufahren und von da aus mit der Bewirtschaftung beginnen. Die Situation unterscheidet sich durch die Anlage eines Parallelwegs nur unwesentlich. Der Vorhabens-träger hat sich indessen bereit erklärt, die Herstellung eines Parallelwegs im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen mit dem Einwender zu erörtern.

#### 4.5.7.28 Einwender Nr. 5038

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 1584, 1664, 1666 und 1826 der Gemarkung Obertaufkirchen, die zu rund 30.804 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 2.570 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen werden. Er befürchtet die Gefährdung der Existenz seines landwirtschaftlichen Betriebs sowie indirekte Auswirkungen durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen.

Die Einwendungen erachten wir als nicht durchgreifend. Nach den Angaben der Landwirtschaftsverwaltung verfügt der Betrieb des Einwenders über rund 27,77 ha landwirtschaftlich genutzte Fläche. Der Flächenverlust beläuft sich auf mehr als 5% der Betriebsflächen. Anhand der Betriebsdaten wurde der Einwand der Existenzgefährdung einer genauen Prüfung unterzogen. Im Ergebnis ist aufgrund der Betriebs-

ausstattung davon auszugehen, dass bereits vor dem Flächenentzug für den Bau der A 94 kein ausreichendes Eigenkapital erwirtschaftet werden kann, um den Betrieb längerfristig nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten als überlebensfähig einzuschätzen. Das Eigenkapitalergebnis ist deutlich negativ. Eine Existenzgefährdung infolge des Bauvorhabens tritt daher nicht ein. Zum selben Ergebnis führt eine betriebswirtschaftliche Betrachtung, die lediglich auf den erzielten Jahresgewinn des Betriebs abstellt. Denn der Jahresgewinn liegt sowohl vor und nach dem vorhabensbedingten Flächenentzug in einer Größenordnung deutlich unter 22.000 €. Auch insoweit führt der Flächenverlust nicht zu einer Existenzgefährdung.

Die Inanspruchnahme der Flächen ist unvermeidbar und aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls gerechtfertigt. Die Trasse kann im Bereich der Querung des Ornaubachs nicht verschoben werden, ohne zu wesentlich schwerwiegenderen Beeinträchtigungen anderer Belange zu führen. Sowohl die Bebauung nördlich und südlich der geplanten Trasse in Pfaffenkirchen und Frauenornau als auch weiter westlich in Friedlrimbach und Mitterrimbach machen eine auch nur kleinräumige Verschiebung unzumutbar, weil die Wohnbevölkerung davon zwangsläufig stärker betroffen wäre und voraussichtlich sogar einzelne Gebäude beseitigt werden müssten. Daneben könnte bei einer Trassenverschiebung weder an der Querungsstelle am Ornaubach noch am Rimbach festgehalten werden. Die Folge davon wären nicht hinnehmbare stärkere Eingriffe in die beiden Bachtäler, insbesondere größere Auswirkungen auf das FFH-Gebiet am Rimbach. Die unvermeidbaren Beeinträchtigungen der privaten Belange des Einwenders sind in Abwägung aller zu berücksichtigenden Belange indessen gerechtfertigt. Ein Verzicht auf die Realisierung des Autobahnbaus wegen der Betroffenheit des Einwenders kommt nicht in Betracht.

Die Inanspruchnahme der Grundstücke Fl.Nrn. 1664 und 1666 zur Herstellung der landschaftspflegerischen Maßnahme A24 ist ebenfalls gerechtfertigt. Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass es sich dabei um unwirtschaftliche Restflächen handelt, deren Übernahme der Einwender im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens ohnehin gefordert hat. Die Maßnahme A24 dient dem Ausgleich der vorhabensbedingten Eingriffe in das Landschaftsbild. Das Interesse am vollständigen Ausgleich dieser Eingriffe ist im sensiblen Bereich des Ornaubachtals von besonderem Gewicht und überwiegt die konkret betroffenen privaten Belange des Einwenders. Wir verkennen nicht das erhebliche Ausmaß der Flächeninanspruchnahme insgesamt. In Bezug auf die landschaftspflegerische Maßnahme A24 führt die Planung indessen zu keinen wesentlichen Zusatzbelastungen, die dem Interesse am vollständigen naturschutzfachlichen Ausgleich entgegenstehen.



Die vorübergehende Inanspruchnahme des Grundstücks Fl.Nr. 1826 ist zur Erschließung der Baustelle für den Bau des östlichen Widerlagers der Ornautalbrücke zwingend erforderlich. Sie zerschneidet zwar die zusammenhängende Weidefläche während der Bauzeit und führt daher insoweit zu Einschränkungen der Bewirtschaftung. Diese Einschränkungen erachten wir indessen für hinnehmbar. Eine anderweitige Erschließung der Baustelle kommt aus wirtschaftlichen Gründen nicht in Betracht. Der Hang östlich von Frauenornau ist sehr steil. Eine Zufahrt direkt von der Gemeindeverbindungsstraße Steinkirchen – Obertaufkirchen aus wäre für die Baufahrzeuge zu steil. Eine temporäre Zufahrt von Norden über die Gemeindeverbindungsstraße Pfaffenkirchen – Kreisstraße MÜ 21 würde zu einer Zerschneidung der Grundstücke Fl.Nrn. 1272 und 1266, mithin zu vergleichbaren Beeinträchtigungen der privaten Belange Anderer führen. Eine Erschließung von Osten über die Trasse scheidet aus wirtschaftlichen und verkehrlichen Gründen ebenfalls aus. Um den abgestrebten Lückenschluss so schnell wie möglich zu erreichen, ist die zügige Herstellung der Großbrücken im Abschnitt Dorfen – Heldenstein vorgesehen. Wegen des tiefen Kerbtals im Osten des Widerlagers der Ornautalbrücke müsste vor Beginn der Brückenbauarbeiten zunächst das Bauwerk K43/1 (BWV Nr. 160) fertig gestellt werden, damit Baufahrzeuge zur Ornautalbrücke gelangen können. Die damit einhergehende Verzögerung des Bauablaufs würde die angestrebte gleichzeitige Verkehrsfreigabe der Abschnitte Pastetten – Dorfen und Dorfen – Heldenstein gefährden. Die damit verbundenen Belastungen für die Bewohner von Schwindkirchen wiegen schwerer als die temporäre Beeinträchtigung der privaten Belange des Einwenders infolge der Baustellenzufahrt. Im Übrigen bleibt die landwirtschaftliche Nutzung der Flächen beidseits der Baustellenzufahrt erhalten. Auch die Beweidung durch Vieh kann aufrechterhalten bleiben. Erforderlich könnte die Errichtung eines Zauns beidseits der Zufahrt zum Schutz der Tiere sein. Die Frage kann jedoch der Ausführungsplanung vorbehalten bleiben.

#### 4.5.7.29 Einwender Nr. 5039

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 1427 und 1427/1 der Gemarkung Schwindegg, die im Ausmaß von rund 3.148 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 2.271 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen werden. Er wendet sich gegen den Flächentzug, der indessen unvermeidbar und aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls gerechtfertigt ist. Eine Verschiebung der Trasse kommt aus den Gründen nicht in Betracht, die wir bereits in unseren Erläuterungen zu Einwender Nr. 5033 in Bezug auf die Inanspruchnahme des unmittelbar benachbarten Grundstücks Fl.Nr. 1425 dargelegt haben. Hierauf wird zur Vermeidung von Wiederholungen ver-

wiesen. Beeinträchtigungen der verbleibenden Restfläche wegen von der Fahrbahn stammenden Spritzwassers sind entgegen der Befürchtung des Einwenders nicht zu erwarten, denn die Entfernung des Fahrbahnrandes der Autobahn beträgt rund 20 m.

#### 4.5.7.30 Einwender Nr. 5040

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 304, 313, 335, 336, 339/1, 340, 341 und 385 der Gemarkung Weidenbach, die insgesamt zu rund 43.001 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 12.220 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen werden. Er befürchtet die Gefährdung der Existenz seines landwirtschaftlichen Betriebs.

Die Einwendungen greifen nicht durch. Nach Auskunft der Landwirtschaftsverwaltung betreibt der Einwender keinen landwirtschaftlichen Betrieb. Der Betrieb ist vollständig verpachtet. Damit fehlt es bereits an einem eigenen existenzfähigen landwirtschaftlichen Betrieb, dessen Existenz infolge des Flächenentzugs gefährdet werden könnte (BayVGH vom 24.11.2010, 8 A 10.40023, UA Seite 96, Rn. 209).

Unabhängig davon ist der Flächenentzug unvermeidbar und selbst unter Inkaufnahme einer Existenzgefährdung aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Interesses gerechtfertigt. Eine Verschiebung der Trasse kommt zur Verschonung der Grundbetroffenheit des Einwenders nicht in Betracht. Eine Verschiebung südwärts würde zu massiven Zusatzbelastungen für die Siedlung Kehrham und weitere Einzelanwesen in Waldsberg und Schmidham führen, die voraussichtlich sogar den Abriss von Gebäuden zum Gegenstand hätten. Eine Verschiebung nach Norden wäre mit erheblich größeren Beeinträchtigungen der Belange des Natur- und Artenschutzes verbunden, denn der ökologisch sehr bedeutsame Weidenbacher Bach müsste an einer anderen Stelle gequert werden, die naturschutzfachlich höherwertig ist. Zudem wären von einer Nordverschiebung andere Flächen des Einwenders betroffen, die derzeit von der Planung nicht berührt werden. Eine Verschiebung nordwärts würde schließlich auch zu erheblichen Beeinträchtigungen des landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetriebs in Axenbach führen, die im Vergleich zur Beeinträchtigung des Einwenders mindestens ebenso schwerwiegend wären. Insgesamt halten wir die gewählte Planung für geeignet, die widerstreitenden Interessen zu einem angemessenen Ausgleich zu bringen. Die geplante Neuordnung des nachgeordneten Wegenetzes und der dafür erforderliche Grunderwerb ist zur Erschließung der betroffenen Grundstücke erforderlich und unverzichtbar zur Aufrechterhaltung der geordneten Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Flächen.

Insgesamt überwiegen die mit der Planung verfolgte Zielsetzung die gegenläufigen Belange des Einwenders.

4.5.7.31 Einwender Nr. 5045

Der Einwender war Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 1771 der Gemarkung Rattenkirchen, das zu rund 12.354 m<sup>2</sup> dauerhaft zum Zweck der Herstellung der landschaftspflegerischen Maßnahme A33 in Anspruch genommen wird. Er wandte sich gegen die Inanspruchnahme des Grundstücks, da es aufgrund seiner Biotopqualität besondere Bedeutung für die Weiterführung des Betriebs durch die Tochter habe, denn diese sei Biologin und wolle den Naturbereich und die daran anschließende Vegetation für berufliche Zwecke nutzen. Im Grundbuch ist ein vom Einwender abweichender Eigentümer eingetragen.

Die Grundinanspruchnahme ist aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls gerechtfertigt. Die Herstellung der landschaftspflegerischen Maßnahme A33 ist zum Ausgleich der Eingriffe in den Naturhaushalt erforderlich. Die A 94 durchschneidet das Tal des Weidenbacher Bachs, dem eine sehr hohe Bedeutung als ökologische Leitlinie zukommt. Daher besteht ein hohes öffentliches Interesse am vollständigen Ausgleich der Beeinträchtigungen, der aus naturschutzfachlicher Sicht möglichst nahe zum Eingriffsort erfolgen soll. Mit der Maßnahme A33 wird die ökologische Funktion des Tals als Leitlinie gestärkt indem dort bachbegleitend auwaldtypische Komplexlebensräume angelegt werden. Zudem werden die vorhandenen Gehölzbestände erhalten und im Westen durch die Neuanlegung von mageren Feuchtwiesen und Magerwiesen als Puffer zu den landwirtschaftlichen Flächen umschlossen. Die in Anspruch genommene Teilfläche der Flurnummer 1771 eignet sich für den Ausgleich der Beeinträchtigungen im Bereich des Weidenbacher Bachs in herausragender Weise. Im Vergleich zu der mit dem Flächenverlust verbundenen Beeinträchtigung der privaten Belange überwiegt das Interesse am vollständigen Ausgleich. Eine besondere Betroffenheit des Einwenders, die über das mit dem Entzug von Eigentum immer verbundene Maß hinausgeht, ist nicht ersichtlich. Insbesondere ist nicht erkennbar, wieso sich die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen gerade negativ auf die Nutzung des Grundstücks für berufliche Zwecke einer Biologin auswirken sollten.

4.5.8 Einwender der Kanzlei Blümel Reichert Henning Bergsteiner

Einwender Nr. 6001

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 353 der Gemarkung Schwindkirchen, das zu rund 4.691 m<sup>2</sup> dauerhaft und rund 1.419 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen wird. Er wendet sich gegen die Inanspruchnahme, die indessen aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls gerechtfertigt ist. Zur Vermei-

derung von Wiederholungen verweisen wir auf unsere Ausführungen zu Einwender Nr. 2005.

#### 4.5.9 Weitere Betroffene

Wir haben auch die Betroffenheit von Grundstückseigentümern, die keine Einwendungen erhoben haben, berücksichtigt und in unsere Abwägungsentscheidung mit einbezogen. Eine Minimierung oder Vermeidung der Grundinanspruchnahme ist in keinem Fall möglich, ohne dass dabei gleichzeitig andere Belange beeinträchtigt werden, die gemäß unserer Planungsentscheidung als höherrangig bewertet werden. Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 setzt sich auch insoweit durch.

#### 4.6 Gesamtergebnis

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der Bau der Autobahn A 94 im Abschnitt Dorfen - Heldenstein auch bei gebündelter Betrachtung der Umweltauswirkungen und unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf das Eigentum gerechtfertigt und vertretbar ist. Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich. Optimierungsgebote sind beachtet. Bei Abwägung aller Belange erweist sich die Planlösung als vernünftig.

Die vorstellbaren Standort- und Ausführungsvarianten werden auch bei Berücksichtigung der Gesamtkonzeption des Baus der Autobahn ungünstiger beurteilt.

Die Planung hat unterschiedliche Auswirkungen auf die Umweltbelange, die im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung im Einzelnen analysiert und bewertet wurden. Durch die vorgesehenen Schutz- und Minimierungsmaßnahmen werden die negativen Auswirkungen soweit wie möglich reduziert, wobei dies im Ergebnis je nach betrachtetem Schutzgut unterschiedlichen Erfolg hat. Sehr hohe Beeinträchtigungen bleiben bei den Schutzgütern Tiere und Pflanzen sowie Landschaft bestehen, die auf die Neuzerschneidung des Landschaftsraums zurückzuführen sind, der bisher von bedeutenden Infrastrukturmaßnahmen weitgehend frei geblieben ist. Die Zerschneidungswirkungen lassen sich auch durch die vorgesehenen Schutz- und Kompensationsmaßnahmen nicht drastisch reduzieren, da die Autobahn anlagebedingt den Raum verändert. Die übrigen Umweltbelange werden mittel bis hoch belastet. Sehr hohe Belastungen werden durch Schutz- und Minimierungsmaßnahmen indessen verhindert. Insgesamt sind die negativen Umweltauswirkungen auch in ihrer Zusammenschau unter Berücksichtigung der Wechselwirkungen nicht so schwerwiegend, dass sie der Realisierung des Vorhabens entgegen stehen. Die mit dem

Bau der Autobahn verfolgten verkehrlichen Zielsetzungen überwiegen die betroffenen Umweltbelange.

Die vorgesehene Inanspruchnahme der in fremdem Eigentum stehenden privaten Grundstücke ist gerechtfertigt. Soweit landwirtschaftliche Grundstücke betroffen sind und Existenzgefährdungen nicht geltend gemacht wurden oder aufgrund der durchgeführten Überprüfungen solcher Einwendungen nicht zu erwarten sind, kommt eine Verschiebung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksinanspruchnahmen nicht in Betracht, da hierdurch lediglich Andere in gleicher Weise betroffen wären, die Betroffenheit insgesamt jedoch nicht weniger schwerwiegend wäre. Gegen die aus den dargelegten Gründen vorgesehene Trassierung spricht nicht, dass von ihr Betroffene bei Wahl einer anderen Trassierung verschont bleiben würden, weil die mit dem Vorhaben verbundenen Belastungen Andere treffen würden. Im Hinblick auf die geltend gemachten Existenzgefährdungen, die wir in jedem Einzelfall besonders überprüft haben, kann der Bau der A 94 dennoch zugelassen werden, weil das öffentliche Interesse auch insoweit die privaten Belange überwiegt. Die für den geplanten Autobahnbau sprechenden Gründe wiegen so schwer, dass sie auch bei einer kumulativen Betrachtung der existenzgefährdend betroffenen landwirtschaftlichen Betriebe die Inkaufnahme der Existenzgefährdung rechtfertigen. Die Auswirkungen der geplanten Autobahn auf die Landwirtschaft im unmittelbaren Umfeld der Trasse sind infolge des Flächenverbrauchs und der Zerschneidung der landwirtschaftlichen Flur schwerwiegend. Insgesamt bleibt jedoch die landwirtschaftliche Prägung des Raums trotz der Autobahn aufrecht erhalten. Die Aufnahme der Autobahn A 94 im vorliegenden Abschnitt in den vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen verleiht dem Vorhaben ein besonderes Gewicht. Die Bedeutung der A 94 für das transeuropäische Verkehrsnetz verstärkt das zugunsten des Autobahnbaus sprechende öffentliche Interesse zusätzlich. Der A 94 kommt eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen den Ballungsräumen Stuttgart, München und Wien sowie zwischen den süddeutschen Regionen und Österreich sowie darüber hinaus nach Südosteuropa zu. Zudem wiegen die mit dem Vorhaben verfolgten, landesplanerisch abgesicherten verkehrlichen Zielsetzungen in der Abwägung mit den betroffenen Belangen sehr schwer. Die Autobahn dient der besseren Erschließung des südostbayerischen Raums und seiner erstmaligen direkten Anbindung an den Ballungsraum München über eine Bundesautobahn. Die mit dem Bau der A 94 verfolgten Planungsziele sind insgesamt von solchem Gewicht, dass die Realisierung der Autobahn auch unter Inkaufnahme der Existenzgefährdungen im betroffenen Raum zugelassen wird.

#### **4.7 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen**

Die Einziehung, die Umstufung und die Widmung folgen aus § 2 FStrG bzw. Art. 6 Abs. 6, 7 Abs. 5, 8 Abs. 5 BayStrWG, soweit nicht unerhebliche Verlegungen vorliegen.

Die Einstufung des im Bereich von Mainbach südlich parallel zur A 94 verlaufenden Weges (BWV Nr. 95) und seiner Fortsetzung bis zur GVS Fanten – Bonesmühle (BWV Nr. 95a) als öffentlicher Feld- und Waldweg ergibt sich aus seiner Funktion, die sich lediglich in der Erschließung des Anwesens Mainbach 1 sowie der anliegenden Grundstücke erschöpft. Zwar ersetzt sie Teile der bestehenden, von der Planung teilweise überbauten Gemeindeverbindungsstraße Schwindkirchen - Grimmelbach. Indessen wird die GVS auf die Nordseite der Autobahntrasse verlegt und dementsprechend als GVS Schwindkirchen – Schwindach (BWV Nr. 103) gewidmet.

#### **5. Sofortige Vollziehbarkeit**

Für den Bau der A 94 im Abschnitt zwischen Dorfen und Heldenstein ist nach dem geltenden Bedarfsplan für Bundesfernstraßen nach der Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 des Fernstraßenausbaugesetzes vom 20. Januar 2005 (BGBl I S. 201) in der Fassung des Art. 12 des Gesetzes vom 9. Dezember 2006 (BGBl I S. 2833) vordringlicher Bedarf festgestellt. Eine Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat deshalb gemäß § 17 e Abs. 2 Satz 1 FStrG keine aufschiebende Wirkung.

#### **6. 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 Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Zustellung Klage beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in 80539 München, Ludwigstraße 23, schriftlich 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.

Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist. Dies gilt nicht für diejenigen, denen der Planfeststellungsbeschluss gesondert zugestellt wurde.

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, § 87 b 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 Bayerischen Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, 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. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof eingeleitet wird. 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.

### **Hinweis zur sofortigen Vollziehbarkeit**

Die Anfechtungsklage gegen den 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 Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses bei dem oben genannten Gericht gestellt und begründet werden.

Hinweis: Die Erhebung der Klage und die Antragstellung auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung durch E-Mail sind nicht zulässig.

München, 22.11.2011

Regierung von Oberbayern

Beier

Oberregierungsrat



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

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter Ziffer A.2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen in der Stadt Dorfen, in den Gemeinden St. Wolfgang, Schwindegg und Obertaufkirchen sowie in der Verwaltungsgemeinschaft Heldenstein für die Gemeinden Rattenkirchen und Heldenstein 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.de](http://www.regierung-oberbayern.de) abgerufen werden.



# INHALTSVERZEICHNIS

Unterlage	Blatt	Bezeichnung	Maßstab
<b><u>Ordner 1:</u></b>			
1 T		Erläuterungsbericht	
2.1		Übersichtskarte (nachrichtlich)	1:50 000
2.2		Übersichtslageplan (nachrichtlich)	1:25 000
2.2.1		Überörtliches Straßennetz – Trasse Dorfen (nachrichtlich)	1:100 000
2.2.2		Überörtliches Straßennetz – Trasse Haag (nachrichtlich)	1:100 000
2.3		Bauleitplanung – Trasse Dorfen und Haag (nachrichtlich)	1:50 000
2.4		Verkehrslärmbelastung – Trasse Dorfen u. Haag (nachrichtlich)	1:50 000
2.5.1 - 2.5.4		Detailpläne – Verkehrslärmbelastung (nachrichtlich)	1:5 000
3 T	1-9	Lagepläne	1:2 000
4 T	1-9	Streckenhöhenpläne	1:2 000/200
<b><u>Ordner 2:</u></b>			
4 T	10,11 12-25	Bauwerkshöhenpläne entfallen Bauwerkshöhenpläne	1:1 000/100
5 T	1-5	Straßenquerschnitte	1:50
6 T		Bauwerksverzeichnis	
7 T	1-9 2a	Grunderwerbspläne	1:2 000
8 T	1-10	Grunderwerbsverzeichnisse	
<b><u>Ordner 3:</u></b>			
11 T	1-3	Luftbildpläne zur Lärmberechnung	1:5 000
12.1 T		Landschaftspflegerischer Begleitplan – Textteil	
12.2 T		Landschaftspflegerischer Begleitplan – Legende	
12.3 T	1-4	Landschaftspflegerische Bestands- und Konfliktpläne	1:5 000
12.4 T		Übersichtslageplan der Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen	1:25 000
12.5 T	1-4	Lagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen	1:5 000
12.6 T		Naturschutzfachliche Angaben zur spez. artenschutzrechtl. Prüfung (saP) im Abschnitt Dorfen - Heldenstein	
<b><u>Ordner 4:</u></b>			
16 T		Angaben zur Umweltverträglichkeitsprüfung	
17.1 T		Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet DE 7739-371 „Isental mit Nebenbächen“	
<b><u>Ordner 5:</u></b>			
17.3.1 T		Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung für das Gebiet DE 7839-371 „Mausohrkolonie im Unterbayerischen Hügelland“	
17.3.2 T		Unterlagen FFH-Ausnahmeprüfung für das FFH-Gebiet DE 7839-371 „Mausohrkolonie im Unterbayerischen Hügelland“	

# INHALTSVERZEICHNIS

Unterlage	Blatt	Bezeichnung	Maßstab
<b><u>Ordner 1:</u></b>			
1 T		Erläuterungsbericht	
2.1		Übersichtskarte (nachrichtlich)	1:50 000
2.2		Übersichtslageplan (nachrichtlich)	1:25 000
2.2.1		Überörtliches Straßennetz – Trasse Dorfen (nachrichtlich)	1:100 000
2.2.2		Überörtliches Straßennetz – Trasse Haag (nachrichtlich)	1:100 000
2.3		Bauleitplanung – Trasse Dorfen und Haag (nachrichtlich)	1:50 000
2.4		Verkehrslärmbelastung – Trasse Dorfen u. Haag (nachrichtlich)	1:50 000
2.5.1 - 2.5.4		Detailpläne – Verkehrslärmbelastung (nachrichtlich)	1:5 000
3 T	1-9	Lagepläne	1:2 000
4 T	1-9	Streckenhöhenpläne	1:2 000/200
<b><u>Ordner 2:</u></b>			
4 T	10,11 12-25	Bauwerkshöhenpläne entfallen Bauwerkshöhenpläne	1:1 000/100
5 T	1-5	Straßenquerschnitte	1:50
6 T		Bauwerksverzeichnis	
7 T	1-9 2a	Grunderwerbspläne	1:2 000
8 T	1-10	Grunderwerbsverzeichnisse	
<b><u>Ordner 3:</u></b>			
11 T	1-3	Luftbildpläne zur Lärmberechnung	1:5 000
12.1 T		Landschaftspflegerischer Begleitplan – Textteil	
12.2 T		Landschaftspflegerischer Begleitplan – Legende	
12.3 T	1-4	Landschaftspflegerische Bestands- und Konfliktpläne	1:5 000
12.4 T		Übersichtslageplan der Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen	1:25 000
12.5 T	1-4	Lagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen	1:5 000
12.6 T		Naturschutzfachliche Angaben zur spez. artenschutzrechtl. Prüfung (saP) im Abschnitt Dorfen - Heldenstein	
<b><u>Ordner 4:</u></b>			
16 T		Angaben zur Umweltverträglichkeitsprüfung	
17.1 T		Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet DE 7739-371 „Isental mit Nebenbächen“	
<b><u>Ordner 5:</u></b>			
17.3.1 T		Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung für das Gebiet DE 7839-371 „Mausohrkolonie im Unterbayerischen Hügelland“	
17.3.2 T		Unterlagen FFH-Ausnahmeprüfung für das FFH-Gebiet DE 7839-371 „Mausohrkolonie im Unterbayerischen Hügelland“	

# INHALTSVERZEICHNIS

Unterlage	Blatt	Bezeichnung	Maßstab
<b><u>Ordner 1:</u></b>			
1 T		Erläuterungsbericht	
2.1		Übersichtskarte (nachrichtlich)	1:50 000
2.2		Übersichtslageplan (nachrichtlich)	1:25 000
2.2.1		Überörtliches Straßennetz – Trasse Dorfen (nachrichtlich)	1:100 000
2.2.2		Überörtliches Straßennetz – Trasse Haag (nachrichtlich)	1:100 000
2.3		Bauleitplanung – Trasse Dorfen und Haag (nachrichtlich)	1:50 000
2.4		Verkehrslärmbelastung – Trasse Dorfen u. Haag (nachrichtlich)	1:50 000
2.5.1 - 2.5.4		Detailpläne – Verkehrslärmbelastung (nachrichtlich)	1:5 000
3 T	1-9	Lagepläne	1:2 000
4 T	1-9	Streckenhöhenpläne	1:2 000/200
<b><u>Ordner 2:</u></b>			
4 T	10,11 12-25	Bauwerkshöhenpläne entfallen Bauwerkshöhenpläne	1:1 000/100
5 T	1-5	Straßenquerschnitte	1:50
6 T		Bauwerksverzeichnis	
7 T	1-9 2a	Grunderwerbspläne	1:2 000
8 T	1-10	Grunderwerbsverzeichnisse	
<b><u>Ordner 3:</u></b>			
11 T	1-3	Luftbildpläne zur Lärmberechnung	1:5 000
12.1 T		Landschaftspflegerischer Begleitplan – Textteil	
12.2 T		Landschaftspflegerischer Begleitplan – Legende	
12.3 T	1-4	Landschaftspflegerische Bestands- und Konfliktpläne	1:5 000
12.4 T		Übersichtslageplan der Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen	1:25 000
12.5 T	1-4	Lagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen	1:5 000
12.6 T		Naturschutzfachliche Angaben zur spez. artenschutzrechtl. Prüfung (saP) im Abschnitt Dorfen - Heldenstein	
<b><u>Ordner 4:</u></b>			
16 T		Angaben zur Umweltverträglichkeitsprüfung	
17.1 T		Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet DE 7739-371 „Isental mit Nebenbächen“	
<b><u>Ordner 5:</u></b>			
17.3.1 T		Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung für das Gebiet DE 7839-371 „Mausohrkolonie im Unterbayerischen Hügelland“	
17.3.2 T		Unterlagen FFH-Ausnahmeprüfung für das FFH-Gebiet DE 7839-371 „Mausohrkolonie im Unterbayerischen Hügelland“	

# INHALTSVERZEICHNIS

Unterlage	Blatt	Bezeichnung	Maßstab
<b><u>Ordner 1:</u></b>			
1 T		Erläuterungsbericht	
2.1		Übersichtskarte (nachrichtlich)	1:50 000
2.2		Übersichtslageplan (nachrichtlich)	1:25 000
2.2.1		Überörtliches Straßennetz – Trasse Dorfen (nachrichtlich)	1:100 000
2.2.2		Überörtliches Straßennetz – Trasse Haag (nachrichtlich)	1:100 000
2.3		Bauleitplanung – Trasse Dorfen und Haag (nachrichtlich)	1:50 000
2.4		Verkehrslärmbelastung – Trasse Dorfen u. Haag (nachrichtlich)	1:50 000
2.5.1 - 2.5.4		Detailpläne – Verkehrslärmbelastung (nachrichtlich)	1:5 000
3 T	1-9	Lagepläne	1:2 000
4 T	1-9	Streckenhöhenpläne	1:2 000/200
<b><u>Ordner 2:</u></b>			
4 T	10,11 12-25	Bauwerkshöhenpläne entfallen Bauwerkshöhenpläne	1:1 000/100
5 T	1-5	Straßenquerschnitte	1:50
6 T		Bauwerksverzeichnis	
7 T	1-9 2a	Grunderwerbspläne	1:2 000
8 T	1-10	Grunderwerbsverzeichnisse	
<b><u>Ordner 3:</u></b>			
11 T	1-3	Luftbildpläne zur Lärmberechnung	1:5 000
12.1 T		Landschaftspflegerischer Begleitplan – Textteil	
12.2 T		Landschaftspflegerischer Begleitplan – Legende	
12.3 T	1-4	Landschaftspflegerische Bestands- und Konfliktpläne	1:5 000
12.4 T		Übersichtslageplan der Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen	1:25 000
12.5 T	1-4	Lagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen	1:5 000
12.6 T		Naturschutzfachliche Angaben zur spez. artenschutzrechtl. Prüfung (saP) im Abschnitt Dorfen - Heldenstein	
<b><u>Ordner 4:</u></b>			
16 T		Angaben zur Umweltverträglichkeitsprüfung	
17.1 T		Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet DE 7739-371 „Isental mit Nebenbächen“	
<b><u>Ordner 5:</u></b>			
17.3.1 T		Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung für das Gebiet DE 7839-371 „Mausohrkolonie im Unterbayerischen Hügelland“	
17.3.2 T		Unterlagen FFH-Ausnahmeprüfung für das FFH-Gebiet DE 7839-371 „Mausohrkolonie im Unterbayerischen Hügelland“	

# INHALTSVERZEICHNIS

Unterlage	Blatt	Bezeichnung	Maßstab
<b><u>Ordner 1:</u></b>			
1 T		Erläuterungsbericht	
2.1		Übersichtskarte (nachrichtlich)	1:50 000
2.2		Übersichtslageplan (nachrichtlich)	1:25 000
2.2.1		Überörtliches Straßennetz – Trasse Dorfen (nachrichtlich)	1:100 000
2.2.2		Überörtliches Straßennetz – Trasse Haag (nachrichtlich)	1:100 000
2.3		Bauleitplanung – Trasse Dorfen und Haag (nachrichtlich)	1:50 000
2.4		Verkehrslärmbelastung – Trasse Dorfen u. Haag (nachrichtlich)	1:50 000
2.5.1 - 2.5.4		Detailpläne – Verkehrslärmbelastung (nachrichtlich)	1:5 000
3 T	1-9	Lagepläne	1:2 000
4 T	1-9	Streckenhöhenpläne	1:2 000/200
<b><u>Ordner 2:</u></b>			
4 T	10,11 12-25	Bauwerkshöhenpläne entfallen Bauwerkshöhenpläne	1:1 000/100
5 T	1-5	Straßenquerschnitte	1:50
6 T		Bauwerksverzeichnis	
7 T	1-9 2a	Grunderwerbspläne	1:2 000
8 T	1-10	Grunderwerbsverzeichnisse	
<b><u>Ordner 3:</u></b>			
11 T	1-3	Luftbildpläne zur Lärmberechnung	1:5 000
12.1 T		Landschaftspflegerischer Begleitplan – Textteil	
12.2 T		Landschaftspflegerischer Begleitplan – Legende	
12.3 T	1-4	Landschaftspflegerische Bestands- und Konfliktpläne	1:5 000
12.4 T		Übersichtslageplan der Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen	1:25 000
12.5 T	1-4	Lagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen	1:5 000
12.6 T		Naturschutzfachliche Angaben zur spez. artenschutzrechtl. Prüfung (saP) im Abschnitt Dorfen - Heldenstein	
<b><u>Ordner 4:</u></b>			
16 T		Angaben zur Umweltverträglichkeitsprüfung	
17.1 T		Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet DE 7739-371 „Isental mit Nebenbächen“	
<b><u>Ordner 5:</u></b>			
17.3.1 T		Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung für das Gebiet DE 7839-371 „Mausohrkolonie im Unterbayerischen Hügelland“	
17.3.2 T		Unterlagen FFH-Ausnahmeprüfung für das FFH-Gebiet DE 7839-371 „Mausohrkolonie im Unterbayerischen Hügelland“	

# A 94 München – Pocking (A3), Abschnitt Dorfen – Heldenstein

## Verzeichnis der geänderten Unterlagen im Rahmen der 4. Tektur vom 14.09.2011

<b>Unterlage</b>	<b>Blatt</b>	<b>Bezeichnung</b>	<b>Maßstab</b>
1 T		Erläuterungsbericht	
3 T	6,9	Lagepläne	1:2 000
6 T		Auszug aus dem Bauwerksverzeichnis	
7 T	6,9	Grunderwerbspläne	1:2 000
8 T		Auszug aus dem Grunderwerbsverzeichnis	

## Planfeststellung

# Erläuterungsbericht

## Bundesautobahn A 94 München - Pocking (A3)

Neubau

von Dorfen bis Heldenstein

km 34+730 - km 50+040

### 3. Tektur vom 28.02.2011

Aufgestellt:

München, 28.02.2011

AUTOBAHNDIREKTION SÜDBAYERN



Lichtenwald  
Präsident



## INHALTSVERZEICHNIS

<b>0.</b>	<b>Vorbemerkung</b> .....	<b>6</b>
0.1.	Allgemeine Hinweise.....	6
0.2.	Ursprüngliche Antragstellung - Anlass für die 1. Tektur vom 31.07.2002 .....	7
0.3.	2. Tektur vom 10.03.2006 (Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung).....	9
0.4.	Änderungen der 3. Tektur .....	10
<b>1.</b>	<b>Darstellung der Baumaßnahme</b> .....	<b>18</b>
1.1.	Planerische Beschreibung .....	18
1.1.1.	Art und Umfang der Baumaßnahme .....	18
1.1.2.	Lage im Straßennetz.....	18
1.1.3.	Verkehrseinheiten, Planfeststellungsabschnitte .....	18
1.1.4.	Einordnung in Ausbaupläne .....	20
1.2.	Straßenbauliche Beschreibung .....	20
1.2.1.	Länge, Querschnitt, Kostenträger .....	20
1.2.2.	Vorhandene Strecken- und Verkehrscharakteristik .....	20
1.2.3.	Vorgesehene Strecken- und Verkehrscharakteristik .....	21
1.2.4.	Abschnittsbildung .....	22
<b>2.</b>	<b>Notwendigkeit des Vorhabens</b> .....	<b>22</b>
2.1.	Verkehrliche und verkehrspolitische Ziele .....	22
2.2.	Darstellung der bisherigen Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen	23
2.3.	Raumordnerische Entwicklungsziele .....	25
2.4.	Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur .....	27
2.4.1.	Gegenwärtige und künftige Verkehrsbelastung .....	27
2.4.2.	Auswirkungen eines Ausbaues der Bahnlinie München – Mühldorf.....	29
2.4.3.	Entlastung des vorhandenen, unzureichenden Straßennetzes .....	30
2.4.4.	Verbesserung grenzüberschreitender Straßenverbindungen.....	31
2.5.	Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen .....	31
<b>3.</b>	<b>Betrachtete Lösungen, Prüfung von Varianten, Entscheidungen</b> .....	<b>33</b>
3.1.	Erläuterungen zu den bisherigen Verfahren und zum Vorgehen bei der Trassierung .....	33
3.1.1.	Abschnitt München – Ampfing (Staatsstraße St 2084).....	34
3.1.1.1.	Raumordnung – Linienbestimmung der A 94 bis Ampfing .....	34
3.1.1.2.	Auswirkungen der Bundestagsbeschlüsse vom 30.01.1986 und 25.01.1990 .....	34
3.1.1.3.	Sonstige untersuchte Trassen .....	36
3.1.2.	Abschnitte der A 94 östlich von Heldenstein (St 2084).....	37



3.2.	Vergleich der Trassen Dorfen und Haag und Wahl der Linie im Abschnitt Forstinning – Heldenstein .....	37
3.2.1.	Vergleich der Trassen, gemessen an den mit dem Vorhaben verfolgten verkehrlichen und verkehrspolitischen Zielen.....	38
3.2.1.1.	Beschreibung der verkehrlichen und verkehrspolitischen Ziele.....	38
3.2.1.2.	Vergleich der beiden Trassen hinsichtlich Zielerreichung .....	39
3.2.1.3.	Ergebnis des Zielerreichungsvergleichs .....	43
3.2.2.	Fachplanungsrechtliche Abwägung der Trassen Dorfen und Haag .....	44
3.2.2.1.	Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung vom 11.06.91 zum Großräumigen Trassenvergleich (GTV) Forstinning – Ampfing.....	45
3.2.2.2.	Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung vom 30.09.1998 zur Variante Isental-Hang der Trasse Dorfen im Abschnitt Lengdorf – Dorfen .....	47
3.2.2.3.	Trassenfindung für die Trassen Dorfen und Haag.....	48
3.2.2.4.	Beurteilung der Trassen Dorfen und Haag hinsichtlich der betroffenen Belange einschließlich Umweltauswirkungen (2. Stufe Trassenvergleich).....	83
3.2.3.	Zusammenfassende Bewertung der Trassen Dorfen und Haag .....	158
3.3.	Vergleich der Varianten und Wahl der Linie im Abschnitt Dorfen - Heldenstein .....	163
3.3.1.	Beschreibung der untersuchten Varianten.....	163
3.3.2.	Variantenvergleich .....	163
<b>4.</b>	<b>Technische Gestaltung der Baumaßnahme .....</b>	<b>165</b>
4.1.	Trassierung .....	165
4.1.1.	Entwurfsgeschwindigkeit und Trassierungselemente.....	165
4.1.2.	Berücksichtigung von Umfeld und Umwelt bei der Trassierung .....	165
4.1.3.	Zwangspunkte.....	165
4.1.4.	Sichtweitenanalyse .....	166
4.2.	Querschnitt.....	166
4.2.1.	Begründung des gewählten Straßenquerschnittes.....	166
4.2.2.	Befestigung der Fahrbahnen.....	167
4.2.3.	Gestaltung der Böschungen und des Mittelstreifens .....	167
4.2.4.	Bautechnische Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten .....	168
4.3.	Kreuzungen und Änderungen im Straßen- und Wegenetz.....	168
4.3.1.	Öffentlicher Feld- und Waldweg bei km 35+024.....	168
4.3.2.	Gemeindeverbindungsstraße Unterstollnkirchen - Kaidach bei km 35+ 690.....	168
4.3.3.	Gemeindeverbindungsstraße Unterstollnkirchen - Schwindkirchen bei km 36+804 .....	168
4.3.4.	Gemeindeverbindungsstraße Unterschiltern - Steinberg bei km 37+327 .....	168
4.3.5.	Gemeindeverbindungsstraße Höhenberg - Steinberg bei km 38+012 .....	168
4.3.6.	Gemeindeverbindungsstraße Pöllsmoos - Steinberg bei km 38+413 .....	169
4.3.7.	Gemeindeverbindungsstraße Fanten - Bonesmühle bei km 38+954 .....	169
4.3.8.	Öffentlicher Feld- und Waldweg bei km 39 + 572.....	169

4.3.9.	Gemeindeverbindungsstraße Schwindach - Grimmelbach bei km 39+973.....	169
4.3.10.	Öffentlicher Feld- und Waldweg bei km 40+337.....	169
4.3.11.	Gemeindeverbindungsstraße Hangmaul - Reibersdorf bei km 41+069 .....	169
4.3.12.	Gemeindeverbindungsstraße Mitterrimbach - Schwindegg bei km 41+710 .....	169
4.3.13.	Öffentlicher Feld- und Waldweg bei km 41+920.....	170
4.3.14.	Gemeindeverbindungsstraße "Hochstraße" bei km 42+197.....	170
4.3.15.	Gemeindeverbindungsstraße Steinkirchen - Obertaufkirchen bei km 42+860.....	170
4.3.16.	Kreisstraße MÜ 22 bei km 43+ 638 .....	170
4.3.17.	Anschlussstelle Kreisstraße MÜ 22 bei km 43+638 .....	170
4.3.18.	Gemeindeverbindungsstraße Krafting - Mimmelheim bei km 44+ 599.....	170
4.3.19.	Öffentlicher Feld- und Waldweg bei km 45+310.....	170
4.3.20.	Öffentlicher Feld- und Waldweg bei km 45+ 715.....	170
4.3.21.	Gemeindeverbindungsstraße Rattenkirchen - Pietsham bei km 46+300 .....	171
4.3.22.	Öffentlicher Feld- und Waldweg bei km 46+895.....	171
4.3.23.	Kreisstraße MÜ 21 bei km 47+522 .....	171
4.3.24.	Gemeindeverbindungsstraße Waldsberg - Weidenbach bei km 47+956 .....	171
4.3.25.	Öffentlicher Feld- und Waldweg bei km 48+850.....	171
4.3.26.	Verlegung der Staatsstraße 2084 und der Bundesstraße 12 bei km 49+279 .....	171
4.3.27.	Anschlussstelle B 12/St 2084 bei km 49+279.....	171
4.3.28.	Verlegung der Staatsstraße 2084 (künftig Kreisstraße Mü 15) östlich von Weidenbach bei km 49+200 .....	171
4.3.29.	Öffentlicher Feld- und Waldweg bei km 49+250 südlich.....	172
4.3.30.	Verlegung der Staatsstraße 2084 und der Kreisstraße MÜ 15 bei km 49+706.....	172
4.3.31.	Sonstige Änderungen im Wegenetz .....	172
4.4.	Baugrund, Erdbau .....	172
4.4.1.	Bodenarten, Zustand, Witterungsempfindlichkeit .....	173
4.4.2.	Grundwasser .....	173
4.4.3.	Hochwasser .....	174
4.4.4.	Bodengewinnung, Ablagerung .....	174
4.4.5.	Umfang der Erdarbeiten, Massenbilanz.....	174
4.5.	Entwässerung .....	175
4.6.	Ingenieurbauwerke.....	176
4.7.	Straßenausstattung .....	181
4.8.	Besondere Anlagen.....	181
4.9.	Öffentliche Verkehrsanlagen.....	181
4.10.	Leitungen.....	181
4.10.1.	Stromleitungen und -kabel .....	181
4.10.2.	Wasserleitungen .....	182
4.10.3.	Abwasserleitungen .....	183

4.10.4.	Gasleitungen .....	183
4.10.5.	Fernmeldeleitungen .....	183
4.11.	Wildschutzzäune .....	184
4.12.	Flächenbilanz .....	185
<b>5.</b>	<b>Auswirkungen des Vorhabens im Planfeststellungsabschnitt; Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach den Umwelt-Fachgesetzen.....</b>	<b>186</b>
5.1.	Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens.....	186
5.2.	Immissionsrecht .....	186
5.2.1.	Lärm .....	186
5.2.2.	Schadstoffe in der Luft .....	196
5.2.2.1.	Rechts- und Beurteilungsgrundlagen.....	196
5.2.2.2.	Grenzwerte .....	197
5.2.2.3.	Beurteilung und Berechnungsverfahren .....	197
5.3.	Wasserrecht .....	200
5.4.	Naturschutzrecht .....	203
5.4.1.	Verbote.....	203
5.4.1.1.	FFH-Gebiete und Europäische Vogelschutzgebiete (Natura 2000-Gebiete nach § 32 BNatSchG) .....	203
5.4.1.2.	Artenschutz .....	205
5.4.1.3.	Schutzgebiete nach den Naturschutzgesetzen .....	206
5.4.1.4.	Geschützte Flächen .....	206
5.4.1.5.	Kurze Charakterisierung von Natur und Landschaft.....	207
5.4.2.	Eingriffsregelung / Vermeidung von Beeinträchtigungen.....	213
5.4.2.1.	Minimierungsmaßnahmen.....	213
5.4.2.2.	Schutzmaßnahmen .....	218
5.4.2.3.	Maßnahmen zur Gestaltung des Straßenraumes.....	221
5.4.3.	Ermittlung des Eingriffs und des Ausgleichsflächenbedarfs .....	222
5.4.4.	Planungskonzept für die Ausgleichsmaßnahmen.....	225
5.4.5.	Beurteilung der Ausgleichbarkeit aus naturschutzfachlicher Sicht .....	227
5.5.	Waldrecht (Erhaltung des Waldes nach Art. 9 BayWaldG) .....	232
5.6.	Denkmalschutz.....	232
5.7.	Bodenschutz .....	233
<b>6.</b>	<b>Träger der Kosten .....</b>	<b>234</b>
<b>7.</b>	<b>Durchführung des Bauvorhabens .....</b>	<b>234</b>
7.1.	Bauabschnitte .....	234
7.2.	Bauzeit .....	234

7.3.	Verkehrsregelung während der Bauzeit.....	234
7.4.	Grunderwerb – Überprüfung möglicher Existenzgefährdungen .....	234
<b>8.</b>	<b>Gesamtabwägung .....</b>	<b>235</b>

## **0. Vorbemerkung**

### **0.1. Allgemeine Hinweise**

Für den Neubau der Bundesautobahn A 94 im Abschnitt Dorfen - Heldenstein ist nach § 17 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Dabei sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

Die Planfeststellung erstreckt sich insbesondere auf die Maßnahmen zum Bau der Autobahn, auf alle damit in Zusammenhang stehenden Folgemaßnahmen, die aufgrund des Straßenbauvorhabens notwendig werden, sowie auf die im Sinne der Naturschutzgesetze erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von der geplanten Baumaßnahme berührten öffentlichen Belange festgestellt. Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und andere Planfeststellungen nicht erforderlich. Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 WHG. Aufgrund von § 19 WHG kann jedoch auch über die Erteilung dieser Erlaubnis im Planfeststellungsverfahren entschieden werden.

Zweck der Planfeststellung ist es, alle durch das Vorhaben berührten öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und anderen Behörden sowie Betroffenen - mit Ausnahme der Enteignung - umfassend rechtsgestaltend zu regeln.

Insbesondere wird in der Planfeststellung darüber entschieden,

- welche Grundstücke oder Grundstücksteile für das Vorhaben benötigt werden,
- wie die öffentlich-rechtlichen Beziehungen im Zusammenhang mit dem Vorhaben gestaltet werden,
- welche Folgemaßnahmen an anderen öffentlichen Verkehrswegen erforderlich werden,
- wie die Kosten bei Kreuzungsanlagen zu verteilen und die Unterhaltungskosten abzugrenzen sind, und

- welche Vorkehrungen im Interesse des öffentlichen Wohles oder im Interesse der benachbarten Grundstücke dem Träger der Straßenbaulast aufzuerlegen sind.

Nach § 3 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 12.02.90 (UVPG) ist für den Bau von Bundesfernstraßen, die der Planfeststellung nach § 17 FStrG bedürfen, eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Zur Ermittlung der Umweltauswirkungen wurden die gemäß dem UVPG erforderlichen Unterlagen erstellt (s. Unterlage 16 T) und deren Ergebnisse in die Planfeststellungsunterlagen eingearbeitet.

## **0.2. Ursprüngliche Antragstellung - Anlass für die 1. Tektur vom 31.07.2002**

Die Autobahndirektion Südbayern beantragte am 31.07.1998 die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens für den Neubau der Bundesautobahn A 94 von Dorfen bis Heldenstein.

Die Berücksichtigung der aus der Planauslegung und den Erörterungsterminen vorliegenden Anregungen und Einwendungen führten – soweit vertretbar – zu folgenden Änderungen bzw. Ergänzungen der bisherigen Planfeststellungsunterlagen:

### a. Kreuzende Straßen

Die Gemeindeverbindungsstraße Grimmelbach – Schwindach wird so unter der Autobahn unterführt, dass südlich der Autobahn die Eingriffe in privaten Grundbesitz minimiert werden (siehe Abschnitt 4.3.8 u. BWV lfd. Nr. 115)

### b. Landwirtschaftliches Wegenetz

Beidseits der Autobahn werden zusätzliche Parallelwege und Zufahrten errichtet. Damit erhalten die Landwirte die Möglichkeit, ihre Grundstücke, so wie bisher, von 2 Seiten zu bewirtschaften.

Bestehende Feldwege im Bereich von durch die Autobahnplanung durchschnittenen Grundstücken werden rekultiviert, um eine bessere Bewirtschaftung der umliegenden Grundstücke zu ermöglichen.

### c. Entwässerung

Die Beckenanlagen werden nach Vorgaben der Wasserwirtschaft neudimensioniert sowie neugestaltet unter Berücksichtigung folgender Prinzipien:

Nach Ermittlung der maßgebenden abflußwirksamen Fläche wird gemäß Merkblatt ATV-DVWK-M 153 unter Berücksichtigung gewässerspezifischer Parameter des als Vorfluter dienenden Gewässers die Drosselabflußmenge ermittelt.

Mit den DV-Programmen zum Merkblatt ATV-DVWK-M 153, Baystar zur Erstellung bayerischer Starkregenstatistiken sowie zum Arbeitsblatt ATV-DVWK-A 117 wurde unter Maßgabe einer Regenhäufigkeit  $n=0,01$  der maßgebende Beckeninhalt unter Zugrundelegung des ungünstigsten Regenereignisses im Zeitintervall 5 Minuten bis 7 Stunden berechnet.

Sämtliche Beckenanlagen bestehen aus separaten Absetz- und Rückhaltebecken.

d. Lärmschutz

In insgesamt 7 Bereichen werden Lärmschutzwälle verlängert bzw. neu hinzugefügt.

Das Brückengeländer der Goldachbrücke wird beidseits schall- und spritzdicht ausgeführt.

e. Grundinanspruchnahme

Infolge der zusätzlichen öffentlichen Feld- und Waldwege, der Lärmschutzmaßnahmen und der Beckenneudimensionierung bzw. -gestaltung und der daraus resultierenden Anpassung der Ausgleichsflächenbilanz erhöht sich der notwendige Grunderwerb.

f. Landschaftspflegerischer Begleitplan (Unterlage 12) und Angaben zur Umweltverträglichkeitsprüfung (Unterlage 16)

Infolge der Änderungen der technischen Planung (zusätzliche Feld- und Waldwege, Lärmschutzmaßnahmen und Neudimensionierung bzw. -gestaltung der Rückhalteanlagen) ergeben sich geringfügige Änderungen bei der Konflikthanalyse (Ermittlung des Ausgleichsflächenbedarfs) und der Planung der landschaftspflegerischen Maßnahmen (Minimierungs-, Schutz-, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen). Insbesondere die durch die Tektur bedingten Größenänderungen der Maßnahmenflächen sind naturschutzfachlich von unwesentlicher Bedeutung. Sie sind daher nur im Textteil aufgeführt, eine Nachführung der Karten und der Maßnahmenblätter des landschaftspflegerischer Begleitplanes ist für die naturschutzfachliche Beurteilung nicht erforderlich. Der geänderte Umgriff der Ausgleichsflächen ist aus den technischen Lageplänen und den Grunderwerbsplänen ersichtlich.

Die im Erörterungstermin zugesagte Umsetzung von Bachmuscheln im Grimelbach wird als Schutzmaßnahme (S 10) aufgenommen.

g. Sparten (Leitungen und Kabel)

Korrektur der bei km 44+445 dargestellten Gasleitung Forchheim - Bierwang der Ruhrgas AG.

Der Großteil der Tekturen im landwirtschaftlichen Wegenetz (Buchstabe b.) sowie sämtliche Tekturen im Bereich der Lärmschutzmaßnahmen (Buchstabe d.) sind Leistungen des Vorhabensträgers unter Bezugnahme auf die Erörterung der Planung im Juli 2000.

Die Unterlagen der 1. Tektur vom 31.07.2002 liegen nachrichtlich bei. Die Änderungen sind in rot gekennzeichnet; entfallende bzw. geänderte Textteile wurden schwarz durchgestrichen.

### **0.3. 2. Tektur vom 10.03.2006 (Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung)**

In den Abschnitten Pastetten - Dorfen und Dorfen - Heldenstein waren zum Zeitpunkt der Antragstellung keine der bis dahin vorliegenden FFH-Gebietsvorschläge (FFH = Fauna-Flora-Habitat) des Freistaates Bayern berührt. Daher waren für diese Planfeststellungsverfahren keine gesonderten Unterlagen für eine FFH-Verträglichkeitsprüfung erstellt worden. Der vom Freistaat Bayern am 19.06.2001 gemeldete FFH-Gebietsvorschlag Strogn, Hammerbach, Köllinger Bächlein wurde in der 1. Tektur vom 31.10.2002 im Abschnitt Pastetten - Dorfen behandelt. Die Planung der A 94 – Trasse Dorfen hat auch diese Gebietsmeldung des Freistaates Bayern nicht unmittelbar berührt. Gesonderte Unterlagen für die FFH-Verträglichkeitsprüfung, die über die Anforderungen einer allgemeinen Verträglichkeitsabschätzung hinausgehen, waren aus diesem Grunde nicht zu erstellen. Dies war auch durch die GemBek der von der FFH-Meldung berührten bayerischen Fachressorts vom 04.08.2000 „Schutz des Europäischen Netzes Natura 2000“ abgedeckt.

Am 07.10.2002 hat der Freistaat Bayern weitere FFH-Gebietsvorschläge gemeldet. Auch nach dieser Meldung lag keines der vorgeschlagenen Gebiete im Bereich der Trasse. Deswegen wurde die FFH-Problematik bei der Ausarbeitung der jeweiligen 1. Tekturen vom 31.10.2002 und 31.07.2002 für die beiden o.a. Abschnitte nur im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung behandelt.

Mit der Nachmeldung des Freistaates Bayern vom 21.12.2004 wurden im Bereich der A 94 – Trasse Dorfen die folgenden FFH-Gebietsvorschläge benannt:

- DE 7637-371 Strogn mit Hammerbach und Köllinger Bächlein (mit geänderter Gebietsabgrenzung gegenüber der Erstmeldung 2001);
- DE 7739-371 Isental mit Nebenbächen (Neuvorschlag);



- DE 7839-371 Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland  
(Neuvorschlag).

Die Autobahndirektion Südbayern hat für die drei nachgemeldeten Gebietsvorschläge jeweils eine Unterlage zur FFH-Verträglichkeitsprüfung (Unterlagen 17.1 bis 17.3) erstellt, die als 2. Tektur in die Planfeststellungsverfahren für die Abschnitte Pastetten – Dorfen und Dorfen – Heldenstein eingebracht wurden (Stand: 10.03.2006).

Die bei der Erstellung der FFH-Verträglichkeitsstudien angewandte Untersuchungsmethodik und die im Bereich der FFH-Gebiete vorgesehenen Maßnahmen (Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie schadensbegrenzende Maßnahmen) wurden mit den Naturschutzbehörden abgestimmt.

Die mit den o.a. Maßnahmen verbundenen Planänderungen im Abschnitt – Dorfen - Heldenstein wurden in Unterlage 17.4 nachrichtlich dargestellt und werden in der vorliegenden 3. Tektur in das laufende Planfeststellungsverfahren eingebracht.

#### **0.4. Änderungen der 3. Tektur**

Die vorliegende 3. Tektur berücksichtigt die Änderungen, die sich zum einen aufgrund der Erörterungstermine im November 2003 zur 1. Tektur sowie zum anderen aufgrund der Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung vom 10.03.2006 (2. Tektur) ergeben haben. Des Weiteren wurden auch die Erkenntnisse aus den mündlichen Verhandlungen vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (VGH) zu den vorangegangenen Abschnitten Forstinning – Pastetten und Pastetten – Dorfen und den dazugehörigen Urteilen einschließlich deren Urteilsbegründungen vom 30.10.2007 und 24.11.2010 berücksichtigt. Gegenüber der 1. Tektur vom 31.07.2002 ergeben sich untenstehende wesentliche Änderungen. Hierbei wurden die Änderungen der Unterlagen nach Möglichkeit in einem gemeinsamen Plan dargestellt. Die Änderungen im Rahmen der 1. Tektur wurden dabei in rot, die Änderungen im Rahmen der 3. Tektur in lila dargestellt. Allerdings musste aus Lesbarkeitsgründen bei vielen Unterlagen auf die gleichzeitige Darstellung der Änderungen verzichtet werden und stattdessen neben einem (neuen) Plan der 3. Tektur die entsprechende, als überholt gekennzeichnete Unterlage der 1. Tektur nachrichtlich beigegeben werden.

##### **a) Trasse der A 94**

An der Trasse der A 94 im Abschnitt Dorfen – Heldenstein wurden keine wesentlichen Änderungen vorgenommen.

An verschiedenen Stellen im Mittelstreifen der A 94 wurden in den Unterlagen zur 3. Tektur insgesamt neun Mittelstreifenüberfahrten vorgesehen.

b) Anschlussstelle Dorfen an der B 15

In der bisherigen Abschnittsbildung für die A 94 war die Anschlussstelle Dorfen an der B 15 einschließlich der Anbindung der St 2084 im gegenständlichen Abschnitt Dorfen – Heldenstein enthalten. Dies lag daran, dass das Planfeststellungsverfahren im Abschnitt Dorfen – Heldenstein um ca. ein Jahr vor dem Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt Pastetten – Dorfen eingeleitet wurde. Da die 3. Tektur im Abschnitt Pastetten – Dorfen jedoch am 27.02.2009 rund zwei Jahre vor der gegenständlichen 3. Tektur im Abschnitt Dorfen – Heldenstein beantragt wurde, wurde die Anschlussstelle der Bundesstraße B 15 einschließlich der Anbindung der St 2084 in den Abschnitt Pastetten – Dorfen integriert, um die volle Verkehrswirksamkeit dieses Abschnittes zu gewährleisten. Dementsprechend wurde die Anschlussstelle der Bundesstraße B 15 einschließlich der Anbindung der St 2084 aus dem gegenständlichen Abschnitt Dorfen – Heldenstein entfernt.

c) Nachgeordnetes Wegenetz

Die folgenden Straßen wurden in ihrer Trassierung optimiert:

<u>BWV.Nr.</u>	<u>Straßenbezeichnung</u>
42	GVS Unterstollnkirchen – Kaidach
55	GVS Unterstollnkirchen - Schwindkirchen
76	GVS Höhenberg – Steinberg
84	GVS Pöllsmoos - Steinberg
92	GVS Fantès - Bonesmühle
103	GVS Schwindkirchen – Grimmelbach
115	GVS Schwindach - Grimmelbach
130	GVS Hangmaul – Reibersdorf
145	GVS „Hochstraße“
164	Kr Mü 22
178	GVS Krafting – Mimmelheim
205	GVS Rattenkirchen – Pietsham
233	GVS Waldberg – Weidenbach
250	St 2084 / B 12
256	St 2084 künftig Kr Mü 15
256c	Kr Mü 21

Die oben genannten Straßen wurden verlegt bzw. in ihrer Linienführung angepasst. Die Entwurfparameter wurden dem aktuellen Stand der Technik gem. RAS L 1995 bzw. RAS Q 1996 angepasst.

Die Änderungen sind in den jeweiligen Lageplänen (Unterlage 3 T) bzw. Höhenplänen (Unterlagen 4 T) dargestellt.

Demnach ergeben sich im Vergleich zur 1. Tektur im nachgeordneten Netz folgende Änderungen:

Im Rahmen der Verlegung der Staatsstraße St 2084 (BWV-Nr. 250) werden die künftigen Kreisstraßen Mü 15 (BWV-Nr. 256) und Mü 21 (BWV lfd. Nr. 256c) über einen vierarmigen Kreisverkehrsplatz (BWV lfd. Nr. 256a) an die St 2084 angebunden. Der Außendurchmesser des Kreisverkehrsplatzes beträgt 40 m. Der Kreisverkehrsplatz ersetzt die bisherigen Kreuzungen der St 2084 mit der Mü 21 und der Mü 15. Die Kreisstraße Mü 21 wird südlich der ehemaligen Kreuzung mit der St 2084 teilweise zurückgebaut.

Der Verlauf der GVS Schwindkirchen – Grimmelbach (BWV lfd. Nr. 101) mit der GVS Schwindach – Grimmelbach (BWV lfd. Nr. 115) wurde umgeplant. Künftig wird die Gemeindeverbindungsstraße von km 39+260 bis km 39+650 nördlich der A 94 direkt von Schwindkirchen nach Schwindach verlaufen (BWV lfd. Nr. 103). Hierdurch wird die nicht richtlinienkonforme Trassierung im Zuge der GVS Schwindkirchen – Grimmelbach im Bereich des Mainbaches beseitigt und das vorhandene Wegenetz in seiner Verkehrsqualität erheblich verbessert. Die bestehende GVS von Schwindach nach Grimmelbach (BWV lfd. Nr. 115) mündet künftig nördlich der Unterführung unter der A 94 in die neu geplante GVS von Schwindkirchen nach Schwindach (BWV lfd. Nr. 103) ein.

d) Landwirtschaftliches Wegenetz

Die Trassierung folgender Wege wurden geändert:

<u>BWV.Nr.</u>	<u>Straßenbezeichnung</u>
95	öFW
193	öFW (Flnr. 2014; Gmkg. Rattenkirchen)
200	öFW (Flnr. 2041; Gmkg. Rattenkirchen)
262	öFW (Flnr. 351 und 312; Gmkg. Heldenstein)

Die oben genannten Wege wurden verlegt bzw. in ihrer Linienführung optimiert, so dass die Entwurfparameter dem aktuellen Stand der Technik gem.

RAS L 1995 entsprechen. Die Änderungen sind in den jeweiligen Lageplänen (Unterlage 3 T) bzw. Höhenplänen (Unterlagen 4 T) dargestellt.

e) Entwässerung

Entsprechend der nachrichtlichen Darstellung der 2. Tektur vom 10.03.2006 wurden die bisher geplanten Regenrückhalteanlagen zu großvolumigen Versickerungsanlagen umgeplant. Sie weisen insgesamt einen deutlich größeren Flächenbedarf auf (vorher: insgesamt ca. 19.500 m<sup>3</sup>, jetzt: 31.800 m<sup>3</sup>).

Dies betrifft die Anlagen Nr. 1 bis Nr. 8 (BWV Nrn. 36, 61, 67, 100, 111, 122, 143 und 159). Die Versickerungsanlagen Nr. 4, 5 und 7 (BWV-Nr. 100, 111 und 143) benötigen aufgrund der teilweise nur mäßigen Versickerungsfähigkeit des anstehenden Bodens Rigolenkörper, die als Zwischenspeicher dienen und bei Wiederaufnahmefähigkeit des Bodens das Wasser wieder abgeben.

Bei km 49+900 wurde die bestehende Entwässerungsanlage Nr. 13 (BWV-Nr. 275) mit einem Mulden-Rigolensystem (BWV-Nr. 275a) ergänzt. Das anfallende Oberflächenwasser von km 49+845 bis 50+040 wird über Querabschläge im Autobahndamm in die Entwässerungsmulde abgeschlagen, durch die anstehende Oberbodenschicht gereinigt und über eine Sickerleitung gedrosselt in den Vorfluter – Hartinger Bach – eingeleitet. Das System schließt unmittelbar an das bereits bestehende Mulden-Rigolen-System für den A 94 - Abschnitt Heldenstein – Ampfing an. Für die zusätzliche Entwässerungsanlage wird kein weiterer Grunderwerb erforderlich, da diese auf dem Grundstück liegt, welches ohnehin vom Vorhabensträger zum Bau der A 94 erworben wird.

Im Bereich der geänderten Straßen des nachgeordneten Wegenetzes werden die Entwässerungseinrichtungen der geänderten Situation angepasst.

f) Landschaftspflegerischer Begleitplan (Unterlagen 12.1 T – 12.5 T), Artenschutzunterlagen (Unterlagen 12.6 T), Angaben zur Umweltverträglichkeitsprüfung (Unterlage 16 T), Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung (Unterlagen 17.1 T und 17.3.1 T) und vorsorglich eine Unterlage zur FFH-Ausnahmeprüfung für das FFH-Gebiet „Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“ (Unterlage 17.3.2 T).

Die Änderungen der technischen Planung beim Wegenetz, der Entwässerungsanlagen und des Lärmschutzes haben auch Änderungen bei der Ermittlung des Ausgleichsflächenbedarfs und der Planung der landschaftspflegerischen Maßnahmen (Schutz-, Gestaltungs- und Ausgleichs- und Ersatzmaß-

nahmen) sowie bei der Waldflächenbilanz zur Folge. Weitere Änderungen ergaben sich durch die Anpassungen an das aktuelle Naturschutzrecht, z.B. bei aus Gründen des speziellen Artenschutzes vorgesehenen sogenannten CEF-Maßnahmen sowie die Berücksichtigung des individuenbezogenen Tötungsverbots.

Die Belange des Artenschutzes für den Abschnitt Dorfen - Heldenstein werden in der Unterlage 12.6 T „Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)“ behandelt.

Die Unterlage zur FFH-Verträglichkeitsprüfung für das Gebiet „Isental mit Nebenbächen“ (DE 7739-371) für die vom Abschnitt Dorfen -Heldenstein betroffenen Teilgebiete wurde im Zuge der 3. Tektur entsprechend der aktuellen technischen Planung überarbeitet (Unterlage 17.1 T). Für das ebenfalls im Abschnitt Dorfen – Heldenstein liegende FFH-Gebiet „Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“ (DE 7839-371) wurde im Hinblick auf Betroffenheiten der Nahrungsgebiete und Flugrouten eine Unterlage zur FFH-Verträglichkeit (Unterlage 17.3.1 T) und vorsorglich eine Unterlage zur FFH-Ausnahmeprüfung (Unterlage 17.3.2 T) erstellt.

Darüber hinaus werden der 3. Tektur aktuelle Bestandsdatenerhebungen aus den Jahren 2004 – 2008 im Korridor von ca. 300 m beidseits der Planfeststellungstrasse und aktuelle Kartierungen zu verschiedenen Tiergruppen zugrunde gelegt. In einem Korridor von ca. 750 m beidseits der Trasse wurden Aktualisierungen anhand von Luftbilddauswertungen vorgenommen.

#### g) Lärmschutz

Der bei Antragstellung der Planfeststellung (31.07.1998) zugrunde gelegte Prognosehorizont 2010 ist nicht mehr ausreichend und wurde daher zunächst auf den Prognosehorizont 2020 aktualisiert. Die Verkehrszahlen sind der Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 24.08.2004 zu entnehmen. Im Jahr 2008 wurde diese Verkehrsuntersuchung für einen Prognosehorizont 2025 fortgeschrieben.

Mit der Aktualisierung des Prognosehorizontes vom Jahr 2010 auf das Jahr 2020 bzw. 2025 kommt es im Planungsabschnitt durchgehend zu Erhöhungen der prognostizierten Verkehrsbelastungen. Damit werden an einigen Immissionsorten (IO 10, IO 11, IO 12, IO 23, IO 25, IO 29, IO 31, IO 32, IO 32a, IO 36, IO 38, IO 48 und IO 49 gem. Unterlage 11) Änderungen der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen (BWV lfd. Nrn. 39, 73, 83a, 98, 99, 114, 134,

135 und 174) erforderlich, um weiterhin die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte zu gewährleisten. Des Weiteren verbessert sich der Lärmschutz aufgrund der Irritationsschutz- und Immissionsschutzwände im Bereich der Brückenbauwerke.

h) Schadstoffbelastung durch den Autobahnverkehr

Die mit der Aktualisierung auf den Prognosehorizont 2020 bzw. 2025 verbundenen Änderungen der prognostizierten Verkehrsbelastungen in Verbindung mit dem im September 2002 neu eingeführten „Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung“ (MLuS 02, geänderte Fassung 2005) haben eine Überarbeitung der Ziff. 5.2.2 -Schadstoffe in der Luft - erforderlich gemacht. Im Ergebnis ergeben sich hierbei keine Überschreitungen der einzuhaltenden Grenzwerte.

Des Weiteren wurden die Schadstoffauswirkungen des Autobahnverkehrs auf die FFH-Gebiete untersucht. Hierzu wurde ein Depositionsgutachten für Stickstoffemissionen erstellt, dessen Ergebnisse in die Unterlagen 17.1 T und 17.3 T eingearbeitet sind.

i) Ingenieurbauwerke

Zur Vermeidung einer erheblichen Beeinträchtigung der Mausohr-Population des FFH-Gebietes „Mausohrkolonie im Unterbayerischen Hügelland“ in Schwindkirchen wurden zahlreiche Durchlässe und Bauwerke zwischen Bau-km 37+200 und Bau-km 40+300 unter Berücksichtigung des aktuellen Standes der Technik und der Wissenschaft optimiert. Im Einzelnen wurden folgende Maßnahmen ergriffen:

Bauwerk	BWZ-Nr.	Abmessung (LH / LW)	Bau-km	Maßnahme (LH neu / LW neu)
K 37/2	75	2,5 m / 4,0 m	37 + 797	≥ 3,5 m / 4,0 m
K 38/1a	83	2,5 m / 4,0 m	38 + 168	≥ 3,5 m / ≥ 10 - 12 m
K 38/3a	93a	≥ 4,0 m / ≥ 7,0 m	38 + 346	Grünbrücke – Trog (beidseits)
K 38/2a	85a	≥ 4,0 m / ≥ 8,0 m	38 + 405	Grünbrücke entfällt
K 38/2b	90	2,5 m / 8,0 m	38 + 600	≥ 3,5 m / ≥ 10 - 12 m
K 29/4s	106a	2,0 m / 20,0 m	39 + 575	entfällt

K 39/2s	106	2,0 m / 8,0 m	39 + 582	Querschnitt geändert
K 39/1	105	≥ 4,7 m / ≥ 35,0 m	39 + 585	Änderung der Wege; Verschiebung der Widerlager

Des Weiteren wurden folgende Bauwerke überarbeitet:

Beim Bauwerk K 39/1 wurde das westliche und östliche Widerlager verschoben, um den öFW (BWV.Nr. 95) ohne weitere Querung des Mainbaches an die GVS Schwindkirchen – Schwindach, neu anzubinden.

Das Bauwerk K 39/2s wurde aufgrund des breiteren Querschnittes für die verlegte GVS Schwindkirchen – Schwindach verbreitert.

Das Bauwerk K 49/2s wurde aufgrund von Forderungen der Deutschen Bahn AG an den künftigen Ausbau der Bahnstrecke München – Mühldorf (ABS 38) in seinen Abmessungen verändert.

Die Änderungen der Bauwerke sind im Einzelnen den Strecken- bzw. Bauwerkshöhenplänen in der Unterlage 4 T zu entnehmen.

j) Grundinanspruchnahme

Infolge der Änderungen beim öffentlichen Wegenetz, bei den Entwässerungsanlagen, beim Lärmschutz, bei der PWC – Anlage, bei der Deponie von Überschussmassen und bei der daraus resultierenden Anpassung des Ausgleichsflächenbedarfs kommt es zu Änderungen bei der Grundinanspruchnahme. Weitere Änderungen bei der Grundinanspruchnahme resultieren aus der Berücksichtigung von nunmehr digital vorliegenden Daten der Vermessungsverwaltung.

k) Deponie für Überschussmassen

Im gegenständlichen Planfeststellungsabschnitt fallen Überschussmassen von ca. 130.000 m<sup>3</sup> an.

Die Überschussmassen werden auf derzeit landwirtschaftlich genutzten Flächen (Fl.Nrn. 1695 und 1709 Gmkg. Rattenkirchen) bei Waldsberg landschaftsverträglich abgelagert.

Nach Einbau der Massen werden die Flächen wieder landwirtschaftlich genutzt.

l) PWC-Anlage bei Unterstollnkirchen

Im Zuge der 3. Tektur des Abschnittes Dorfen – Heldenstein wurde die geplante PWC-Anlage bei Oberstollnkirchen erweitert. Die Anzahl an LKW-Stellplätze wird auf beiden Seiten der PWC-Anlage von 8 auf 26 erhöht. Hinzukommen beidseits jeweils zwei Stellplätze für Reisebusse, sowie ein für LKW's nutzbarer Parkstreifen. Die Anzahl der PKW-Stellplätze wird auf beiden Seiten von ursprünglich 20 auf 53 Stellplätze mit jeweils zwei Behindertenparkplätze erhöht. Mit der Erhöhung des Stellplatzangebotes wird den im Vergleich zur Verkehrsprognose von 2010 deutlich gestiegenen LKW-Verkehrs sowie den durch die geänderten Rahmenbedingungen (Begrenzung der Lenkzeiten) gestiegenen Bedarf an Stellplätzen Rechnung getragen.

m) Widmung und Umstufung

Der Bau der A 94 wirkt sich auf das sonstige nachgeordnete Wegenetz der Staats-, Kreis-, und Gemeindeverbindungsstraßen sowie der öffentlichen Feld- und Waldwege aus. Die einzelnen Regelungen in Bezug auf Widmungen und Umstufungen nach FStrG sowie nach BayStrWG ergeben sich aus dem Bauwerksverzeichnis (Unterlage 6T) und den entsprechenden Lageplänen (Unterlage 3T, Blätter 1 - 9).



## **1. Darstellung der Baumaßnahme**

### **1.1. Planerische Beschreibung**

#### **1.1.1. Art und Umfang der Baumaßnahme**

Das vorliegende Bauvorhaben umfasst den Neubau des Streckenabschnittes von Dorfen bis Heldenstein von km 34+730 bis km 50+040 im Zuge der geplanten Bundesautobahn A 94 München - Mühldorf - Simbach - Pocking (A 3). Der Abschnitt beginnt südöstlich von Dorfen (Landkreis Erding) an der Bundesstraße B 15 und endet nördlich von Heldenstein (Landkreis Mühldorf a. Inn) mit dem Übergang zum A 94-Abschnitt Heldenstein – Ampfing.

#### **1.1.2. Lage im Straßennetz**

Die A 94 München - Pocking beginnt im Stadtgebiet München, ist östlich von München mit dem Autobahnring München (A 99) verknüpft und endet an der A 3 südlich von Passau. Die A 94 wird auch Teil des Europastraßennetzes und trägt dort die Bezeichnung E 552.

Mit der A 94 wird das Fernstraßennetz im südostbayerischen Raum verbessert und die dortigen Industriestandorte (Chemiedreieck) sowie das Bäderdreieck im Inntal an den Großraum München angebunden.

Der Abschnitt Dorfen - Heldenstein erstreckt sich über das Gebiet der Stadt Dorfen, sowie über die Gemeindegebiete von Schwindegg, Obertaufkirchen, Rattenkirchen und Heldenstein.

#### **1.1.3. Verkehrseinheiten, Planfeststellungsabschnitte**

Die A 94 München - Mühldorf - Simbach - Pocking (A 3) hat eine Länge von rd. 150 km und ist in mehrere Verkehrseinheiten unterteilt.

Die Verkehrseinheiten sind wiederum aus Gründen der Bearbeitbarkeit, des Umfangs und der Überschaubarkeit (insbesondere für die Betroffenen) in Bau- und Planungsabschnitte unterteilt.

Unter Verkehr sind bereits Streckenabschnitte von insgesamt fast 75 km Länge. Das entspricht ca. 50 % der Gesamtlänge der A 94.

Im Einzelnen handelt es sich dabei um folgende Streckenabschnitte:

Streckenabschnitt		Länge	Verkehrs- Übergabe
M-Steinhausen - AS Parsdorf		12,1 km	07.07.82 <sup>*)</sup>
AS Parsdorf - AS Forstinning		9,9 km	16.11.89
Ampfing - Erharting		10,9 km	07.12.06
Erharting - Winhöring		8,7 km	07.12.06
Winhöring - Alzgern		7,6 km	19.10.00
Alzgern - Marktl		6,2 km	22.09.93
Marktl - Stammham (B 12)	1. Fahrbahn A 94	5,1 km	31.10.89
Stammham - Simbach (B 12)	1. Fahrbahn A 94	9,0 km	07.12.88
Kühstein - Malching		5,9 km	23.10.09

\*) Datum der Umstufung

Der dem gegenständlichen Planfeststellungsverfahren zugrundeliegende Abschnitt hat eine Länge von 15,3 km. Er ist der östliche und letzte von drei Planfeststellungsabschnitten innerhalb des rd. 39 km langen Abschnittes "Trasse Dorfen".

Für den westlichen, ersten Planfeststellungsabschnitt Forstinning – Pastetten liegt der Planfeststellungsbeschluss vom 07.03.2002 vor, der beklagt wurde. Ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren wurde am 02.11.2006 eingeleitet. Der ergänzende Planfeststellungsbeschluss dazu erging am 30.04.2007. Dieser wurde ebenfalls beklagt. Die mündlichen Verhandlungen vor dem BayVGH wurden im September/Oktober 2007 durchgeführt. Das Urteil des BayVGH wurde am 30.10.2007 erlassen. Hierin wurden alle Klagen abgewiesen, die Revision vor dem BVerwG wurde nicht zugelassen. Aufgrund der Nichtzulassung der Revision wurden im Mai 2008 Nichtzulassungsbeschwerden eingereicht, die mit den Beschlüssen des BVerwG vom 05.12.2008 zurückgewiesen wurden. Der Abschnitt ist seit März 2008 in Bau und wird voraussichtlich bis Ende 2011 fertig gestellt.

Das Planfeststellungsverfahren für den Mittelabschnitt Pastetten - Dorfen wurde am 10.06.1999 eingeleitet und im Mai 2001 erörtert. Die tektierten Planungen dieses Abschnitts wurden der Regierung von Oberbayern im Dezember 2002 vorgelegt und wurden im November 2003 erneut erörtert. Im Rahmen der 2. Tektur vom 10.03.2006 wurden die Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung für die Abschnitte Pastetten – Dorfen und Dorfen - Heldenstein in das Planfeststellungsverfahren eingebracht. Am 27.02.2009 wurde die 3. Tektur der Planfeststellung bei der Regierung von Oberbayern beantragt. Der Planfeststellungsbeschluss hierzu erging am 03.12.2009. Gegen den Planfeststellungsbeschluss

wurde vor dem BayVGH geklagt. Die mündlichen Verhandlungen vor dem BayVGH fanden im Oktober 2010 statt. Das Urteil des BayVGH wurde am 24.11.2010 erlassen. Hierin wurden alle Klagen abgewiesen, die Revision vor dem BVerwG wurde nicht zugelassen.

Das Planfeststellungsverfahren für den nicht zur Trasse Dorfen gehörenden östlichen Nachbarabschnitt Heldenstein – Ampfing wurde am 21.05.2007 beantragt. Der Planfeststellungsbeschluss hierzu erging am 08.08.2008. Der Abschnitt ist seit August 2009 in Bau und wird voraussichtlich bis Ende 2012 fertiggestellt.

#### **1.1.4. Einordnung in Ausbaupläne**

Die gesetzliche Grundlage für den Bau der A 94 ist das "Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz - FStrAbG)" in der Neufassung der Bekanntmachung vom 15. Oktober 2004, BGBl. 2004/I, S. 2574 ff. Diesem Gesetz ist der "Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen" als Anlage beigelegt. Die A 94 ist im Abschnitt Forstinning – Winhöring, im Abschnitt Malching – Tutting (1. Fahrbahn) und im Abschnitt Tutting - Pocking (A 3) im Vordringlichen Bedarf enthalten. Der Abschnitt Markt – Malching und der Abschnitt Malching – Tutting (2. Fahrbahn) ist im Weiteren Bedarf enthalten. Die Darstellung der A 94 im Bereich Forstinning - Ampfing entspricht dabei der Trasse Dorfen.

Gemäß § 1 Abs. (2) FStrAbG entspricht die geplante A 94 damit den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG. Die Feststellung des Bedarfs und der zweibahnige, vierstreifige Querschnitt sind für die Linienbestimmung nach § 16 FStrG und für die Planfeststellung nach § 17 FStrG verbindlich.

### **1.2. Straßenbauliche Beschreibung**

#### **1.2.1. Länge, Querschnitt, Kostenträger**

Der Streckenabschnitt Dorfen – Heldenstein ist 15,3 km lang.

Die A 94 erhält den Regelquerschnitt RQ 26 mit einer Kronenbreite von 26 m, bestehend aus zwei je 10 m breiten Richtungsfahrbahnen, einem 3 m breiten Mittelstreifen und beidseits 1,50 m breites unbefestigtes Bankett. Die Einzelheiten sind dem Straßenquerschnittsplan zu entnehmen (siehe Unterlage 5 T).

Die Kosten für den Neubau der A 94 trägt die Bundesrepublik Deutschland (Bund). Einzelheiten sind dem Bauwerksverzeichnis zu entnehmen.

#### **1.2.2. Vorhandene Strecken- und Verkehrscharakteristik**

Die Streckencharakteristik der Bundesstraße 12 zwischen Forstinning und Heldenstein ist gekennzeichnet durch:

- Ortsdurchfahrt in Hohenlinden (Gesamtlänge ca. 1,3 km); im Süden von Hohenlinden existiert jedoch eine kommunale Entlastungsstraße, die die Ortsdurchfahrt im Zuge der B 12 vom Verkehr entlastet
- ortsnahe Ortsumgehungen (Maitenbeth, Haag, Ramsau, Reichertsheim, Heldenstein)
- dichte Streubebauung mit an die 180 direkten Zufahrten zur B 12
- besonders ungünstige Linienführung in Grund- und Aufriss zwischen Hohenlinden und Maitenbeth (Unstetigkeiten wie enge Kurven und unübersichtliche Kuppen, Fehlen der erforderlichen Haltesicht- und Überholsichtweiten)
- häufiges Fehlen der erforderlichen Überholsichtweiten auch in den ausgebauten Bereichen.

Die Verkehrscharakteristik ist gekennzeichnet durch:

- Überlagerung von Pkw- und Lkw-Verkehr mit langsam fahrendem landwirtschaftlichen Verkehr auf freier Strecke
- landwirtschaftliche Zufahrten im Bereich der freien Strecken
- hohen Anteil an Schwerlastverkehr
- Überlagerung von Fernverkehr, Regionalverkehr und Ortsverkehr, sowie das Zusammentreffen von Kraftfahrzeugen, Radfahrern und Fußgängern v.a. in den ortsnahen Bereichen.

Die Folge ist:

- Überholverbote auf ca. 41 km Länge (Summe beider Fahrtrichtungen auf freier Strecke)
- Geschwindigkeitsbegrenzungen auf ca. 33 km Länge (Summe beider Fahrtrichtungen auf freier Strecke)
- geringe Reisegeschwindigkeit
- eine hohe Unfallhäufigkeit.

### **1.2.3. Vorgesehene Strecken- und Verkehrscharakteristik**

Die Neubaustrecke verläuft anbaufrei und außerhalb bebauter Gebiete. Für den vorliegenden Streckenabschnitt wurde eine Entwurfsgeschwindigkeit  $v_e = 100$  km/h zugrunde gelegt. Die A 94 ist als Bundesautobahn nur für den Schnellverkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt, die gemäß § 18 (1) StVO Autobahnen benutzen dürfen. Sie wird so angelegt, dass sie frei von höhengleichen

Kreuzungen und für Zu- und Abfahrt mit besonderen Anschlussstellen ausgestattet ist.

#### **1.2.4. Abschnittsbildung**

Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes muss ein Planfeststellungsabschnitt eine eigenständige Verkehrsfunktion aufweisen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 25.02.96 - BVerwG 4C5.95). Damit soll gewährleistet werden, dass eine in Teilen durchgeführte Planung auch dann noch sinnvoll ist und bleibt, wenn sich das Gesamtplanungskonzept im Nachhinein als nicht realisierbar erweist.

Der vorliegende Planfeststellungsabschnitt beginnt am östlichen Ende des Planungsabschnitts Pastetten – Dorfen und endet am westlichen Anfang des Planfeststellungsabschnittes Heldenstein – Ampfing nördlich von Heldenstein, der sich seit August 2009 in Bau befindet und Ende 2012 dem Verkehr übergeben werden soll. Für den westlichen Nachbarabschnitt Pastetten – Dorfen hat der BayVGH mit seinem Urteil vom 24.11.2010 die Klagen abgewiesen und die Revision nicht zugelassen. Es liegt vollziehbares Baurecht vor. Die Bauvorbereitungen für diesen Abschnitt wurden begonnen, Baubeginn soll spätestens im Jahr 2013 sein.

Durch den gegenständlichen Abschnitt zwischen Dorfen und Heldenstein wird die Lücke der A 94 im Bereich der Trasse Dorfen geschlossen. Mit dem Lückenschluss wird die volle Verkehrswirksamkeit der A 94 Trasse Dorfen erreicht. Die verkehrlichen Wirkungen des Projekts sind in der Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 18.06.2008 dargestellt, der ein Prognosehorizont 2025 zugrunde liegt.

## **2. Notwendigkeit des Vorhabens**

### **2.1. Verkehrliche und verkehrspolitische Ziele**

Mit der neuen Bundesautobahn A 94 werden folgende verkehrliche und verkehrspolitische Ziele des Bundes als Baulastträger für die Bundesfernstraßen und des Freistaats Bayern, der für den Bund in Auftragsverwaltung tätig und für die Straßenplanung in Bayern zuständig ist, verfolgt:

- Schaffung einer leistungsfähigen Fernstraßenverbindung von München über Mühldorf und Simbach nach Passau und darüber hinaus zwischen München und Wien.
- Erhöhung der Verkehrssicherheit.

- Schaffung eines neuen Verkehrskorridors zwischen den bestehenden Bundesstraßen 12 und 388 zur leistungsfähigen Erschließung des dazwischen liegenden und verkehrlich nur unzureichend erschlossenen Raumes Forstinning – Dorfen – Heldenstein.
- Eine ausgewogene räumliche Verkehrserschließung sowohl des Raumes Dorfen als auch des Raumes Haag durch Bundesfern- und Staatsstraßen.
- Erhaltung der bestehenden B 12 als leistungsfähiger überregionaler Straßenzug.
- Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes durch Neubau einer Bundesautobahn.
- Verbesserung der verkehrlichen Infrastruktur im südöstlichen Landkreis Erding durch den Anschluss an eine Bundesautobahn.
- Verbesserung der Anbindung der nördlichen Bereiche der Region Südostoberbayern an den Flughafen München.
- Fernhaltung des regionalen und überregionalen Durchgangsverkehrs soweit wie möglich von den Hauptsiedlungsgebieten.
- Beseitigung von Engpässen und Gefahrenstellen zur Erhöhung der öffentlichen Sicherheit.

## **2.2. Darstellung der bisherigen Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen**

Die Bundesstraße 12 München – Mühldorf – Simbach – Pocking ist eine bedeutende Fernstraßenverbindung von München in das südostbayerische Grenzland. Sie wurde zwar in den zwei vergangenen Jahrzehnten streckenweise neuzeitlich ausgebaut, wobei zum Teil die früher sehr kurvenreichen und engen Ortsdurchfahrten durch zeitgemäße Ortsumgehungen ersetzt wurden. Diese Maßnahmen wurden jedoch von der Verkehrsentwicklung überholt. Die B 12 zählt vor allem im Bereich zwischen München und Simbach zu den am stärksten belasteten Bundesstraßen in Südbayern. Neben der chemischen Industrie im so genannten „Chemiedreieck“, welche ein jährliches Transportaufkommen von rund 2,6 Mio. Tonnen, umgerechnet etwa 650 Lkw pro Tag, auf der Straße abwickelt, nützen auch etwa 1.900 Handwerksbetriebe mit rund 17.600 Arbeitsplätzen aus den Landkreisen entlang der B 12 die bestehende Straßenverbindung. Da die Leistungsfähigkeit der B 12 auf weiten Strecken erschöpft ist, ergeben sich schwerwiegende Sicherheitseinbußen für den Verkehr, die durch einen weiteren Ausbau nur unzureichend verbessert werden könnten.

Die starke Verkehrsbelastung mit einem hohen Anteil des Schwerlastverkehrs sowie die Vermischung mit langsam fahrendem landwirtschaftlichen Verkehr und die zahlreichen höhengleichen Straßenkreuzungen mit den notwendigen Verkehrsbeschränkungen führen auf freier Strecke täglich zu Kolonnenbildung und gefährlichen Verkehrssituationen. Die zahlreichen Fernpendler zwischen dem südostbayerischen Grenzraum und dem Großraum München erhöhen die Verkehrsbelastungen jeweils am Anfang und Ende der Woche und führen dadurch zu Belastungsspitzen und zusätzlichen Verkehrsbehinderungen und -gefährdungen. Zusätzlich fahren ca. 7.000 Tagespendler aus zahlreichen Gemeinden der Landkreise Altötting und Mühldorf ebenfalls in den Großraum München und nutzen dabei großteils die B 12.

Die unzureichenden Verkehrsverhältnisse auf der B 12 führen zu einer ungünstigen Unfallsituation, wobei sich insbesondere die fehlende Richtungstrennung in Verbindung mit den unzulänglichen Überholsichtweiten gravierend auf die Schwere der Unfälle (Begegnungsunfall) auswirkt.

Auf Grundlage der aktuellen Unfallereignisse der Polizeidirektionen wurden die Unfalltoten pro km, die Unfalldichte und die Unfallrate ermittelt. Dabei zeigt sich, dass das Unfallgeschehen auf der B 12 überdurchschnittlich hoch ist.

Im bayernweiten Durchschnitt auf Bundesstraßen sind im Jahr 2009 ca. 0,020 Tote/km/Jahr zu verzeichnen, während auf der B 12 zwischen Forstinning und Heldenstein im Jahr 2009 ca. 0,102 Tote/km/Jahr zu verzeichnen sind, d.h. dass auf der B 12 sind etwa fünfmal soviel Tote pro Kilometer zu verzeichnen wie im bayerischen Durchschnitt.

Die Unfalldichte auf Bundesstraßen betrug im bayerischen Durchschnitt im Jahr 2009 0,9 Unfälle mit Personenschäden pro km und Jahr, während die Unfalldichte auf der B 12 im Abschnitt Forstinning bis Heldenstein im selben Zeitraum 1,19 Unfälle mit Personenschäden pro km und Jahr beträgt, d.h., dass die Unfalldichte auf der B 12 um ca. 33 % über dem bayerischen Durchschnitt liegt.

Ein weiterer Hinweis für die Gefährlichkeit der B 12 kann in einem Vergleich der Unfallraten auf der B 12 und auf bayerischen Autobahnen aufgezeigt werden:

	<b>B 12 im Abschnitt Forstinning – Helden- stein</b>	<b>Autobahnen in Bayern</b>
UR <sub>T+SV</sub>	0,034	0,024
UR <sub>PS</sub>	0,158	0,09

UR<sub>T+SV</sub>: Unfallrate mit Toten oder Schwerverletzten (Unfälle pro 1 Mio. Kfz-km) im Jahr 2009

UR<sub>PS</sub>: Unfallrate mit Personenschäden (Unfälle pro 1 Mio. Kfz-km) im Jahr 2009

Das Risiko auf der B 12 im Abschnitt zwischen Forstinning und Heldenstein getötet oder zumindest schwer verletzt zu werden ist je nach betrachtetem Streckenabschnitt um bis zu viermal höher als der Durchschnitt auf allen bayerischen Autobahnen. Aus den oben ermittelten Werten zeigt sich, dass die Verkehrssicherheit auf Autobahnen um ein Vielfaches höher ist als auf Bundesstraßen. Damit besteht aus Gründen der Volksgesundheit und der öffentlichen Sicherheit ein dringender Handlungsbedarf.

### **2.3. Raumordnerische Entwicklungsziele**

Für die Schaffung möglichst gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen als zentrales Ziel der Landesentwicklungspolitik (Art. 1 Abs. 1 BayLPIG) ist eine gute Verkehrsinfrastruktur in allen Landesteilen erforderlich. Es sollen leistungsfähige Verbindungen gewährleistet werden (Art. 2 Ziffer 8 BayLPIG).

Nach dem Landesentwicklungsprogramm Bayern, das am 01.09.2006 in Kraft getreten ist (Bay. Gesetz- und Verordnungsblatt vom 21.08.2006, S. 471-521), führt eine Entwicklungsachse von München über Dorfen, Mühldorf a. Inn, Altötting/Neuötting und Simbach nach Passau. Entwicklungsachsen sollen insbesondere im Hinblick auf die Siedlungsentwicklung, die Freiraumsicherung und den Infrastrukturausbau zu einer geordneten und nachhaltigen raumstrukturellen Entwicklung Bayerns und seiner Teilräume beitragen sowie deren Einbindung in die Bandinfrastruktur anderer Länder der Bundesrepublik Deutschland und Nachbarstaaten gewährleisten.

Im ländlichen Raum schaffen die Entwicklungsachsen mit der Bündelung von Einrichtungen der Bandinfrastruktur besondere Standortvorteile, die den Erschließungs- und Entwicklungseffekt der einzelnen Einrichtungen nicht nur zusammenfassen, sondern vervielfachen. Eine Autobahn entlang dieser Entwicklungsachse unterstützt die Entwicklungsziele des LEP.



Zur Schaffung einer nachhaltigen technischen Infrastruktur sind in der Neufassung des LEP folgende Grundsätze (G) und Ziele (Z) enthalten:

- Der Schaffung einer leistungsfähigen Straßeninfrastruktur kommt im Hinblick auf die prognostizierte Verkehrszunahme, bedingt durch geänderte Mobilitätsansprüche der Gesellschaft, die zunehmende Arbeitsteilung in der Wirtschaft sowie die Osterweiterung der Europäischen Union, besondere Bedeutung zu (G).
- Um den verkehrlichen Auswirkungen der EU-Osterweiterung Rechnung tragen zu können, sollen vor allem auch die A 94 München – Simbach – Pocking zügig weiter geplant und verwirklicht werden (Z).

Begründet werden diese Grundsätze und Ziele mit den weiteren Zunahmen im Straßenverkehr, die durch die weitere Öffnung der Grenzen nach Osteuropa und durch den europäischen Binnenmarkt zu erwarten sind. Eine überlastete Verkehrsinfrastruktur – wie die bestehende B 12 – ist ein Standortnachteil für die bayerische Wirtschaft, hier insbesondere für das Chemiedreieck in Südostoberbayern. Zudem wird der Verkehrsträger Straße auch zukünftig selbst bei sehr hohen Investitionen in die Schiene die Hauptlast des Verkehrs zu tragen haben. Wegen der nunmehr zentralen Lage Bayerns innerhalb der Europäischen Union wird durch die EU-Osterweiterung das Verkehrsaufkommen noch zusätzlich ansteigen. Im Zuge der Ost-West-Transversalen sind deswegen auch die Lücken im Bundesfernstraßennetz bei der A 94 vorrangig zu schließen.

Im Regionalplan Südostoberbayern ist der Weiterbau der A 94 auf der Trasse Dorfen als besonders vordringlich durchzuführende Maßnahme aufgeführt. Nach dem Regionalplan hat der Bau der A 94 insbesondere Bedeutung für die Industriegebiete im Norden der Region (Chemiedreieck), diesen Raum insbesondere wirtschaftlich zu stärken, eine Belieferung der Wirtschaftsbetriebe just-in-time zu ermöglichen, neue Arbeitsplätze zu schaffen und die Unfallhäufigkeit zu verringern.

Im Regionalplan München ist die Fortführung der A 94 östlich Forstinning ebenfalls enthalten. In der Karte 2 Siedlung und Versorgung (Tekturkarte „Regionales Verkehrskonzept“, Beschluss der Verbandsversammlung vom 08.12.2003) ist dabei eine Linienführung über Dorfen vorgegeben. Die im Flughafenumland zu schaffende Infrastruktur soll grundsätzlich für sein gesamtes Umland wirksam werden. Schwerpunktmäßig soll davon insbesondere der Landkreis Erding profitieren.

Mit der Bundesautobahn A 94 entsteht eine leistungsfähige West-Ost-Verbindung von München über Mühldorf und Simbach nach Passau. Sie mündet südlich von Passau bei Pocking in die A 3 (Würzburg – Nürnberg – Passau – Bundesgrenze). Damit wird nicht nur zwischen München und Passau, sondern darüber hinaus zwischen München und Wien (über A 3 auf deutscher und A 8 auf österreichischer Seite) eine schnelle und leistungsfähige Fernverbindung geschaffen.

Die A 94 München - Mühldorf - Simbach - Pocking (A 3) dient sowohl der Verbindung der Mittel- bzw. Unterzentren Markt Schwaben, Dorfen, Ampfing, Waldkraiburg, Mühldorf, Töging, Alt-/Neuötting, Burghausen und Simbach mit dem Oberzentrum München, als auch deren Verbindung untereinander. Ferner verbessert sie die verkehrliche Infrastruktur im südöstlichen Landkreis Erding.

Mit der bei der im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthaltenen Weiterführung der A 94 von Simbach über Pocking bis zur A 3 wird neben dem Raum Passau vor allem das niederbayerische Bäderdreieck an das Autobahnnetz in Richtung Westen angebunden. Der Bau der A 94 schafft die Voraussetzung für die wirtschaftliche und strukturelle Fortentwicklung des südostbayerischen Raumes, indem eine marktgerechte, leistungsfähige und verkehrssichere Anbindung der dortigen Industriestandorte (z.B. Töging, Burghausen, Burgkirchen, Trostberg) an den Ballungsraum München und das übrige Autobahnnetz entsteht. Die Infrastrukturverbesserung durch die A 94 ist insofern bedeutsam, als die in diesem Raum ansässige Industrie durch die langen Transportwege für ihre Rohstoffe und Fertigprodukte in ihrer Wettbewerbsfähigkeit benachteiligt ist. Industrie und Gewerbe fordern deswegen seit Jahren vehement eine wirkungsvolle Verbesserung der Verkehrsanbindung. Von der Realisierung der Straßenplanung ist ein wesentlicher positiver Effekt für die Stabilisierung der Wirtschaftsstruktur dieses Raumes und die Sicherung der derzeit über 55.000 Arbeitsplätze im dortigen Industrie- und Gewerbebereich zu erwarten.

## **2.4. Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur**

### **2.4.1. Gegenwärtige und künftige Verkehrsbelastung**

#### **Gegenwärtige Verkehrsbelastung**

Die Verkehrsbelastung der B 12 lag von jeher wesentlich über dem Durchschnitt der Bundesstraßen in Bayern. Im Jahre 1998 betrug der durchschnittliche tägliche Verkehr auf der B 12 westlich von Hohenlinden ca. 19.400 Kfz/24h, östlich davon ca. 20.200 Kfz/24h. Auch östlich der Gemeinde Haag lag der durchschnittliche tägliche Verkehr bei über 15.300 Kfz/24h. Der DTV der südbayerischen Bundesstraßen lag im Jahr 1998 im Vergleich dazu bei ca. 9.300 Kfz/24h.

Bei Verkehrserhebungen im Jahr 2004 wurden auf der B 12 westlich von Hohenlinden ca. 23.100 Kfz/24h gezählt. Dies entspricht einer Verkehrszunahme von +19 % gegenüber der Zählung von 1998. Die Zuwachsraten von 1998 bis 2004 sind mit knapp 20 % am deutlichsten im Nahbereich von München und damit im westlichen Untersuchungsbereich. Richtung Osten verringern sich diese Zuwächse, so dass im Raum Heldenstein auf der B 12 nur noch ein Zuwachs um 7 % bzw. 1.000 Kfz/24h von 14.800 Kfz/24h im Jahr 1998 auf 15.800 Kfz/24h im Jahr 2004 zu verzeichnen ist. Der Zuwachs um rd. 1 % pro Jahr entspricht auch der auf den Bundesfernstraßen in Bayern mit Dauerzählstellen allgemein festgestellten Entwicklung in den letzten Jahren. Diese Werte werden im Wesentlichen durch die Verkehrszahlen aus der Straßenverkehrszählung (SVZ) 2005 bestätigt.

### **Künftige Verkehrsbelastung**

Um Aussagen über die zu erwartende Verkehrsentwicklung auf der A 94 machen zu können, wurde im Auftrag der Autobahndirektion Südbayern vom Lehrstuhl für Verkehrs- und Stadtplanung der Technischen Universität München eine Verkehrsuntersuchung A 94 / B 15neu (Prof. Dr.-Ing. Kirchhoff, 1995) durchgeführt. Als Untersuchungsgebiet wurde ein Korridor betrachtet, der etwa 20 bis 50 km breit und etwa 90 km lang ist und durch die Linie München, Erding, Vilsbiburg, Pfarrkirchen, Simbach, Burghausen, Trostberg, Wasserburg, Ebersberg und München umrissen wird. Es wurden mehrere Planungsfälle zur Trassenführung (Trasse Dorfen, Trasse Haag mit verschiedenen Varianten) untersucht und auch die Straßenbelastungen berechnet.

Ergänzend wurde von Prof. Dr.-Ing. Kurzak (1998) eine auf Verkehrszählungen und Befragungen basierende feinträumige Verkehrsuntersuchung (A 94 Forstinning - Heldenstein) für die Trasse Dorfen erstellt. Diese Untersuchung ermöglicht detaillierte Aussagen über die bestehende Verkehrssituation und die zu erwartenden Veränderungen im nachgeordneten Straßennetz durch den Bau der A 94. In einer weiteren Verkehrsuntersuchung (2000) wurden von Prof. Dr.-Ing. Kurzak die bei einer Trasse Haag zu erwartenden Veränderungen im nachgeordneten Straßennetz ebenfalls ermittelt.

Der Prognosehorizont für diese Verkehrsuntersuchungen liegt im Jahr 2010.

Da nunmehr wegen der Dauer der Planungsverfahren dieser Prognosehorizont nicht mehr ausreichend ist, wurden die Verkehrsuntersuchungen von 1998 (Trasse Dorfen) und 2000 (Trasse Haag) aktualisiert und im Gutachten vom 20.08.2004 von Prof. Dr.-Ing. Kurzak auf den Prognosehorizont 2020 fortgeschrieben.

Die Verkehrsuntersuchung vom 20.08.2004 kann bei der Autobahndirektion Südbayern oder der Regierung von Oberbayern eingesehen werden.

Nach der aktualisierten Verkehrsuntersuchung (20.08.2004) ergeben sich für das Jahr 2020 für die Trasse Dorfen die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Verkehrsmengen auf dem Abschnitt zwischen Forstinning und Heldenstein (In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass es sich bei der Prognosebelastung der A 94 um einen werktäglichem durchschnittlichen täglichen Verkehr handelt, der um ca. 10 % über dem Jahresmittelwert (DTV 2020) liegt):

Im Jahr 2008 wurde im Hinblick auf die Dimensionierung der Lärmschutzanlagen und der Beurteilung der Luftschadstoffe eine Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2004 durchgeführt. Darin wurde der Prognosehorizont 2025 untersucht. Im Ergebnis lässt sich festhalten, dass sich die Verkehrszahlen auf der A 94 gegenüber dem Prognosehorizont 2020 um ca. 5 % erhöhen. Sie können ebenfalls der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Die Verkehrsuntersuchung vom 18.06.2008 kann bei der Autobahndirektion Südbayern oder der Regierung von Oberbayern eingesehen werden.

Abschnitt	Prognose 2020	Prognose 2025
AS Forstinning bis AS B 12:	55.900 Kfz/24h	58.900 Kfz/24h
AS B 12 bis AS St 2331:	44.100 Kfz/24h	46.500 Kfz/24h
AS St 2331 bis AS ED 12:	43.600 Kfz/24h	46.000 Kfz/24h
AS ED 12 bis AS B 15:	41.800 Kfz/24h	44.700 Kfz/24h
AS B 15 bis AS MÜ 22 :	40.800 Kfz/24h	42.300 Kfz/24h
AS MÜ 22 bis AS B 12/St 2084:	40.300 Kfz/24h	42.600 Kfz/24h

Diese Verkehrsmengen werden für den Fall prognostiziert, dass die Maßnahmen des vordringlichen Bedarfes und die B 15 neu zwischen der A 92 und der A 94 verwirklicht sind. Dieser Planungsfall führt zu den stärksten Verkehrsbelastungen auf der A 94 im Abschnitt Dorfen - Heldenstein.

#### **2.4.2. Auswirkungen eines Ausbaues der Bahnlinie München – Mühldorf**

Nach dem Bundesverkehrswegeplan 2003 ist für den eingleisigen, nicht elektrifizierten Streckenabschnitt Markt Schwaben - Mühldorf der Deutschen Bahn AG ein elektrifizierter zweigleisiger Ausbau vorgesehen. Auf die Auswirkungen eines solchen Ausbaus wird im vorliegenden Verkehrsgutachten der TU München eingegangen. Mit dem Ausbau können folgende Attraktivitätssteigerungen erzielt werden:

- Erhöhung der Bedienungshäufigkeit
- höherer Beförderungskomfort durch mehr Platzangebot
- taktmäßige Bedienung aller wichtigen Bahnhöfe entlang der Strecke
- Verkürzung der Reisezeit
- Erhöhung der Pünktlichkeit
- Neubau und Vergrößerung von P+R-Plätzen an Bahnhöfen
- günstigere Fahrplangestaltung für Güterzüge.

Hinsichtlich der Auswirkungen auf den Straßenverkehr kommt der Gutachter in der Verkehrsuntersuchung A 94/B 15 neu zu dem Ergebnis, dass im Personenverkehr rd. 400 Kfz-Fahrten/Tag und Richtung (insgesamt 800 Kfz-Fahrten/Tag) von der Straße auf die Schiene übergehen könnten. Dieses Verlagerungspotential wurde bei der Ermittlung der künftigen Querschnittsbelastung der A 94 berücksichtigt.

Bereits heute läuft ein Teil des Güterverkehrs auf der Schiene. Der Ausbau der Bahnlinie München - Mühldorf - Simbach a. Inn schafft zusätzliche Transportkapazitäten auf der Schiene. Eine gewisse Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene könnte insofern erfolgen. Da der Gutachter nicht mit Verlagerungen des Güterverkehrs von bedeutendem Umfang rechnet, bleiben diese für die Verkehrsprognose ohne Auswirkungen. Auch bei den aktualisierten Verkehrsuntersuchungen vom 20.08.2004 und 18.06.2008 werden gleichartige Verkehrsverlagerungen zugrunde gelegt.

### **2.4.3. Entlastung des vorhandenen, unzureichenden Straßennetzes**

Durch die A 94 wird vor allem die bestehende B 12 mit den ortsnahen Straßenführungen vom Fernverkehr stark entlastet. Des Weiteren sind regionale Verlagerungen der Verkehrsströme von den Bundesstraßen 388 und 304 sowie überregional von der A 8 München - Salzburg zur A 94 zu erwarten.

In der Verkehrsuntersuchung Forstinning – Heldenstein (2008) von Prof. Dr.-Ing. Kurzak werden die Verkehrsverlagerungen detailliert untersucht.

Neben der B 12 werden auch zahlreiche weitere Straßenzüge im bestehenden Straßennetz zum Teil erheblich vom Verkehr entlastet. So werden allein 15 Ortsdurchfahrten von Gemeinden nach dem Bau der A 94 im Planfall Dorfen (Prognosejahr 2025) weniger Verkehr aufweisen als im Nullfall (Prognosejahr 2025 ohne A 94). Einzelheiten sind auch unter Ziffer 2.5 aufgeführt.

Für die betroffene Bevölkerung in den entlang dieser Straßenzüge gelegenen Ortsdurchfahrten ergibt sich eine zum Teil erhebliche Reduzierung der Verkehrsbelastungen und der damit verbundenen Auswirkungen.

#### 2.4.4. Verbesserung grenzüberschreitender Straßenverbindungen

Mit der im Bedarfsplan im „Vordringlichen Bedarf“ aufgenommenen Fortsetzung der A 94 bis Pocking mit Anschluss an die A 3 Regensburg – Passau – Suben – Linz wird das Autobahnnetz in Südostbayern komplettiert.

Die A 94 stellt damit eine wichtige Fernstraßenverbindung zwischen München und der Region Passau dar. Des Weiteren ermöglicht die A 94 eine direkte Verbindung von München über Suben, Linz nach Wien und in die Länder Südosteuropas.

#### 2.5. Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Die Anwohner an der Bundesstraße 12 sind den Emissionen der Kraftfahrzeuge ungeschützt ausgesetzt. Mit dem Neubau der A 94 Trasse Dorfen wird die Lärm- und Abgasbelastung in der Ortsdurchfahrt von Hohenlinden und den B 12 nahen Wohnbebauungen und Einzelbebauungen durch die Entlastung der B 12 vom Durchgangsverkehr entscheidend vermindert.

Der Vergleich der beiden Fälle ohne Neubau der A 94 (Prognosenufall) und mit der A 94 Trasse Dorfen (Planfall) bringt für die B 12 im Jahr 2025 nach der neuesten Verkehrsprognose von Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 18.06.2008 folgende Verkehrsbelastungen (ohne Berücksichtigung der B 15 neu) auf der B 12:

Abschnitt	Verkehrsbelastungen auf der B 12		Durchschnittliche Entlastung
	<u>ohne</u> A 94 (Prognosenufall) [Kfz/24 h]	<u>mit</u> A 94 (Planfall) auf der Trasse Dorfen [Kfz/24 h]	[%]
Forstinning – Hohenlinden	26.500 – 31.200	10.800 – 12.700	ca. 59%
Hohenlinden – Abzweig EBE 6	18.100 – 26.400	8.900 – 11.400	ca. 54%
Abzweig EBE 6 – Abzweig B 15	20.900 – 22.200	6.600 – 7.100	ca. 68%
Abzweig B 15 – Abzweig MÜ 32	19.400	5.800	ca. 70 %
Abzweig MÜ 32 – Abzweig St 2353	20.500 – 21.600	7.700 – 8.800	ca. 60%
Abzweig St 2353 – Abzweig MÜ 37	21.500	8.600 – 8.900	ca. 59%

Abschnitt	Verkehrsbelastungen auf der B 12		Durchschnittliche Entlastung
	<u>ohne A 94 (Prognosenullfall)</u> [Kfz/24 h]	<u>mit A 94 (Planfall) auf der Trasse Dorfen</u> [Kfz/24 h]	[%]
Abzweig MÜ 37 – Heldenstein	16.400 – 17.800	6.600 – 7.300	ca. 59%

Auf der B 12 zwischen Forstinning und Heldenstein kommt es zu Entlastungen in einer Größenordnung von bis zu 18.500 Kfz/24h. Die B 12 erfährt eine durchschnittliche Entlastung von ca. 60%.

Dabei kommt es auch zu deutlichen Entlastungen beim Schwerverkehr. So sinkt z.B. am derzeitigen Autobahnende bei Forstinning der Lkw-Anteil von derzeit durchschnittlich 21 % nachts auf 11 % nachts.

Des Weiteren kommt es in einer Vielzahl von Ortsdurchfahrten zu Entlastungen. So wird die Ortsdurchfahrt der B 12 in Hohenlinden um 5.800 bis 7.100 Kfz/24h entlastet, obwohl die kommunale Ortsumfahrung große Teile des Durchgangsverkehrs im Bereich Hohenlinden aufnimmt. Auch im Zuge der St 2086 wird Hohenlinden um bis zu 1.900 Kfz/24h entlastet. Die Ortsdurchfahrt von Pastetten im Zuge der St 2332 wird um bis zu 6.300 Kfz/24h entlastet, in Buch am Buchrain betragen die Entlastungen auf der St 2332 bis zu 3.200 Kfz/24h. Die Entlastung auf der St 2332 in Markt Schwaben beträgt ca. 2.200 Kfz/24h. Die St 2084, welche durch Schwindegg und Schwindkirchen verläuft (1.600 Kfz/24h), und die Staatsstraße St 2086 in Isen (1.900 Kfz/24h) sowie die B 15 in St. Wolfgang (1.000 Kfz/24h) erfahren ebenfalls Entlastungen. Die Situation für die Anwohner wird damit deutlich verbessert. Hinsichtlich der mit der A 94 Trasse Dorfen verbleibenden Lärmbelastungen für die Bevölkerung wird auf Ziffer 3.2.2.4.8.1 verwiesen.

Entlastende Wirkungen wird die A 94 Trasse Dorfen auch für die naturschutzfachlich wertvollen Bereiche im Korridor Haag entfalten. Durch die starken Verkehrsabnahmen auf der B 12 wird sich vor allem die Schadstoff- und Lärmsituation verbessern.

Die A 94 wird hinsichtlich der Straßenentwässerung den heute gültigen Anforderungen entsprechen. Mittels Absetzbecken und Versickerungsbecken, bzw. Absetz- und Regenrückhaltebecken und Leichtflüssigkeitsabscheider wird der Gewässerschutz sichergestellt. Die Verlagerung von Teilen des Verkehrs vom bestehenden Straßennetz, mit teils veralteter oder unzureichender Entwässerung,

auf die A 94 stellt deshalb für den Gewässerschutz eine Verbesserung dar. Auch durch die erhebliche Reduzierung der Unfallgefahr bietet die Autobahn einen höheren Standard des Gewässerschutzes als die bestehenden Straßenverbindungen.

### **3. Betrachtete Lösungen, Prüfung von Varianten, Entscheidungen**

#### **3.1. Erläuterungen zu den bisherigen Verfahren und zum Vorgehen bei der Trassierung**

Die Planung einer Autobahnverbindung München – Mühldorf – Passau wurde bereits in den Jahren 1941/42 untersucht. Wegen der in der Folgezeit stark veränderten Infrastruktur, neuer Zwangspunkte und geänderter Wertungskriterien entspricht diese Linie jedoch nicht mehr den heutigen Erfordernissen.

Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 1971 war zum ersten Mal eine autobahnähnliche Verbindung von München über Mühldorf in Richtung Österreich (von München bis Mühldorf zweibahnig, danach einbahnig) als B 12n in der Dringlichkeitsstufe II enthalten. In den Fortschreibungen wurde die Strecke mit jeweils wechselnden Liniendarstellungen als A 94 von München über Mühldorf nach Simbach unter „Bedarf Stufe I“ eingereiht. In der 3. Fortschreibung 1986 (3. FStrAbÄndG) wurde die Strecke zwischen Forstinning und Marktl unter der Bezeichnung A 94 / B 12 in den „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft. In der Neufassung des Fernstraßenausbaugesetzes (Fünftes Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes; Bekanntmachung vom 15. Oktober 2004, BGBl. 2004/I, S. 2574 ff) ist die A 94 im Abschnitt Forstinning – Winhöring und im Abschnitt Malching – Pocking (A 3) im Vordringlichen Bedarf enthalten. Der Abschnitt Marktl – Malching ist im Weiteren Bedarf enthalten.

Da im Planfeststellungsabschnitt Forstinning – Pastetten die Weichenstellung für die Trasse Dorfen erfolgt und diese die B 12 bei Heldenstein wieder erreicht, ist für die Trassenfindung der gesamte auch für Alternativtrassen maßgebende Bereich zwischen Forstinning und Heldenstein zu betrachten. Die in den vorangegangenen Raumordnungsverfahren mit „Ampfing“ bezeichnete Schnittstelle liegt jedoch auf Höhe der Ortschaft Weidenbach, etwa 1,4 km westlich der Anschlussstelle B 12 / St 2084 und damit etwa 4 km westlich von Ampfing.

Daher werden nachfolgend bei der Darstellung des bisherigen Planungsablaufes nicht nur der Abschnitt München – Ampfing, sondern unter Ziffer 3.1.2 auch kurz die Abschnitte der A 94 östlich von Heldenstein (St 2084) erwähnt.



Die nachfolgend genannten Trassen und Trassenvarianten sind aus dem Übersichtslageplan M 1:50.000 (siehe Unterlage 2.1 vom 28.02.2011) ersichtlich.

### **3.1.1. Abschnitt München – Ampfing (Staatsstraße St 2084)**

#### **3.1.1.1. Raumordnung – Linienbestimmung der A 94 bis Ampfing**

Für den Abschnitt der A 94 zwischen München und Ampfing wurde am 20.04.1977 das Raumordnungsverfahren für die Trasse Dorfen eingeleitet. Am 17.04.1979 wurde die Wahltrasse „Anzing – Haag“ (in Unterlage 2.1 vom 28.02.2011 nicht dargestellt) in das Raumordnungsverfahren ergänzend eingebracht. Dabei schloss diese Wahltrasse östlich von Haag an die geplante zweibahnige, landesplanerisch positiv beurteilte Bundesstraße B 15 neu an und traf nach einem Versatz von rd. 9,5 km in nördlicher Richtung auf die Trasse Dorfen. Im Raumordnungsverfahren wurde die Trasse Dorfen von der Regierung von Oberbayern am 07.07.1980 landesplanerisch positiv beurteilt. Die Wahltrasse „Anzing – Haag“ dagegen wurde landesplanerisch negativ beurteilt.

Den Ausschlag für die positive Beurteilung der Trasse Dorfen ergaben folgende Kriterien:

- leistungsfähige Verbindung für die relativ schwach erschlossenen Räume Markt Schwaben, Pastetten, Lengdorf und Dorfen bzw. den östlichen Landkreis Erding
- Anlehnung an die Entwicklungsachse des Landesentwicklungsprogramms
- größere Leistungsfähigkeit von zwei Straßenverbindungen in angemessener Entfernung voneinander
- um 4 km kürzere Streckenlänge
- geringere Inanspruchnahme von Waldflächen.

Am 10.10.1980 wurde der Antrag auf Linienbestimmung nach § 16 FStrG für die Trasse Dorfen gestellt. Der Bundesminister für Verkehr bestimmte am 06.01.1984 die beantragte Linie.

#### **3.1.1.2. Auswirkungen der Bundestagsbeschlüsse vom 30.01.1986 und 25.01.1990**

Bei der 3. Fortschreibung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen im Jahr 1986 erging gemäß einer Beschlussempfehlung des Ausschusses für Verkehr des Deutschen Bundestages - Drucksache 10/4734 - am 30.01.1986 folgender Beschluss

„Der Streckenabschnitt zwischen Forstinning und Markt l erhält die Projektbezeichnung A 94/B 12“.

Der Bericht des Verkehrsausschusses zur Gesetzesvorlage (Drucksache 10/4734) enthält zur A 94/B 12 folgende Ausführungen:

*„Für eine verbesserte Straßenverbindung zwischen München und Simbach wird ein vordringlicher Bedarf anerkannt. Der Deutsche Bundestag trifft jedoch keine Entscheidung über die Trassenführung. Im Rahmen des gesetzlichen Planfeststellungsverfahrens sind die verschiedenen Varianten für die Trassenführung, darunter auch die Trasse über Haag mit teilweiser Einbeziehung der bestehenden Bundesstraße B 12, eingehend zu untersuchen. Übereinstimmung besteht darüber, dass eine Trasse A 94/B 12 zwischen Forstinning und Ampfing nicht im Isental verlaufen darf. Die damit verbundenen Mehrkosten von voraussichtlich 30 Mio. DM werden dabei in Kauf genommen“.*

Aufgrund dieser Beschlüsse des Deutschen Bundestages vom 30.01.1986 wurde für die Variante „Buch a. Buchrain - Dorfen“ der Trasse Dorfen am 01.04.1987 ein ergänzendes Raumordnungsverfahren eingeleitet. Die landesplanerische Beurteilung vom 27.01.1988 ergab, dass diese Variante nicht den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung entspricht.

Im Rahmen des am 05.04.1988 eingeleiteten Planfeststellungsverfahrens für den Abschnitt Forstinning – Pastetten wurden Unterlagen für einen Trassenvergleich im Abschnitt Forstinning – Ampfing (Stand: 21.12.1987) erstellt. In diesen Unterlagen wurden nach dem damaligen Wissensstand die beiden Trassen Dorfen und Haag gegenübergestellt.

Aufgrund eines weiteren Beschlusses des Deutschen Bundestages vom 25.01.1990 nach Beschlussempfehlung des Petitionsausschusses (Drucksache 11/5406) wurden die Trassenführungen über Dorfen und Haag nochmals im Großräumigen Trassenvergleich (Stand: Mai 1990) gegenübergestellt. Dabei wurden u.a. folgende, seit 1987 eingetretene Änderungen berücksichtigt:

- Das Berechnungsverfahren zur lärmtechnischen Überprüfung erfolgte nach den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90“ (vorher RLS-81).
- Die Lärmschutzmaßnahmen wurden im Hinblick auf die in der „Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV)“ festgelegten Immissionsgrenzwerte, die beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen nicht überschritten werden dürfen, ermittelt.

- Die lärmtechnische Untersuchung erfolgte auf Basis der seit 1988 für das Prognosejahr 2000 vorliegenden Verkehrsuntersuchung.

Die überarbeiteten Unterlagen zum Großräumigen Trassenvergleich (GTV) wurden der Regierung von Oberbayern zur landesplanerischen Überprüfung (Einleitung: 21.06.1990) vorgelegt. In der landesplanerischen Beurteilung vom 11.06.1991 kam die Regierung von Oberbayern zu dem Ergebnis, dass die Trasse Dorfen und die Trasse Haag unter Beachtung unterschiedlicher Maßgaben den Erfordernissen der Raumordnung entsprechen. Diese landesplanerische Beurteilung ersetzte die landesplanerische Beurteilung vom 07.07.1980 für den Abschnitt München – Ampfing (Teilabschnitt Forstinning – Ampfing).

Die Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung vom 11.06.1991 wurden hinsichtlich ihrer erheblichen rechtlichen, technischen und wirtschaftlichen Auswirkungen auf die Planung von der Straßenbauverwaltung eingehend geprüft. Im Ergebnis waren keine Gründe erkennbar, die ein Abweichen von der Trasse Dorfen rechtfertigen würden.

Aufgrund dieser Tatsache hat der Bayerische Ministerrat am 24.03.1992 beschlossen, an der Trasse Dorfen festzuhalten.

Das Bundesministerium für Verkehr hat sich auf dieser Grundlage und nach eigener Prüfung im Rahmen der beim Deutschen Bundestag anhängig gewesenen Petitionsverfahren ebenfalls für den Bau der Trasse Dorfen ausgesprochen und die bereits 1984 nach § 16 FStrG bestimmte Linie bestätigt.

Am 25.08.1992 erfolgte der abschließende Bericht des Bundesministeriums für Verkehr zu den vorliegenden Petitionen an die Präsidentin des Deutschen Bundestages.

Der deutsche Bundestag hat am 04. Oktober 2004 das fünfte Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (5. FStrAbÄndG) mit dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Anlage beschlossen. Darin ist die A 94 im Abschnitt Forstinning – Winhöring und im Abschnitt Malching – Pocking (A 3) im Vordringlichen Bedarf enthalten. Der Abschnitt Markt – Malching ist im Weiteren Bedarf enthalten.

### **3.1.1.3. Sonstige untersuchte Trassen**

Seit Beginn der Planungen der A 94 zwischen Forstinning und Ampfing / Mühlendorf sind zahlreiche Varianten, auch zwischen den jetzigen Korridoren Dorfen und Haag, untersucht worden.

Wegen der offensichtlichen Nachteile, nicht zuletzt infolge der schwierigen topographischen Gegebenheiten, wurden Trassen bei Isen und St. Wolfgang, sowie nördlich Hohenlinden im Hügelland zwischen Haag und St. Wolfgang schon im Rahmen der Voruntersuchungen verworfen und aus den weiteren Überlegungen ausgeschieden.

Für die Linie Buch a. Buchrain – Dorfen im Zuge der Trasse Dorfen wurde ein Raumordnungsverfahren durchgeführt, das mit der landesplanerischen Beurteilung vom 22.01.1988 abgeschlossen wurde. Die Linie Buch a. Buchrain – Dorfen entsprach u.a. wegen schwerwiegender Eingriffe in Naturhaushalt, Landschaftsbild sowie in die land- und forstwirtschaftliche Struktur des Isengaues nicht den Erfordernissen der Raumordnung. Sie wurde daher ebenfalls aus den weiteren Überlegungen ausgeschieden.

### **3.1.2. Abschnitte der A 94 östlich von Heldenstein (St 2084)**

Für den Abschnitt zwischen Ampfing und Erharting (Teil der Umfahrung Mühldorf) liegt seit dem 13.06.2001 ein Planfeststellungsbeschluss vor, der seit Frühjahr 2002 bestandskräftig ist. Der Baubeginn für diesen Abschnitt ist am 09.07.2003 erfolgt, die Verkehrsfreigabe für die gesamte Umfahrung Mühldorf (mit Abschnitt Erharting – Winhöring) erfolgte am 07.12.2006. Die Umfahrung beginnt auf der bestehenden B 12 östlich der St 2091 im Süden von Ampfing.

Für den ca. 4,5 km langen Abschnitt Heldenstein – Ampfing, der den Lückenschluss zwischen der Trasse Dorfen und der Umfahrung Mühldorf bildet, hat die Regierung von Oberbayern am 08.08.2008 den Planfeststellungsbeschluss erlassen. Der Baubeginn für diesen Abschnitt ist am 07.08.2009 erfolgt, die Verkehrsfreigabe ist für Ende 2012 vorgesehen.

### **3.2. Vergleich der Trassen Dorfen und Haag und Wahl der Linie im Abschnitt Forstinning – Heldenstein**

Der der landesplanerischen Beurteilung der Regierung von Oberbayern vom 11.06.1991 zugrunde liegende Großräumige Trassenvergleich (GTV) von 1990 deckt nicht mehr die aktuelle Sach- und Rechtslage ab. Nachfolgend werden die Trassen Dorfen und Haag erneut vergleichend gegenübergestellt. Sämtliche Erhebungen und Bewertungen beruhen auf aktualisierten für das Verfahren im Abschnitt Pastetten - Dorfen neu ermittelten Daten und berücksichtigen die aktuelle Sach- und Rechtslage.

Im Großräumigen Trassenvergleich von 1990 wurden die Trassen Dorfen und Haag zwischen Forstinning und Ampfing einander gegenübergestellt. Die Trassen

senführung im Bereich von Ampfing Richtung Osten war seinerzeit noch nicht festgelegt. Vor allem die Frage, ob die A 94 südlich oder nördlich von Ampfing verlaufen würde, hatte Auswirkungen auf den Verlauf der Trassen Dorfen und Haag.

Zwischenzeitlich ist der Trassenverlauf östlich von Ampfing durch die am 07.12.2006 fertig gestellte Umfahrung von Mühldorf abgesichert. Für den Abschnitt vom Ende der Trasse Dorfen bzw. Haag bei Heldenstein und Ampfing gibt es keine Varianten (siehe Ziffer 3.1.2).

Aus diesem Grund beschränkt sich der nachfolgende Vergleich der Trassen Dorfen und Haag auf den Abschnitt zwischen Forstinning und Heldenstein (siehe auch Unterlagen 2.1 ff vom 28.02.2011).

### **3.2.1. Vergleich der Trassen, gemessen an den mit dem Vorhaben verfolgten verkehrlichen und verkehrspolitischen Zielen**

#### **3.2.1.1. Beschreibung der verkehrlichen und verkehrspolitischen Ziele**

Mit dem Vorhaben des Neubaus der Bundesautobahn A 94 sollen die in Ziffer 2.1 dargelegten verkehrlichen und verkehrspolitischen Ziele erreicht werden. Hervorzuheben sind demnach folgende Ziele (siehe auch Unterlage 2.2.1 und 2.2.2 vom 28.02.2011):

- Schaffung einer leistungsfähigen Fernstraßenverbindung von München über Mühldorf und Simbach nach Passau und darüber hinaus zwischen München und Wien.
- Erhöhung der Verkehrssicherheit.
- Schaffung eines neuen Verkehrskorridors zwischen den bestehenden Bundesstraßen 12 und 388 zur leistungsfähigen Erschließung des dazwischen liegenden und verkehrlich nur unzureichend erschlossenen Raumes Forstinning – Dorfen – Heldenstein.
- Eine ausgewogene räumliche Verkehrserschließung sowohl des Raumes Dorfen als auch des Raumes Haag durch Bundesfern- und Staatsstraßen.
- Erhaltung der bestehenden B 12 als leistungsfähigen überregionalen Straßenzug.
- Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes durch Neubau einer Bundesautobahn.
- Verbesserung der verkehrlichen Infrastruktur im südöstlichen Landkreis Erding durch den Anschluss an eine Bundesautobahn.

- Verbesserung der Anbindung der nördlichen Bereiche der Region Südostoberbayern an den Flughafen München.
- Fernhaltung des regionalen und überregionalen Durchgangsverkehrs soweit wie möglich von den Hauptsiedlungsgebieten.
- Beseitigung von Engpässen und Gefahrenstellen zur Erhöhung der öffentlichen Sicherheit.

### **3.2.1.2. Vergleich der beiden Trassen hinsichtlich Zielerreichung**

Die Trasse Dorfen sichert alle vorstehend formulierten verkehrlichen und verkehrspolitischen Ziele ab. Durch die Trasse Haag werden zentrale verkehrliche und verkehrspolitische Ziele des Projekts jedoch nicht erreicht:

- Beide Trassen sind – ungeachtet der Mehrlänge der Trasse Haag von ca. 2,3 km – gleichermaßen geeignet, eine leistungsfähige Fernstraßenverbindung zu schaffen.
- Mit beiden Trassen kann die Verkehrssicherheit entscheidend verbessert werden. Die Unfallraten auf Autobahnen liegen im Durchschnitt deutlich niedriger als auf der bestehenden B 12 (siehe Ziffer 2.2). Damit wird die Verkehrssicherheit auf der A 94 um ein vielfaches höher sein als auf der bestehenden B 12. Im Gegensatz zu der sich in weiten Teilen an der Linienführung der B 12 orientierenden Trassierung der Trasse Haag wird die Trasse Dorfen vollständig neu trassiert. Dadurch wird bei der Trasse Dorfen im Gegensatz zur Trasse Haag eine stetige Trassierung möglich, die sich gegenüber der Trasse Haag zusätzlich positiv auf die Unfallentwicklung auswirkt. Auf vergleichbaren, sich an der Trassierung von Bundesstraßen orientierenden Autobahnstrecken (z.B. A 93 AS Selb-Nord – AS Marktrechwitz-Nord und A 96 AS Oberpfaffenhofen – AS Wörthsee) hat sich gezeigt, dass die Unfallraten bis zu dreieinhalb Mal so hoch sind wie im Durchschnitt auf Autobahnen in Bayern. Es ist davon auszugehen, dass durch die unstetige Linienführung mit Radien < 1000 m auch bei der Trasse Haag – wie bei den beiden erwähnten Vergleichsstrecken – höhere Unfallraten als bei der Trasse Dorfen auftreten werden. Somit ist davon auszugehen, dass die Trasse Dorfen gegenüber der Trasse Haag eine höhere Verkehrssicherheit aufweisen wird.
- Ein neuer Verkehrskorridor und die Verbesserung der unzureichenden Erschließung des Raumes Forstinning – Dorfen – Heldenstein wird nur durch die Trasse Dorfen erreicht. Bei Verwirklichung der Trasse Haag bleibt der o.a.

Raum in Ost-West-Richtung ohne unmittelbare Anbindung an das Bundesfernstraßennetz.

- Die ausgewogene räumliche Verkehrserschließung und die Schaffung zweier leistungsfähiger Erschließungsachsen werden nur durch die Trasse Dorfen erreicht. Die leistungsfähige Erschließung sowohl des Raumes Dorfen als auch des Raumes Haag wird beim Bau der A 94 im Korridor Haag ohne die Verkehrsqualität, Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit maßgeblich steigernde Ausbaumaßnahmen des vorhandenen Staatsstraßenzuges St 2332, St 2086 und St 2084 im Korridor Dorfen nicht erreicht. Das Ziel der Stärkung einer leistungsfähigen Erschließungsachse des Raumes Dorfen und die ausgewogene räumliche Verkehrserschließung des Gesamttraumes würden beim Bau der Trasse Haag verfehlt.
- Das Staatsstraßennetz im Korridor Dorfen besteht aus der St 2332, der St 2086 und der St 2084. Diese Straßenzüge sind geprägt von zahlreichen Ortsdurchfahrten mit teilweise engen, verwinkelten Straßenführungen (z.B. in Isen). Im Korridor Dorfen ist gemäß dem geltenden 6. Ausbauplan für die Staatsstraßen nur die Ortsumgehung Schwindegg in der Dringlichkeit 2 vorgesehen. Diese wurde deshalb von der Gemeinde Schwindegg als Staatsstraße in kommunaler Baulast gebaut. Auch im Entwurf des 7. Ausbauplanes für die Staatsstraßen in Bayern ist lediglich der Ausbau der St 2084 zwischen Dorfen und Schwindkirchen sowie der Ausbau der Ortsdurchfahrt Isen im Zuge der St 2086 in der 1. Dringlichkeit enthalten. Des Weiteren sind der Ausbau der Ortsdurchfahrt Burgrain im Zuge der St 2086 in der Dringlichkeitsstufe 1R und die Verlegung der St 2086 südlich von Dorfen sowie der Ausbau der St 2084 zwischen Neumauggen und Erding in der 2. Dringlichkeit enthalten. Bei Realisierung der Trasse Haag würden im Korridor Dorfen weitere Ausbaumaßnahmen auf diesen dann unzureichenden Straßenzügen erforderlich.
- Mit der Trasse Dorfen bleibt auf der bestehenden B 12 ohne weitere Neubaulmaßnahmen ein leistungsfähiger überregionaler Straßenzug erhalten. Die B 12 ist – bis auf die Ortsdurchfahrt von Hohenlinden – frei von Ortsdurchfahrten und leistungsfähig ausgebaut und gewährleistet somit die notwendige Verknüpfung des überörtlichen Straßennetzes zwischen Forstinning und Heldenstein mit dem Bundesfernstraßennetz. Aufgrund ihrer Verkehrsbedeutung und Netzfunktion ist sie künftig wohl als Staatsstraße einzustufen (siehe auch Unterlage 2.2.1, Übersichtslageplan zum überörtlichen Straßennetz im Zusammenhang mit dem Neubau der A 94 Trasse Dorfen vom 28.02.2011 und

Unterlage 2.2.2 Übersichtslageplan zum überörtlichen Straßennetz im Zusammenhang mit dem Neubau der A 94 Trasse Haag vom 28.02.2011). Im Falle der A 94 auf der Trasse Haag müsste zur regionalen Erschließung (u.a. auch für den nicht autobahnfähigen Verkehr) des Korridors Haag parallel zur A 94 ein Ersatzstraßenzug geschaffen werden. Aufgrund seiner Verkehrsbedeutung und der Netzfunktion müsste dieser als Kreis- oder Gemeindeverbindungsstraße gewidmet werden.

- Die Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes durch Neubau einer Bundesautobahn wird ebenfalls durch die Trasse Dorfen besser erreicht als durch die Trasse Haag.

Die entsprechende Verkehrsuntersuchung vom 18.06.2008 kann bei der Autobahndirektion Südbayern oder der Regierung von Oberbayern eingesehen werden.

Durch die A 94, Trasse Dorfen, wird das nachgeordnete Straßennetz im Korridor zwischen der B 388 im Norden und der B 304 im Süden gegenüber dem Nullfall entlastet. Bei Führung der A 94 auf der Trasse Haag ergibt sich gegenüber dem Nullfall eine Zusatzbelastung des nachgeordneten Straßennetzes.

Diese stärkere Entlastungswirkung der Trasse Dorfen zeigt sich in der Tatsache, dass bei der Trasse Dorfen nur in 5 Gemeinden eine Zusatzbelastung in der Ortsdurchfahrt auftritt, bei der Trasse Haag dagegen in 15 Ortsdurchfahrten von Gemeinden. Ausgewertet wurden spürbare Zusatzbelastungen:

Trasse Haag – Zusatzbelastungen:

Markt Schwaben	+5.400 Kfz/24h	=	+45 %
Pastetten	+1.900 Kfz/24h	=	+55 %
Pastetten, Ortsteil Reithofen	+5.100 Kfz/24h	=	+66 %
Pastetten, Ortsteil Harthofen	+1.200 Kfz/24h	=	+44 %
Forstern	+8.700 Kfz/24h	=	+135 %
Buch a. Buchrain	+1.100 Kfz/24h	=	+50 %
Isen	+400 Kfz/24h	=	+9 %
Unterstrog (B 388)	+3.400 Kfz/24h	=	+30 %
Grünbach (B 388)	+3.300 Kfz/24h	=	+33 %
Dorfen (West)	+700 Kfz/24h	=	+16 %
St. Wolfgang	+1.900 Kfz/24h	=	+23 %
Kirchdorf	+500 Kfz/24h	=	+19 %
Schwindkirchen	+1.200 Kfz/24h	=	+40 %



Aschau	+1.500 Kfz/24h	=	+20 %
Heldenstein	+1.200 Kfz/24h	=	+90 %

Trasse Dorfen – Zusatzbelastungen:

Hohenlinden	+1.000 Kfz/24h	=	+14 %
Lengdorf	+2.700 Kfz/24h	=	+75 %
Dorfen (Süd) (B 15)	+1.000 Kfz/24h	=	+5 %
Hampersdorf	+2.300 Kfz/24h	=	+135 %
Obertaufkirchen (Süd)	+1.700 Kfz/24h	=	+100 %

Die Trasse Dorfen ermöglicht eine deutlich stärkere Verkehrsentlastung bebauter Bereiche als die Trasse Haag, was mit einem geringeren Gefährdungspotential für die Einwohner, einer Verbesserung der Querungsmöglichkeiten und damit einer Minderung der Trennwirkung und einer Erhöhung der Sicherheit verbunden ist. Zusatzbelastungen treten bei der Trasse Dorfen nur in Hohenlinden (B 12), Lengdorf (ED 12) und Dorfen (B 15), Hampersdorf und Obertaufkirchen mit bis zu 2.700 Kfz/24h auf. Die Zusatzbelastungen durch die Trasse Haag sind zum Teil in ihrer Höhe mit bis zu 8.700 Kfz/24h so groß, dass erhebliche nachteilige Auswirkungen in den betroffenen Ortsdurchfahrten zu erwarten wären.

- Durch die Trasse Dorfen wird die verkehrliche Infrastruktur im südöstlichen Landkreis Erding deutlich verbessert, da erstmalig eine leistungsfähige Ost-West-Achse in diesem Raum entsteht. Eine Trasse Haag kann dieses Ziel nicht erreichen. Auch die bessere Anbindung des südöstlichen Gebietes vom Landkreis Erding an das Bundesfernstraßennetz und damit auch an das Ballungszentrum München ist nur durch die Trasse Dorfen möglich.
- Die verkehrliche Anbindung der nördlichen Bereiche der Region Südostoberbayern an den Flughafen München wird durch die Trasse Haag verfehlt, da es im Raum Dorfen keine Bundesfernstraße und keine der B 12 im Korridor Haag entsprechende, leistungsfähige Ost-West-Achse gibt.
- Die Trasse Haag verläuft nah zu den Hauptsiedlungsgebieten von Hohenlinden, Maitenbeth, Haag, Ramsau, Reichertsheim und Heldenstein, die Trasse Dorfen nur zum Hauptsiedlungsgebiet von Heldenstein. Zudem entlastet die Trasse Dorfen die Ortsdurchfahrten im nachgeordneten Straßennetz besser vom Verkehr als die Trasse Haag. Damit erreicht die Trasse Dorfen das Ziel Fernhaltung des regionalen und überregionalen Durchgangsverkehrs soweit

wie möglich von den Hauptsiedlungsgebieten deutlich besser als die Trasse Haag.

Derzeit ist die B 12 gekennzeichnet durch eine weit über dem Durchschnitt der Bundesstraßen in Bayern liegende Unfalldichte mit zahlreichen Unfalltoten (siehe Ziffer 2.2). Mit beiden Trassen einer A 94 kann diese Situation deutlich verbessert werden, Gefahrenstellen auf der B 12 werden damit beseitigt oder zumindest entschärft. Da bei der Trasse Dorfen im nachgeordneten Netz – und damit auch in zahlreichen Ortsdurchfahrten – im Gegensatz zur Trasse Haag jedoch deutlich höhere Entlastungen und zugleich erheblich weniger Zusatzbelastungen auftreten, können mit der Trasse Dorfen v.a. in Ortsdurchfahrten bestehende Engstellen besser entlastet werden. Damit steigt auch ohne bauliche Maßnahmen in diesen Ortsdurchfahrten die Verkehrssicherheit und das Gefährdungspotential für die Anwohner nimmt ab.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass beide Trassen nur das verkehrliche und verkehrspolitische Ziel „Schaffung einer leistungsfähigen Fernstraßenverbindung von München über Mühldorf und Simbach nach Passau und darüber hinaus zwischen München und Wien“ erfüllen. Alle anderen verkehrlichen und verkehrspolitischen Ziele werden durch die Trasse Haag entweder gar nicht erreicht oder zumindest durch die Trasse Dorfen weitaus besser erreicht.

Angesichts der Nichterreichung wesentlicher mit dem Vorhaben verfolgter verkehrlicher und verkehrspolitischer Ziele bei einer Trasse Haag ist die Trasse Haag keine echte Alternative im planungsrechtlichen Sinne, sondern ein anderes Vorhaben, so dass eine fachplanungsrechtliche Abwägung und Variantenprüfung im engeren fachplanungsrechtlichen Sinne nicht durchzuführen ist (Bundesverwaltungsgericht, Urteil v. 17. Mai 2002 – 4 A 28.01-A 44 bei Hessisch-Lichtenau; Bundesverwaltungsgericht, Urteil v. 19. Mai 1998 – 4 A 9.97-A 20 Travequerung).

### **3.2.1.3. Ergebnis des Zielerreichungsvergleichs**

Unabhängig von der Frage, ob die Trasse Haag also eine echte Alternative ist, kann als Ergebnis jedenfalls festgehalten werden, dass die Trasse Haag zentrale verkehrliche und verkehrspolitische Ziele verfehlt. Sie verfehlt das Verkehrskonzept einer ausgewogenen räumlichen Verkehrserschließung. Auch die Erhaltung eines leistungsfähigen überregionalen (ausgebauten und ortsdurchfahrtsfreien) Straßenzuges im Zuge der künftig abzustufenden B 12 ist mit der Trasse Haag nicht möglich. Beim Bau der Trasse Haag würde zudem die angestrebte Erschließungsachse im Raum Dorfen nicht erreicht. Stattdessen müssten im Falle

der Trasse Haag neben dem Autobahnneubau zusätzlich im Korridor Dorfen umfangreiche Ausbaumaßnahmen der vorhandenen Staatsstraßenzüge St 2332, St 2086 und St 2084 erfolgen. Damit würde das angestrebte Planungsziel nicht lediglich suboptimal erreicht, sondern verfehlt. Auch die bessere Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes und die wirksamere Erhöhung der Verkehrssicherheit sprechen deutlich zugunsten der Trasse Dorfen.

Die Trasse **Dorfen** ist unter dem Aspekt „Erreichung der verkehrlichen und verkehrspolitischen Ziele“ **günstiger** zu beurteilen als die Trasse **Haag**.

### **3.2.2. Fachplanungsrechtliche Abwägung der Trassen Dorfen und Haag**

Für den Fall, dass - anders als ausgeführt - die Trasse Haag als echte Alternativlösung zur Trasse Dorfen im fachplanungsrechtlichen Sinne anzusehen sein sollte, wird nachfolgend (im Wege einer rechtlichen und tatsächlichen Unterstellung der Eignung als Alternative) eine fachplanungsrechtliche Abwägung der Trassen Dorfen und Haag durchgeführt.

Dabei werden nur solche Planungsalternativen abgewogen, die sich nach Lage der Dinge ernsthaft anbieten. Trassenvarianten brauchen nur soweit untersucht werden, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Bei der Variantenprüfung können bereits in einem frühzeitigem Verfahrensstadium diejenigen Varianten ausgeschieden werden, die sich auf Grund einer Grobanalyse als weniger geeignet erweisen (BVerwG vom 24.04.2009, 9 B 10.09 – juris, Rn. 5 m.w.N.).

Bei mehreren in Betracht kommenden Planungsvarianten müssen darüber hinaus nicht für alle so detaillierte Entwürfe ausgearbeitet werden, dass sie Grundlage eines Planfeststellungsbeschlusses sein könnten. (BVerwG v. 26.06.1992, DVBl 92, 1435)

Für die nachfolgende fachplanungsrechtliche Abwägung werden daher – wie bereits in den vorangegangenen Planungsabschnitten Forstinning – Pastetten und Pastetten – Dorfen - alle Trassenvarianten auf der Basis einer Planung im Maßstab 1 : 5000 (Vorentwurfsqualität) aus dem Jahr 2006 untersucht und verglichen. Zusätzlich wird – wie bereits für den Abschnitt Pastetten – Dorfen - sowohl für die Trasse Dorfen als auch für die Trasse Haag eine Aktualisierung des Verkehrsgutachtens aus dem Jahr 2008 mit einem Prognosehorizont 2025 sowie die sich daraus ergebenden Änderungen der Immissionsberechnungen berücksichtigt.

### **3.2.2.1. Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung vom 11.06.91 zum Großräumigen Trassenvergleich (GTV) Forstinning – Ampfing**

Nach der landesplanerischen Beurteilung vom 11.06.91 entsprechen sowohl die Trasse Dorfen wie auch die Trasse Haag – mit unterschiedlichen Maßgaben – den Erfordernissen der Raumordnung. Diese Maßgaben haben erhebliche rechtliche, technische und wirtschaftliche Auswirkungen auf die Planung.

In der Begründung zur landesplanerischen Beurteilung wurden die Trassen entsprechend den fachlichen Erfordernissen der Raumordnung gewertet. Dabei sind die einzelnen Beurteilungskriterien nicht absolut zu sehen. Sie müssen vielmehr in ihrer Gewichtung relativiert werden. Als entscheidungserheblich wurden insbesondere die Kriterien Natur und Landschaft, technischer Umweltschutz, Forstwirtschaft, Landwirtschaft sowie Verkehrserschließung gesehen.

Bei der Analyse der Maßgaben wurde in

- gemeinsame Maßgabe
- generelle Maßgaben
- spezielle Maßgaben

unterteilt.

#### Gemeinsame Maßgabe

Sowohl für die Trasse Dorfen wie auch für die Trasse Haag wird die weitestgehende Schonung des Isentales bei Weidenbach bzw. Heldenstein gefordert. Dieser „Maßgabe“ kann bei beiden Trassen durch Anbindung an die bestehende Anschlussstelle B 12 / St 2084 bei Heldenstein entsprochen werden (siehe auch Ziffer 3.1.2). Damit wird auch eine Anregung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages berücksichtigt, die Trasse nach Möglichkeit aus dem Isental herauszunehmen.

#### Generelle Maßgaben

Bei der Mehrzahl der Maßgaben handelt es sich um allgemeine Erfordernisse, die ohnedies untersucht werden müssen. Es sind dies die Forderung zur weitest möglichen Wahrung der Belange der Wasserwirtschaft, des Natur- und Landschaftsschutzes, des Lärmschutzes und der allgemeinen Interessen der Landwirtschaft.

Durch diese generellen „Maßgaben“ ergeben sich keine entscheidungserheblichen Unterschiede zwischen den Trassen Dorfen und Haag.

### Spezielle Maßgaben

Bei den speziellen Maßgaben, die konkret auf die jeweilige Trasse bezogen sind, ist eine differenzierte Betrachtung erforderlich.

#### **Trasse Dorfen**

Aufgrund der Forderung nach einer geringeren Waldinanspruchnahme wurden neben der Raumordnungstrasse (RO-Trasse GTV) auch die Varianten Hammersdorf und Harthofen sowie die Variante Friedlrimbach untersucht. Mit diesen Varianten kann die Waldinanspruchnahme bei der Trasse Dorfen in Teilbereichen erheblich reduziert werden.

#### **Trasse Haag**

Die Maßgabe, die Trasse Haag soweit wie möglich aus dem Ebersberger Forst herauszunehmen und für eine näher bei Hohenlinden verlaufende Linienführung eine Einhausung vorzusehen, wurde eingehend untersucht. Hierbei wurde festgestellt, dass eine ortsnähere Führung bei (südlich) Hohenlinden eine Reihe von Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe zur Folge hat. Zudem wird der Ort Hohenlinden trotz des Baus einer Einhausung stärker durch Immissionen belastet. Bei der großen Ausdehnung des Ebersberger Forstes verbleiben für eine alternative Trassenführung im Bereich der Gemeinde Hohenlinden nur wenig Flächen, die hier andererseits für die Landwirtschaft existentielle Bedeutung haben. Trotz dieser Nachteile wurde im Bereich des Ebersberger Forstes eine ortsnähere Linienführung (Variante Kreith) in die Trasse Haag einbezogen, um der Maßgabe weitestgehend zu entsprechen.

Im Bereich der Parallelführung mit der B 12 westlich von Hohenlinden konnte die A 94 wegen der Wohnbebauung auf der Nordseite der B 12 nicht aus dem Ebersberger Forst herausgenommen werden. Hier wird auf einer Länge von rd. 3,5 km der den Bannwald schützende Waldmantel beeinträchtigt.

Eine Trassenführung nördlich von Hohenlinden (Variante Hohenlinden-Nord) wurde im Großräumigen Trassenvergleich im Rahmen des Raumordnungsverfahrens nicht untersucht. Diese Trassenführung wurde erst im Rahmen der UVS Forstinning – Ampfing (1996) aufgegriffen und beurteilt. Mit dieser Variante kann bei der Trasse Haag die Waldinanspruchnahme erheblich reduziert werden. Sie wird daher im Rahmen der vorliegenden ergänzenden Untersuchungen erneut beurteilt und in die Trasse Haag mit einbezogen (siehe Ziffer 3.2.2.3).

Die Maßgabe, im Großhaager Forst und im Deinwallner Holz (nordöstlich von Reichertsheim) eine möglichst geringe Waldinanspruchnahme zu erreichen, kann

nur insoweit erfüllt werden, als die bereits in der Raumordnung als notwendig angesehene Waldinanspruchnahme als die geringste mögliche Waldinanspruchnahme angesehen wird. Eine weitere Reduzierung ist nicht möglich, da die bestehende B 12 dort von Anfang an soweit wie möglich in die A 94 einbezogen wurde.

Schließlich ist auch die Maßgabe, den Eingriff in das Kagnbachtal bei Reichertsheim zu vermeiden, nicht zu erfüllen. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) wurde eine an der B 12 orientierte Linienführung der A 94 eingehend geprüft. Dabei wurde festgestellt, dass die Nachteile bei dieser Lösung größer sind als die Vorteile. Nachteile sind die starke Beeinträchtigung des Ortes Reichertsheim und starke Abriegelung des Talraumes, die bei der RO-Trasse GTV-Lösung durch eine Talbrücke und den Rückbau der bestehenden B 12 wesentlich geringer gehalten werden können.

#### **3.2.2.2. Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung vom 30.09.1998 zur Variante Isental-Hang der Trasse Dorfen im Abschnitt Lengdorf – Dorfen**

Die Einschätzung, dass durch die bislang verfolgte Trassenführung im Isental erhebliche ökologische Beeinträchtigungen durch den Autobahnbau entstehen würden, führte im Jahr 1997 zu Überlegungen, die Trasse Dorfen im Abschnitt Lengdorf – Dorfen als Variante Isental-Hang nach Süden in größerem Abstand zur Isen zu führen, um die Eingriffe in den Naturhaushalt im Bereich des Isentales deutlich zu verringern.

Dazu wurde ein ergänzendes Raumordnungsverfahren mit landesplanerischer Beurteilung vom 30.09.1998 durchgeführt.

Die nunmehr verfolgte Linie für die Autobahntrasse verläuft in den Hangbereichen südlich der Siedlungen Lengdorf, Kopfsburg, Watzling, Haidvocking und Lappach und schließt zwischen Ober-/Unterhausmehring und Reith an die an der B 15 beginnende ebenfalls in Planfeststellung befindliche Trassenführung Richtung Osten an. Die jetzige Linie verläuft dabei außerhalb des im geomorphologischen Sinn als Isental zu bezeichnenden Talraums.

Diese Änderung im Trassenverlauf ist insbesondere bezüglich der Frage, ob in den Folgeabschnitten unüberwindbare Hindernisse für den Bau der A 94 auftreten, zu berücksichtigen. Für den Abschnitt Forstinning - Pastetten wurde zu diesem Zweck eine erneute Tektur (27.02.1998) eingebracht. In dem noch laufenden Planfeststellungsverfahren Dorfen - Heldenstein konnte die Variante Isental-Hang bereits vor Einleitung der Planfeststellung in die Planung eingebracht werden.

Die UVS „Forstinning – Ampfing (1996)“, die den Bereich des Großräumigen Trassenvergleichs (Trasse Dorfen und Trasse Haag) abdeckt, wurde durch eine weitere UVS „Trassen im Isental (1998)“ (deckt den Bereich der Variante Isental-Hang ab), ergänzt. Durch diese „wesentliche“ Änderung war die erneute landesplanerische Überprüfung durch die Regierung von Oberbayern veranlasst.

Die landesplanerische Beurteilung der Variante Isental-Hang vom 30.09.1998 enthält neben mehreren allgemeinen Erfordernissen als einzige spezielle Maßgabe die Verschiebung bzw. Verbesserung der Linienführung dieser Variante im Bereich der Lappachquerung (Seitental der Isen). Dort soll die Trasse nach Norden in Richtung des Ortes Lappach verschoben werden, um die Eingriffe in das ökologisch hochwertige Lappachtal zu minimieren.

Dieser Maßgabe wird im Rahmen des Planfeststellungsabschnittes Pastetten - Dorfen mit der Entwicklung der Variante Isental-Hang-Haidvocking entsprochen. Mit der Variante Isental-Hang-Haidvocking wird der Trassenverlauf zwischen Tiefenbach und Dorfen im Sinne vorstehender Maßgabe optimiert.

Die Variante Isental-Hang-Haidvocking wird somit zur Plantrasse im Abschnitt Lengdorf - Dorfen der Trasse Dorfen.

### **3.2.2.3. Trassenfindung für die Trassen Dorfen und Haag**

#### **3.2.2.3.1. Vorgehensweise**

Aus dem Abwägungsgebot ergibt sich auch die Notwendigkeit, im Planfeststellungsverfahren Planungsalternativen zu entwickeln. Danach sind (nur) solche Planungsalternativen abzuwägen, die sich nach Lage der Dinge aufdrängen oder sich anderweitig hätten anbieten müssen (BVerwG 30.5.1984, BVerwGE 69, 256; 71, 166; BVerwG 5.12.86, BVerwGE 75, 214). Trassenvarianten brauchen nach der neueren Rechtsprechung somit nur so weit untersucht zu werden, bis erkannt wird, dass sie nicht eindeutig vorzugswürdig sind (BVerwG 26.03.98 – 4 A 7/97 – LKV 1999, 26).

Bei der Variantenprüfung können bereits in einem dem Planfeststellungsverfahren vorausgehenden Verfahrensschritt (z. B. Raumordnungsverfahren) diejenigen Varianten ausgeschieden werden, die aufgrund einer Grobanalyse für eine weitere Überprüfung nicht mehr ernstlich in Betracht kommen (BVerwG v. 26.06.1992, DVBl 92, 1435; BVerwG v. 16.8.95, BayVBl. 96, 182; BVerwG 25.1.96, DVBl 1996, 677; BVerwG 26.03.98 - 4 A 7/97 -, A 241, juris m.w.N.).

Bei mehreren in Betracht kommenden Planungsvarianten müssen nicht für alle so detaillierte Entwürfe ausgearbeitet werden, dass sie Grundlage eines Plan-

feststellungsbeschlusses sein könnten. Es ist vielmehr ausreichend, dass Alternativplanungen so erstellt werden, dass der mit den örtlichen Besonderheiten Vertraute die Vor- und Nachteile der verschiedenen Alternativen beurteilen kann. Können durchgreifende Nachteile einer Variante bereits aufgrund einer Grobana-lyse oder aufgrund einer Teiluntersuchung nachvollziehbar gemacht werden, scheidet zum einen die rein vorbeugende Fertigung weiterer Pläne schon des-halb aus, weil deren Kosten als Entwurfsplanung bereits stark ins Gewicht fallen würden, zum anderen aber auch, weil weitere Pläne und Untersuchungen etwa zur Immissionsauswirkung einer Alternativtrasse dann für eine weitere sachbe-zogene Aufbereitung des Abwägungsmaterials nicht erforderlich sind (BVerwG v. 26.06.1992, DVBl 92, 1435). Diese Grundsätze sind in der vorliegenden Planung beachtet worden.

Gesichtspunkte für das Ausscheiden einer Alternativplanung können grundsätz-lich alle planerischen Belange sein. Hierzu gehören z.B. Kostengesichtspunkte ebenso wie Umweltgesichtspunkte und verkehrstechnische Gesichtspunkte. Das Ausscheiden einer nach dem Stand der Planungen nicht mehr ernstlich in Be-tracht kommenden Variante hat dabei stets das Ergebnis einer abwägenden Prü-fung zu sein. Die Ermittlung des Abwägungsmaterials hat jeweils so konkret zu sein, dass eine sachgerechte Entscheidung möglich ist (BVerwG v. 26.2.1992, 4 B 1-11.92, DVBl 92,1435).

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudien Forstinning – Ampfing (1996) so-wie Trassen im Isental (1998) wurden die im Großräumigen Trassenvergleich landesplanerisch positiv beurteilten Trassen Dorfen und Haag jeweils mit Varian-ten untersucht. In der Folgezeit wurden weitere Varianten auf der Trasse Haag entwickelt und ebenfalls untersucht.

Der den bisherigen Planfeststellungsverfahren zugrunde gelegte Vergleich der Trassen Dorfen und Haag beruht im Wesentlichen auf den Ergebnissen des großräumigen Trassenvergleichs (1991) bzw. der durchgeführten Umweltverträ-glichkeitsstudien (1996 und 1998). Da die Daten des Trassenvergleichs nicht mehr aktuell sind, muss dieser unter Berücksichtigung der aktuellen Sach- und Rechts-lage neu durchgeführt werden. Dazu werden die Haupttrassen Dorfen und Haag, alle bisherigen Varianten und alle in der Folgezeit neu entwickelten Varianten un-tersucht.

Im Folgenden wird in einer ersten Stufe geprüft, welche Varianten sich im Korri-dor Dorfen und im Korridor Haag aus heutiger Sicht empfehlen. Ausgeschieden werden dann je Korridor die Varianten, die keine Vorteile gegenüber der im bis-



herigen Trassenvergleich im Korridor Dorfen und Korridor Haag gewählten Linienführung mit sich bringen. Sofern abwägungserhebliche Kriterien ein Weiterverfolgen einer Variante als nicht sachgerecht erscheinen lassen, ist dies nachfolgend erläutert.

In einer zweiten Stufe werden dann die in der ersten Stufe ermittelten Trassen Dorfen und Haag in einem neuen Trassenvergleich erneut einander gegenübergestellt.

### **1. Stufe Trassenvergleich**

Im Korridor Dorfen werden in der ersten Stufe des Trassenvergleichs die Haupttrasse und die Varianten, die bereits in den laufenden Planfeststellungen untersucht wurden, in den 3 Abschnitten Forstinning – Lengdorf, Lengdorf – Dorfen und Dorfen – Heldenstein (siehe auch Übersichtslageplan 2.1 vom 28.02.2011), einander gegenübergestellt und verglichen (Seiten **61** bis **73**). Die Abschnittseinteilung erfolgt hier in Abweichung zu den laufenden Planfeststellungen aufgrund der räumlichen Lage der einzelnen Varianten.

Im Korridor Haag werden der ersten Stufe des Trassenvergleichs die Haupttrasse und die Varianten in 6 Abschnitten (siehe auch Übersichtslageplan 2.1 vom 28.02.2011) einander gegenübergestellt und verglichen (Seiten **73** bis **83**):

Der Abschnitt 1 reicht vom Bauanfang bei Forstinning bis zum östlichen Rand des Großhaager Forstes (Varianten im Bereich Hohenlinden), Abschnitt 2 reicht vom östlichen Rand des Großhaager Forstes bis Sinkenbach (Varianten im Bereich von Maitenbeth), Abschnitt 3 reicht von Sinkenbach bis westlich Ramsau (Varianten im Bereich von Haag), Abschnitt 4 reicht von westlich Ramsau bis Tiefenstätt (Varianten im Bereich von Ramsau), Abschnitt 5 reicht von Tiefenstätt bis östlich der Kagnbachquerung (Varianten im Bereich von Reichertsheim) und Abschnitt 6 reicht von östlich der Kagnbachquerung bis Heldenstein (Varianten im Bereich von Heldenstein).

In beiden Korridoren werden die Varianten in den 3 bzw. 6 Abschnitten anhand der entscheidungserheblichen Kriterien (Naturschutz, Lärmschutz, Wasser, Wald, Landwirtschaft sowie Belange der Gemeinden) miteinander verglichen.

### **2. Stufe Trassenvergleich**

In der 2. Stufe des Trassenvergleichs (Seiten **83** bis **163**) wird die in der 1. Stufe gefundene Trasse Haag mit der neu überprüften Trasse Dorfen anhand der nachfolgend aufgeführten Kriterien verglichen (siehe auch Anhang 1 zum Erläuterungsbericht; Beurteilungsmerkmale Trassenvergleich):

- Verkehrliche und verkehrspolitische Ziele
- Verkehrsverhältnisse, Verkehrswirksamkeit
- Flächenverbrauch, Planungs- und bautechnische Gesichtspunkte
- Raumordnung, Landesplanung, Regionalplanung
- Naturschutz
- Wasserrecht
- Waldrecht
- Immissionsschutz (Verkehrslärmschutz, Luftbelastung)
- Belange der Gemeinden
- Sonstige öffentliche Belange
- Private Belange

#### **3.2.2.3.2. Beschreibung der Korridore**

Die landschaftlichen Charakteristika sowie die naturschutzfachlichen Bewertungen werden von West nach Ost beschrieben.

##### **Korridor Trasse Dorfen**

Der Untersuchungsraum für die Trasse Dorfen beginnt im Westen am südöstlichen Rand des in der Würmeiszeit entstandenen Naturraumes "Südliche Münchner Schotterebene", der durch großflächige Agrarlandschaften charakterisiert ist. Im Teilbereich nördlich von Forstinning befindet sich ein starker von Süden bzw. Südosten anströmender Grundwasserstrom, durch den die Niedermoore dieser Landschaft gespeist werden. Nördlich des vorhandenen Abschnitts der A 94 befindet sich dementsprechend das Sempt-Quellgebiet, ein regional bis überregional bedeutsamer Lebensraumkomplex, in dem die Sempt entspringt.

Östlich der Ortschaft Forstinning beginnt die naturräumliche Haupteinheit "Isen-Sempt-Hügelland", eine flachwellige Altmoränenlandschaft mit einem hohen Anteil an land- und forstwirtschaftlich intensiv genutzten Flächen. In diese Höhenrücken eingebettet liegt zwischen Forstinning und Pastetten das Tal des Erlbachs, der der Sempt zuläuft. Nördlich von Pastetten liegt die naturschutzfachlich bedeutsame Schwillachsenke, die großteils als Landschaftsschutzgebiet „Quellgebiet der Schwillach“ geschützt ist. Sie stellt einen wichtigen Lebensraum für Feuchtgebietsarten dar. Dieser Landschaftsraum zwischen Pastetten, Zeilern und Poigenberg ist aufgrund der Topographie und der dörflichen Ortsstrukturen auch kulturlandschaftlich bedeutsam.

Im Korridor der Trasse Dorfen liegen östlich von Pastetten die großflächigen und zusammenhängenden Waldgebiete des Harrainer Forstes und Auholzes sowie des Herweger-, Anger-, Mühl- und Kühholzes. Die Wälder sind aufgrund der kleinräumig wechselnden Bewirtschaftung strukturreich und stellen in manchen Bereichen mit ihren Bachläufen, Lichtungen, Windwurfflächen sowie bruchwaldähnlichen Teilflächen wertvolle, naturnahe Lebensraumkomplexe für zahlreiche Tier- und Pflanzenarten dar.

Die Wälder stehen über die südlich angrenzenden Waldbereiche am Kaltenbach und im Oberlauf der Isen in Funktionsbeziehungen mit den südlich gelegenen großen Waldgebieten Ebersberger und Großhaager Forst.

Im Bereich dieser Wälder durchfließen Strog und Hammerbach den Naturraum von Süd nach Nord. Die Gewässer und ihre begleitenden Auwälder sind als FFH-Gebiet "Strog mit Hammerbach und Köllinger Bächlein" ausgewiesen. Die Bäche stellen in ihren naturnahen Abschnitten wichtige Lebensräume und Wanderachsen von Fließgewässer- und Feuchtgebietsarten dar. Das Hammerbachtal ist zudem aufgrund der bäuerlich geprägten Ortschaften und ihrer Lage in den landschaftstypischen Rodungsinseln kulturlandschaftlich bedeutsam.

Südwestlich von Lengdorf liegt der Korridor der Trasse Dorfen im Oberen Isental, das südwestlich und östlich von Lengdorf mit seinen Gewässerläufen und den dazugehörigen Feuchtflächen einen wichtigen Lebensraumkomplex im Untersuchungsraum darstellt und als Landschaftsschutzgebiet „Isental und südliche Quellbäche“ ausgewiesen ist. Aufgrund der hohen ökologischen und naturschutzfachlichen Bedeutung als Fließgewässer mit begleitenden Auwaldstreifen ist die Isen mit den begleitenden Uferstrukturen als FFH-Gebiet "Isental mit Nebenbächen" gemeldet. Vor allem von Süden fließen der Isen zahlreiche Bäche zu, die ebenfalls im FFH-Gebiet liegen (Isen, Lappach, Goldach, Rimbach).

Zwischen Lengdorf und Dorfen schließt der Korridor der Trasse Dorfen auf einer Länge von ca. 6 km den Talboden und den südlichen Hangbereich des Isentales mit ein. Der Talboden ist mit seinen wertvollen Feuchtlebensräumen ökologisch hochwertig und sehr sensibel (Landschaftsschutzgebiet „Isental und südliche Quellbäche“, gemeldetes FFH-Gebiet "Isental mit Nebenbächen", Überschwemmungsgebiet).

Der Hangbereich ist durch Feldgehölze, Obstwiesen, einzelstehende Höfe und Ortschaften mit Dorfcharakter geprägt. Das vielfältig strukturierte Landschaftsbild dieser bäuerlichen Kulturlandschaft geht südlich und südöstlich von Lengdorf in

die Waldbestände des Kopfsburger Holzes und die Wälder südlich von Parschalling und Osendorf über.

Die ursprünglich vermutete ökologische Vernetzung zwischen den Quellbereichen am Hangfuß und den Quellstandorten in den oberen Hangbereichen im Süden des Isentals hat sich als Ergebnis hydrogeologischer Untersuchungen nicht bestätigt.

Das Isental und die südlichen Hangbereiche sind aufgrund ihrer ländlichen Ausprägung und kleinräumigen Struktur nahezu durchgehend von kulturlandschaftlicher Bedeutung.

Südlich und östlich von Dorfen ist das Geländere relief stark bewegt und im Korridor der Trasse Dorfen liegen mehrere ökologisch sehr wertvolle Fließgewässer in z. T. tief eingeschnittenen Tälern. Lappach, Goldach und Rimbach sind mit ihren begleitenden Uferstrukturen Teile des FFH-Gebietes "Isental mit Nebenbächen" und Lebensraum zahlreicher bedeutsamer Tierarten (Vögel, Amphibien, Fledermäuse) und bilden außerdem kulturlandschaftlich bedeutsame Landschaftsräume.

Neben den Fließgewässern mit begleitenden Gehölzen und den Wäldern prägen großflächige landwirtschaftliche Nutzflächen, einzelne Hecken, Feldgehölze und einzelstehende bäuerliche Anwesen die Altmoränenlandschaft zwischen Dorfen und Heldenstein. Im östlichsten Teil zwischen Obertaufkirchen und Heldenstein nehmen die Waldflächen ab, die Talzüge von Kagnbach und Kehrhamer Bach sind durch steile Hänge mit z.T. sehr wertvollen Quellkomplexen geprägt.

Diese Kulturlandschaft mit den Waldbereichen wird vorrangig zwischen Goldach und Rimbach von einer Wochenstubenkolonie des Großen Mausohrs als Nahrungsgebiet genutzt, die ihr als FFH-Gebiet gemeldetes Quartier in der Kirche von Schwindkirchen hat (Teil des FFH-Gebiets „Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“).

Der Korridor der Trasse Dorfen ist insgesamt vergleichsweise dünn besiedelt, die Orte und Ansiedlungen sowie die Erholungsbereiche sind größtenteils nur wenig von Verkehrslärm belastet.

Schwerpunkte mit besonderer Bedeutung für die Berücksichtigung im Rahmen der Trassenfindung im Korridor der Trasse Dorfen sind die

- Wälder der flachwelligen Altmoräne zwischen Forstinning und Lengdorf

- Fließgewässer und Quellen mit ihren vernetzten Feuchtgebietslebensräumen sowie der breite Talboden des Isentals zwischen Lengdorf und Dorfen
- intakten Kulturlandschaften
- Landschaftsbereiche mit stark bewegtem Geländere relief (z.B. Hangbereiche des Isentals und seiner Nebenbäche) und
- Siedlungsbereiche

### **Korridor Trasse Haag**

Der Untersuchungsraum für den Korridor der Trasse Haag liegt mit dem westlichen Teil ebenso wie der Untersuchungsraum für den Korridor der Trasse Dorfen am südöstlichen Rand des in der Würmeiszeit entstandenen Naturraumes „Südliche Münchener Schotterebene“ und weist hier großflächige Agrarlandschaften mit guten Erzeugungsbedingungen für die Landwirtschaft auf. In diesem Bereich befindet sich ein ergiebiger, oberflächennaher und nach Norden gerichteter Grundwasserstrom.

Der Korridor der Trasse Haag umfasst den nördlichen Rand des Ebersberger Forstes und nördlich von Hohenlinden den Waldbereich der Mittbacher Au, dazwischen liegt südlich von Forstern der Wald Lindach. Der Waldkomplex von Ebersberger und Großhaager Forst stellt eines der größten zusammenhängenden außeralpinen Waldgebiete Süddeutschlands dar. Nach Norden hin setzen sich die Waldflächen in kleinflächigeren Beständen bis zum Isental fort, weichen aber auf Grund der guten Nutzungsbedingungen zunehmend landwirtschaftlich genutzten Flächen.

Der Ebersberger Forst ist als Bannwald ausgewiesen, ist Teil des FFH-Gebietes „Ebersberger und Großhaager Forst“ und wichtiges Erholungsgebiet im Großraum München. Auch der Wald „Lindach“ ist als Bannwald ausgewiesen.

Der nadelwalddominierte Waldbestand "Mittbacher Au" nördlich von Hohenlinden ist in den Randbereichen und Tälern mit Laubwaldflächen, Bachtälchen, Feuchflächen und kleinflächigen Auwaldbereichen kleinräumig strukturiert; das Landschaftsbild in diesem Raum ist v.a. um Birkach kulturlandschaftlich bedeutsam.

Anschließend, im Großhaager Forst folgt der Korridor der Trasse Haag dem Verlauf der B 12. Das FFH-Gebiet „Ebersberger und Großhaager Forst“ grenzt unmittelbar südlich an die B 12 an. In den Waldbereichen nördlich der B 12 sind kleine Flächen von Bruchwald, Pfeifengraswiesen, Hochmoor und Auwald als besonders wertvolle Biotope eingestreut. Vorbelastungen bestehen im Korridor der stark verkehrsbelasteten B 12.

Östlich des Großhaager Forstes liegen nördlich von Maitenbeth und an den Hängen östlich von Maitenbeth kulturlandschaftlich bedeutsame und aus Sicht des Landschaftsbildes empfindliche Hangbereiche. Entlang der stark befahrenen B 12 haben sich dagegen in der weithin einsehbaren Ebene zwischen Maitenbeth und Winden verstärkt landschaftlich störende Nutzungen wie z.B. großflächige Gewerbegebiete oder Kiesgruben entwickelt.

Der Abschnitt der Umfahrung Haag zwischen Winden und Kirchdorf liegt in der von West nach Ost verlaufenden Schmelzwasserrinne des Rainbachs und wird von abwechslungsreichen Hügelketten des Isen-Sempt-Hügellandes im Norden und des Inn-Chiemsee-Hügellandes im Süden eingerahmt. Charakteristisch für das Landschaftsbild sind der prägnante Taleinschnitt bei Kirchdorf sowie die Ortssilhouetten von Haag und Kirchdorf. Der gesamte Hangbereich im Norden ist kulturhistorisch bedeutsam. Die Ausblicke von Berg und Kirchdorf auf Haag mit den umgebenden Hügeln ist im Untersuchungsraum einmalig, desgleichen die Blickbeziehungen von Haag in die umgekehrte Richtung. Um Haag und im Bereich der B 12 ist die Landschaft strukturärmer und das Landschaftsbild wird durch verschiedene Gewerbebauten optisch beeinträchtigt.

Zwischen Thambach und dem Isental bei Ampfing liegt der Untersuchungskorridor zunächst weiterhin im Naturraum der starkwelligen Altmoränenlandschaft. Dieser ist hier zusätzlich durch zahlreiche Bachtäler, z. T. mit gewässerbegleitenden Gehölzsäumen strukturiert (Kagnbach, Riedbacher Bach, Berghamer Bach, Hartinger Bach). Die Bachtäler prägen besonders die kulturhistorisch bedeutsame Landschaft um Reichertsheim; mehrere großflächige Waldgebiete umgrenzen die Talräume um Ramsau, Thambach und Reichertsheim.

Zwischen dem Kagnbachtal und Heldenstein fallen die Hangzüge der Altmoränenlandschaft sanft zum Isental ab. Hier ergibt sich am Übergang des reich strukturierten Hügellandes in die großflächige, weitgehend waldfreie Hügellandschaft im Osten eine deutliche visuelle Zäsur.

Der Korridor der Trasse Haag ist auf Grund der Verkehrserschließung durch die B 12 relativ dicht besiedelt, die Orte und Ansiedlungen sowie die Erholungsbereiche (besonders Ebersberger und Großhaager Forst) im Korridor der Trasse Haag sind durch die stark befahrene Bundesstraße aber teilweise sehr stark von Verkehrslärm belastet.

Schwerpunkte mit besonderer Bedeutung für die Berücksichtigung im Rahmen der Trassenfindung im Korridor der Trasse Haag sind

- die großen Waldbereiche Ebersberger und Großhaager Forst und Deinwallner Holz
- die gesetzlich geschützten Biotopflächen, insbesondere Feuchtwälder
- das kulturhistorisch bedeutsame Ensemble und Landschaftsbild Haag – Kirchdorf und
- die Siedlungsbereiche

### 3.2.2.3.3. Beschreibung der Varianten

Die Trassen Dorfen und Haag haben am Autobahnende bei Forstinning bzw. bei Heldenstein denselben Anfangs- bzw. Endpunkt.

Auf der **Trasse Dorfen** werden folgende Varianten in die Untersuchung einbezogen (siehe Übersichtslageplan 2.1 vom 28.02.2011):

Trasse Dorfen:

Abschnitt Forstinning – Lengdorf:

RO-Trasse GTV (Haupttrasse)

Harthofen

Hammersdorf

Abschnitt Lengdorf – Dorfen:

RO-Trasse GTV (Haupttrasse)

Isental-Süd

Isental-Hang (mit Untervarianten Haidvocking, Parschalling und Watzling)

Abschnitt Dorfen – Heldenstein:

RO-Trasse GTV (Haupttrasse)

Friedlrimbach

Mesmering

Untervariante Schwindkirchen-Nord

Im Abschnitt Forstinning – Lengdorf liegen die Varianten Hammersdorf und Harthofen.

Die Variante Hammersdorf verlässt ca. 1 km nach Harrain die Haupttrasse, schwenkt nach Nordosten ab und verläuft auf ca. 3,5 km in einem Abstand von 100 bis 300 m nördlich zur RO-Trasse GTV.

Die Variante Harthofen liegt größtenteils südlich der Haupttrasse und schwenkt nordwestlich von Pastetten nach Süden ab und verläuft in einem Abstand von bis zu 1,2 km südlich der Haupttrasse und nähert sich Buch a. Buchrain auf bis zu 400 m. Südlich von Hammersdorf quert sie den Hammerbach und die RO-Trasse GTV, verläuft auf ca. 2,5 km in einem Abstand von bis zu 500 m nördlich zur RO-Trasse GTV und mündet westlich von Außerbittlbach wieder in die Haupttrasse.

Im Abschnitt Lengdorf – Dorfen liegen die Varianten Isental-Süd, Isental-Hang mit den Untervarianten Haidvocking, Parschalling und Watzling.

Die Variante Isental-Süd liegt südlich der RO-Trasse GTV, verlässt die RO-Trasse GTV südöstlich von Lengdorf und verläuft auf ca. 5 km in einem Abstand von bis zu 500 m zur RO-Trasse GTV. Sie mündet unmittelbar westlich der Lappachquerung in die Haupttrasse.

Die Variante Isental-Hang liegt noch weiter südlich zur RO-Trasse GTV, verlässt die RO-Trasse GTV unmittelbar östlich der geplanten Anschlussstelle mit der ED 12 bei Lengdorf und verläuft auf ca. 6 km in einem Abstand von bis zu 1,2 km zur RO-Trasse GTV. Sie mündet ebenfalls unmittelbar westlich der Lappachquerung in die Haupttrasse.

Die Untervariante Haidvocking wurde im Rahmen der 2. Tektur in den Abschnitten Pastetten – Dorfen und Dorfen – Heldenstein (Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung) noch geringfügig weiter optimiert (Verschiebung der Trasse um ca. 13 m nach Südwesten).

Die Untervariante Parschalling schwenkt von der Variante Isental-Hang nördlich von Pausenberg nach Norden ab, verläuft auf ca. 1,5 km in einem Abstand von bis zu ca. 200 m nördlich der Variante Isental-Hang, kreuzt diese dann und verläuft weitere 1,6 km südlich der Variante Isental-Hang und mündet nördlich bei Osendorf wieder in die Haupttrasse.

Die Untervariante Watzling wurde im Rahmen der 3. Tektur für den Abschnitt Pastetten – Dorfen untersucht. Sie rückt im Bereich von Watzling auf einer Länge von ca. 2,5 km um bis zu 200 m von der RO-Trasse GTV nach Norden ab.

Im Abschnitt Dorfen – Heldenstein liegen die Varianten Friedlrimbach, Mesmering und die Untervariante Schwindkirchen-Nord.

Die Variante Friedlrimbach liegt auf ca. 3,5 km im Wesentlichen nördlich der RO-Trasse GTV, verlässt südlich Nicking die Haupttrasse und schwenkt nach Nord-



osten ab, verläuft im Abstand von bis zu 400 m nördlich zur RO-Trasse GTV und mündet unmittelbar westlich der Rimbachquerung in die Haupttrasse.

Die Variante Mesmering liegt ebenfalls nördlich der RO-Trasse GTV und verlässt südwestlich von Reibersdorf die Haupttrasse, verläuft auf ca. 5,5 km in einem Abstand bis zu 800 m nördlich zur RO-Trasse GTV und mündet im Bereich des Kagnbaches wieder in die Haupttrasse.

Die Untervariante Schwindkirchen-Nord wurde im Rahmen der 3. Tektur für den Abschnitt Dorfen - Heldenstein untersucht. Entgegen der südlich von Schwindkirchen verlaufenden Haupttrasse (Variante Friedlrimbach) umfährt diese Variante Schwindkirchen auf einer Länge von ca. 5,1 km im Norden. Sie verlässt die RO-Trasse GTV bei Kaidach, führt in einem Abstand von bis zu 1150 m nördlich zur Haupttrasse an Schwindkirchen vorbei und mündet bei Grimmelbach wieder in die Haupttrasse (Variante Friedlrimbach) ein.

Auf der **Trasse Haag** werden folgende Varianten in die Untersuchung einbezogen (siehe Übersichtslageplan 2.1 vom 28.02.2011):

Abschnitt 1 (Forstinning – östlicher Rand des Großhaager Forstes):

Kreith (1a)

RO-Trasse GTV (1b) (Haupttrasse)

Kreith (1a) mit Großhaager Forst/B 12 (1f)

Hohenlinden-Nord (1c) mit Großhaager Forst/B 12 (1f)

Hohenlinden-Nord (1c) mit Großhaager Forst (1d)

Kreith (1a) mit Birkach (1e) und Großhaager Forst/B 12 (1f)

Kreith (1a) mit Birkach (1g) und Großhaager Forst (1d)

Abschnitt 2 (östlicher Rand des Großhaager Forstes – Sinkenbach):

RO-Trasse GTV (2a) (Haupttrasse)

Thal (2b)

Thal 1 (2c)

Abschnitt 3 (Sinkenbach – westlich Ramsau):

RO-Trasse GTV (3a) (Haupttrasse)

Haag 1 (3b)

Haag 2 (3c)

Abschnitt 4 (westlich Ramsau – Tiefenstätt):

RO-Trasse GTV (4a) (Haupttrasse)  
Ramsau (4b)

Abschnitt 5 (Tiefenstätt – Anschlussstelle MÜ 37):

RO-Trasse GTV (5a) (Haupttrasse)  
Reichertsheim (5b)  
Reichertsheim 1 (5c)

Abschnitt 6 (Anschlussstelle MÜ 37 – Heldenstein):

RO-Trasse GTV (6a) (Haupttrasse)  
Heldenstein (6b)

Die Variante Kreith (1a) verläuft auf ca. 4 km nördlich zur RO-Trasse GTV (1b). Sie liegt außerhalb des Ebersberger Forstes und hat südlich von Hohenlinden eine ca. 800 m lange Einhausung. Sie verlässt die Haupttrasse westlich von Hohenlinden und mündet südlich von Kreith wieder in die Haupttrasse.

Die Variantenkombination Hohenlinden-Nord (1c) mit Großhaager Forst/B 12 (1f) verlässt die Haupttrasse nordöstlich von Forstinning und verläuft auf ca. 12 km im Abstand von bis zu 1,8 km zur Variante Kreith südlich von Forstern und nördlich von Hohenlinden und mündet im Großhaager Forst wieder in die Haupttrasse. Dabei bleibt die Trasse im Großhaager Forst immer nördlich der B 12.

Die Variantenkombination Hohenlinden Nord (1c) mit Großhaager Forst (1d) beginnt ebenfalls nordöstlich von Forstinning und verläuft auf ca. 14,5 km südlich von Forstern und nördlich von Hohenlinden, schwenkt nördlich von Birkach in den Großhaager Forst, verläuft im Großhaager Forst im Abstand von bis zu 1 km zur B 12 und mündet bei Maitenbeth wieder in die Haupttrasse.

Die Variantenkombination Kreith (1a) mit Birkach (1e) und Großhaager Forst/B 12 (1f) verlässt westlich von Hohenlinden die Haupttrasse, verläuft im Abstand von bis zu 600 m nördlich zur RO-Trasse GTV, verläuft weiter zwischen Kreith und Birkach und mündet im Großhaager Forst wieder auf die Haupttrasse. Dabei bleibt die Trasse im Großhaager Forst immer nördlich der B 12.

Die Variantenkombination Kreith (1a) mit Birkach (1g) und Großhaager Forst (1d) verlässt westlich von Hohenlinden die Haupttrasse, verläuft im Abstand von bis zu 600 m nördlich zur RO-Trasse GTV, verläuft weiter zwischen Kreith und Birkach und verläuft im Großhaager Forst im Abstand von bis zu 1 km zur B 12 und mündet bei Maitenbeth wieder in die Haupttrasse.

Im Abschnitt 2 verlässt die RO-Trasse GTV (2a) die B 12 nördlich von Maitenbeth und verläuft südlich der B 12 auf ca. 2,4 km und verläuft dabei zunächst in einem tiefen Einschnitt kombiniert mit einer ca. 600 m langen Einhausung und trifft östlich von Straß wieder auf die B 12.

Die Variante Thal (2b) verlässt nördlich von Maitenbeth die Haupttrasse und verläuft auf ca. 2,9 km nördlich zur RO-Trasse GTV und mündet östlich von Straß wieder in die Haupttrasse. Der Abstand beträgt bis zu 500 m zur RO-Trasse GTV.

Die Variante Thal 1 (2c) verlässt die Haupttrasse am östlichen Ende des Großhaager Forstes und verläuft auf ca. 3,5 km in einem Abstand von bis zu 800 m nördlich zur RO-Trasse GTV und mündet ebenfalls östlich von Straß wieder in die Haupttrasse.

Im Abschnitt 3 verläuft die RO-Trasse GTV (3a) im unmittelbaren Bereich der B 12.

Die Variante Haag 1 (3b) verlässt die Haupttrasse südlich von Winden und verläuft auf ca. 3,7 km in einem Abstand von bis zu 400 m nördlich zur RO-Trasse GTV und mündet östlich der geplanten Anschlussstelle MÜ 32 wieder in die Haupttrasse.

Die Variante Haag 2 (3c) verlässt die Haupttrasse ebenfalls südlich von Winden und verläuft auf ca. 3,5 km in einem Abstand von bis 900 m nördlich zur RO-Trasse GTV und mündet im Bereich der geplanten Anschlussstelle MÜ 32 wieder in die Haupttrasse.

Im Abschnitt 4 verläuft die RO-Trasse GTV (4a) auf ca. 2,3 km im Abstand von bis zu 300 m südlich zur B 12. Sie verlässt die Haupttrasse ca. 1 km östlich der geplanten Anschlussstelle MÜ 32 und mündet unmittelbar östlich von Ramsau wieder in die Haupttrasse.

Die Variante Ramsau (4b) bleibt auf ca. 2,3 km im unmittelbaren Bereich der B 12.

Im Abschnitt 5 verläuft die RO-Trasse GTV (5a) auf ca. 2 km in einem Abstand von bis zu 300 m nordwestlich zur B 12. Sie verlässt die Haupttrasse am westlichen Beginn von Reichertsheim und mündet östlich der Kagnbachquerung wieder in die Haupttrasse.

Die Variante Reichertsheim (5b) verbleibt auf der B 12 und verläuft in unmittelbarer Nähe zu Reichertsheim.

Die Variante Reichertsheim 1 (5c) verlässt die Haupttrasse östlich von Thambach und verläuft auf ca. 2,5 km in einem Abstand von bis zu 500 m zur B 12 und mündet ca. 500 m westlich der Kagnbachquerung wieder in die Haupttrasse.

Im Abschnitt 6 verläuft die RO-Trasse GTV (6a) in weiten Bereichen unmittelbar auf der B 12.

Die Variante Heldenstein (6b) verläuft auf ca. 3,5 km nördlich zur Haupttrasse und verlässt westlich von Haun die Haupttrasse und verläuft in einem Abstand von bis zu 500 m zur Haupttrasse und mündet im Bereich der Anschlussstelle mit der St 2084 wieder in die Haupttrasse.

#### **3.2.2.3.4. Bewertung der Varianten im jeweiligen Korridor (1. Stufe Trassenvergleich)**

Nachfolgend werden die in Ziffer 3.2.2.3.3 genannten Varianten miteinander verglichen. Die im Bereich der Trasse Haag untersuchten Varianten Hohenlinden-Nord (1c), Großhaager Forst (1d), Birkach (1e) mit Großhaager Forst/B 12 (1f), Birkach (1g) mit Großhaager Forst (1d), Thal 1 (2c), Haag 1 (3b), Haag 2 (3c), Reichertsheim 1 (5c) und Heldenstein (6b) wurden bei Vorliegen der Aktualisierung des Trassenvergleichs berücksichtigt (siehe auch Übersichtslageplan 2.1 vom 28.02.2011). Sie werden beim Vergleich der Trassen Dorfen und Haag jedoch nur dann als „Optimierung“ einbezogen, wenn sie erhebliche Vorteile gegenüber der bisher zugrunde gelegten Linie bieten.

##### **3.2.2.3.4.1. Bewertung der Varianten im Korridor Dorfen**

Für die A 94 stehen im Korridor Dorfen in drei Abschnitten jeweils drei bzw. vier verschiedene Varianten (einschließlich Haupttrasse) zur Diskussion. Diese Varianten wurden bereits in den vorausgegangenen Raumordnungsverfahren bzw. in den Umweltverträglichkeitsstudien und den laufenden Planfeststellungsverfahren behandelt. Bei der Variantenauswahl wurden die Kriterien nach Ziffer 3.2.2.3.1 (1. Stufe Trassenvergleich) bereits bei den vorausgegangenen Planungsschritten und -verfahren berücksichtigt und in die Abwägung mit einbezogen. Aufgrund der Nachmeldung des Freistaates Bayern vom 21.12.2004 von FFH-Gebieten und aufgrund der rechtlichen Prüfung des Artenschutzes sind weitere Kriterien hinzugekommen, die bei der Variantenauswahl zusätzlich mit abgeprüft werden.

Aus Gründen des Artenschutzes wurde in der 3. Tektur des Planfeststellungsverfahrens für den Abschnitt Pastetten – Dorfen im Bereich Watzling eine weitere kleinräumige Untervariante aufgenommen. und geprüft.

Aus Gründen des Gebietsschutzes wird in der 3. Tektur des gegenständlichen Abschnittes Dorfen - Heldenstein im Bereich Schwindkirchen eine Nordumfahrung als Untervariante aufgenommen und erstmals geprüft.

Bei der Verkehrserschließung ergeben sich keine entscheidungserheblichen Unterschiede, da alle Varianten in etwa die gleiche Länge wie die jeweilige Haupttrasse haben und die Verknüpfung von Variante und Haupttrasse mit dem nachgeordneten Netz immer am selben Straßenzug stattfindet.

Bei allen Varianten ist grundsätzlich die Versickerung des anfallenden Fahrbahnwassers über die Böschungflächen der Autobahn bzw. über die Entwässerungsanlagen möglich. In wenigen Fällen wird gereinigtes Fahrbahnwasser in Vorfluter eingeleitet.

### **Abschnitt Forstinning – Lengdorf**

In diesem Abschnitt werden drei Varianten untersucht, die sich grundsätzlich durch die unterschiedliche Nähe zu Wohngebieten und durch die unterschiedliche Inanspruchnahme von naturschutzfachlich bedeutsamen Waldflächen unterscheiden.

Die Variante Harthofen liegt näher an den nördlichen Wohngebieten von Pastetten, Harthofen und Buch am Buchrain als die RO-Trasse GTV und die Variante Hammersdorf. Dadurch werden hier mehr Menschen vom Verkehrslärm betroffen als durch die beiden anderen Varianten. Durch diese sind dagegen östlich von Pastetten nur kleinere Weiler und Einzelgehöfte betroffen, so dass beide gleichermaßen günstiger sind.

Diesem Vorteil stehen die Konflikte gegenüber, zu denen es vor allem bei der Durchfahrung der großflächigen und zusammenhängenden Waldgebiete des Harrainer Holzes, des Auholzes, des Herweger Holzes und des Kühholzes sowie bei der Querung des Hammerbachtals kommt. Die größten Konflikte durch Lebensraumverluste für Tiere und Pflanzen sowie durch Zerschneidung von Funktionsbeziehungen ergeben sich hier durch die RO-Trasse GTV. Die Variante Hammersdorf tangiert das sehr hoch bedeutsame Herweger Holz nur randlich und ist damit günstiger. Noch günstiger ist die Variante Harthofen, die darüber hinaus auch die Durchfahrung des Harrainer Holzes und des Auholzes vermeidet und damit deutlich weniger die bedeutsamen Lebensräume beeinträchtigt wie die RO-Trasse GTV und die Variante Hammersdorf. Die Variante Harthofen verläuft außerdem in der naturschutzfachlich bedeutsamen Schwillachsenke etwas süd-

lich der gewählten Linie und schont damit den bedeutsamsten Bereich des Wiesenbrüterlebensraums etwas mehr.

Von allen drei Varianten wird das FFH-Gebiet „Strogn mit Hammerbach und Köllinger Bächlein“ an seinem südlichen Beginn gequert. Die Variante Harthofen verläuft im spitzen Winkel zum Bachlauf bzw. verläuft parallel zum FFH-Gebiet und verursacht dadurch mehr unmittelbare und mittelbare Beeinträchtigungen. Bei beiden Varianten wird kein prioritärer Auwald in Anspruch genommen. Die RO-Trasse GTV dagegen quert den Hammerbach in einem naturnahen Abschnitt mit Vorkommen des prioritären Auwalds.

Das Landschaftsschutzgebiet „Quellgebiet der Schwillach“ wird von der Variante Harthofen an annähernd gleicher Stelle gequert wie von der RO-Trasse GTV.

Von der Variante Harthofen werden weniger gesetzlich geschützte Biotope beeinträchtigt als von der RO-Trasse GTV.

Da die Waldbereiche in diesem Abschnitt bedeutsame Artvorkommen beherbergen, ist im Vergleich der Auswirkungen auf die Artenschutzbelange die Variante Harthofen aufgrund der kürzesten Trassenführung im Wald günstiger als die Variante Hammersdorf. Die RO-Trasse GTV ist am ungünstigsten zu beurteilen.

Zwischen Poigenberg und Lengdorf umfährt die Variante Harthofen den Mühlbach und die Strogn und deren grundwassernahen Talräume im Süden, so dass hier nur halb so viele Gewässer gequert werden wie bei den beiden anderen Varianten, die etwa gleich zu beurteilen sind.

Auch aus landschaftlicher Sicht ist die Variante Harthofen günstiger als die beiden anderen Trassen einzustufen, da in der offenen Landschaft weniger Brückenbauwerke mit negativen optischen Wirkungen erforderlich werden. Zu ungünstigen Veränderungen des Landschaftsbildes kommt es in diesem Abschnitt insbesondere bei der Überquerung des Hammerbaches vor allem durch die Variante Hammersdorf auf einem Damm mit mehr als 8 m Höhe, in geringerem Maße durch die Variante Harthofen. Die RO-Trasse GTV quert den Hammerbach im Wald, so dass sich hier die geringsten Veränderungen ergeben.

Zwischen Harrain und Außerbittlbach verläuft die RO-Trasse GTV größtenteils im Wald, so dass sie in Bezug auf die landwirtschaftlichen Nutzflächen die günstigste Variante darstellt. Am ungünstigsten schneidet die Variante Harthofen ab, die auf langer Strecke hochwertige Ackerstandorte in Anspruch nimmt und auch den höchsten Gesamtverbrauch landwirtschaftlicher Nutzflächen aufweist.

Aus forstwirtschaftlicher Sicht kommt es bei der Durchfahrung der Waldgebiete Harrainer Holz, Auholz, Herweger Holz und Kühholz zu Flächenverlusten. Da die Variante Harthofen das Harrainer- und das Auholz im Süden und das Herweger Holz im Norden umfährt, ist sie die günstigste Variante, gefolgt von der Variante Hammersdorf. Die RO-Trasse GTV quert alle Waldgebiete und ist mit der gut vierfachen Durchschneidungslänge im Vergleich zur Variante Harthofen und der knapp doppelten Durchschneidungslänge im Vergleich zur Variante Hammersdorf die ungünstigste Variante.

Bei den Belangen der Gemeinden schneidet die Variante Harthofen am ungünstigsten ab, da durch die größere Nähe zu ausgewiesenen Wohngebieten (v.a. Buch a. Buchrain) deren Entwicklungsmöglichkeiten erschwert werden.

#### **Fazit für den Abschnitt Forstinning – Lengdorf:**

Der Vergleich der Belastungen bei der RO-Trasse GTV und der Variante Hammersdorf fällt aufgrund des deutlich günstigeren Ergebnisses bei dem Schutzgut Tiere und Pflanzen für die Variante Hammersdorf günstiger aus, wobei allerdings deutliche Nachteile bei den Schutzgütern Landschaft und Sachgüter/Landwirtschaft in Kauf genommen werden müssen.

Die Variante Harthofen weist dagegen deutlich günstigere Ergebnisse bei den Schutzgütern Tiere und Pflanzen, Wasser und beim Wald auf. Dieses Ergebnis findet sich auch beim Vergleich mit dem Artenschutz wieder. Bei der Beeinträchtigung des FFH-Gebietes ist die Variante Hammersdorf die günstigste Variante. Beim Schutzgut Menschen sind die RO Trasse GTV bzw. die Variante Hammersdorf günstiger als die Variante Harthofen.

Die Belange des Menschen (geringere Beeinträchtigung der Wohnbebauung), die landwirtschaftliche Bodennutzung und die Beeinträchtigung des FFH-Gebietes werden höher gewichtet als die des Naturhaushaltes und des Waldes. Dadurch ist die Variante Hammersdorf günstiger als die Variante Harthofen. Zudem weist die Variante Hammersdorf eine geringere Streckenlänge (ca. 200 m) auf.

**Beim Vergleich der Variante Hammersdorf mit der Variante Harthofen bzw. der RO-Trasse GTV ergibt sich auch unter Berücksichtigung der FFH-Gebiete und des Artenschutzes keine neue sich aufdrängende Variante. Es bleibt bei der Variante Hammersdorf. Bei den anderen entscheidungserheblichen Kriterien haben sich die Sachverhalte nicht geändert. Nachdem für den bereits in Bau befindlichen Abschnitt Forstinning – Pastetten seit**

**05.12.2008 bestandskräftiges Baurecht vorliegt und die Variante Harthofen bereits ca. 2 km vor dem Abschnittsende nach Süden abschwenkt, scheidet die Variante Harthofen auch aus diesem Grunde als mögliche Variante aus.**

#### **Abschnitt Lengdorf – Dorfen**

Im Abschnitt Lengdorf – Dorfen werden drei Varianten untersucht. Die RO-Trasse GTV führt durch den Talgrund der Isen, der durch eine sehr hohe naturschutzfachliche Wertigkeit gekennzeichnet ist und teilweise zum Überschwemmungsbe-  
reich der Isen gehört. Um dieser Bedeutung des Talraumes gerecht zu werden, wurden in der UVS (1998) die Varianten Isental-Süd, Isental Hang mit der Untervariante Parschalling und Isental Hang mit der Untervariante Haidvocking unter-  
sucht.

Bei den Belangen der Gemeinden (Bauleitplanung) ist anzumerken, dass das Gewerbegebiet Kopfsburg (Gemeinde Lengdorf) aufgrund formeller Fehler nicht rechtskräftig geworden ist. Abwägungserhebliche Unterschiede bestehen in diesem Belang nicht.

Die Erhaltung der Nachtruhe hat im untersuchten Abschnitt einen sehr hohen Stellenwert bei der Beurteilung der Varianten, da im Untersuchungsgebiet großflächig sehr ruhige Verhältnisse herrschen (ländlicher Raum). Die RO-Trasse GTV bringt deutlich mehr sehr hohe und hohe Belastungen durch Störung der Nachtruhe mit sich als die Hangtrassen, da hier durch die offene Lage Lärmschutzmaßnahmen nur in sehr beschränktem Umfang möglich sind. Deutliche Nachteile gegenüber der RO-Trasse GTV weist die Variante Isental-Süd beim Schutzgut Menschen auf, da sie viel näher an den dichter besiedelten Bereichen am Hangfuß der Altmoräne verläuft und dort die meisten Belastungen aller untersuchten Varianten aufweist. Beim Vergleich der Belastungen von bisher wenig belasteten Erholungsräumen im Isental und der Altmoräne durch den Lärm der Autobahn ist die RO-Trasse GTV jedoch nach der Variante Isental Süd als die nächst günstige einzustufen.

Die RO-Trasse GTV ist außerdem in Bezug auf die Beeinträchtigung der Kulturlandschaft nach der Variante Isental Süd günstiger als die Hangtrassen.

Deutlich schlechter als die anderen Varianten ist die RO-Trasse GTV beim Vergleich der Auswirkungen auf das Grundwasser einzustufen, da sie fast ausschließlich in Bereichen mit hoch anstehendem Moorwasser verläuft. Vor allem aber sind die Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen von entscheidungserheblicher Bedeutung. Die RO-Trasse GTV bringt nicht nur die höchsten



Belastungen mit sich, sondern führt durch die zentrale Lage im hochsensiblen Talboden des Isentales zu nicht ausgleichbaren Eingriffen.

Die Variante Isental-Süd besitzt gegenüber der RO-Trasse GTV Vorteile beim Schutzgut Tiere und Pflanzen, da die sehr hochwertigen zentralen Flächen im Isental (Wiesenbrütergebiet) weitgehend geschont werden. Entscheidender Vorteil dieser und aller anderen Varianten ist, dass die Eingriffe, die durch diese Trassen verursacht werden, trotz der verbleibenden, z.T. sehr hohen Zahl an Belastungen im naturschutzgesetzlichen Sinn ausgleichbar sind.

Außerdem liegt die RO-Trasse GTV in einem sehr langen Streckenabschnitt parallel zum FFH-Gebiet "Isental mit Nebenbächen", wodurch vor allem durch Verkehrslärm Beeinträchtigungen von charakteristischen Tierarten der Lebensraumtypen nicht auszuschließen sind. Diese können bei den untersuchten Varianten durch die deutlich vom FFH-Gebiet abgerückte Trassenführung vermieden werden.

Auch bei der Betrachtung der Artenschutzbelange ist die RO-Trasse GTV durch die Lage im Wiesenbrütergebiet und durch die Querung einer Vielzahl von kleinen Fließgewässern die ungünstigste Alternative. Die Hangtrassen weisen dagegen geringere Betroffenheiten von Biotopstrukturen mit Vorkommen geschützter Arten, und der Möglichkeit die betroffenen Biotope wieder herstellen zu können, auf.

In diesem Zusammenhang wurde erstmals die Variante Watzling untersucht: Die bisher gewählte Linie überbaut südlich von Watzling ein Vorkommen der streng geschützten Schmetterlingsart „Wiesenknopf-Ameisenbläuling“. Um einen Verlust des Vorkommens weitgehend zu vermeiden, wurde die Variante Watzling entwickelt, die bis zu 200 m nördlich der bisherigen Linie liegt. Allerdings hat diese Variante sehr starke negative Auswirkungen für das Landschaftsbild zur Folge, da sie, im Gegensatz zur bisher gewählten Linie, weitgehend im Damm verläuft. Dieser reicht bis auf wenige Meter an den Ortsteil Watzling heran. Das Heranrücken hat auch negative Lärmauswirkungen für Watzling zur Folge. So würden ohne Lärmschutzmaßnahmen 14 neue Anwesen (im Außenbereich) mehr als 54 dB(A) an Lärm erfahren. Unter Berücksichtigung von Lärmschutzwänden (knapp 800 m lang und 2 – 4 m hoch) und den Dammschüttungen würde sich am südlichen Ortsrand von Watzling aus gesehen insgesamt eine Höhe von bis zu 21 m ergeben.

Auch bei den Schutzgütern Kulturgüter und Wasser sind bei den Varianten Isental-Süd und Isental-Hang Vorteile gegenüber der RO-Trasse GTV gegeben, die Unterschiede sind allerdings teilweise gering. Nur bei der Betrachtung der Auswirkungen auf den Grundwasserhaushalt weist die Variante Isental-Süd deutliche Vorteile durch ihre abschnittsweise Lage am Hangfuß der Altmoräne außerhalb der hochanstehenden Grundwasserbereiche auf.

Innerhalb der Variante Isental-Hang ergeben sich im Lappachtal zwei unterschiedliche Trassierungen: Dabei ist die Untervariante Haidvocking günstiger als die Untervariante Parschalling einzustufen. Die Lappach, die mit ihren begleitenden Uferstrukturen Teil des FFH-Gebietes „Isental mit Nebenbächen“ ist, wird von der Untervariante Haidvocking im Bereich einer bestehenden Stromleitung gequert. Der prioritäre Lebensraumtyp Auwald ist hier nur in schmalen Restbeständen vorhanden. Die Untervariante Parschalling durchschneidet den Auwald an einer breiter ausgebildeten Stelle und tangiert zudem noch einen flächigen Hangquellwald, der Bestandteil des FFH-Gebietes ist.

Auch bei Betrachtung der Schutzgüter Erholungseignung und -nutzung, Wasser und Kulturgüter ergeben sich hier vergleichbare Beurteilungen zu Gunsten der Untervariante Haidvocking. Dies liegt darin, dass der unmittelbare Talraum der Lappach aufgrund der Standortbedingungen einen höheren Bestandswert aufweist als das umgebende Hügelland. Da die Untervariante Parschalling diesen Talraum auf eine längere Strecke durchläuft als die Untervariante Haidvocking, entstehen bei der Untervariante Parschalling mehr Belastungen in diesem Abschnitt.

Für den Bereich der Lappachquerung wurde entsprechend der nachrichtlichen Darstellung der 2. Tektur in den Abschnitten Pastetten - Dorfen und Dorfen - Heldenstein noch eine Trassenoptimierung vorgenommen, in dem die Trasse um ca. 13 m in Richtung Südwesten verschoben wurde (siehe dazu Ordner 9 und 10). Die oben genannten Vorteile der Variante Isental Hang mit der Untervariante Haidvocking bleiben dabei erhalten oder werden z.T. noch vergrößert. Die technischen Änderungen wurden in der 3. Tektur übernommen.

#### **Fazit für den Abschnitt Lengdorf – Dorfen:**

Im Gegensatz zur RO-Trasse GTV und zur Variante Isental Süd treten bei den Varianten Isental Hang mit der Untervariante Parschalling und Isental Hang mit der Untervariante Haidvocking erheblich weniger hohe Belastungen bei den Schutzgütern Menschen, Tiere und Pflanzen sowie Wasser auf, da die Trasse

Eingriffe in die aus naturschutzfachlicher Sicht hochwertigen Zentralbereiche im Isental vollkommen vermeidet.

Der Vergleich der Belastungen zwischen der RO-Trasse GTV, der Variante Isental-Süd und den Hangtrassen fällt aufgrund der günstigeren Ergebnisse bei den Schutzgütern Menschen, Tiere und Pflanzen sowie Wasser für die Hangtrassen aus.

Im Lappachtal ist die Untervariante Haidvocking günstiger als die Untervariante Parschalling einzustufen.

Die Untervariante Watzling scheidet auf Grund der negativen Auswirkungen auf die Schutzgüter Menschen und Landschaft aus.

Die Ausgleichbarkeit der Eingriffe in den Naturhaushalt ist bei diesen mit einem im Vergleich mit anderen Straßenbauvorhaben üblichen Umfang an Belastungen gegeben.

**Beim Vergleich der Varianten im Abschnitt Lengdorf – Dorfen ergibt sich auch unter Berücksichtigung der FFH-Gebiete und des Artenschutzes keine neue sich aufdrängende Variante. Es bleibt bei der Variante Isental-Hang mit der Untervariante Haidvocking (einschl. der Trassenoptimierung im Bereich der Lappachquerung). Diese Variante entspricht der mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 03.12.2009 planfestgestellten Linie.**

#### **Abschnitt Dorfen – Heldenstein**

Auch im Abschnitt Dorfen - Heldenstein werden drei Varianten untersucht, die sich grundsätzlich durch die unterschiedliche Nähe zu Wohngebieten und durch die unterschiedliche Inanspruchnahme von naturschutzfachlich bedeutsamen Waldflächen unterscheiden.

Zwischen Schwindkirchen und Rattenkirchen sind - im Vergleich zu den beiden Varianten Friedlrimbach und Mesmering - von der RO-Trasse GTV die wenigsten Menschen betroffen. Die Variante Friedlrimbach verläuft weiter nördlich und belastet dort mehr Häuser sowie den Süden von Reibersdorf. Am meisten Menschen werden durch die Variante Mesmering belastet, da neben vielen Einzelhäusern ganz Reibersdorf und auch der Süden von Mesmering betroffen ist (fast doppelt so viele Einwohner wie durch die beiden anderen Varianten).

Zum Verlust naturschutzfachlich bedeutsamer Waldlebensräume und zur Zerschneidung von Funktionsbeziehungen kommt es bei der Durchfahrung des Waldgebietes Hangmaul durch die RO-Trasse GTV. Es handelt sich um einen

Feuchtwaldkomplex im Talzug des Grimmelbaches mit Vorkommen gefährdeter Pflanzenarten sowie um einen Wald mit kleinräumiger Standortvielfalt mit Vorkommen gefährdeter Tier- und Pflanzenarten. Die beiden anderen Varianten umfahren das Waldgebiet im Norden und sind daher wesentlich günstiger zu beurteilen; sie beanspruchen beide etwa nur ein Fünftel der durch die RO-Trasse GTV beeinträchtigten wertvollen Lebensräume. Ähnlich verhält sich die Einschätzung der Auswirkungen auf die Belange des Artenschutzes, da in den natur-schutzfachlich bedeutsamen Waldbereich des Hangmaul eine deutlich höhere Zahl von Arten zu erwarten ist, als in der umgebenden Feldflur.

Die Betroffenheit des FFH-Gebietes "Isental mit Nebenbächen" ist für alle untersuchten Trassen in etwa gleich. Alle Trassen queren das Rimbachtal (FFH-Gebiet) und den dort vorkommenden prioritären Lebensraumtyp Auwald mit hohen und weit gespannten Brücken.

Alle Trassen queren den Grimmelbach (kein FFH-Gebiet) mit seinem Bachmuschelvorkommen. Durch Schutzmaßnahmen (z.B. Umsetzen der Bachmuscheln in nicht beeinträchtigte Abschnitte) ist hier bei keiner Variante mit erheblichen Beeinträchtigungen zu rechnen. Hinsichtlich des FFH-Gebietes der „Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“ und des Artenschutzes ist die RO-Trasse GTV am ungünstigsten, da sie ein wichtiges Nahrungsgebiet (Hangmaul) für die Fledermäuse mittig durchquert. Bei den beiden anderen Varianten ergeben sich diesbezüglich keine entscheidungserheblichen Unterschiede.

Für den untersuchten Bereich ist im Vergleich des Flächenverbrauchs die Variante Mesmering die günstigste, die RO-Trasse GTV und die Variante Friedlrimbach sind etwa gleich zu beurteilen.

Da die Varianten zwischen Schwindkirchen und Obertaufkirchen zumeist parallel und damit auch senkrecht zur Fließrichtung der meisten Gewässer verlaufen, ergeben sich bei den Oberflächengewässern und dem Grundwasser keine wesentlichen Unterschiede.

Zu sehr starken und starken Veränderungen der Landschaft kommt es bei der Querung der Talräume der Goldach, des Rimbaches und des Ornaubaches mit Brückenbauwerken von mehr als 8 m Höhe. Bei der Variante Mesmering sind diese Veränderungen deutlich geringer als bei den beiden anderen Trassen, so dass diese die günstigste ist.

Im betrachteten Abschnitt ist von der Variante Mesmering keine Waldfläche betroffen. Die RO-Trasse GTV quert das Waldgebiet Hangmaul, welches durch die

Variante Friedlrimbach umfahren wird. Die RO-Trasse GTV ist damit die ungünstigste Variante in diesem Bereich (mehr als doppelt so großer Flächenverbrauch wie bei der Variante Friedlrimbach). Zu hohen Belastungen kommt es auch bei der Querung des Waldbestandes südlich von Pfaffenkirchen durch den gemeinsamen Abschnitt von RO-Trasse GTV und Variante Friedlrimbach.

Bei den Belangen der Gemeinden (Bauleitplanung) ist die Variante Mesmering als ungünstiger einzustufen, da sie näher an ausgewiesener Wohnbebauung liegt (Obertaufkirchen).

Die in der 3.Tektur für den Abschnitt Dorfen – Heldenstein erstmals aus Gründen des FFH-Gebietsschutzes untersuchte Untervariante Schwindkirchen-Nord stellt sich im Vergleich zur gewählten Haupttrasse (Variante Friedlrimbach) wie folgt dar:

Im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung für das FFH-Gebiet „Mau-sohrkolonie im Unterbayerischen Hügelland“ wurde in den Unterlagen zur Ausnahmeprüfung (Unterlage 17.3.2 T) nachgewiesen, dass keine Varianten im Norden von Schwindkirchen existieren, die sich günstiger als die Haupttrasse darstellen.

Hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens auf das FFH-Gebiet „Isental mit Nebenbächen“ zeigt sich, dass die Haupttrasse die Goldach in einem besonders schmalen Bereich nördlich Seemühle überbrückt, während die Untervariante Schwindkirchen-Nord zwei Arme des FFH-Gebietes bei Weidmühle überbrückt und damit deutlich mehr Flächen beeinträchtigt als die Haupttrasse. Die Untervariante Schwindkirchen-Nord ist im Hinblick auf den strengen Gebietsschutz ungünstiger.

Das Heranrücken der Untervariante Schwindkirchen-Nord an den nördlichen Ortsrand von Schwindkirchen hat auch negative Lärmauswirkungen zur Folge. So würden ohne Lärmschutzmaßnahmen im Außenbereich bzw. Dorf- und Mischgebiet 4 Anwesen mehr über 54 dB(A) an Lärm und im unmittelbaren Ortsbereich Schwindkirchen (Allgemeines Wohngebiet) 17 Anwesen mehr über 49 dB(A) an Lärm erfahren.

Darüber hinaus kommt es im Fall der Untervariante Schwindkirchen-Nord auf einer Länge von ca. 500 m zur Durchschneidung von Waldflächen, während die Haupttrasse in diesem Teilabschnitt nur ca. 290 m Waldflächen durchschneidet.

Hinsichtlich gemeindlicher und privater Belange durchschneidet die Untervariante Schwindkirchen eine bestehende Photovoltaikanlage bei Weidmühle auf einer

Länge von ca. 150 m. Dem gegenüber wird auf der Haupttrasse (Variante Friedlrimbach) ein Anwesen nordöstlich von Unterstollenkirchen überbaut und muss damit abgelöst werden.

Bezüglich des Landschaftsbildes kommt es auf der Trasse Schwindkirchen Nord zu Einschnittslagen bis 20 m Tiefe während auf der Haupttrasse lediglich Einschnitte bis 9 m Tiefe erforderlich werden. Auch im Hinblick auf bautechnische Gesichtspunkte sind die bis zu 20 m tiefen Einschnittslagen auf der Trasse Schwindkirchen Nord als ungünstig zu bewerten.

Von Bedeutung sind in diesem Teilabschnitt auch die Kosten. Angesichts der um rd. 200 m längeren Goldachbrücke sowie der tiefen Einschnittslagen am nördlichen Bergrücken von Schwindkirchen stellt sich die Untervariante Schwindkirchen-Nord um rd. 8 Mio. € teurer dar als die Haupttrasse.

#### **Fazit für den Abschnitt Dorfen – Heldenstein:**

Aufgrund der fast einheitlichen standörtlichen Rahmenbedingungen im Abschnitt Dorfen – Heldenstein und der nur gering unterschiedlichen Trassenlängen ergeben sich bei mehreren Schutzgütern keine wesentlichen Unterschiede zwischen den untersuchten Varianten RO-Trasse GTV, Trasse Friedlrimbach und Trasse Mesmering. Entscheidungserheblich sind hier die Schutzgüter Menschen und Tiere und Pflanzen, sowohl hinsichtlich der FFH-Gebiete als auch hinsichtlich des Artenschutzes ist die RO-Trasse GTV am ungünstigsten.

Beim Schutzgut Landschaft und bei der Zerschneidung landwirtschaftlicher Fluren treten bei der Variante Friedlrimbach zwar mehr Nachteile als bei der RO-Trasse GTV und der Variante Mesmering auf, entscheidend für die Wahl der Variante Friedlrimbach ist aber der Verlust des Feuchtwaldkomplexes bei Grimmelbach durch die RO-Trasse GTV, da die Beeinträchtigungen aus naturschutzfachlicher Sicht nicht ausgleichbar sind.

Hinsichtlich des Schutzgutes Menschen ist die Variante Friedlrimbach günstiger als die Variante Mesmering.

Die im Rahmen der 3. Tektur erstmals untersuchte Untervariante Schwindkirchen-Nord hat gegenüber der Variante Friedlrimbach Vorteile bei den privaten Belangen (keine Ablösung von Einzelanwesen). Dem stehen Nachteile bei den Schutzgütern Menschen, Tieren und Pflanzen, hier insbesondere hinsichtlich des Gebietsschutzes für das FFH-Gebiet „Isental mit Nebenbächen“ sowie dem Landschaftsbild und der Kosten gegenüber. Sie wird daher ungünstiger als die Trasse Friedlrimbach beurteilt.

**Beim Vergleich der Varianten im Abschnitt Dorfen – Heldenstein ergibt sich auch unter Berücksichtigung der FFH-Gebiete und des Artenschutzes keine neue sich aufdrängende Variante. Es bleibt bei der Variante Friedlrimbach.**

#### **Fazit für die Variantenwahl im Korridor Dorfen**

Die Trasse Dorfen wird durch Einbeziehung der Varianten Hammersdorf, Isental Hang-Haidvocking und Friedlrimbach optimiert. Damit wird einerseits die Maßgabe aus der landesplanerischen Beurteilung erfüllt, in der eine geringere Waldinanspruchnahme gefordert wird (Varianten Hammersdorf und Friedlrimbach), andererseits wird der Eingriff in den ökologisch hochwertigen Talboden des Isentales zwischen Lengdorf und Dorfen vermieden. Damit wird auch die Beeinträchtigung des FFH-Gebietes DE 7739-371 „Isental mit Nebenbächen“ reduziert, da die Trasse in deutlichem Abstand (bis zu ca. 1,2 km) zum FFH-Gebiet verläuft.

Die Variante Isental-Hang Untervariante Haidvocking wurde zwischenzeitlich im Hinblick auf die FFH-Verträglichkeit weiter optimiert. Durch eine kleinräumige Verschiebung nach Süden kann im Bereich der Talbrücke über die Lappach der Auwald (prioritärer Lebensraumtyp) geschont werden. Die Variante Isental-Hang Untervariante Parschalling führt zu größeren Beeinträchtigungen des Auwaldes an der Lappach. Die Untervariante Watzling führt zu stärkeren Lärmbelastungen des Ortsteils Watzling und zu größeren Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes. Sie ist daher auch bei Berücksichtigung der Vermeidung des Lebensraumverlustes des Wiesenknopf-Ameisenbläulings ungünstiger zu beurteilen als die Untervariante Haidvocking. Im Bereich Dorfen - Heldenstein ergeben sich gegenüber der Variante Friedlrimbach keine besser vertretbaren Varianten. Dies gilt auch für die erstmals im Rahmen der 3.Tektur untersuchte Variante Schwindkirchen-Nord.

#### **Verlauf der gewählten Trasse Dorfen:**

Die Trasse Dorfen schließt nördlich von Forstinning an den bereits 1989 fertig gestellten Abschnitt der A 94 an. Bei km 11+500 schwenkt die Trasse von der Bundesstraße 12 („Spange zur B 12“) ab, die mit einer Anschlussstelle an die A 94 angebunden wird. Die Trasse überquert zwischen den Weilern Erlbach und Aich das flache Tal des Erlbaches.

Anschließend wird ein Waldgebiet an seiner schmalsten Stelle durchschnitten.

Die Trasse verläuft dann zwischen den Orten Pastetten und Zeilern und durchquert danach das Landschaftsschutzgebiet der Schwillach in seinem südlichen Randbereich. Zwischen dem Ort Poigenberg und dem Weiler Moosstetten führt

die Trasse zur Staatsstraße 2331, die mit einer Anschlussstelle angebunden wird. Dieser Abschnitt ist planungsrechtlich gesichert und in Bau. Anschließend wird südlich von Lengdorf das Isental mit einer Talbrücke gequert. Die Trasse verläuft nunmehr südlich von Kopfsburg, Tiefenbach, Watzling und Haidvocking, kreuzt zwischen dem Ort Lappach und Lindum die Lappach, verläuft weiter zwischen Westholz und Osendorf zum Anschluss an die B 15 und die weiterführende ebenfalls in Planfeststellung befindliche Trasse südlich von Dorfen. In dem nun folgenden Abschnitt der abwechslungsreichen Topographie des Isen-Sempt-Hügellandes werden südlich der Orte Schwindegg und Obertaufkirchen die Bachtäler der Goldach, des Mainbaches, des Rimbaches und des Ornaubaches mit Talbrücken überspannt. Ca. 1 km nördlich von Rattenkirchen verläuft die Trasse dann weiter in östlicher Richtung und erreicht bei Heldenstein die Bundesstraße 12.

#### **3.2.2.3.4.2. Bewertung der Varianten im Korridor Haag**

Bei der Verkehrserschließung ergeben sich keine entscheidungserheblichen Unterschiede, da außer im Abschnitt 1 alle Varianten in etwa die gleiche Länge wie die jeweilige Haupttrasse haben und die Verknüpfung von Variante und Haupttrasse mit dem nachgeordneten Netz immer am selben Straßenzug stattfindet. Im Abschnitt 1 wird deswegen auch die Verkehrserschließung betrachtet.

Auch beim Artenschutz ergeben sich – außer im Abschnitt 1 – keine entscheidungserheblichen Unterschiede.

Bei allen Varianten ist grundsätzlich die Versickerung des anfallenden Fahrbahnwassers über die Böschungflächen der Autobahn bzw. über die Entwässerungsanlagen möglich. In wenigen Fällen wird gereinigtes Fahrbahnwasser in Vorfluter eingeleitet.

#### **Abschnitt 1 (Forstinning bis östlicher Rand des Großhaager Forstes)**

##### Kreith (1a)

Einen Vorteil dieser Linienführung stellt die als Auflage aus dem Raumordnungsverfahren erforderlich werdende ca. 800 m lange Einhausung dar, die das Landschaftsbild positiv beeinflusst, die Trennwirkung zum Naherholungsgebiet Ebersberger Forst verringert und die Lärmauswirkungen auf Hohenlinden mindert. Ein weiterer Vorteil liegt darin, dass keine Eingriffe in Biotopflächen außerhalb von Waldflächen entstehen.

Nachteile sind eine Beeinträchtigung des FFH-Gebietes Ebersberger Forst (genaue Bezeichnung: „Ebersberger und Großhaager Forst“. Aus Gründen der bes-



seren Nachvollziehbarkeit wird immer jeweils der bei der Variante betroffene Forst genannt) und ein direkter Eingriff in Bannwald jeweils durch Flächenverlust/Überbauung. Weiterhin werden die Wiederherstellungspotentiale für den Lebensraum der Bechsteinfledermaus nachteilig beeinflusst. Ein weiterer Nachteil ist die Lage der Variante im Zustrombereich des Wasserschutzgebietes Hohenlinden-Lindach.

Weiterhin ergeben sich Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes Großhaager Forst durch randliche Flächenverluste.

**Aufgrund der zu berücksichtigenden Beeinträchtigungen des gemeldeten FFH-Gebietes Ebersberger Forst und aufgrund der Beeinträchtigungen des Bannwaldes werden in diesem Bereich weitere Varianten untersucht.**

#### RO-Trasse GTV (1b)

Diese Variante wird wegen der Ergebnisse der landesplanerischen Beurteilung („Die Trasse ist soweit wie möglich aus dem Ebersberger Forst herauszunehmen“) und der neu hinzu gekommenen FFH-Problematik nicht weiterverfolgt (noch stärkere Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes Ebersberger Forst gegenüber der Variante Kreith (1a)). Eine weitere detailliertere Überprüfung ist daher nicht erforderlich.

**Die Variante ist, v.a. aufgrund der Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes Ebersberger Forst, keine besser vertretbare Variante.**

#### Kreith (1a) mit Großhaager Forst / B 12 (1f)

Gegenüber der Variante Kreith liegt der Vorteil darin, dass im Bereich des Großhaager Forstes Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes durch Flächenverlust/Überbauung vermieden werden, da die Trasse im Bereich des Großhaager Forstes nördlich der B 12 liegt. Dadurch kann die B 12 in diesem Bereich unverändert als Ersatzstraße erhalten bleiben. Weiterhin wird der vorbelastete B 12-Korridor lediglich aufgeweitet.

Es verbleiben mittelbare Beeinträchtigungen des Großhaager Forstes. Solche bestehen aber aufgrund der Vorbelastung durch die B 12 bereits bisher. Mit der Trassenführung im Großhaager Forst ist eine erhebliche Trennwirkung auf das großflächig zusammenhängende Waldgebiet verbunden, für deren Minimierung die Errichtung einer wirksamen Querungshilfe für Tierarten der Wälder erforderlich ist (Grünbrücke). Der Schwarzstorch-Brutplatz im Großhaager Forst wird beeinträchtigt. Außerdem entsteht ein größerer Verlust naturnaher Waldflächen (Feuchtwald, naturnaher Buchenwald).

**Die Optimierung im Großhaager Forst durch Vermeidung von Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes Großhaager Forstes durch Flächenverluste bietet erhebliche Vorteile. Es ergibt sich keine neue, besser vertretbare Variante.**

Hohenlinden-Nord (1c) mit Großhaager Forst / B 12 (1f)

Die Vorteile gegenüber der Variante Kreith bestehen darin, dass direkte bzw. indirekte Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Ebersberger und Großhaager Forst“ vermieden werden. Beeinträchtigungen des Bannwaldes und des Erholungsgebietes Ebersberger Forst werden ebenfalls vermieden. Ein weiterer Vorteil ist, dass die Wiederherstellungspotentiale für den Lebensraum der Bechsteinfledermaus nicht beeinträchtigt werden. Die Variante Hohenlinden-Nord liegt im Abstrombereich des Wasserschutzgebietes (WSG) Hohenlinden-Lindach und verhindert dadurch Beeinträchtigungen des WSG. Diese Variante ist gem. § 50 BImSchG günstiger als die Variante Kreith, da sie einen größeren Abstand zu ausgewiesenen Wohngebieten aufweist. Ein weiterer Vorteil liegt in einer Kosteneinsparung, da keine Einhausung für Hohenlinden erforderlich wird.

Als Nachteile sind die Neudurchschneidung landwirtschaftlicher Flächen auf großer Länge, die eingeschränkten Entwicklungsmöglichkeiten für Hohenlinden (A 94 im Norden, kommunale Umfahrung sowie Bannwald und FFH-Gebiet im Süden) und die größeren Beeinträchtigungen von Biotopflächen zu nennen. Weiterhin entstehen Neubeeinträchtigungen durch Lärm in bisher wenig belasteten ländlichen Bereichen (Außenbereich). Hohenlinden wird zudem von Norden und von Süden durch Lärm beeinträchtigt. Mehrere Fließgewässer und Funktionsbeziehungen zwischen Quellbereichen und Mittelläufen werden ebenfalls beeinträchtigt. In den Wäldern nördlich von Hohenlinden werden zudem mehrere Waldbestände überbaut, die als gesetzlich geschützte Biotope eingestuft sind.

Für das FFH-Gebiet Großhaager Forst ergeben sich mittelbare Beeinträchtigungen. Der Schwarzstorch-Brutplatz im Großhaager Forst wird beeinträchtigt. Außerdem entsteht ein größerer Verlust naturnaher Waldflächen (Feuchtwald, naturnaher Buchenwald). Mit der Trassenführung im Großhaager Forst ist eine erhebliche Trennwirkung auf das großflächig zusammenhängende Waldgebiet verbunden, für deren Minimierung die Errichtung einer wirksamen Querungshilfe für Tierarten der Wälder erforderlich ist (Grünbrücke).

Der Anschluss der Variante Hohenlinden-Nord an die St 2331 bzw. an die EBE 6 wurde verkehrlich untersucht. Hinsichtlich der Verkehrswirksamkeit gibt es keine abwägungserheblichen Unterschiede.

**Die Variantenkombination (1c+1f) ist v.a. wegen der Vermeidung der unmittelbaren Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes Ebersberger und Großhaager Forst eine besser vertretbare Variante. Sie drängt sich daher auf.**

Hohenlinden-Nord (1c) mit Großhaager Forst (1d)

Gegenüber der Variantenkombination Hohenlinden-Nord (1c) mit Großhaager Forst/B 12 (1f) werden durch diese Variantenkombination auch mittelbare Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes Großhaager Forst vermieden. Insgesamt wird das FFH-Gebiet Großhaager Forst entlastet, ebenso wird der Schwarzstorch-Brutplatz weniger beeinträchtigt. Der Verlust naturnaher Waldbestände ist gering.

Nachteile in Bezug auf die ursprüngliche Prämisse einer Trasse Haag, auf der B 12 zu bleiben, bestehen darin, dass auf noch größerer Länge der B 12-Korridor verlassen wird. Weitere Nachteile sind die Neudurchschneidung landwirtschaftlicher Flächen auf großer Länge, die eingeschränkten Entwicklungsmöglichkeiten für Hohenlinden (A 94 im Norden, kommunale Umfahrung sowie Bannwald und FFH-Gebiet im Süden) und die größeren Beeinträchtigungen von Biotopflächen zu nennen. Weiterhin entstehen Neubeeinträchtigungen durch Lärm in bisher wenig belasteten ländlichen Bereichen (Außenbereich). Mehrere Fließgewässer und Funktionsbeziehungen zwischen Quellbereichen und Mittelläufen werden ebenfalls beeinträchtigt. Im Bereich des Erlbaches und der südlichen Waldränder der Mittbacher Au werden Quellzonen und Quellbäche und der Oberlauf des Erlbaches von den Mittelläufen abgeschnitten.

Weiterhin entsteht im Großhaager Forst auf größerer Länge eine Waldneudurchschneidung. Es verbleibt eine Restwaldfläche zwischen der als Ersatzstraße weiterhin erforderlichen B 12 und der Trasse Haag. Weiterhin ist ein Verlust von Funktionsbeziehungen zwischen den neu durchschnittenen Waldbereichen zu nennen. Mit der Trassenführung im Großhaager Forst ist eine erhebliche Trennwirkung auf das großflächig zusammenhängende Waldgebiet verbunden, für deren Minimierung die Errichtung einer wirksamen Querungshilfe für Tierarten der Wälder erforderlich ist (Grünbrücke).

Hinsichtlich der Verkehrswirksamkeit gibt es keine abwägungserheblichen Unterschiede. Der Anschluss der Variante Hohenlinden-Nord an die St 2331 bzw. an die EBE 6 wurde verkehrlich untersucht.

**Die Variantenkombination (1c+1d) ist v.a. aufgrund einer Neudurchschneidung des Großhaager Forstes keine besser vertretbare Variante. Sie bietet**

**keine abwägungserheblichen Vorteile gegenüber der Variantenkombination Hohenlinden-Nord (1c) mit Großhaager Forst / B 12 (1f).**

Kreith (1a) mit Birkach (1e) und Großhaager Forst / B 12 (1f)

Gegenüber der Variantenkombination Kreith (1a) mit Großhaager Forst / B 12 (1f) liegt diese Variantenkombination auf größerer Länge im B 12 Korridor. Die unmittelbaren Beeinträchtigungen für das FFH-Gebiet Großhaager Forst werden vermieden.

Als Nachteile sind die größere Nähe zur ausgewiesenen Wohnbebauung von Kreith und Birkach anzuführen und die weiterhin bestehenden unmittelbaren Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes Ebersberger Forst und die mittelbaren Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes Großhaager Forst.

**Die Variantenkombination (1a+1e+1f) ist, gegenüber Kreith (1a) mit Großhaager Forst/B 12 (1f), keine besser vertretbare Variante, da die ausgewiesene Wohnbebauung von Kreith und Birkach stärker beeinträchtigt wird.**

Kreith (1a) mit Birkach (1g) und Großhaager Forst (1d)

Gegenüber der o.g. Variantenkombination Kreith (1a) mit Birkach (1e) und Großhaager Forst (1f) sind hier die Vorteile der Vermeidung der mittelbaren Beeinträchtigung des FFH-Gebietes Großhaager Forst zu nennen.

Nachteile sind die Neudurchschneidung des Großhaager Forstes, die weiterhin bestehenden unmittelbaren Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes Ebersberger Forst, die größere Nähe zur ausgewiesenen Wohnbebauung von Kreith und Birkach und das Verlassen des B 12-Korridors.

**Die Variantenkombination (1a+1g+1d) ist v.a. aufgrund einer Neudurchschneidung des Großhaager Forstes keine besser vertretbare Variante. Dabei bietet diese Variante keine abwägungserheblichen Vorteile gegenüber der Variantenkombination Kreith (1a) mit Birkach (1e) und Großhaager Forst/B 12 (1f).**

**Fazit im Abschnitt 1:**

Wesentlicher Vorteil der Variantenkombination Hohenlinden-Nord (1c) mit Großhaager Forst/B 12 (1f) ist die Vermeidung der direkten Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes Ebersberger Forst. Allerdings entstehen dadurch Neudurchschneidungen landwirtschaftlicher Flächen verbunden mit zusätzlichen potentiellen Existenzgefährdungen. Ein weiterer Vorteil dieser Variantenkombination ist, dass die negativen Auswirkungen auf den Ebersberger Forst als Bannwald und Erholungsgebiet vermieden werden können. Dies trifft im Hinblick auf die FFH-

Belange in ähnlicher Weise auch auf den Großhaager Forst zu, wobei sich aufgrund der räumlichen Nähe zum südlich der B 12 angrenzenden FFH-Gebiet die entlastende Wirkung nicht voll entfalten kann. Die Variante quer durch den Großhaager Forst (1d) stellt keine sich aufdrängende Variante dar, da diese eine Neudurchschneidung des Großhaager Forstes verursacht. Die übrigen Variantenkombinationen stellen ebenfalls keine sich aufdrängenden Varianten dar, da gegenüber der Variante Kreith (1a) zusätzliche Beeinträchtigungen für die ausgewiesenen Wohnbebauung Kreith und Birkach verursacht werden.

**Unter Berücksichtigung aller o.g. Vor- und Nachteile erscheint die Variantenkombination Hohenlinden-Nord (1c) mit der Variante Großhaager Forst/B 12 (1f) am vertretbarsten.**

### **Abschnitt 2 (Östlicher Rand des Großhaager Forstes bis Sinkenbach)**

#### RO-Trasse GTV (2a)

Der Vorteil dieser Linienführung ist die teilweise Einbeziehung der A 94 in den B 12-Korridor. Die RO-Trasse GTV ist gegenüber den Varianten Thal (2b) und Thal 1 (2c) infolge der Einschnittslage und zusätzlichen Einhausung auf ca. 600 m die schalltechnisch günstigste Variante. Damit verbunden sind Vorteile für das Landschaftsbild, die Verringerung der Trennwirkung durch die Einhausung und die Möglichkeit die MÜ 43 direkt an die Autobahn anzuschließen.

Die Nachteile der RO-Trasse GTV liegen in der Einschränkung der ortsplanerischen Entwicklungsmöglichkeiten für Maitenbeth, in den Beeinträchtigungen der naturnahen Waldflächen (Jungmoränenwald) östlich von Maitenbeth und in den hohen Kosten für die Einhausung.

#### Thal (2b) und Thal 1 (2c)

Die Vorteile für die Varianten Thal und Thal 1 liegen in der Kosteneinsparung durch Wegfall der Einhausung und in den geringeren Einschränkungen der ortsplanerischen Entwicklungsmöglichkeiten für Maitenbeth.

Die Nachteile ergeben sich durch das Verlassen des B 12-Korridors auf größerer Länge, durch die Neudurchschneidung landwirtschaftlicher Flächen in größerem Umfang, durch die starken Einschnitte in Hangbereiche und Beeinträchtigungen von Offenlandbiotopen (2c ungünstiger als 2b) und durch die Zunahme der Verlärmungsbereiche unterhalb der Lärmschutzgrenzwerte der 16. BImSchV (wegen Abrückung der Varianten von den bauleitplanerisch ausgewiesenen Siedlungsgebieten sind zur Einhaltung der Lärmschutzgrenzwerte geringer dimensionierte Lärmschutzanlagen erforderlich). Trassierungstechnisch hat die Variante 2c

Nachteile wegen eines zusätzlichen Steigungswechsels und der damit ungünstigeren Trassierung. Weiterhin ist aufgrund der Ortsnähe zu Thal (bei 2b) bzw. der ungünstigen topographischen Gegebenheiten (bei 2c) kein direkter Anschluss der MÜ 43 möglich, sondern nur ein Anschluss über die B 12 (Versatzlösung).

### **Fazit im Abschnitt 2:**

**Es ergibt sich keine neue, besser vertretbare Variante. Die RO-Trasse GTV (2a) wird beibehalten, da die anderen Varianten keine erheblichen Vorteile bieten.**

### **Abschnitt 3 (Sinkenbach bis westlich Ramsau)**

#### **RO-Trasse GTV (3a)**

Die Vorteile der RO-Trasse GTV liegen in der Einbeziehung des B 12-Korridors auf ganzer Länge und darin, dass keine bereits ausgewiesenen oder in Planung befindlichen Gewerbegebietsflächen betroffen werden. Weiterhin entstehen keine Neubelastungen bisher unbelasteter Umweltschutzgüter.

Die Nachteile der RO-Trasse GTV liegen in der Einschränkung der ortsplanerischen Entwicklungsmöglichkeiten für den Markt Haag (Trassenführung unmittelbar nördlich von ausgewiesenen Wohngebieten), in der trotz umfangreicher Lärmschutzanlagen unvermeidbaren Überschreitung der Lärmschutzgrenzwerte der 16. BImSchV in den nahe der Trasse liegenden Bereichen (zusätzliche passive Schutzmaßnahmen erforderlich) und in einer Beeinträchtigung des Wasserschutzgebietes Haag (Brunnen 2 und 3; Schutzgebietszone III wird durchfahren). Weiterhin wird das kulturell bedeutsame Ensemble Markt Haag - Kirchdorf beeinträchtigt.

Aus Sicht des Lärmschutzes ist die RO-Trasse GTV am ungünstigsten zu beurteilen. Der Lärmschutz könnte allerdings z.B. durch eine Einhausung oder eine Tieferlegung noch optimiert werden. Eine Überprüfung ergab, dass mit einer ca. 450 m langen Einhausung und einer ca. 7 m hohen Lärmschutzwand am nordöstlichen Rand des betroffenen Wohngebietes alle Grenzwerte eingehalten werden könnten.

#### **Haag 1 (3b) und Haag 2 (3c)**

Die Vorteile in den Varianten Haag 1 (3b) und Haag 2 (3c) gegenüber der RO-Trasse GTV liegen in den besseren ortsplanerischen Entwicklungsmöglichkeiten für den Markt Haag, in einer geringeren Lärmbelastung für Haag (3c günstiger als 3b) und in der Schonung des Wasserschutzgebietes Haag (Brunnen 2 und 3).

Nachteile sind die Nicht-Einbeziehung des B 12-Korridors, die Beeinträchtigung eines Fließgewässers (Rainbach) mit streng geschützten Arten (3b ungünstiger als 3c), die direkte Betroffenheit (Durchschneidung) bauleitplanerisch in der Ausweisung befindlicher Gewerbegebiete (3b ungünstiger als 3c), die Neudurchschneidung landwirtschaftlicher Flächen und die starken Einschnitte in Hangbereiche (bei 3c) und die Zunahme der Verlärmungsbereiche unterhalb der Lärmschutzgrenzwerte der 16. BImSchV (wegen Abrückung der Varianten von den bauleitplanerisch ausgewiesenen Siedlungsgebieten sind zur Einhaltung der Lärmschutzgrenzwerte geringer dimensionierte Lärmschutzanlagen erforderlich). Das kulturlandschaftliche bedeutsame Hügelland wird stark beeinträchtigt. Außerdem entstehen zusätzliche Fließgewässerquerungen.

### **Fazit im Abschnitt 3:**

**Es ergibt sich keine neue, besser vertretbare Variante. Die RO-Trasse GTV (3a) wird beibehalten, da v.a. die Durchschneidung von in der Bauleitplanung vorgesehenen Gewerbegebieten ein entscheidungserheblicher Nachteil ist. Dieser Nachteil kann weder planungsrechtlich noch durch Änderung der Linienführung der Varianten Haag 1 (3b) oder Haag 2 (3c) überwunden werden, da unmittelbar südlich wie nördlich bauleitplanerisch ausgewiesene Gewerbegebiete vorhanden sind bzw. sich in der Ausweisung befinden. Die Beeinträchtigungen des Wasserschutzgebietes durch die RO-Trasse GTV sind durch Schutzmaßnahmen zu überwinden.**

### **Abschnitt 4 (westlich von Ramsau bis Tiefenstätt)**

#### **RO-Trasse GTV (4a)**

Die Vorteile dieser Linienführung liegen in besseren ortsplanerischen Entwicklungsmöglichkeiten für Ramsau und in einer schalltechnisch günstigeren Lösung gegenüber der Variante Ramsau. Weiterhin kann die B 12 als Ersatzstraße erhalten bleiben.

Die Nachteile sind im Verlassen des B 12-Korridors, in der Beeinträchtigung des Rainbachs durch eine bachparallele Linienführung (im südöstlich der Trasse liegenden Bereich ist der Rainbach Teil des FFH-Gebietes DE 7939-301 „Innauen und Leitenwälder“), in einer starken Beeinträchtigung des Landschaftsbildes im Rainbachtal, in einer Neudurchschneidung landwirtschaftlicher Flächen und in einer Beeinträchtigung der Waldflächen südlich des Rainbachs zu finden.

#### **Variante Ramsau (4b)**

Die Vorteile der Variante Ramsau liegen in der Einbeziehung des B 12 Korridors, in der Vermeidung von Beeinträchtigungen der Waldflächen südlich des Rain-

bachs. Weiterhin wird das Landschaftsbild im Rainbachtal weniger nachteilig beeinflusst. Der Verlust landwirtschaftlicher Flächen ist geringer als bei der RO-Trasse GTV, allerdings verläuft die Variante in unmittelbarer Nähe landwirtschaftlicher Anwesen.

Die Nachteile sind die Nähe zur Bebauung und Einzelanwesen (Ablösung erforderlich), in der eingeschränkten ortsplanerischen Entwicklungsmöglichkeit für Ramsau, in einer schalltechnisch ungünstigeren Lösung, in einer ungünstigeren Trassierung (kleinerer Radius) und in dem zusätzlich erforderlichen Bau einer Ersatzstraße als Ersatz für den Wegfall der B 12 in diesem Bereich.

#### **Fazit im Abschnitt 4:**

**Die Variante Ramsau bietet keine erheblichen Vorteile, sie ist v.a. schalltechnisch ungünstiger und verschlechtert die ortsplanerischen Entwicklungsmöglichkeiten von Ramsau. Es ergibt sich keine neue, besser vertretbare Variante, die RO-Trasse GTV (4a) wird beibehalten.**

#### **Abschnitt 5 (Tiefenstätt bis Anschlussstelle MÜ 37)**

##### RO-Trasse GTV (5a)

Die Vorteile dieser Linienführung (gegenüber 5c) liegen in einer teilweisen Einbeziehung des B 12-Korridors und in einer umweltverträglicheren Querung des Kagnbaches durch eine Großbrücke als bei der Variante Reichertsheim (5b).

Nachteilig sind die zum Teil auftretenden Neudurchschneidungen landwirtschaftlicher Flächen, die zusätzliche Querung des Berghamer Baches, die großen Einschnittstiefen in den Hangbereichen und die randliche Überbauung eines Dorf- und Mischgebietes durch eine erforderlich werdende Ersatzstraße.

##### Reichertsheim (5b)

Die Vorteile dieser Variante liegen in der Einbeziehung des B 12-Korridors und den damit verbundenen geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft.

Nachteilig ist vor allem die gegenüber der RO-Trasse GTV unausgewogenere Trassierung (Probleme mit der max. zulässigen Längsneigung und der erforderlichen Haltesichtweite im Bereich der Anschlussstelle MÜ 37), die Beeinträchtigungen der ortsplanerischen Entwicklungsmöglichkeiten für Reichertsheim (verbunden mit einer randlichen Überbauung eines Dorf- und Mischgebietes durch eine erforderliche werdende Ersatzstraße), die weniger umweltverträgliche Kagnbachquerung, der aufgrund der Topographie und der Nähe zur Bebauung



schwierig umzusetzende Lärmschutz und das Erfordernis des wegen der Überbauung der B 12 zusätzlichen Baus einer Ersatzstraße.

#### Reichertsheim 1 (5c)

Von Vorteil sind die bessere ortsplanerische Entwicklungsmöglichkeit für Reichertsheim, die umweltverträglichere Querung des Kagnbaches durch eine Großbrücke und die leichtere Umsetzbarkeit des Schallschutzkonzeptes.

Nachteile liegen im Verlassen des B 12-Korridors, in der Neudurchschneidung landwirtschaftlicher Flächen, in der zusätzlichen Querung des Berghamer Baches und in großen Einschnittstiefen.

#### **Fazit im Abschnitt 5:**

**Die beiden Varianten bieten keine entscheidenden Vorteile. Bei der Variante Reichertsheim werden die ortsplanerischen Entwicklungsmöglichkeiten von Reichertsheim stark eingeschränkt. Außerdem ist die Variante Reichertsheim trassierungstechnisch ungünstig. Bei der Variante Reichertsheim 1 ergeben sich große Einschnittstiefen und umfangreiche Neudurchschneidungen landwirtschaftlicher Flächen. Es ergibt sich keine neue, besser vertretbare Variante, die RO-Trasse GTV (5a) wird beibehalten.**

#### **Abschnitt 6 (Anschlussstelle MÜ 37 bis Heldenstein)**

##### RO-Trasse GTV (6a)

Die Verwendung des B 12-Korridors ist in diesem Abschnitt optimal, da sowohl Lage und Höhe der B 12 für eine 1. Fahrbahn der Autobahn verwendet werden kann und der Bau einer Ersatzstraße nicht erforderlich wird, da mit der MÜ 38 eine funktionsfähige Ersatzstraße bereits zur Verfügung steht.

##### Heldenstein (6b)

Die Variante 6 b bei Heldenstein wird nicht weiter untersucht. Sie würde zu einer Neudurchschneidung im bewegten Gelände auf ca. 3 km Länge führen, lärmtechnisch keine entscheidungserheblichen Vorteile bringen und den Korridor der B 12 in einem Bereich verlassen, der bereits heute als Kraftfahrzeugstraße gewidmet und daher frei von Zufahrten und Erschließungen ist.

#### **Fazit im Abschnitt 6:**

**Die Variante kann v.a. aus Gründen einer Neudurchschneidung landwirtschaftlicher Flächen ausgeschieden werden. Es ergibt sich keine neue, besser vertretbare Variante, die RO-Trasse GTV (6a) wird beibehalten.**

### **Fazit für die Variantenwahl der Trasse Haag:**

**Nach den o.a. Variantenvergleichen erscheint nur die Variantenkombination Hohenlinden-Nord (1c) mit der Variante Großhaager Forst/B 12 (1f) besser vertretbar als die bisher zum Vergleich herangezogenen Varianten. Alle weiteren Varianten in den Bereichen 2 - 6 stellen keine neuen, besser vertretbaren Varianten dar, hier wird jeweils die RO-Trasse GTV beibehalten.**

### **Verlauf der Trasse Haag:**

Die Trasse Haag folgt zunächst in ihrer Linienführung der bereits 1989 fertig gestellten „Spange zur B 12“. Nördlich von Forstinning verlässt die Trasse Haag die B 12 und verläuft zuerst südlich von Preisendorf und dann nördlich von Hohenlinden bzw. Birkach entlang des Waldrandes (Variante Hohenlinden Nord). Mit dem nachgeordneten Straßennetz wird die Trasse Haag durch Anschlussstellen an der St 2331 und der EBE 6 verknüpft. Im Großhaager Forst verläuft die Trasse Haag knapp nördlich der B 12. Dort wird eine ca. 130 m breite Grünbrücke vorgesehen, die die starken Durchschneidungseffekte der bis zu 70 m breiten Autobahnschneise abmildert.

Bei Maitenbeth rückt die Trasse auf einer Länge von rd. 2,5 km von der Bundesstraße 12 nach Süden ab und wird aus Lärmschutzgründen und aus Gründen der Schonung des Landschaftsbildes auf ca. 600 m eingehaust. In diesem Bereich bindet die Trasse Haag an die MÜ 43 an. Im Bereich von Haag verläuft die Trasse auf rd. 6 km auf oder neben der B 12 und wird in Ortsnähe aus Lärmschutzgründen in Tieflage geführt. In diesem Bereich werden die B 15 und die MÜ 32 an die Trasse Haag angeschlossen. Bei Ramsau rückt die Trasse wegen der Bebauung um bis zu 300 m von der B 12 nach Süden ab.

Von Ramsau bis Reichertsheim liegt die Trasse Haag wiederum auf der B 12. Im Bereich von Reichertsheim rückt die Trasse wegen der Bebauung auf einer Länge von rd. 2 km bis zu 250 m von der bestehenden B 12 nach Norden ab, wobei der Berghamer Bach und der Kagnbach mit zwei Talbrücken überspannt werden. An der MÜ 37 wird die Trasse Haag an das untergeordnete Straßennetz angeschlossen. Anschließend wird bis Heldenstein auf weiteren rd. 6 km Länge die B 12 in die Trasse Haag einbezogen.

### **3.2.2.4. Beurteilung der Trassen Dorfen und Haag hinsichtlich der betroffenen Belange einschließlich Umweltauswirkungen (2. Stufe Trassenvergleich)**

Der Verlauf der dem weiteren Vergleich zugrunde liegenden Trassen Dorfen und Haag ist aus den Übersichtslageplänen 2.2.1 ff vom 28.02.2011 ersichtlich. Wei-

terhin wird auf den Anhang 1 verwiesen, in dem die für den Trassenvergleich ermittelten Daten aufgeführt sind.

Dem Trassenvergleich werden aus dem Gutachten Prof. Dr.-Ing. Kurzak (2008) die Verkehrsmengen im Jahr 2025 ohne Berücksichtigung der B 15 neu zugrunde gelegt. Dadurch ergeben sich Verkehrsbelastungen auf der Trasse Dorfen von 37.100 Kfz/24h bis 45.100 Kfz/24h und auf der Trasse Haag von 38.600 Kfz/24h bis 50.700 Kfz/24h.

#### **3.2.2.4.1. Bewertung am Maßstab der verkehrlichen und verkehrspolitischen Ziele**

Hierzu wird auf die Kapitel 3.2.1.2 bzw. 3.2.1.3 verwiesen, in dem die beiden Trassen hinsichtlich der verkehrlichen und verkehrspolitischen Ziele verglichen werden.

##### **Trasse Dorfen**

Die Trasse Dorfen erfüllt alle verkehrlichen und verkehrspolitischen Ziele.

##### **Trasse Haag**

Die Trasse Haag verfehlt zentrale verkehrliche und verkehrspolitische Ziele.

##### **Fazit:**

Die Trasse **Dorfen** ist unter dem Aspekt „Erreichung der verkehrlichen und verkehrspolitischen Ziele“ **günstiger** zu beurteilen als die Trasse **Haag**.

#### **3.2.2.4.2. Verkehrsverhältnisse, Verkehrswirksamkeit**

##### **Verkehrsbelastung, Entlastung der B 12**

Um Aussagen zu den Verkehrsverhältnissen bzw. deren Änderungen zu ermöglichen, wurde in einem ersten Schritt die "Verkehrsuntersuchung A 94 / B 15 neu" im Jahre 1995 fertig gestellt (Lehrstuhl für Verkehrs- und Stadtplanung, Technische Universität München, Prof. Dr.-Ing. Peter Kirchhoff). Grundlage hierzu war das Großraum-Verkehrsmodell Südostbayern um die großräumigen Verlagerungswirkungen der Bundesautobahn A 94 ermitteln zu können. Die Ergebnisse dieser auf Verkehrszählungen, -befragungen und -erhebungen beruhenden Großraumuntersuchung ermöglichen fundierte Aussagen über die Prognosebelastung der geplanten Autobahn A 94.

Um detaillierte Aussagen über kleinräumige verkehrliche Wirkungen der A 94 treffen zu können, wurde für den Abschnitt von Forstinning bis Ampfing eine Detailuntersuchung erstellt. Grundlage dieser von Prof. Dr.-Ing. Kurzak 1998 durchgeführten Untersuchung sind Verkehrsbefragungen und -zählungen auf über 40 Straßen und mehr als 100 Kreuzungen und Einmündungen, welche in der 1. Jahreshälfte 1998 durchgeführt wurden. Diese feinräumige Erhebung ermöglicht de-

taillierte Aussagen über die bestehende Verkehrssituation und die zu erwartenden Veränderungen durch den Bau der A 94. Im Jahr 2000 wurden die entsprechenden Untersuchungen auch für die Trasse Haag durchgeführt.

Diese Detailuntersuchungen wurden 2004 für den Prognosehorizont 2020 fortgeschrieben, wobei die amtlichen Verkehrszählungen DTV 2000, umfassende Verkehrszählungen im gesamten Autobahnnetz des Raumes München von 2003, eine Verkehrszählung 2004 auf der A 94 und der B 12 im Raum Forstinning und zwischenzeitlich fertig gestellte Ausbaumaßnahmen (Umfahrung Hohenlinden) berücksichtigt wurden.

Nach Verkehrsfreigabe der A 94 im Raum Mühldorf Ende 2006 und der Fertigstellung der Nordwestumfahrung von Schwindegg wurden Verkehrszählungen und Verkehrsbefragungen im Untersuchungsbereich durchgeführt. Hieraus wurden die verkehrlichen Auswirkungen für einen Prognosehorizont 2025 untersucht, deren Ergebnisse in der Verkehrsuntersuchung vom 18.06.2008 dargestellt sind.

Die Bundesstraße B 12 wird im Jahre 2025 nach der Prognose von Prof. Dr.-Ing. Kurzak mit ca. 26.000 Kfz/24h östlich bzw. westlich Hohenlinden und mit ca. 21.000 Kfz/24h östlich bzw. westlich Haag belastet werden, sofern die A 94 nicht gebaut ist.

Im Rahmen dieser, den Bereich Forstinning bis Heldenstein umfassenden Untersuchungen, wurden von Prof. Dr.-Ing. Kurzak auch mögliche Zwischenzustände hinsichtlich ihrer verkehrlichen Auswirkungen untersucht (A 94 München – Mühldorf – Pocking; mögliche Baustufen im Abschnitt Forstinning – Heldenstein vom 03. März 2005).

Sowohl das Gutachten von 2008 als auch das Gutachten von 2005 können bei der Autobahndirektion Südbayern oder bei der Regierung von Oberbayern eingesehen werden.

### **Trasse Dorfen**

Die für das Jahr 2025 prognostizierte Verkehrsbelastung der A 94 liegt im Planungsfall zwischen dem heutigen Ausbauende bei Forstinning und Heldenstein bei ca. 37.000 – 45.100 Kfz/24h.

Die B 12 wird bezogen auf das Prognosejahr 2025 durch den Bau der Trasse Dorfen wesentlich entlastet (siehe auch Ziffer 2.5). Es verbleiben auf der B 12 Verkehrsbelastungen von ca. 7.000 Kfz/24h bis ca. 13.000 Kfz/24h westlich der B 15 und ca. 7.000 Kfz/24h bis ca. 9.000 Kfz/24h östlich der B 15. Demnach wird die B 12 um bis zu ca. 18.500 Kfz/24h entlastet.

### **Trasse Haag**

Die Verkehrsbelastung der Trasse Haag liegt im Prognosejahr 2025 im Planungsfall zwischen Forstinning und Heldenstein bei ca. 38.000 – 51.000 Kfz/24h.

Die B 12 wird - soweit sie nicht in die A 94 einbezogen wird - durch die Trasse Haag stark entlastet. Die höchste auf der B 12 bzw. der Ersatzstraße verbleibende Verkehrsbelastung wird dann bis zu 1.700 Kfz/24h (östlich von Haag) betragen.

### **Verkehrsverhältnisse während der Bauzeit**

#### **Trasse Haag**

Durch die Trasse Haag werden ca. 14 km der B 12 überbaut. Auf knapp 18 km verläuft die A 94 unmittelbar parallel zur B 12. Während der gesamten Bauzeit muss der Bundesstraßenverkehr immer wieder so umgeleitet bzw. im Baufeld verlegt werden, dass zu jeder Zeit eindeutige und verkehrssichere Verhältnisse für die Verkehrsteilnehmer und für die Beschäftigten im Baustellenbereich vorliegen. Über weite Strecken kann dies nur durch den Bau von Ersatzfahrbahnen neben dem Baufeld mit erheblichen Behinderungen der Leistungsfähigkeit sichergestellt werden. Dadurch lässt es sich beim Bau der Trasse Haag nicht vermeiden, dass trotz Aufrechterhaltung des Verkehrs (je eine Fahrspur pro Fahrtrichtung) mit zum Teil erheblicher Beeinträchtigung des Verkehrsflusses zu rechnen ist. Bereits jetzt - ohne störende Baueinflüsse - kommt es allein wegen der großen Verkehrsstärken zu Stauungen. Über eine mehrjährige Bauzeit hinweg ist baubedingt mit vermehrten Stauungen und einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit zu rechnen, was als gewichtiger Nachteil der Trasse Haag zu werten ist.

#### **Trasse Dorfen**

Die Trasse Dorfen kann nahezu ohne Beeinträchtigung des Verkehrs im überörtlichen Straßennetz und ohne komplizierte und aufwändige Maßnahmen zur Verkehrsführung im Baufeld gebaut werden.

### **Verkehrswirksamkeit**

#### **Trasse Dorfen**

Die Trasse Dorfen soll in mehreren Bauabschnitten verwirklicht werden.

Verkehrswirksam sind dabei folgende Abschnitte:

Forstinning - Pastetten	Länge: 6,2 km
Pastetten - Dorfen	Länge: 17,4 km
Dorfen - Heldenstein	Länge: 15,3 km

Bezogen auf eine spürbare Entlastung der B 12 tritt die volle Verkehrswirksamkeit der A 94 erst nach durchgehender Fertigstellung zwischen Forstinning und Heldenstein ein, wobei allerdings auch bereits die Einzelabschnitte zu nennenswerten Verkehrsumlagerungen führen und somit eine ausreichende Verkehrswirksamkeit aufweisen.

Mit dem Bau des Planfeststellungsabschnittes Forstinning - Pastetten wird der Raum Erding, Pastetten und Buch a. Buchrain erschlossen und an den Raum München angebunden. Die Inbetriebnahme erfolgt vsl. Ende 2011.

Mit Fertigstellung des Folgeabschnittes von Pastetten bis Dorfen wird der Raum um Dorfen erschlossen und die B 15 an die Autobahn angebunden.

Der letzte Abschnitt zwischen Dorfen und Heldenstein erschließt den Raum Schwindegg und Obertaufkirchen und bewirkt mit dem Erreichen der bestehenden B 12 bei Heldenstein die komplette Umlagerung des Fernverkehrs und damit eine maximale Entlastung der bestehenden B 12 zwischen Forstinning und Heldenstein.

Im angrenzenden Abschnitt Heldenstein – Ampfing wurde der Planfeststellungsbeschluss am 08.08.2008 erlassen und ist mittlerweile bestandskräftig. Die Inbetriebnahme des seit August 2009 in Bau befindlichen Abschnittes ist für Ende 2012 geplant.

Zur Anbindung des nachgeordneten Netzes von Forstinning bis Heldenstein sind 6 Anschlussstellen vorgesehen.

### **Trasse Haag**

Unter dem Gesichtspunkt der Verkehrswirksamkeit kann die Trasse Haag in sechs Abschnitte aufgeteilt werden:

1. jetziges Bauende bei Forstinning bis zur Anschlussstelle mit der EBE 6 (Bereich Hohenlinden)
2. Von der Anschlussstelle mit der EBE 6 bis zur Anschlussstelle mit der MÜ 43 (Bereich Maitenbeth)
3. Von der Anschlussstelle mit der MÜ 43 bis zur Anschlussstelle mit der B 15 (Bereich westlich Haag)
4. Von der Anschlussstelle mit der B 15 bis zur Anschlussstelle mit der St 2353 (Bereich Haag)

5. Von der Anschlussstelle mit der St 2353 bis zur Anschlussstelle mit der MÜ 37 (Bereich Reichertsheim)
6. Von der Anschlussstelle mit der MÜ 37 bis zur Anschlussstelle mit der St 2084 (Bereich Heldenstein)

Jeder fertig gestellte Abschnitt wird für sich verkehrswirksam, da er jeweils an die B 12 anbindet. Die Notwendigkeit, den Verkehr abzuwickeln und die Verkehrssicherheit zu gewährleisten bedingt, dass die einzelnen Abschnitte nicht alle zeitgleich gebaut werden können. Die einzelnen Streckenabschnitte müssen in der Länge begrenzt werden (ca. 7 km) und können somit nur zeitlich nacheinander gebaut werden. Eine Ausnahme bildet der Abschnitt Hohenlinden-Nord, der aufgrund der abgerückten Lage von der B 12 unabhängig von den übrigen Abschnitten gebaut werden kann.

Um die volle Verkehrswirksamkeit zu erreichen, muss die B 12 auf ganzer Länge unter erheblicher Behinderung und Gefährdung der Verkehrsteilnehmer umgebaut werden. In dem gut vergleichbaren Fall der Bundesautobahn A 96 zeigen die Erfahrungen der Autobahndirektion Südbayern, dass hier der Umbau der Bundesstraße zur Autobahn auf 29 km Länge zwischen Landsberg/Ost und Oberpfaffenhofen 13 Jahre dauerte (1985 - 1998). Dies verdeutlicht, wie problematisch und zeitaufwendig der Umbau einer stark befahrenen Bundesstraße zu einer Autobahn ist.

#### **Fazit**

Die Trasse Dorfen kann unabhängig vom Verkehr auf untergeordneten Straßen gebaut werden. Daher ist eine rasche Bauabwicklung möglich. Die Verkehrswirksamkeit ist für alle drei Abschnitte gegeben.

Die Trasse Haag dagegen muss auf ca. 30 km unter dem laufenden, sehr starken Verkehr der B 12 gebaut werden, was mit erheblichen Verkehrsbehinderungen auf der B 12 und im nachgeordneten Straßennetz (Umleitungsstrecken) verbunden ist.

Die Trasse **Dorfen** ist unter dem Aspekt „Verkehrsverhältnisse, Verkehrswirksamkeit“ **günstiger** zu beurteilen als die Trasse **Haag**.

#### **3.2.2.4.3. Flächenverbrauch, planungs- und bautechnische Gesichtspunkte**

Neben der Verbesserung der straßenbaulichen Infrastruktur durch den Bau der A 94 ergeben sich Veränderungen im nachgeordneten Netz, wobei die Aufrechterhaltung aller bisherigen Verkehrsbeziehungen vorgesehen ist. Das unterbrochene Wegenetz wird durch Ersatzwege oder höhenfreie Kreuzungen mit der

A 94 wiederhergestellt. Im Folgenden wird auf den Flächenverbrauch und planerische und bautechnische Gesichtspunkte eingegangen (siehe dazu auch Anhang 1).

### **Trasse Dorfen**

Für die Trasse Dorfen werden insgesamt ca. 420 ha an Flächen benötigt (A 94 einschließlich Böschungsflächen (ca. 250 ha), aller sonstigen neu zu überbauenden Flächen und aller Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen). Unter Einbeziehung der unverändert bestehend bleibenden Bereiche der B 12 wird insgesamt eine Fläche von ca. 470 ha in Anspruch genommen. Dabei werden insgesamt ca. 87 ha neu versiegelt (Asphaltflächen).

Auf der Trasse Dorfen werden auf ca. 38 km land- und forstwirtschaftliche Flächen neu durchschnitten. Wegen der Flurdurchschneidungen müssen öffentliche Feld- und Waldwege angelegt werden.

Ein Vorteil der Trasse Dorfen liegt in der Beibehaltung der B 12 als leistungsfähige Ersatzstraße, die für regionale Verkehre (und auch für nicht autobahnfähige Verkehre) nur auf ca. 1,5 km neu gebaut werden muss. Zusammen mit den sonstigen Wegen und Straßen werden insgesamt ca. 63 ha für das untergeordnete Wegenetz erforderlich.

Aufgrund der Neutrassierung der Trasse Dorfen hat die Linienführung ausgewogene Radienverhältnisse, mit großen Haltesichtweiten, einem Mindestradius von 1200 m und einer maximalen Längsneigung von 3,5 %.

Im Übrigen werden auf der Trasse Dorfen auf einer Länge von insgesamt ca. 5 km Lärmschutzmaßnahmen erforderlich, die maximale Höhe beträgt dabei 6 m.

Zudem sind 5 Talbrücken mit einer Gesamtlänge von knapp 2 km erforderlich und 2 Grünbrücken als Querungshilfen für die Fledermauskolonie in Schwindkirchen mit einer Gesamtbreite von 11 m.

### **Trasse Haag**

Für die Trasse Haag werden insgesamt ca. 450 ha an Flächen benötigt (A 94 einschließlich Böschungsflächen (ca. 280 ha), aller sonstigen neu zu überbauenden Flächen und aller Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen). Unter Einbeziehung der unverändert bestehend bleibenden Bereiche wird insgesamt eine Fläche von ca. 480 ha in Anspruch genommen. Dabei werden insgesamt ca. 81 ha neu versiegelt (Asphaltflächen).



Auf der Trasse Haag werden auf ca. 16 km land- und forstwirtschaftliche Flächen neu durchschnitten. Wegen der Flurdurchschneidungen müssen öffentliche Feld- und Waldwege angelegt werden.

Bei der Trasse Haag muss auf einer Länge von ca. 12 km eine Ersatzstraße für den regionalen Verkehr gebaut werden. Zusammen mit den sonstigen Straßen und Wegen werden insgesamt ca. 67 ha für das untergeordnete Wegenetz erforderlich. Die B 12 kann nur auf ca. 5 km als Teil einer Fahrbahn verwendet werden, auf weiteren ca. 6 km ist die B 12 nur in der Lage verwendbar, d.h. die A 94 liegt dort höhenmäßig unterschiedlich zur bestehenden B 12. Selbst wenn die A 94 nach Lage und Höhe auf der B 12 zu liegen kommt, muss die Fahrbahn der bestehenden B 12 verbreitert werden, um die Funktion einer Richtungsfahrbahn der A 94 übernehmen zu können. Der Oberbau der B 12 muss durchgehend ersetzt oder zumindest verstärkt werden.

Aufgrund der weitgehenden Planung der Trasse Haag im Korridor der B 12 ist die stetige Linienführung nicht überall eingehalten, es muss mehrmals auf Radien unter 1000 m zurückgegriffen werden. Die Haltesichtweiten sind geringer als bei der Trasse Dorfen, die max. Längsneigung ist mit 4,5% (an drei Stellen) größer als bei der Trasse Dorfen.

Auf der Trasse Haag werden auf einer Länge von insgesamt ca. 15 km umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen (die maximale Höhe beträgt dabei 10 m) und auf einer Länge von ca. 600 m eine Einhausung erforderlich.

Zudem sind 2 Talbrücken mit einer Gesamtlänge von über 400 m erforderlich und im Großhaager Forst ist eine Grünbrücke mit einer Breite von 130 m vorzusehen.

**Fazit:**

Für die Trasse Haag werden geringfügig mehr Flächen für den Bau der A 94 benötigt, wobei die Neuversiegelung bei der Trasse Dorfen geringfügig höher ist (ca. 6 ha).

Der Flächenverbrauch für die Wiederherstellung des untergeordneten Wegenetzes ist bei der Trasse Haag geringfügig größer.

Für die Trasse Haag müssen deutlich umfangreichere Lärmschutzmaßnahmen (Gesamtlänge ca. 15 km zu ca. 5 km; Max. Höhe bei der Trasse Dorfen 6 m, bei der Trasse Haag 10 m) gebaut werden wie bei der Trasse Dorfen. Zusätzlich werden bei der Trasse Haag noch eine Einhausung und eine Grünbrücke erforderlich.

Die Streckencharakteristik der Trasse Dorfen ist aufgrund der stetigeren Linienführung günstiger als bei der Trasse Haag.

Die **Trasse Dorfen** ist unter dem Aspekt „Flächenverbrauch, Planungs- und bautechnische Gesichtspunkte“ **günstiger** zu beurteilen als die **Trasse Haag**.

#### **3.2.2.4.4. Raumordnung, Landesplanung, Regionalplanung**

In der aktuellen Verordnung des LEP (Bay. Gesetz- und Verordnungsblatt vom 01.09.2006, S. 471-521) sind weiterhin Entwicklungsachsen enthalten. Danach liegt eine Entwicklungsachse zwischen Erding – Dorfen – Schwindegg – Mühlendorf. Mit der Trasse Dorfen wird die Funktion dieser Entwicklungsachse entscheidend gestärkt, während die Trasse Haag diese Entwicklungsachse nicht stärken kann (siehe dazu auch Anhang 1).

Auch in den derzeit gültigen Regionalplänen von München und Südostoberbayern ist eine Entwicklungsachse im Raum Dorfen dargestellt. Zusätzlich wird im Regionalplan Südostoberbayern explizit der Weiterbau der A 94 auf der Trasse Dorfen genannt. Im Regionalplan München wird weiterhin eine Verbesserung der Anbindung des Flughafens Münchens an das Straßennetz im Osten und Süden genannt, die mit einer Trasse Dorfen aufgrund der größeren Nähe zum Flughafen besser erreicht wird.

#### **Fazit:**

Die Trasse Dorfen entspricht eindeutig mehr den Darstellungen des LEP und der Regionalpläne. Die dort vorgesehenen Ziele werden durch die Trasse Dorfen besser unterstützt.

Die Trasse **Dorfen** ist unter dem Aspekt „Raumordnung, Landesplanung, Regionalplanung“ **günstiger** zu beurteilen als die Trasse **Haag**.

#### **3.2.2.4.5. Naturschutz**

Bei der fachplanungsrechtlichen Abwägung nach § 17 FStrG ist insbesondere bei der großräumigen Alternativenprüfung auch der Naturschutz als öffentlicher Belang in die Abwägung einzubeziehen. Es geht hierbei noch nicht um die Abarbeitung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung im engeren Sinne. Das naturschutzrechtliche Vermeidungsgebot als solches bezieht sich nämlich auf die nach Abwägung gefundene Trasse und zwingt gerade nicht zu einer Alternativenprüfung (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, 4 C 19.94, BVBl. 1996, 915; BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, 4 C 10.96, DVBl. 1997, 838 f.; BVerwG, Urteil vom 19.03.2003, 9 A 33/02, NVwZ 2003, 1120). Es ist demnach zwar nicht stets die unter Naturschutzgesichtspunkten günstigste Variante auszuwählen. Die Wahl

ergibt sich vielmehr nach Durchführung einer umfassenden Abwägung nach § 17 FStrG. Allerdings kommt dem Naturschutz – wie soeben ausgeführt – bei der Abwägung als öffentlicher Belang erhebliche Bedeutung zu.

Bei der Strukturierung des Belangs Naturschutz wird nachfolgend differenziert, inwieweit die geprüften Trassen Dorfen und Haag Schutzgebiete (FFH-Gebiete, Schutzgebiete und geschützte Flächen nach BNatSchG bzw. BayNatSchG) betreffen (Seiten **92** bis **98**). Sodann werden sonstige maßgebliche Belange des Naturschutzes (gesetzlich geschützte Arten und Belange außerhalb der genannten, besonders geschützten Bereiche) überprüft, wie etwa Lebensräume von Tieren und Pflanzen, Funktionsbeziehungen, Landschaftsbild und Kulturlandschaft sowie Erholung (Seiten **98** bis **112**). Diese Differenzierung trägt der gesetzlichen Systematik unterschiedlicher Schutzregime im Bereich des Naturschutzrechts Rechnung (siehe dazu auch Anhang 1).

#### **3.2.2.4.5.1. FFH-Gebiete / Schutzgebiete / Gesetzlich geschützte Flächen**

##### **FFH-Gebiete**

##### **Trasse Dorfen**

Die Trasse Dorfen quert zwei FFH-Gebiete (Bachauensysteme). Das FFH-Gebiet DE 7739-371 „Isental mit Nebenbächen“, das sich über eine Länge von rd. 100 km entlang der Isen und ihrer Nebengewässer erstreckt, wird durch vier Brückenbauwerke gequert. Das FFH-Gebiet DE 7637-371.01 „Strogn mit Hammerbach und Köllinger Bächlein“ wird am Rand des Gebietes an einer Stelle durch ein Brückenbauwerk gequert. Die gemeldeten Gebiete erstrecken sich als schmale Streifen entlang der Gewässer und sind dort, wo Straße und Gewässer sich kreuzen, zwischen 50 m und 100 m breit. Das dritte FFH-Gebiet DE 7839-371.07 „Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“ bei Schwindkirchen wird durch die Trassenführung nicht berührt. Es werden allerdings die Flugrouten der Fledermäuse beeinträchtigt.

Zur Feststellung der Verträglichkeit des Projektes mit den Erhaltungszielen der FFH-Gebiete wurden im Rahmen der 2. Tektur zu den Abschnitten Pastetten - Dorfen und Dorfen - Heldenstein Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung bei der Regierung von Oberbayern vorgelegt. In diesen Unterlagen wurden auf Grundlage der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (4 B 49/05 vom 07.09.2005) in Anlehnung an den Leitfaden FFH-VP (BMVBW 2004) nach den dort aufgeführten Beurteilungskriterien (der Repräsentativitätsgrad des Lebensraumstyps, dessen Fläche, dessen Struktur und Funktionen, die Populationsgröße und -dichte der Arten in diesem Gebiet, die für die betreffenden Arten wichti-

gen Habitatselemente, der Isolierungsgrad der in diesem Gebiet vorkommenden Artenpopulationen sowie der Wert des Gebietes für die Erhaltung des Lebensraumtyps und der betreffenden Arten) geprüft, ob die zu erwartenden Beeinträchtigungen die ökologischen Merkmale des Gebietes erheblich bzw. ernsthaft beeinträchtigen könnten. Nach den Ergebnissen der FFH-Verträglichkeitsprüfung kann mit Hilfe von Vermeidungs-, Schutz- und Minimierungsmaßnahmen die Beeinträchtigungsintensität in allen Fällen soweit reduziert werden, dass die Beeinträchtigungen für alle Erhaltungsziele der gemeldeten Gebiete als nicht erheblich beurteilt werden. Insbesondere ist gewährleistet, dass durch die geplanten Maßnahmen die Fläche der Gebiete nicht wesentlich verringert wird, da die gemeldeten Gebiete durch Brücken in bis zu 17 m Höhe überspannt werden.

Ebenso kann ausgeschlossen werden, dass durch die vorgesehenen Maßnahmen in den gemeldeten Gebieten das Verschwinden dort lebender Arten der FFH-RL herbeigeführt oder die Gebiete zerstört bzw. ihre repräsentativen, die Gebietsmeldung bestimmenden Merkmale beseitigt werden.

Die Aktualisierung der Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung für die FFH-Gebiete Strogn mit Hammerbach und Köllinger Bächlein im Rahmen der Aufstellung der Planfeststellungsunterlagen zur 3. Tektur im Abschnitt Pastetten – Dorfen und Isental mit Nebenbächen im Rahmen der Aufstellung der Planfeststellungsunterlagen zu den 3. Tekturen in den Abschnitten Pastetten – Dorfen sowie Dorfen – Heldenstein haben dieses Ergebnis bestätigt (Unterlagen 17.1 T für beide Abschnitte und Unterlage 17.2 T im Abschnitt Pastetten – Dorfen).

Die Beeinträchtigungen der Flugrouten von Mausohren aus der Wochenstube in Schwindkirchen (Teil des FFH-Gebiets DE 7839-371 Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland), die sich v. a. im engeren Aktionsradius zwischen Dorfen im Westen und dem Ornaubachtal im Osten befinden, werden in den Unterlagen 17.3.1 T behandelt. Diese Beeinträchtigungen werden durch geeignete Maßnahmen (Schutzmaßnahmen während der Bauzeit, Überbrückung von Bachtälern durch weitgespannte, hohe Brückenbauwerke, dichte Bepflanzung der Böschungen mit Gehölzen etc.) so weit minimiert, dass keine nachhaltigen Beeinträchtigungen für die Erhaltungsziele zu erwarten sind.

Ergänzend wurde in der Unterlage 17.3.2 T vorsorglich das Bestehen der Ausnahmevoraussetzungen nach Art.6 Abs.4 FFH-RL geprüft. Demnach sind die Ausnahmebedingungen für das Vorhaben erfüllt, so dass das Vorhaben auch im Wege der FFH-Ausnahmeprüfung zulassungsfähig wäre.

### **Trasse Haag**

Im Bereich der Trasse Haag befinden sich folgende FFH-Gebiete:

- DE 7837-371 „Ebersberger und Großhaager Forst“,
- DE 7939-301 „Innauen und Leitenwälder“,
- DE 7739-371 „Isental mit Nebenbächen“,
- DE 7839-371.04 „Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“.

Bei der Trasse Haag mit der Variante Hohenlinden-Nord erfolgt keine Querung von FFH-Gebieten. Im Bereich des Großhaager Forstes führt die Trasse Haag auf ca. 2,5 km Länge an der Grenze des FFH-Gebietes „Ebersberger und Großhaager Forst“ entlang. Ferner quert die Trasse Haag Bäche, die den FFH-Gebieten „Isental mit Nebenbächen“ und „Innauen und Leitenwälder“ zufließen. Die „Mausohrkolonie Gars“ als Teil des FFH-Gebietes „Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“ wird nicht berührt (Abstand zur Trasse ca. 3,5 km). Mittelbare Auswirkungen auf diese benachbart liegenden Gebiete u. a. durch Verkehrslärm, Fahrbahnwasser, bzw. Kollision können nicht ausgeschlossen werden. Mit Hilfe von Vermeidungs-, Schutz- und Minimierungsmaßnahmen und Maßnahmen zur Schadensbegrenzung kann die Beeinträchtigungsintensität auch hier soweit reduziert werden, dass die Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele für das jeweilige Gebiet unerheblich bleiben.

#### **Fazit:**

Bei der Trasse Haag (mit Hohenlinden-Nord) findet keine unmittelbare Flächeninanspruchnahme von FFH-Gebieten statt, während bei der Trasse Dorfen die lang gestreckten FFH-Gebiete mit Brücken mehrfach gequert werden. Die mittelbaren Beeinträchtigungen der FFH-Gebiete v.a. durch Verkehrslärm sind dagegen bei der Trasse Haag höher als bei der Trasse Dorfen, da die Trasse Haag über mehrere Kilometer parallel zum FFH-Gebiet verläuft.

Bei beiden Trassen bleiben auch bei Realisierung einer A 94 die Erhaltungszustände der Lebensraumtypen (LRT) und Arten der FFH-RL erhalten bzw. die Wiederherstellbarkeit eines günstigen Erhaltungszustandes bleibt gegeben. Aufgrund der zu erwartenden geringeren Beeinträchtigungsintensität im Bereich der Trasse Haag sind die Erhaltungs- und Wiederherstellbarkeitsziele jedoch leichter und mit geringerem Aufwand zu erreichen als bei der Trasse Dorfen.

Insgesamt erweist sich die **Trasse Haag** unter diesem Aspekt (FFH) **günstiger** als die **Trasse Dorfen**.

## **Schutzgebiete nach BNatSchG bzw. BayNatSchG**

### **Trasse Dorfen**

Bei der Trasse Dorfen werden zwei Landschaftsschutzgebiete gequert und dabei 6,4 ha Schutzgebietsfläche beansprucht. Bei beiden Landschaftsschutzgebieten ist der Neubau der A 94 von den Verboten ausgenommen.

Landschaftsschutzgebiete ((§ 26 BNatSchG):

- Landschaftsschutzgebiet „Quellgebiet der Schwillach“

Für das Landschaftsschutzgebiet besteht eine Verordnung vom 10.11.1986, die durch Verordnung vom 02.12.1993 geändert wurde. Laut dieser Verordnung sind das Bachtal mit den Schwarzerlenbeständen am gewundenen Bachlauf, die kleinen Moorwälder und Reste der Flachmoorfauna kennzeichnend für den Landschaftsbereich. Die vorherrschende Bedeutung des Schutzgebietes liegt bei der Ökologie und Fauna, weitere Bedeutung besitzt das Gebiet für das Landschaftsbild und die Erholung.

- Landschaftsschutzgebiet „Isental und südliche Quellbäche“

Die Schutzgebietsverordnung wurde am 24.03.1997 erlassen. Der Schutzzweck zum Naturhaushalt sieht die Sicherung des Gebietes als ökologischen Ausgleichsraum und Verknüpfungsbereich zweier angrenzender Naturräume (Tertiärhügelland und Altmoränenlandschaft) vor. Der Schutzzweck zum Landschaftsbild verfolgt den Erhalt der vielfältig strukturierten Auenlandschaft der Isen und der schluchtartigen Trog- und Kerbtäler der Quellbäche. Außerdem soll durch das Landschaftsschutzgebiet das Isental als örtliches Erholungsgebiet gesichert werden.

Im Untersuchungsraum der Trasse Dorfen befinden sich außerdem die beiden Naturdenkmäler ((§ 28 BNatSchG) „Sempt-Streuwiese nordwestlich von Forstinning“ sowie „Kalkquellmoor bei Oberschwillach“. Die Naturdenkmäler sind durch die Trasse Dorfen nicht direkt betroffen, da sie sich 400 m bzw. 1.000 m nordwestlich der Trasse befinden.

### **Trasse Haag**

Landschaftsschutzgebiete sind von der Trasse Haag nicht betroffen.

Das Naturdenkmal „Sempt-Streuwiese nordwestlich von Forstinning“ ist durch die Trasse Haag nicht direkt betroffen. Die Streuwiese befindet sich ca. 400 m nordwestlich der Trasse.

**Fazit:**

In beiden Landschaftsschutzgebieten ist „der Bau einer Bundesfernstraße mit der vom Bundesminister für Verkehr mit Schreiben vom 06.01.1984 (StB 23/40.10.72.0094/48BM83) bestimmten Linienführung“ von den Beschränkungen ausgenommen.

Beim Landschaftsschutzgebiet „Quellgebiet der Schwillach“ ist die Trasse Dorfen gegenüber der Linienbestimmung geringfügig nach Süden verschoben und quert den südlichen Rand des Schutzgebiets an einer schmälere Stelle als die linienbestimmte Trasse.

Beim Landschaftsschutzgebiet „Isental und südliche Quellbäche“ sind die Eingriffe in das Landschaftsgebiet durch die Wahl der Variante Isental-Hang gegenüber der Linienbestimmung erheblich minimiert. Die Variante Isental-Hang liegt nur noch im Bereich der Isenquerung im Landschaftsschutzgebiet. Dort ist sie in der Linienführung identisch mit der der Linienbestimmung zugrunde liegenden Trassenführung.

Bei keiner der beiden Trassen stehen somit Verbote von Schutzgebietsverordnungen dem Vorhaben entgegen.

Die **Trasse Dorfen** ist unter diesem Aspekt (Schutzgebiete) **gleich** zu bewerten wie die **Trasse Haag**.

**Gesetzlich geschützte Flächen**

Lebensstätten nach § 39(5) BNatSchG bzw. Art. 16 (1) BayNatSchG haben im Rahmen dieses Trassenvergleichs keine maßgebliche Bedeutung.

In den Untersuchungsgebieten für die Trassen Dorfen und Haag kommen zahlreiche nach § 30 BNatSchG bzw. Art. 23 (1) BayNatSchG geschützte Flächen vor. Derartige Biotope werden sowohl von der Trasse Dorfen als auch von der Trasse Haag beeinträchtigt. Die Beeinträchtigungen werden nachfolgend nach der Wiederherstellbarkeit unterschieden. Die Zuordnung zur Wiederherstellbarkeit erfolgt entsprechend den "Grundsätzen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben" der Bayerischen Staatsministerien des Innern und für Landesentwicklung und Umweltfragen (Bekanntmachung vom 21.06.1993").

**Trasse Dorfen**

Bei der Trasse Dorfen werden auf einer Fläche von ca. 2,4 ha gesetzlich geschützte Flächen beeinträchtigt. Dabei werden auf einer Fläche von ca. 0,64 ha Biotope beeinträchtigt, die nicht wiederherstellbar sind (Auwald).

Es sind vor allem Auwaldstrukturen entlang der größeren, naturnahen Bäche (I-sen, Lappach, Goldach, Rimbach, Ornaubach und Kehrhamer Bach) betroffen. Der direkte Flächenverlust der nicht zeitnah wiederherstellbaren Biotope kann durch weitgespannte Talbrücken vermieden werden. Es ergeben sich aber mittelbare Beeinträchtigungen durch die spätere Lage unter den Talbrücken (weniger Licht, weniger Niederschlag, trockenere Verhältnisse, regelmäßiger Rückschnitt der Gehölze, usw.).

Auf ca. 1,76 ha werden geschützte Flächen beeinträchtigt, die mittelfristig wiederherstellbar sind (Nasswiesen, Großseggenbestände, Röhrichte, Hochstaudenfluren feucht-nasser Standorte, kleinere Ufergehölze naturnaher Fließgewässer).

### **Trasse Haag**

Bei der Trasse Haag werden auf einer Fläche von 3,2 ha gesetzlich geschützte Flächen beeinträchtigt. Dabei werden auf einer Fläche von ca. 2,31 ha Biotope beeinträchtigt, die nicht zeitnah wiederherstellbar sind (Auwälder im Bereich der Mittbacher Au, des Rainbaches, des Berghamer Baches, des Kagnbaches und im Deinwallner Holz und Bruchwald im Großhaager Forst). Der direkte Flächenverlust der nicht zeitnah wiederherstellbaren Biotope kann im Bereich von Berghamer Bach und Kagnbach durch weitgespannte Talbrücken minimiert werden.

Vor allem im Bereich der Mittbacher Au (Tieflage der Gradienten aus Lärmschutzgründen, Auwälder), des Großhaager Forstes (Durchschneidung des Bruchwaldes in Dammlage) und im Deinwallner Holz (Durchschneidung eines Galerieauwaldes in Einschnittslage) kommt es jedoch auf einer Streckenlänge von etwa 360 m auch zum direkten Flächenverlust dieser nicht wiederherstellbaren Bestände.

Mittelfristig wiederherstellbare gesetzlich geschützte Flächen sind mit 0,84 ha betroffen.

### **Fazit:**

Die Trasse Haag beansprucht mehr Fläche gesetzlich geschützter Biotope und dabei insgesamt mehr nicht zeitnah wiederherstellbare Biotope. Während bei der Trasse Dorfen der größere Teil der beeinträchtigten Flächen überbrückt wird, führen Einschnitts- oder Dammlagen der Trasse Haag zum direkten Flächenverlust nicht zeitnah wiederherstellbarer Biotope.

Wiederherstellbare gesetzlich geschützte Biotope sind bei der Trasse Haag kaum betroffen, bei der Trasse Dorfen in größerem Umfang. Auch diese Bestände wer-



den bei der Trasse Dorfen zum größeren Anteil überbrückt, womit ein direkter Flächenverlust ebenfalls vermieden wird.

Für Eingriffe in nach § 30 BNatSchG bzw. Art. 23 (1) BayNatSchG geschützte Flächen kann nach § 30(3) BNatSchG Art. 23 (3) BayNatSchG auf Antrag eine Ausnahme zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen der jeweiligen Standorteigenschaften für wildwachsende Pflanzen und wildlebende Tiere ausgeglichen werden können oder wenn die Maßnahme aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls notwendig ist. Diese genannten Voraussetzungen treffen grundsätzlich für beide Trassen zu, verursachen jedoch bei der Trasse Haag einen höheren Kompensationsaufwand..

Da bei der Trasse Haag mehr gesetzlich geschützte Biotope und insgesamt auch wesentlich mehr sog. „nicht wiederherstellbare Biotope“ beeinträchtigt werden als bei der Trasse Dorfen, ist die **Trasse Dorfen** in Bezug auf unmittelbare und mittelbare Beeinträchtigungen gesetzlich geschützter Flächen **günstiger** als die **Trasse Haag**.

#### **Gesamtfazit zu 3.2.2.4.5.1**

#### **FFH-Gebiete / Schutzgebiete / Gesetzlich geschützte Flächen**

Bei der Trasse Dorfen liegen neben mittelbaren auch unmittelbare Beeinträchtigungen von FFH-Gebieten vor, bei der Trasse Haag (mit Hohenlinden-Nord) sind die Beeinträchtigungen nur mittelbar. Aufgrund der zu erwartenden geringeren Beeinträchtigungsintensität von FFH-Gebieten im Bereich der Trasse Haag sind die Erhaltungsziele hier leichter und mit geringerem Aufwand zu erreichen als bei der Trasse Dorfen.

Verbote von Schutzgebietsverordnungen nach BayNatSchG stehen keiner der beiden Trasse entgegen.

In Bezug auf unmittelbare und mittelbare Beeinträchtigungen gesetzlich geschützter Biotope ist die Trasse Dorfen günstiger als die Trasse Haag.

Die **Trasse Haag** ist unter den genannten Aspekten „FFH-Gebiete“, „Schutzgebiete“ und „Gesetzlich geschützte Flächen“ insgesamt **günstiger** als die **Trasse Dorfen**.

#### **3.2.2.4.5.2. Sonstige Belange des Naturschutzes**

##### **Artenschutz**

In der 2. Stufe des Trassenvergleichs Dorfen – Haag werden auch relevante streng und besonders geschützte Arten als Belang des Naturschutzes berück-

sichtig, weil ihnen in der gesetzlichen Systematik des Naturschutzrechts eine besondere Bedeutung zukommt.

### **Trasse Dorfen**

Gebäudefledermäuse (Kolonien / Sommerquartiere bevorzugt in Gebäuden, Jagdgebiete in unterschiedlichen Lebensräumen der Umgebung; z. B. Bartfledermäuse, Großes Mausohr) sind in allen Bereichen der Trasse von Bedeutung. Zwar werden nach aktuellem Kenntnisstand keine Quartiere beseitigt, aber die Trasse beeinträchtigt Jagdgebiete und Flugrouten und verursacht dadurch für einzelne Arten z.T. erhöhte Kollisionsrisiken.

Waldfledermäuse (Quartiere und Jagdgebiete überwiegend in Wäldern; z. B. Fransenfledermaus) sind vorrangig in den unzerschnittenen Wäldern zwischen Harrain und Außerbittlbach betroffen. Sie sind hier von Kollisionsrisiken, der Beeinträchtigung der Jagdhabitats und von der Beseitigung von Quartieren (höhlen- und spaltenreiche Altbäume) betroffen.

Die Vorkommen der Gelbbauchunke im Harrainer Forst, bei Osendorf und bei Unterstollnkirchen sind von Überbauung und Zerschneidung ihrer (Land-) Lebensräume betroffen. Die im LBP vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen (insbesondere Anlage von Amphibienschutzeinrichtungen, Brücken, Unterführungen und Durchlässen sowie von Kleinstgewässern) gewährleisten die unverzichtbaren Habitatstrukturen und die gefahrlose Durchlässigkeit der Trasse für Amphibien in ausreichendem Maße.

Bei den Schmetterlingen liegt eine direkte Betroffenheit des Dunklen Ameisenbläulings bei Pausenberg vor. Es werden dort Minimierungsmaßnahmen und vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen, so dass Verstöße gegen das Schädigungs- und Störungsverbot nicht eintreten werden. Das hier vorliegende erhöhte Kollisionsrisiko ist zwar durch die vorgesehenen Maßnahmen minimierbar, aber nicht in vollem Umfang vermeidbar.

Die Bachmuschel ist mittelbar am Grimmelbach betroffen. Durch die im LBP des Abschnittes Dorfen - Heldenstein bereits vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen (z.B. Versickeranlage für anfallendes Fahrbahnwasser, Verschiebung der Brücke zum Schutz des Gewässerbettes) werden für die Art Verbotstatbestände vermieden.

Das Vorkommen von *Apium repens* (Kriechender Scheiberich) in der Schwillachsenke ist durch teilweise Überbauung direkt betroffen. Durch die vorgesehenen Minimierungsmaßnahmen können die Beeinträchtigungen abgemildert werden.

Im Rahmen von vorgezogenen Maßnahmen werden Apium-Soden an anderen Stellen aufgebracht (Umsetzung). Mit dem ergänzenden Planfeststellungsbeschluss für den Streckenabschnitt Forstinning - Pastetten vom 30.04.2007 wurde eine Befreiung von den Verboten des § 42 BNatSchG (a. F., jetzt § 44) erteilt.

Gravierend sind die Beeinträchtigungen des Grauspechtvorkommens im Harriainer Forst und dem Kühholz (seltene Art, individuenarmes Vorkommen in speziellen Waldtypen) sowie der auenbewohnenden Arten wie Pirol, Blaukehlchen und Eisvogel. Bei diesen Arten kann durch Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen (z.B. Immissionsschutzwände auf den Brücken) die Beeinträchtigung abgemildert werden.

### **Trasse Haag**

Die bei der Trasse Dorfen erwähnten Arten Ameisenbläuling, Bachmuschel und Kriechender Scheiberich sind von der Trasse Haag nicht betroffen. Nur von der Trasse Haag betroffen sind dagegen die Arten Kammolch, Springfrosch und Schwarzstorch.

Gebäudefledermäuse kommen in ähnlicher Dichte wie auf der Trasse Dorfen vor. Als größte Kolonie liegt die Mausohrwochenstube in Gars am Inn ca. 3,5 km von der Trasse entfernt (FFH-Gebiet). Aber auch die beiden Bartfledermausarten sind in vergleichbarer Häufigkeit vorhanden. Zwar würden voraussichtlich keine Quartiere dieser Arten beseitigt werden, die Trasse beeinträchtigt aber die Jagdgebiete in den Offenlandabschnitten sowie die Flugrouten und verursacht Kollisionsrisiken. Dabei spielen Gewöhnungseffekte entlang der vorhandenen B 12 keine wesentliche Rolle, da die Trasse Haag besonders in Siedlungsnähe neu trassiert oder neben der B12 errichtet würde (Hohenlinden-Nord, Maithenbeth, Ramsau, Reichertsheim).

Waldfledermäuse sind randlich im Norden von Hohenlinden und im Bereich des Großhaager Forstes und des Deinwallner Holzes betroffen. Von besonderer Bedeutung sind hier die Vorkommen der Bechsteinfledermaus und der Fransenfledermaus im nördlichen Teil des Ebersberger Forstes und potenziell im Großhaager Forst. Die Arten sind hier von Kollisionsrisiken und Eingriffen in Nahrungsgebiete, evtl. auch durch Verlust von Quartieren (höhlen- und spaltenreiche Altbäume), betroffen.

Von den Amphibienarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie liegen Nachweise des Laubfrosch um Forstern, im Großhaager Forst beidseits der Trasse und entlang des Hartinger Baches bei Heldenstein, der Gelbbauchunke südlich der

Trasse im Großhaager Forst und am Waldbach bei Oberkaging, des Kammmolch südlich der Trasse im Großhaager Forst und im Schachenwald sowie des Springfrosch beidseits der Trasse im Großhaager Forst vor. Diese Vorkommen sind durch die gewählte Variante wie auf der Trasse Dorfen in ihren Landlebensräumen durch Habitatverlust sowie bei ihren Wanderungen durch verkehrsbedingte Tötungen betroffen. Durch Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen (insbesondere Anlage von Amphibienschutzeinrichtungen, Brücken, Unterführungen und Durchlässen sowie von Kleinstgewässern) können die unverzichtbaren Habitatstrukturen und die Durchlässigkeit der Trasse für Amphibien in ausreichendem Maße gewährleistet werden.

Bei den europäischen Vogelarten ergeben sich zahlreiche Betroffenheiten.

Problematisch sind die Beeinträchtigungen des Schwarzstorch-Brutpaares im Großhaager Forst nördlich der B 12 (insgesamt seltene Art, isolierter Vorposten). Störungen können durch die Waldverluste in unmittelbarer Horstnähe, durch die Überbauung eines Feuchtgebietes in unmittelbarer Nähe (Nahrungshabitat) sowie während der Bauphase auftreten, wo das Auftreten von Menschen zur Aufgabe des Brutplatzes führen kann. Diese Beeinträchtigungen können sich trotz möglicher Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen in erheblicher Weise für die Population auswirken, wenn der seit mehreren Jahren besetzte Horst verlassen wird.

**Fazit:**

Bei beiden Trassen werden streng und besonders geschützte Arten betroffen. Keine entscheidungsrelevanten Arten des Anhangs IV sind Haselmaus, Zauneidechse, weitere Amphibienarten, Nachtkerzenschwärmer sowie potenziell vorkommende Käferarten, da hier die Betroffenheit auf beiden Trassen vergleichbar ist.

Für die europäischen Vogelarten gilt: Bei jeder Trasse findet sich eine Art, bei der zur Vermeidung von Verboten nach § 42 BNatSchG (a. F., jetzt § 44) ein erhöhter Aufwand erforderlich ist (bei der Trasse Dorfen: Grauspecht; bei der Trasse Haag: Schwarzstorch).

Bei der Trasse Dorfen ist auch bei den auenbewohnenden Arten ein erhöhter Aufwand erforderlich.

Die Beeinträchtigungen bei waldbewohnenden Arten sind bei beiden Trassen etwa gleich hoch einzustufen: Bei der Trasse Dorfen erfolgen Beeinträchtigungen durch eine kürzere, aber mittige Durchschneidung nicht vorbelasteter Wälder; bei

der Trasse Haag sind dagegen längere Strecken mit randlicher Anschneidung oder Durchschneidung vorbelasteter Wälder zu erwarten.

Eine Vermeidung von Schädigungs- und Störungsverboten nach § 42 BNatSchG (a. F., jetzt § 44) ist bei allen Arten aus naturschutzfachlicher Sicht möglich. Bei der Trasse Dorfen ist hierzu ein höherer Aufwand erforderlich als bei der Trasse Haag (v. a. wegen der Arten Ameisenbläuling, Bachmuschel, Kriechender Scheiberich). Ausnahmen vom Tötungsverbot nach § 43 Abs. 8 BNatSchG (a. F., jetzt § 45 Abs. 7) sind bei beiden Trassen voraussichtlich in vergleichbarer Anzahl erforderlich, da die Anzahl der vorkommenden Arten mit erhöhtem Kollisionsrisiko bei beiden Trassen etwa gleich groß ist und jeweils vergleichbare Schutz- und Minimierungsmaßnahmen möglich sind.

Insgesamt erweist sich die **Trasse Haag** bezüglich „Artenschutz“ als **günstiger** als die **Trasse Dorfen**.

### **Lebensräume von Tieren und Pflanzen / Funktionsbeziehungen**

Die folgende Analyse befasst sich insbesondere mit den von Eingriffen und Beeinträchtigungen betroffenen Lebensräumen und Funktionsbeziehungen im Hinblick auf die Eingriffs-/ Ausgleichsregelung des BNatSchG bzw. des BayNatSchG.

#### **Trasse Dorfen**

##### **Verlust von Lebensräumen**

Im Abschnitt Forstinning – Pastetten kommt es in der Semptniederung und im Erlbachtal zu kleinflächigen Verlusten von grünlandgenutzten, feuchten Lebensräumen (insbesondere am Hirschbach mit Vorkommen bedeutsamer Arten) und von Bereichen mit hohem Standort- und Entwicklungspotential.

Im Abschnitt Pastetten – Dorfen kommt es insbesondere in den großflächigen Wäldern und den Bachtälern zu Lebensraumverlusten. Betroffen sind davon die Waldlebensraumkomplexe „Auholz“ und „Herweger Holz“ mit bedeutsamen Vogel- und Amphibienvorkommen; hier sind die Verluste nur langfristig ausgleichbar.

Bei den Querungen von Harrainer Bach, Strog, Hammerbach, Isen und Lapach betreffen die Beeinträchtigungen nur kleine Flächen und werden mit ausreichend hohen und weit dimensionierten Brücken minimiert. Sie sind damit mittelfristig ausgleichbar.

Weitere Lebensraumverluste ergeben sich in den Waldlebensraumkomplexen „Harrainer Holz, Niedermüller Holz und am Schellenberg“ und „Herweger Holz,

Mühl- und Kühholz“ sowie an strukturreichen Biotopkomplexen südlich von Lengdorf, in den Randbereichen des Kopfsburger Holzes sowie nördlich von Vocking.

Im Abschnitt Dorfen – Heldenstein ergeben sich bedeutsame Beeinträchtigungen bei den Querungen der Bachtäler von Rimbach und Kehrhamer Bach sowie der angrenzenden sehr empfindlichen Lebensräume (z.B. Feuchtwald mit Hangquellen).

Weitere Lebensraumverluste ergeben sich an der Goldach und ihrem Gehölzsaum, am Weidmühlbach, am Grimmelbach und am Ornaubach mit ihren Säumen, im Laubmischwald südlich Pfaffenkirchen, am Kagnbach und in Feuchtflächen nordöstlich von Klebing.

### **Verlust von Funktionsbeziehungen**

Im Abschnitt Forstinning – Pastetten ergeben sich durch 5 Fließgewässerquerungen Beeinträchtigungen von Funktionsbeziehungen zwischen den Quellbereichen in grünlandgenutzten Flächen (Semptniederung, Schwillachniederung) und den Lebensräumen am Erlbach. Die Durchschneidungen der Leitlinien entlang des Erlbaches und der Schwillachzuflüsse werden durch Brückenbauwerke minimiert.

Im Abschnitt Pastetten – Dorfen werden die Waldlebensraumkomplexe Auholz und Herweger Holz mittig durchschnitten, wodurch hochwertige Funktionsbeziehungen verloren gehen sowie wichtige Teilhabitate von Einzelindividuen und Populationen voneinander getrennt werden.

An den Querungen der Fließgewässer Harrainer Bach, Strog, Hammerbach, an Isen und Lappach können die Funktionsverluste durch die geplanten Brücken weitgehend vermieden werden bzw. deutlich minimiert werden.

Weitere Zerschneidungen und Verluste von Funktionsbeziehungen ergeben sich durch die Trasse Dorfen im Feuchtwald bei Harrain, im Harrainer Holz, im Herweger Holz und Kühholz und im Heckenkomplex nordwestlich von Vocking.

Im Abschnitt Dorfen - Heldenstein sind Funktionsverluste von hoher Bedeutung am Kagnbach und im Feuchtwald mit Hangquellen am Kehrhamer Bach zu verzeichnen, wo trotz der geplanten Brücken und der Trassenwahl Beeinträchtigungen nicht vermieden werden können.

Weiter ergeben sich Funktionsverluste bei Mainbach, am Grimmelbach sowie am Kehrhamer Bach. Trennwirkungen in den Bachtälern von Goldach, Rimbach und

Ornaubach werden durch die hohen und weit gespannten Brücken weitgehend vermieden.

### **Ausgleichserfordernis**

Für den planfestgestellten, in Bau befindlichen Abschnitt Forstinning – Pastetten, beträgt das Ausgleichserfordernis ca. 12,4 ha. Für den Planfeststellungsabschnitt Pastetten - Dorfen wird das Ausgleichsflächenerfordernis aus dem LBP (siehe Unterlage 12.1 T) übernommen. Es beträgt ca. 51,1 ha. Für den Planungsabschnitt Dorfen - Heldenstein wurde das Ausgleichserfordernis auf einer vereinfachten Vorgehensweise unter Verzicht auf die Berücksichtigung vorübergehend in Anspruch zu nehmender Flächen neu berechnet, um eine Vergleichbarkeit mit der Trasse Haag zu gewährleisten. Es beträgt ca. 32,7 ha.

Auf dieser Grundlage wurde für die Trasse Dorfen ein gesamtes Ausgleichserfordernis von ca. 96 ha ermittelt. Schwerpunkte der Ausgleichsmaßnahmen liegen vor allem bei Waldneuschaffungsmaßnahmen und bei Maßnahmen zur Stützung der Fließgewässer und der begleitenden Auenbiotope. Die Eingriffe sind insgesamt kompensierbar.

### **Trasse Haag**

#### **Verlust von Lebensräumen**

In der Semptniederung und im Erlbachtal kommt es kleinflächig zum Verlust von grünlandgenutzten, feuchten Potentialstandorten mit hohem Standort- und Entwicklungspotential. Im daran anschließenden Waldgebiet Schönholz und in der Quellregion des Erlbaches werden wertvolle Lebensräume überbaut.

Nordwestlich von Hohenlinden wird ein Feuchtgebietskomplex mit Landröhrichtbeständen, Feuchtgebüsch sowie Ufergehölzen naturnaher Fließgewässer überbaut.

Die großflächigen Waldgebiete der Mittbacher Au nördlich von Hohenlinden sind als Lebensräume ebenfalls wertvoll und bedeutsam. Hier werden neben den großflächigen Nadelholzbeständen in den Waldrandbereichen Bestände mit Waldmeister-Buchenwald, Auwald, Hochstaudenfluren sowie Ufergehölze überbaut. Die Waldbäche in diesem Bereich werden meist mit niedrigen Brücken gequert. Erhebliche Beeinträchtigungen sind im Lebensraumkomplex an einem Waldbach nordöstlich von Hohenlinden zu erwarten.

Bei der Querung des Großhaager Forstes kommt es auf einer Länge von ca. 3,5 km zur Überbauung von ca. 22 ha Wald; davon sind auch Waldmeister-Buchenwald bzw. Buchenwald und Feuchtwaldbereiche mit dem Vorkommen von

seltenen Arten und Pflanzengesellschaften betroffen. Aufgrund seiner Nichtwiederherstellbarkeit und der vorkommenden seltenen Tier- und Pflanzenarten stellt der Eingriff in den Feuchtwald nördlich der B 12 eine sehr hohe Beeinträchtigung dar.

Zwischen Großhaager Forst und Kirchdorf kommt es aufgrund der meist B 12-nahen Führung der Trasse kaum zu Verlusten wertvoller Lebensräume von Tieren und Pflanzen, da neben kleinen Waldbereichen und Feldgehölzen v. a. Straßenbegleitflächen und landwirtschaftliche Flächen betroffen sind.

Der Rainbach besitzt als Fließgewässerlebensraum mit bedeutsamen Pflanzen- und Tierarten und als Zulauf zum FFH-Gebiet „Innauen und Leitenwälder“ trotz der landwirtschaftlich intensiv genutzten Fluren einen hohen naturschutzfachlichen Wert. Mit der Trasse Haag ist östlich von Haag eine Überbrückung des Baches mit einem niedrigen Bauwerk und einer Beeinträchtigung des naturnahen Bachlaufes, des Galerieauwaldes, der Hochstaudenfluren sowie von Misch- und Nadelwald verbunden.

Bei Reichertsheim wird das naturschutzfachlich bedeutsame Bachsystem des Kagnbaches und Berghamer Baches mit begleitenden Auwaldsäumen und Leitenwäldern mit naturnahen Laubwäldern mit Hilfe von Brücken gequert, wodurch ein Teil dieser Gehölzbestände verloren geht. Eine deutliche Minimierung von Beeinträchtigungen wird durch weit gespannte Brücken erreicht.

Im großflächigen Wald nordöstlich von Reichertsheim mit seinem relativ unbelasteten Quellbachnetz werden durch die Trasse Feuchtwaldbereiche und Laubwaldparzellen überbaut.

Im nach Osten anschließenden Bereich sind vorrangig Straßenbegleitflächen und landwirtschaftliche Flächen betroffen. Westlich von Heldenstein wird der durch die B 12 stark vorbelastete Kirchbrunner Bach mit seinen begleitenden Gehölzsäumen, Feuchtwiesen und Hochstaudenfluren gequert.

### **Verlust von Funktionsbeziehungen**

Zwischen den Quellbereichen des Erlbachs mit grünlandgenutzten Feuchtlebensräumen und dem Mittellauf des Bachs werden durch die Trasse Haag die Funktionsbeziehungen entlang von 5 Fließgewässern unterbrochen. Außerdem werden in diesem Bereich die für Vögel und Amphibien bedeutsamen Funktionsbeziehungen zwischen den Wäldern "Schönholz", "Lindach" sowie dem Ebersberger Forst beeinträchtigt.



Nördlich von Hohenlinden werden durch die hangparallel verlaufende Trasse Haag die Funktionsbeziehungen von 7 kleineren Waldbächen unterbrochen und die Funktionsbeziehungen zwischen wertvollen Lebensräumen im Wald und am Waldrand beeinträchtigt.

Im Großhaager Forst werden durch die Parallelführung von B 12 und A 94 die Beeinträchtigungen von Funktionsbeziehungen zwischen den Vogel- und Amphibienlebensräume nördlich und südlich des Verkehrsbandes A 94 / B 12 erheblich verstärkt. Zusätzlich entstehen für die isolierten Waldbereiche, die zwischen der A 94 und der B 12 liegen werden, erhebliche Funktionsverluste.

Östlich von Haag schwenkt die Trasse Haag von der B 12 nach Süden in das Rainbachtal und unterbricht die Funktionsbeziehungen entlang dieses bedeutenden Lebensraumes, der im weiteren Verlauf nach Südosten Teil des gemeldeten FFH-Gebiets „Innauen und Leitenwälder“ ist.

Bei Reichertsheim überquert die Trasse den Berghamer Bach und den Kagnbach mittels weit gespannter Brücken, die die Funktionsbeziehungen für Tiere und Pflanzen hier weitestgehend aufrechterhalten.

Die Austauschvorgänge zwischen Populationen von Tieren und Pflanzen zwischen den nördlichen und südlichen Waldbereichen im Deinwallner Holz sind durch die B 12 bereits vorbelastet, werden aber durch die umfangreichen Baumaßnahmen im Zuge der Trasse Haag zusätzlich stark beeinträchtigt und wesentlich eingeschränkt.

### **Ausgleichserfordernis**

Für die Trasse Haag wurde das Ausgleichserfordernis auf einer vereinfachten Vorgehensweise neu berechnet (Verzicht auf Betrachtung der vorübergehenden Inanspruchnahme während der Bauphase).

Auf dieser Grundlage wurde für die gesamte Trasse Haag ein Ausgleichserfordernis von ca. 97 ha ermittelt. Schwerpunkte der Ausgleichsmaßnahmen liegen vor allem bei Waldneuschaffungsmaßnahmen, Maßnahmen zur Sicherung der Funktionsbeziehungen (Grünbrücke im Großhaager Forst) und bei Maßnahmen zur Stützung der extensiv genutzten Offenlandbiotope. Die Eingriffe sind insgesamt kompensierbar.

### **Fazit:**

Die Unterschiede bei den ermittelten Beeinträchtigungen von Lebensräumen und Funktionsbeziehungen sind für die gewählten Trassen nicht sehr deutlich. Die Trasse Haag weist im Vergleich der Trassen zwar insgesamt weniger Beeinträch-

tigungen auf, wegen der größeren Flächeninanspruchnahme von § 30 bzw. 13d(1)-Flächen und wegen der auf großer Länge durchschnittenen Waldflächen ist bei der Trasse Haag das Ausgleichsflächenerfordernis dennoch genauso groß wie bei der Trasse Dorfen.

Insgesamt gesehen ist wegen der größeren Flächen mit sehr hohen Beeinträchtigungen von Lebensräumen und der Verteilung der Beeinträchtigungen über den gesamten Korridor die **Trasse Haag günstiger** als die **Trasse Dorfen** zu beurteilen.

### **Landschaftsbild und Kulturlandschaft**

#### **Trasse Dorfen**

Aufgrund des bewegten Reliefs sind viele Dämme und Einschnitte von mehr als 6 m Höhe bzw. Tiefe erforderlich, die in der Landschaft deutlich als Veränderung und Beeinträchtigung wahrgenommen werden können. Zwischen Lengdorf und dem Lappachtal überprägt die Trasse insbesondere den Südhang des Isentales durch eine Serie von Einschnitten mit einer Tiefe von bis zu 20 m. Hinzu kommen 5 Talbrücken (z. T. mit begleitenden Immissionsschutzwänden), welche die Bachtäler in ihrem optischen Erscheinungsbild verändern. Optische Veränderungen und Zerschneidungen von Sichtbeziehungen bewirken auch die Lärmschutzwälle und -wände sowie die Schutzmaßnahmen im Bereich der FFH-Gebiete. Die Lärmschutz-Anlagen mit einer Gesamtlänge von ca. 3,7 km, davon ca. 1,5 km höher als 4 m, betreffen v. a. den Bereich zwischen Dorfen und Heldenstein.

Die Trasse verläuft auf weite Strecken durch kulturhistorisch und kulturlandschaftlich bedeutende Landschaftsräume, insbesondere im Hangbereich zwischen Lengdorf und Dorfen und den Bachtälern der Sempt, der Schwillach, des Hammerbachtals sowie der Isen und ihrer zahlreichen Nebenbäche. Zwischen Harthofen bzw. Pastetten und Poigenberg werden Sichtbezüge unterbrochen. Die Trasse trifft auf Landschaftsbereiche mit hoher Reliefenergie und auf zahlreiche Bachtäler. Da diese Landschaft nicht sehr dicht besiedelt ist, sind weniger Lärmschutzanlagen vorzusehen. Das bewegte Gelände erfordert aber mehr Massenbewegungen im Zuge von Damm- und Einschnittsbauwerken zur Überwindung der Bach- und Hangbereiche.

#### **Trasse Haag**

An der Trasse Haag sind Einschnitte oder Dämme von mehr als 6 m nördlich Hohenlinden und zwischen Ramsau und Rattenkirchen vorgesehen. Lärmschutzeinrichtungen sind entlang der Passage größerer Ortschaften, insbesonde-

re in den Bereichen nördlich Hohenlinden, Haag bis Ramsau und Reichertsheim bis Heldenstein erforderlich. Die Autobahn wird auf ca. 15 km von Lärmschutzanlagen begleitet, davon ca. 8 km höher als 4 m. Im Trassenverlauf sind 3 Großbauwerke geplant (2 Talbrücken und 1 Grünbrücke im Großhaager Forst), die das Landschaftsbild erheblich verändern werden.

Die Trasse verläuft durch mehrere kulturhistorisch und kulturlandschaftlich bedeutsame Landschaftsräume. Insbesondere werden die besonders schützenswerten Sichtbeziehungen zum Haager Schloss deutlich verändert und beeinträchtigt. Zwischen Maitenbeth und Ramsau liegt die Trasse zudem in der flachen Landschaft am Nordrand der Jungmoräne in Längsrichtung des Tales und damit auf einer langen, optisch wahrnehmbaren Strecke.

Die Trasse Haag führt im westlichen Teil durch Landschaftsbereiche mit geringer Reliefenergie und bewegt sich in den mittleren und östlichen Teilen auf weite Strecken nahe oder auf der bestehenden B 12. Dadurch werden weniger Dämme und Einschnitte erforderlich. Auf Grund der stärkeren Besiedlung im Bereich der Trasse Haag sind jedoch auf lange Strecken Lärmschutzmaßnahmen notwendig, die Höhen bis zu 10 m erreichen und das Landschaftsbild stark verfremden und Blickbeziehungen zerstören, z. B. besonders um Haag.

**Fazit:**

Bei der Trasse Haag sind die erforderlichen Lärmschutz-Anlagen aufgrund der dichten Besiedlung deutlich länger als bei der Trasse Dorfen und beeinträchtigen damit insbesondere die siedlungsnahen Landschaftsausschnitte (v.a. bei Haag). Außerdem werden bei der Trasse Haag an verschiedenen Stellen Wall-/Wandhöhen von bis zu 10 m erreicht, bei der Trasse Dorfen ist dagegen kein Lärmschutzbauwerk höher als 6 m.

Im Bereich der Trasse Dorfen dominieren allerdings aufgrund der höheren Reliefenergie und der höheren Anzahl tief eingeschnittener Täler die erforderlichen Dammschüttungen und Einschnittsbauwerke im Trassenverlauf und verursachen erhebliche Veränderungen im Landschaftsbild.

Aufgrund der unterschiedlichen wirtschaftlichen und städtebaulichen Entwicklungen im Bereich der Trasse Dorfen (ländliche Prägung) bzw. im Bereich der Trasse Haag (Verdichtungstendenzen entlang der B 12) werden bei der Trasse Dorfen mehr kulturlandschaftlich und agrarisch geprägte Gebiete durchschnitten (7,9 km) als bei der Trasse Haag (0,8 km). Die Trasse Haag durchläuft dagegen zwischen Maitenbeth und Ramsau ein in die Jungmoränenlandschaft eingebette-

tes Siedlungsband, in dem die Landschaft bereits von Siedlungen, Gewerbegebieten und Verkehrswegen überprägt ist.

Bezüglich des Landschaftsbildes sind die Beeinträchtigungen etwa gleich einzuschätzen; für beide Trassen ergibt sich ein etwa gleich hohes, in § 15 BNatSchG bzw. Art. 6a BayNatSchG genanntes Erfordernis zur Neugestaltung des Landschaftsbilds, dessen Flächenbedarf aber im Rahmen der Kompensation für den Naturhaushalt abgedeckt werden kann.

Die **Trasse Dorfen** ist unter diesem Aspekt (Landschaftsbild und Kulturlandschaft) **gleich** einzustufen wie die **Trasse Haag**.

### **Denkmäler**

In unmittelbarem Zusammenhang mit der Kulturlandschaft sind die im Raum vorhandenen Denkmäler zu sehen. Baudenkmäler werden durch den Bau der Autobahn nicht unmittelbar betroffen, wohl aber Bodendenkmäler als Zeugen der Besiedlungsgeschichte des Landschaftsraumes.

### **Trasse Dorfen**

Durch die Trasse Dorfen sind mit Ausnahme eines Bodendenkmals zwischen der St 2086 und Lindum keine nach dem Denkmalschutzgesetz (DSchG) geschützten Bau- oder Bodendenkmäler unmittelbar betroffen.

### **Trasse Haag**

Durch die Trassierung der Trasse Haag wird das Bodendenkmal "Römerstraße Augsburg-Wels" an mehreren Stellen durch Überbauung betroffen; diese liegt aber bereits jetzt im Bereich der B 12. Baudenkmäler sind auch bei der Trasse Haag nicht betroffen.

### **Fazit:**

Bei der Trasse Dorfen wird ein Bodendenkmal bei Lindum überbaut, bei der Trasse Haag ist das Bodendenkmal "Römerstraße Augsburg-Wels" an mehreren Stellen betroffen.

Die **Trasse Dorfen** ist unter diesem Aspekt (Denkmäler) **günstiger** als die **Trasse Haag**.

### **Erholungsfunktion**

Die Landschaft östlich von München spielt eine wichtige Rolle sowohl für die Naherholung der ansässigen Bevölkerung als auch für die Wochenenderholung der im Großraum München wohnenden Menschen. Dementsprechend sind in verschiedenen regionalen Planungen, auch in der Bauleitplanung, Flächen mit

besonderer Bedeutung für die Erholung ausgewiesen. Die Beurteilung erfolgt anhand evtl. auftretender Durchschneidungen und der Lärmbetroffenheit. Eine Beeinträchtigung solcher Gebiete durch Lärm kann nicht ausgeschlossen werden, wenn tagsüber Lärmwerte von 50 dB(A) erreicht oder überschritten werden und damit die „Sprachverständlichkeit“ und der Naturgenuss beeinträchtigt wird.

### **Trasse Dorfen**

Die Trasse Dorfen quert bei Forstinning das landschaftliche Vorbehaltsgebiet und Landschaftsschutzgebiet „Quellgebiet der Schwillach“.

Auch das landschaftliche Vorbehaltsgebiet der Region 14 "Vilstal und Isental mit Nebenbächen" liegt im Beeinträchtigungsband (50dB(A)-Isophone) der Trasse Dorfen, diese Flächen decken sich teilweise mit den Flächen des regionalen Erholungsgebietes Isengau.

Zwischen Lengdorf und Schwindkirchen wird ein regionales Erholungsgebiet (Regionalplan München) vom Verkehrslärm der Trasse Dorfen beeinträchtigt.

Auch das Landschaftsschutzgebiet „Isental und südliche Quellbäche“ liegt im beeinträchtigten Bereich, diese Flächen decken sich ebenfalls z. T. mit den oben genannten Flächen des Erholungsgebietes nach Regionalplan und des landschaftlichen Vorbehaltsgebietes.

Durch den Verkehr auf der Trasse Dorfen kommen insgesamt 1676 ha ausgewiesene Erholungsflächen innerhalb des 50 dB(A)-Korridors zu liegen; diese Erholungsflächen werden auf einer Gesamtlänge von 12,9 km durchfahren.

Bauleitplanerisch ausgewiesene Erholungsflächen sind bei der Trasse Dorfen nicht betroffen.

### **Trasse Haag**

Die Großforste Ebersberger und Großhaager Forst im Osten von München spielen lt. Regionalplan für die Naherholung eine wichtige Rolle.

Der Ebersberger Forst ist zudem im Regionalplan für die Region München als landschaftliches Vorbehaltsgebiet dargestellt und im Waldfunktionsplan als Wald mit besonderer Bedeutung für die Erholung ausgewiesen. Letzteres gilt auch für den nördlich vorgelagerten Wald „Lindach“.

Der Ebersberger Forst ist für den Münchener Osten ein wichtiges Ausflugs- und Erholungsgebiet mit jahrzehntelanger Tradition. Das Gebiet um die Ausflugsgaststätte Sauschütt ist von Erholungssuchenden aus der Region stark frequentiert.

Im Großhaager Forst gilt der morphologisch kleinräumig strukturierte Waldbereich südwestlich von Maitenbeth als Wald mit besonderer Bedeutung für die Erholung, desgleichen der Schachenwald westlich von Haag.

In der Region Südostoberbayern gehören der Großhaager Forst sowie die anschließenden Waldflächen bis Haag zum regionalen Fremdenverkehrsgebiet mit besonderer Bedeutung für die Erholung.

Durch den Verkehr auf der Trasse Haag kommen insgesamt 1524 ha ausgewiesene Erholungsflächen innerhalb der 50 dB(A)-Korridors zu liegen; derartige Erholungsflächen werden auf einer Gesamtlänge von 10 km durchfahren; 0,8 ha Wald mit besonderer Bedeutung für die Erholung gehen dabei verloren.

Im Markt Haag liegt im Norden des Ortes an der B 12 eine bauleitplanerisch gewidmete Kleingartenanlage (FNP), bei der eine Fläche von 0,5 ha mit mehr als 50 dB(A) tagsüber verlärmert wird.

**Fazit:**

Der Unterschied zwischen den beiden Trassen ist bezüglich der Lärmbelastung von ausgewiesenen Erholungsbereichen nicht erheblich. Bei der Betrachtung der Flächeninanspruchnahme in Erholungsgebieten erweist sich die Trasse Haag als etwas günstiger. Wenn man aber in Betracht zieht, dass im Bereich dieser Trasse mehr Menschen Erholung suchen (Ebersberger Forst) als im Bereich der Trasse Dorfen, wird man die Beeinträchtigung von Erholungsflächen als etwa gleich einstufen.

Die **Trasse Dorfen** ist unter diesem Aspekt (Erholungsfunktion) **gleich** zu beurteilen wie die **Trasse Haag**.

**Gesamtfazit zu 3.2.2.4.5.2  
Sonstige Belange des Naturschutzes**

Beim Artenschutz erweist sich die Trasse Haag als günstiger als die Trasse Dorfen.

Bezüglich des Aspekts „Lebensräume von Tieren und Pflanzen und deren Funktionsbeziehungen“ ist die Trasse Haag ebenfalls günstiger als die Trasse Dorfen zu beurteilen.

Unter den Aspekten „Landschaftsbild und Kulturlandschaft“ sowie „Erholungsfunktion“ sind beide Trassen gleich einzustufen.

Nur unter dem Aspekt „Denkmäler“ ist die Trasse Dorfen günstiger als die Trasse Haag.

Die **Trasse Haag** ist unter den genannten Aspekten „Artenschutz“, „Lebensräume von Tieren und Pflanzen und deren Funktionsbeziehungen“, „Landschaftsbild und Kulturlandschaft“, „Erholungsfunktion“ sowie „Denkmäler“ insgesamt **günstiger** als die **Trasse Dorfen**.

#### **3.2.2.4.6. Wasserrecht**

##### **3.2.2.4.6.1. Schutzgebiete / schwer überwindbare Belange**

###### **Trasse Dorfen**

Die Wasserschutzgebiete Fendsbach und Lengdorf sind 570 m und 600 m von der Trasse Dorfen entfernt. Auch eine geplante Erweiterung des Wasserschutzgebietes Lengdorf liegt außerhalb der Trasse Dorfen, allerdings im Zustrombereich. Eine direkte Beeinträchtigung der Wasserschutzgebiete besteht nicht (siehe dazu auch Anhang 1).

Im Bereich der Isenquerung befindet sich ein ausgewiesenes Überschwemmungsgebiet, das allerdings durch die Isentalbrücke überspannt wird. Auch trotz der im Überschwemmungsgebiet stehenden Brückenpfeiler wird das Überschwemmungsgebiet nicht weiter beeinträchtigt.

In den Regionalplänen festgesetzte Wasservorranggebiete werden durch die Trasse Dorfen nicht beeinträchtigt.

###### **Trasse Haag**

Das Wasserschutzgebiet Hohenlinden-Lindach liegt ca. 300 m entfernt von der Trasse Haag im Abstrombereich. Eine direkte Beeinträchtigung besteht nicht. Westlich des Marktes Haag wird ein Wasserschutzgebiet (Brunnen 2 und 3) durch die Trasse Haag direkt betroffen. Die Trasse Haag liegt in der weiteren Schutzzone beider Brunnen. Der Markt Haag plant, den Brunnen 3 aufzugeben und einen neuen Standort zu finden. Der Brunnen 2 soll auch längerfristig in Betrieb bleiben.

Überschwemmungsgebiete werden durch die Trasse Haag nicht beeinträchtigt.

Im Bereich des Großhaager Forstes durchschneidet die Trasse Haag ein im Regionalplan München festgesetztes Wasservorranggebiet auf einer Länge von über 3 km.

###### **Fazit:**

Durch die Trasse Haag werden ein Wasserschutzgebiet bei Haag und ein Wasservorranggebiet im Bereich des Großhaager Forstes unmittelbar beeinträchtigt.

Im Bereich der Trasse Dorfen werden keine Wasserschutz- oder Wasservorranggebiete beeinträchtigt.

Die **Trasse Dorfen** ist unter dem Aspekt „Schutzgebiete / schwer überwindbare Belange“ **günstiger** als die **Trasse Haag**.

#### **3.2.2.4.6.2. Belange des Gewässerschutzes**

Wo möglich wird das von der Fahrbahn abfließende Fahrbahnwasser breitflächig über Böschungsf lächen abgeleitet und durch das Versickern über die belebte Bodenzone gereinigt.

In Bereichen, in denen dies nicht möglich ist, wird das Fahrbahnwasser über Einläufe und Rohrleitungen gefasst und Absetz- und Regenrückhalteanlagen bzw. Absetz- und Versickerungsanlagen zugeführt.

Die Entwässerungssystematik wurde entsprechend der nachrichtlichen Darstellung der 2. Tektur für die Abschnitte Pastetten – Dorfen und Dorfen – Heldenstein geändert. Dabei werden die bisher geplanten Absetz- und Regenrückhalteanlagen, die das Fahrbahnwasser über einen Drosselabfluss den Vorflutern zugeleitet hätten, umgewandelt in Absetz- und Versickerungsanlagen. Ein Drosselabfluss ist nur noch bei einigen wenigen Entwässerungsanlagen erforderlich. Die Einleitung in den Vorfluter erfolgt dann jedoch auch nur bei sommerlichen Starkregenereignissen, bei denen der Vorfluter viel Wasser führt. Bei der Einleitung in den dann wasserreichen Vorfluter ist ein hoher Verdünnungseffekt des gedrosselt eingeleiteten, gereinigten Fahrbahnwassers gewährleistet.

Im Abschnitt Forstinning – Pastetten sind sowohl Absetz- und Regenrückhalteanlagen als auch Absetz- und Versickerungsanlagen vorgesehen. Auch aus den Absetz- und Rückhalteanlagen wird das gereinigte Fahrbahnwasser gedrosselt den Vorflutern zugeleitet.

Auch auf der Trasse Haag wird die Straßenentwässerung wie vorstehend beschrieben vorgenommen. Auf der Trasse Haag können überwiegend Absetz- und Versickerungsanlagen dem Entwässerungskonzept zugrunde gelegt werden.

#### **Oberflächengewässer**

##### **Trasse Dorfen**

Die Trasse Dorfen quert, bedingt durch ihre Lage im Norden der Altmoräne, zahlreiche größere und kleinere Fließgewässer, die von den höher gelegenen Quellbereichen der Altmoräne abfließen. Diese Gewässer werden teilweise von weit gespannten Bauwerken überbrückt. Beeinträchtigungen der Durchgängigkeit der



Talauen und ihrer Funktionsbeziehungen werden dadurch vermieden oder erheblich minimiert.

Im Einzugsgebiet der Isar werden 17 Fließgewässerquerungen notwendig, worunter neben den Bächen Erlbach, Schwillach, Hirschbach, Strogn und Hammerbach auch zahlreiche kleinere Gräben sind.

Im Einzugsgebiet der Isen werden insgesamt 35 Fließgewässerquerungen notwendig. U. a. werden Isen, Lappach, Goldach, Grimmelbach, Rimbach, Ornau-bach, Kagnbach, Weidenbacher Bach, Kirchbrunner Bach sowie zahlreiche Quellbäche und Gräben gequert. Bei der Trasse Dorfen werden also insgesamt 52 Fließgewässer und 4 Stillgewässer überquert.

Das anfallende Straßenoberflächenwasser wird in weiten Teilen der Trasse (Einzugsgebiete von Strogn, Hammerbach und Isen bis zum Rimbach) über die Böschungen oder über Versickerungsanlagen dem Grundwasser zugeführt.

#### **Trasse Haag**

Fließgewässer werden durch die Trasse Haag nur in den Abschnitten gequert, in denen die Trasse in der Altmoräne verläuft. Eine Ausnahme stellt der Rainbach dar, der die eiszeitliche Schmelzwasserrinne bei Haag entwässert. Da die Trasse hier überwiegend in niedriger Damm- bzw. Einschnittslage verläuft, haben die Bauwerke nur eine geringe lichte Höhe; die Durchgängigkeit der Talauen und ihrer Fließgewässer kann daher nur bedingt aufrecht erhalten werden.

Auf der gesamten Strecke der Trasse Haag werden 20 Fließgewässer gequert; Stillgewässer sind nicht betroffen.

Das anfallende Straßenoberflächenwasser wird in weiten Teilen der Trasse (Einzugsgebiete von Forstener Bach, Isen und Rainbach) über die Böschungen oder über Versickerungsanlagen dem Grundwasser zugeführt.

#### **Fazit:**

Durch die Trasse Dorfen werden geologisch bedingt mit 56 Bächen, Gräben und Stillgewässer deutlich mehr Gewässer betroffen als bei der Trasse Haag mit 20 Gewässern. Allerdings kann bei der Trasse Dorfen bei fast allen Querungen eine ausreichende ökologische Funktionalität der Fließgewässer erhalten werden. Bei der Trasse Haag ist dies in einigen Abschnitten nur bedingt möglich. Bei beiden Trassen ist in weiten Bereichen vorgesehen, das anfallende Straßenoberflächenwasser zu versickern. Damit werden die meisten Oberflächengewässer vor Einträgen geschützt.

Die Trasse **Dorfen** ist unter dem Aspekt „Oberflächengewässer“ **gleich** zu beurteilen wie die Trasse **Haag**.

### **Grundwasser**

#### **Trasse Dorfen**

Die Trasse Dorfen durchquert fast auf gesamter Länge geologische Landschaften (Altmoräne, Tertiär-Hügelland), die über günstige Deckschichten (ausreichend mächtig und bindiges Material) zum Schutz der Grundwasservorkommen vor Schadstoffeinträgen verfügen. Die weitgehende Versickerung des anfallenden Fahrbahnwassers über Böschungflächen (breitflächig nach Durchdringen der belebten Bodenzone) oder die vorgesehenen Absetz- und Versickeranlagen kann deshalb auch für die oberflächennahen Grundwasservorkommen keine schwerwiegenden Nachteile verursachen.

#### **Trasse Haag**

Die Trasse Haag führt in weiten Teilen durch geologische Gebiete (Münchner Schotterebene und postglaziale Schmelzwasserrinnen) mit Deckschichten, die trotz größerer Schichtpakete eine hohe Durchlässigkeit gegenüber Sickerwasser aufweisen. Im Bereich westlich und östlich Hohenlinden quert die Trasse Haag einen mächtigen Grundwasserstrom, der nach Norden fließt und Teil des Grundwasserregimes der Münchner Schotterebene ist. Hier wird das Fahrbahnwasser über die seitlichen Böschungen abgeführt und versickert.

Trotz der beschriebenen geologischen Verhältnisse ist davon auszugehen, dass die weitgehende Versickerung des anfallenden Fahrbahnwassers über Böschungflächen (breitflächig nach Durchdringen der belebten Bodenzone) oder die vorgesehenen Absetz- und Versickeranlagen keine schwerwiegenden Nachteile verursacht.

#### **Fazit:**

Bei beiden Trassen wird das anfallende Fahrbahnwasser großteils nach Reinigung versickert. Trotz der geologisch unterschiedlichen Verhältnisse ergeben sich im Vergleich der beiden Trassen keine entscheidungserheblichen Unterschiede.

Die Trasse **Dorfen** ist unter dem Aspekt „Grundwasser“ **gleich** zu beurteilen wie die Trasse **Haag**.

### **3.2.2.4.7. Waldrecht**

#### **3.2.2.4.7.1. Schutzwald / Bannwald**

##### **Trasse Dorfen**

Im Bereich der Trasse Dorfen sind keine Schutzwaldflächen (Bodenschutzwald) und keine Bannwaldflächen betroffen (siehe dazu auch Anhang 1).

##### **Trasse Haag**

Im Einflussbereich der Trasse Haag sind zwei Waldbestände (südlich Ramsau und südlich Thambach) als Bodenschutzwald ausgewiesen. Die Bestände sind von der Trasse Haag aber nicht betroffen. Bannwald ist nicht betroffen.

##### **Fazit:**

Beim Vergleich der beiden Trassen ergeben sich keine entscheidungserheblichen Unterschiede.

Die Trasse **Dorfen** ist unter dem Aspekt „Schutzwald / Bannwald“ **gleich** zu beurteilen wie die Trasse **Haag**.

#### **3.2.2.4.7.2. Belange des Waldes**

##### **Trasse Dorfen**

Waldverluste ergeben sich bei der Trasse Dorfen hauptsächlich zwischen Pastetten und Lengdorf in den großflächigen Waldkomplexen des Harrainer Holzes, Auholzes und Kühholzes. Hier kommt es auf einer Länge von ca. 3 km zur Zerschneidung von Funktionsbeziehungen zwischen den nördlich und südlich verbleibenden Waldbereichen. Weitere meist kleinflächige Waldverluste ergeben sich u. a. nördlich von Forstinning, südöstlich von Lengdorf (Kopfsburger Holz) und südlich von Dorfen (Fürthholz).

Südlich von Obertaufkirchen wird ein Wald mit besonderer Bedeutung für die Gesamtökologie durchschnitten; beiderseits der Trasse verbleiben nur kleine Restwaldflächen. Am südöstlichen Ufer des Weidenbacher Baches wird Wald mit besonderer Bedeutung für die Gesamtökologie überbaut.

Im Zuge der Trasse Dorfen gehen insgesamt ca. 29 ha Waldflächen im Sinne des BayWaldG verloren, darunter befinden sich 4,6 ha Wald mit besonderer Bedeutung nach Waldfunktionsplan (Gesamtökologie). Die Durchschneidungslänge beträgt insgesamt 4,3 km.

##### **Trasse Haag**

Der Waldverlust bei der Trasse Haag betrifft vorrangig die großflächigen Waldkomplexe zwischen Hohenlinden und Maitenbeth (Mittbacher Au und

Großhaager Forst) sowie die Wälder nördlich von Reichertsheim (Kagnholz und Deinwallner Holz).

Weitere meist kleinflächige Waldverluste ergeben sich u. a. nordöstlich von Forstinning (Schönholz), bei Maitenbeth und Haag (Schachenwald) sowie zwischen Ramsau und Reichertsheim. Betroffene Waldbestände mit besonderer Bedeutung nach Waldfunktionsplan sind hier

- Wald bei Birkach (Bodenschutz)
- Großhaager Forst (Erholung)
- Schachenwald (Erholung)
- Wald zwischen Ramsau und Reichertsheim (Gesamtökologie)
- Deinwallner Holz und Kagnholz (Bodenschutz und Gesamtökologie).

Im Zuge der Trasse Haag sind bei 5,3 km Gesamt-Durchschneidungslänge ca. 48 ha Waldverluste zu erwarten. Davon sind 18,5 ha Wald mit besonderer Bedeutung nach Waldfunktionsplan betroffen. Von diesen 18,5 ha sind allerdings bedingt durch die Nähe zur B 12 16,3 ha Wald mit besonderer Bedeutung für den Schutz von Verkehrswegen bestimmt. Verluste bei Wäldern mit Funktionen für die Gesamtökologie, den Bodenschutz und die Erholung ergeben sich mit 4,5 ha, wobei sie sich z.T. mit den Straßenschutzwäldern überlagern.

Die Trasse durchschneidet auf mehr als 3 km Länge den Großhaager Forst.

**Fazit:**

Die Trasse Haag beansprucht ca. 19 ha mehr Wald als die Trasse Dorfen; die größten Flächenanteile liegen dabei im Großhaager Forst und im Deinwallner Holz.

Funktionsverluste auf Grund von Walddurchschneidungen entstehen bei der Trasse Haag auf insgesamt 5,3 km, bei der Trasse Dorfen auf 4,3 km Länge.

Bei beiden Trassen ist kein Bannwald betroffen. Die Waldverluste bei der Trasse Haag konzentrieren sich allerdings auf bisher großflächige Wälder, die bisher nur wenig durch Siedlungen oder landwirtschaftliche Nutzflächen aufgelöst sind. Bei der Trasse Dorfen sind die betroffenen Wälder dagegen stärker zersplittert.

Die **Trasse Dorfen** erweist sich bezüglich der Waldverluste und der Beeinträchtigungen von Wald als **günstiger** als die **Trasse Haag**.

#### **3.2.2.4.8. Immissionsschutz**

Bei der Alternativenprüfung ist auch der Belang Immissionsschutz, insbesondere Verkehrslärmschutz in die Abwägung mit dem ihm zukommenden Gewicht einzubeziehen.

Im Trassenvergleich wird deshalb zunächst anhand eines Vergleichs der Abstände der Bebauung zur jeweiligen Trasse und anhand der Verkehrslärmbelastung beurteilt, inwieweit die Trasse Dorfen und die Trasse Haag einschließlich ihrer Folgewirkungen jeweils den Vorgaben des § 50 BImSchG als Abwägungsdirektive, dem sog. Trennungsgebot (VGH München, Beschl. v. 5.3.2001 – 8 ZB 00.3490; BVerwGE 71, 163, 165; BVerwGE 108, 248), entsprechen (Seiten 118 bis 128).

Im Rahmen der fachplanungsrechtlichen Abwägung nach § 17 FStrG bei der Trassenfindung wird darüber hinaus ermittelt und bewertet, wie die Trasse Dorfen und die Trasse Haag hinsichtlich ihrer jeweiligen Verkehrslärmauswirkungen und ihrer Folgewirkungen auf die Verkehrslärmbelastung zu beurteilen sind (Seiten 128 bis 151).

Den Berechnungen wurde die Verkehrsuntersuchung 2008 von Herrn Prof. Dr.-Ing. Kurzak mit einem Prognosehorizont 2025 zugrunde gelegt. Die Verkehrsuntersuchung kann bei der Regierung von Oberbayern oder der Autobahndirektion Südbayern eingesehen werden.

Im Ergebnis erhöht sich in der Prognose 2025 die Verkehrsbelastung auf der Trasse Dorfen als auch auf der Trasse Haag durchschnittlich um 4 – 5% gegenüber der Prognose 2020. Gleichzeitig bleiben die prozentualen Lkw-Anteile für beide Planfälle unverändert gegenüber der Prognose 2020. Hinsichtlich des Trassenvergleichs ergeben sich gegenüber den Darstellungen im ergänzenden Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt Forstinning – Pastetten qualitativ keine Änderungen beim Verkehrslärmschutz.

##### **3.2.2.4.8.1. Trennungsgebot**

Nach § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen und von schweren Unfällen im Sinne des Art. 3 Nr. 5 der Richtlinie 96/82/EG in Betriebsbereichen hervorgerufene Auswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt

des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude, soweit wie möglich vermieden werden.

Grundsätzlich ist eine dem Abwägungsgebot entsprechende Planung in Linienführung, Höhenlage usw. möglichst so zu gestalten, dass Immissionsbelastungen niedrig gehalten werden können. Dieser Vorsorgegrundsatz erhält in § 50 BImSchG als Abwägungsdirektive bzw. Optimierungsgebot in bestimmten Fällen besonderes Gewicht. Demgemäß wird für die Trasse Dorfen und die Trasse Haag getrennt beurteilt, wie diese das Trennungsgebot des § 50 BImSchG im Hinblick auf die Vermeidung der Verlärmung ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete oder sonstiger in der Neufassung des § 50 BImSchG genannter schutzbedürftiger Gebiete erfüllen. Zusätzlich werden für die Abwägung die Auswirkungen auf sonstige Wohnnutzungen betrachtet.

#### **3.2.2.4.8.1.1. Ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete in einem Korridor von jeweils 500 m beidseits der Trassen**

Ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sind bauleitplanerisch ausgewiesene Wohngebiete sowie faktisch vorhandene Wohngebiete, z.B. in Dorf- und Mischgebieten mit überwiegender Wohnnutzung. Die Überprüfungen vor Ort haben gezeigt, dass in den betroffenen Dorf- und Mischgebieten die Wohnnutzung nicht überwiegt. Dennoch werden die Dorf- und Mischgebiete nachrichtlich und ergänzend in die nachfolgende Betrachtung mit aufgenommen.

Als erster Anhalt wird ein Betrachtungskorridor von 500 m beidseits der Trassen als Nahbereich zur Trasse gewählt. Etwa in 500 m Abstand zur Trasse verläuft bei der für das Jahr 2025 prognostizierten Verkehrsbelastung auch die 49 dB(A)-Isophone nachts bei freier Schallausbreitung. Ab 49 dB(A) aufwärts und damit bei einer größeren Nähe zur Trasse als 500 m beginnt der Bereich der schädlichen Lärmeinwirkungen.

Die Anzahl und die flächenmäßigen Betroffenheiten von Wohngebieten sowie Dorf- und Mischgebieten im Nahbereich der Trassen zeigen auf, inwieweit und wie gut die jeweilige Trasse bereits durch die gewählte Trassierung und Gestaltung dem Trennungsgebot nach § 50 BImSchG entspricht.

Im Einzelnen stellt sich die Situation wie folgt dar (siehe auch Anhang 1 und Unterlage 2.3 Bauleitplanung und Abstände zur A 94; Stand: 28.02.2011):

Betroffene Gebiete	Trasse Dorfen	[m/ha] <sup>1</sup>	Trasse Haag	[m/ha] <sup>1</sup>
--------------------	---------------	---------------------	-------------	---------------------

Betroffene Gebiete	Trasse Dorfen	[m/ha] <sup>1</sup>	Trasse Haag	[m/ha] <sup>1</sup>
<b>Wohngebiete</b>	<b>6 Gebiete</b>	<b>273 / 10,8</b>	<b>9 Gebiete</b>	<b>30 / 78,2</b>

- 1 1. Zahl: Abstand des am nächsten liegenden Gebietes;  
 2. Zahl: Gesamtfläche näher als 500 m zur BAB-Achse

Der Mindestabstand des am nächsten zur Trasse Haag liegenden Wohngebietes beträgt 30 m (Ortslage bei Haag). Insgesamt sind 9 Wohngebiete betroffen, wobei 78,2 ha dieser Wohngebietsflächen in einem Abstand näher als 500 m zur Trasse Haag liegen.

Bei der Trasse Dorfen ist der Mindestabstand des am nächsten zur Trasse liegenden Wohngebietes mehr als 270 m (Heldenstein), wobei insgesamt 6 Wohngebiete mit einer Gesamtfläche von 10,8 ha in einem Abstand näher als 500 m zur Trasse Dorfen liegen.

Hinsichtlich der Dorf- und Mischgebiete mit nicht überwiegender Wohnnutzung ergibt sich folgende Situation (siehe auch Anhang 1 und Unterlage 2.3 Bauleitplanung und Abstände zur A 94; Stand: 28.02.2011):

Betroffene Gebiete	Trasse Dorfen	[m/ha] <sup>1</sup>	Trasse Haag	[m/ha] <sup>1</sup>
<b>Dorf- und Mischgebiete</b>	<b>7 Gebiete</b>	<b>87 / 18,2</b>	<b>16 Gebiete</b>	<b>21 / 94,8</b>

- 1 1. Zahl: Abstand des am nächsten liegenden Gebietes;  
 2. Zahl: Gesamtfläche näher als 500 m zur BAB-Achse

Der Mindestabstand des am nächsten zur Trasse Haag liegenden Dorf- und Mischgebietes beträgt 21 m (Reichertsheim). Insgesamt liegen 16 Gebiete mit 94,8 ha Dorf- und Mischgebietsflächen bei der Trasse Haag in einem Abstand näher als 500 m zur Trasse.

Bei der Trasse Dorfen ist der Mindestabstand des am nächsten zur Trasse liegenden Dorf- und Mischgebietes 87 m (Heldenstein), wobei insgesamt 7 Gebiete mit 18,2 ha Dorf- und Mischgebietsflächen in einem Abstand näher als 500 m zur Trasse Dorfen liegen.

Würde man den Nahbereich zur Trasse anhand der 43 dB(A)-Isophone nachts definieren, die bei freier Schallausbreitung bei der für das Jahr 2025 prognostizierten Verkehrsbelastung in einem Abstand von ca. 1000 m zur jeweiligen Trasse verläuft, würde sich dadurch das Ergebnis der Betrachtung nicht ändern. Auch

dann würden bei der Trasse Haag deutlich mehr überwiegend oder ausschließlich dem Wohnen dienende Gebiete im Nahbereich der Trasse liegen.

**Fazit:**

Die Trasse Dorfen entspricht dem Trennungsgebot des § 50 BImSchG besser als die Trasse Haag, da weniger ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete mit deutlich geringeren Flächenbetroffenheiten im Nahbereich der Trasse liegen.

Die **Trasse Dorfen** ist unter dem Aspekt „Nahbereich“ **günstiger** zu beurteilen als die **Trasse Haag**.

**3.2.2.4.8.1.2. Verkehrslärmauswirkungen anhand einer bestimmten Höhe der Verkehrslärmbelastung (Isophone)**

Die Verkehrslärmbelastungen werden nicht nur durch den Abstand der bauleitplanerische ausgewiesenen Gebiete bestimmt, sondern auch wesentlich durch die Zahl der betroffenen Wohnungen. Im Folgenden werden deshalb die Flächen der Wohn- bzw. Dorf- und Mischgebiete und innerhalb dieser Flächen die Anzahl der Wohngebäude, die Wohneinheiten und die Anzahl der betroffenen Personen ermittelt, bei denen trotz eines lärmindernden Fahrbahnbelages mit  $D_{stro} = -2 \text{ dB(A)}$  (Stand der Technik) ohne Lärmschutzmaßnahmen nachfolgend aufgeführte Werte nachts überschritten werden.

Die Betrachtung ohne Berücksichtigung von Lärmschutzmaßnahmen zeigt auf, inwieweit und wie gut die jeweilige Trasse dem Trennungsgebot entspricht. Da jedoch das Trennungsgebot und insbesondere die Abwägungsdirektive des § 50 BImSchG ein Optimierungsgebot in Bezug auf die Vorsorge gegen Verkehrslärm enthält und die Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV nicht schon ohne weiteres genügt, sondern niedrigere Lärmwerte anzustreben sind, werden die Lärmbetroffenheiten anhand niedrigerer Lärmwerte untersucht. Auf das Einbeziehen von Lärmschutzmaßnahmen über den lärmindernden Fahrbahnbelag hinaus wird bei dieser Betrachtung verzichtet, da die Umsetzung des Trennungsgebotes durch die Berücksichtigung von Lärmschutzmaßnahmen – je nach Art und Umfang der gewählten Maßnahmen bei der jeweiligen Trasse – nicht mehr vergleichend beurteilt werden kann. Zudem wäre aus der Umsetzung der gesetzlichen Verpflichtung zur Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV zumindest für die Grenzwertbetrachtung eine Gleichwertigkeit der Trassen gegeben. Auch in dieser Betrachtung werden die Dorf- und Mischgebiete – wie in Ziffer 3.2.2.4.8.1.1 – nachrichtlich und ergänzend mit aufgenommen.



(Der Vergleich der Verkehrslärmauswirkungen beider Trassen unter Berücksichtigung der gemäß der 16. BImSchV erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen wird erst nachfolgend unter Ziffer 3.2.2.4.8.2 „Darstellung und Vergleich der Verkehrslärmauswirkungen der Trasse Dorfen und der Trasse Haag“ beurteilt).

Die betroffenen Gebietskategorien und die betroffenen Flächen werden aus der Bauleitplanung ermittelt, die Anzahl der in den jeweiligen Flächen betroffenen Wohngebäude und Wohneinheiten wurde durch Ortseinsichten im Jahr 2006 festgestellt. Um eine Abschätzung treffen zu können, wie viele Menschen betroffen sind, wurde über die „STATISTIK kommunal 2005“ des Bayerischen Landesamts für Statistik und Datenverarbeitung der durchschnittliche Belegungsgrad einer Wohneinheit zu 2,75 Personen / Wohneinheit (Stand: 31.12.2004) durch Auswertung der entsprechenden Daten der betroffenen Kommunen ermittelt.

Die gewählten, in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Werte sind

- zum einen die Grenzwerte nachts der 16. BImSchV,
- die Orientierungswerte der DIN 18005 Teil 1 (Schallschutz im Städtebau) sowie
- mit 43 dB(A) nachts der Wert, bei dem ausgehend von einem als „ruhig“ zu definierenden Umfeld mit einem Wert von 40 dB(A) bei einer Steigerung von 3 dB(A) auf dann 43 dB(A) das Ruhebedürfnis nachts gestört wird (so FTO-Entscheidung des VGH München, Beschl. v. 5.3.2001 – 8 ZB 00.3490, veröffentlicht NVwZ-RR 2001, Heft 9, S. 579 ff).

Wohngebiete von 43 bis 45 dB(A) nachts
Wohngebiete von 45 bis 49 dB(A) nachts
Wohngebiete über 49 dB(A) nachts
Dorf- und Mischgebiete von 43 bis 50 dB(A) nachts
Dorf- und Mischgebiete von 50 bis 54 dB(A) nachts
Dorf- und Mischgebiete über 54 dB(A) nachts

Die im Beiblatt 1 zur DIN 18005 Teil 1 angegebenen Orientierungswerte von bis zu 45 dB(A) nachts bei Wohngebieten und bis zu 50 dB(A) nachts bei Dorf- und Mischgebieten entsprechen einem Beurteilungspegel, dessen Einhaltung einen angemessenen Schutz vor Lärmbelastungen ermöglicht. Im Beiblatt zur o.a. DIN-Norm wird angemerkt, dass bei Beurteilungspegeln über 45 dB(A) selbst bei nur teilweise geöffnetem Fenster ungestörter Schlaf häufig nicht mehr möglich ist.

Im Einzelnen stellt sich die Situation wie folgt dar:

Betroffene Gebiete	Trasse Dorfen [ha / Wohngebäude / Wohneinheiten / Personen] <sup>1</sup>	Trasse Haag [ha / Wohngebäude / Wohneinheiten / Personen] <sup>1</sup>
<b>Wohngebiete von 43 bis 45 dB(A) nachts</b>	<b>23,7 / 191 / 372 / 1025</b>	<b>49,4 / 382 / 769 / 2118</b>
<b>Wohngebiete von 45 bis 49 dB(A) nachts</b>	<b>42,3 / 319 / 511 / 1408</b>	<b>67,1 / 591 / 1252 / 3444</b>
<b>Wohngebiete über 49 dB(A) nachts</b>	<b>6,4 / 57 / 74 / 204</b>	<b>68,4 / 433 / 1169 / 3223</b>
Summe Wohngebiete	72,4 / 567 / 957 / 2637	184,9 / 1406 / 3190 / 8785
<b>Dorf- und Mischgebiete von 43 bis 50 dB(A) nachts</b>	<b>85,8 / 477 / 915 / 2516</b>	<b>108,5 / 682 / 1741 / 4615</b>
<b>Dorf- und Mischgebiete von 50 bis 54 dB(A) nachts</b>	<b>7,9 / 51 / 81 / 223</b>	<b>40,5 / 172 / 299 / 825</b>
<b>Dorf- und Mischgebiete über 54 dB(A) nachts</b>	<b>4,8 / 26 / 34 / 92</b>	<b>25,8 / 86 / 175 / 482</b>
Summe Dorf- und Mischgebiete	98,5 / 554 / 1030 / 2431	174,8 / 940 / 2152 / 5922
<b>Gesamt</b>	<b>170,9 / 1121 / 1987 / 5468</b>	<b>359,7 / 2346 / 5342 / 14704</b>

- 1
1. Zahl: betroffene Fläche entsprechend Bauleitplanung
  2. Zahl: Anzahl Wohngebäude (Stand: 2006)
  3. Zahl: betroffene Wohneinheiten (Stand: 2006)
  4. Zahl: betroffene Personen (Umrechnung mit 2,75 Personen / Wohneinheit)

Bei der Trasse Haag werden ohne Lärmschutzmaßnahmen 68,4 ha Wohngebietsflächen nachts mit Lärmwerten von mehr als 49 dB(A) verlärm, wohingegen bei der Trasse Dorfen bei 6,4 ha Wohngebietsflächen nachts ein Wert von 49 dB(A) überschritten wird. In den 68,4 ha im Bereich der Trasse Haag befinden sich 433 Wohngebäude, die 1169 Wohneinheiten aufweisen. Damit sind in den Wohngebieten entlang der Trasse Haag ca. 3223 Personen betroffen. In den 6,4 ha im Bereich der Trasse Dorfen befinden sich 57 Wohngebäude, die 74 Wohneinheiten aufweisen. Damit sind in den Wohngebieten entlang der Trasse Dorfen ca. 204 Personen betroffen.

Mit Lärmwerten von 45 bis 49 dB(A) werden bei der Trasse Haag ohne zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen 67,1 ha Wohngebietsflächen nachts verlärm, wohingegen bei der Trasse Dorfen bei 42,3 ha Wohngebietsflächen nachts ein Wert von 45 bis 49 dB(A) auftritt. In den 67,1 ha im Bereich der Trasse Haag befinden sich 591 Wohngebäude, die 1252 Wohneinheiten aufweisen. Damit sind allein in den Wohngebieten entlang der Trasse Haag ca. 3444 Personen betroffen. In den 42,3 ha im Bereich der Trasse Dorfen befinden sich 319 Wohngebäude, die 511

Wohneinheiten aufweisen. Damit sind in den Wohngebieten entlang der Trasse Dorfen ca. 1408 Personen betroffen.

Lärmwerte von 43 bis 45 dB(A) nachts treten bei der Trasse Haag ohne zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen bei 49,4 ha Wohngebietsflächen auf, bei der Trasse Dorfen bei 23,7 ha Wohngebietsflächen. In den 49,4 ha im Bereich der Trasse Haag befinden sich 382 Wohngebäude, die 769 Wohneinheiten aufweisen. Damit sind allein in den Wohngebieten entlang der Trasse Haag ca. 2118 Personen betroffen. In den 23,7 ha im Bereich der Trasse Dorfen befinden sich 191 Wohngebäude, die 372 Wohneinheiten aufweisen. Damit sind in den Wohngebieten entlang der Trasse Dorfen nur ca. 1025 Personen betroffen.

In Dorf- und Mischgebieten werden bei der Trasse Haag ohne zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen 25,8 ha Flächen nachts mit Lärmwerten von mehr als 54 dB(A) belastet, bei der Trasse Dorfen 4,8 ha. In den 25,8 ha im Bereich der Trasse Haag befinden sich 86 Wohngebäude, die 175 Wohneinheiten aufweisen. Damit sind in den Dorf- und Mischgebieten entlang der Trasse Haag ca. 482 Personen betroffen. In den 4,8 ha im Bereich der Trasse Dorfen befinden sich 26 Wohngebäude, die 34 Wohneinheiten aufweisen. Damit sind in den Dorf- und Mischgebieten entlang der Trasse Dorfen ca. 92 Personen betroffen.

Mit Lärmwerten von 50 bis 54 dB(A) nachts werden bei der Trasse Haag ohne zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen 40,5 ha Dorf- und Mischgebietsflächen belastet, bei der Trasse Dorfen 7,9 ha. In den 40,5 ha im Bereich der Trasse Haag befinden sich 172 Wohngebäude, die 299 Wohneinheiten aufweisen. Damit sind in den Dorf- und Mischgebieten entlang der Trasse Haag ca. 825 Personen betroffen. In den 7,9 ha im Bereich der Trasse Dorfen befinden sich 51 Wohngebäude, die 81 Wohneinheiten aufweisen. Damit sind in den Dorf- und Mischgebieten entlang der Trasse Dorfen nur ca. 223 Personen betroffen.

108,5 ha Dorf- und Mischgebietsflächen werden bei der Trasse Haag ohne zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen nachts mit Lärmwerten von 43 bis 50 dB(A) belastet, bei der Trasse Dorfen 85,8 ha. In den 108,5 ha im Bereich der Trasse Haag befinden sich 682 Wohngebäude, die 1741 Wohneinheiten aufweisen. Damit sind in den Dorf- und Mischgebieten entlang der Trasse Haag ca. 4615 Personen betroffen. In den 85,8 ha im Bereich der Trasse Dorfen befinden sich 477 Wohngebäude, die 915 Wohneinheiten aufweisen. Damit sind in den Dorf- und Mischgebieten entlang der Trasse Dorfen ca. 2516 Personen betroffen.

**Fazit:**

Die Trasse Dorfen entspricht dem Trennungsgebot des § 50 BImSchG besser als die Trasse Haag, da in den ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete deutlich weniger Flächen (**Trasse Dorfen: 72,4 ha; Trasse Haag: 184,9 ha**) und damit deutlich weniger Wohngebäude (**Trasse Dorfen: 567 Gebäude; Trasse Haag: 1406 Gebäude**), deutlich weniger Wohneinheiten (**Trasse Dorfen: 957 Wohneinheiten; Trasse Haag: 3190 Wohneinheiten**) und deutlich weniger Menschen (**Trasse Dorfen: ca. 2637 Personen; Trasse Haag: ca. 8785 Personen**) von Lärmwerten über 43 dB(A) nachts beeinträchtigt werden. Auch bei den Dorf- und Mischgebieten ergeben sich im Vergleich der beiden Trassen deutlich weniger Lärmbetroffenheiten durch die Trasse Dorfen. Die Ermittlungen in den Bereichen von 43 bis 49 bzw. 54 dB(A) nachts verdeutlichen, dass auch unterhalb der nach 16. BImSchV vorgesehenen Grenzwerte im Korridor Haag höhere Betroffenheiten vorliegen.

Die **Trasse Dorfen** ist unter dem Aspekt „Verkehrslärmauswirkungen“ **günstiger** zu beurteilen als die **Trasse Haag**.

**3.2.2.4.8.1.3. Schutzbedürftige Freizeit- und Erholungsgebiete**

Durch die Neufassung des § 50 BImSchG müssen auch die Verkehrslärmauswirkungen auf schutzbedürftige Freizeit- und Erholungsgebiete betrachtet werden. Geprüft werden hierbei bauleitplanerisch ausgewiesene Erholungsgebiete sowie Erholungsräume, die in übergeordneten Planungen ausgewiesen sind. Eine Beeinträchtigung solcher Gebiete durch Lärm kann nicht ausgeschlossen werden, wenn tagsüber Lärmwerte von 50 dB(A) erreicht oder überschritten werden und damit die „Sprachverständlichkeit“ und der Naturgenuss beeinträchtigt wird.

Die betroffenen Gebiete und die Ergebnisse dieser Betrachtung sind in Ziffer 3.2.2.4.5.2 Belange des Naturschutzes, „Erholungsfunktion“ aufgeführt.

**Fazit:**

Der Unterschied zwischen beiden Trassen ist nicht erheblich. Bei der Betrachtung der Verkehrslärmauswirkungen erweist sich die Trasse Haag durch die geringere flächenmäßige Beeinträchtigung zunächst als die günstigere (Lärmwerte  $\geq 50$  dB(A) tagsüber). Diese geringere Beeinträchtigung wird jedoch dadurch kompensiert, dass durch die dichtere Besiedlung im Korridor Haag mehr Menschen Erholung suchen (z. B. im Ebersberger Forst).

Die **Trasse Dorfen** ist unter dem Aspekt „Erholungsfunktion“ **gleich** zu beurteilen wie die **Trasse Haag**.

#### **3.2.2.4.8.1.4. Unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete**

Die Lärmbetroffenheit von ebenfalls in der Neufassung des § 50 BImSchG enthaltenen unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvollen oder besonders empfindlichen Gebieten wird im Rahmen der naturschutzrechtlichen und naturschutzfachlichen Beurteilung hinreichend erfasst und gewichtet. Dieser Aspekt muss an dieser Stelle deswegen nicht näher untersucht werden.

##### **Fazit:**

Lärmbeeinträchtigungen betreffen vor allem wertvolle und empfindliche Lebensräume und die dort vorkommenden Vogelarten im Nahbereich der Trasse. Die Beeinträchtigungen wurden – vor allem in den FFH-Gebieten und den großflächig zusammenhängenden Waldgebieten – anhand der vorsorglich angenommenen 52 dB(A)-Isophone tagsüber beurteilt.

Bei der Trasse Dorfen treten weniger Lärmbetroffenheiten auf als bei der Trasse Haag, da bei der Trasse Haag wesentlich mehr Waldflächen durch Verkehrslärm belastet werden als bei der Trasse Dorfen. Die Waldflächen bei der Trasse Haag sind jedoch teilweise bereits jetzt durch den Verkehrslärm betroffen, der von der vorhandenen B 12 ausgeht. Im Ergebnis sind daher beide Trassen bei der Beurteilung von Lärmbetroffenheiten von Gebieten, die unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvoll oder besonders empfindlich sind, gleich zu bewerten.

Die **Trasse Dorfen** ist unter dem Aspekt „besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete des Naturschutzes“ **gleich** zu beurteilen wie die **Trasse Haag**.

#### **3.2.2.4.8.1.5. Außenbereich**

Der Außenbereich genießt – bestätigt durch mehrere gerichtliche Entscheidungen (z.B. auch FTO-Entscheidung des VGH München, Beschl. v. 5.3.2001 – 8 ZB 00.3490, veröffentlicht NVwZ-RR 2001, Heft 9, S. 579 ff.) – eine geringere Schutzwürdigkeit als ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete. Dennoch werden bei den Trassen Dorfen und Haag die Anzahl der Wohngebäude, der Wohneinheiten und die betroffenen Personen im Außenbereich ermittelt, bei denen der Grenzwert der 16. BImSchV für Dorf- und Mischgebiete von 54 dB(A) nachts überschritten wird. Die Ermittlung der Betroffenheiten wird unter Berücksichtigung eines lärmindernden Fahrbahnbelages von  $D_{\text{stro}} = - 2 \text{ dB(A)}$  (Stand der Technik), jedoch ohne Berücksichtigung von Lärmschutzmaßnahmen vorgenommen.

Um eine Aussage darüber treffen zu können, inwieweit die entsprechend § 50 BImSchG günstigere Trassierung der Trasse Dorfen in Bezug auf die ausschließlich und überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete nachteilige Auswirkungen auf die Lärmbetroffenen im Außenbereich hat, wurden auch die Betroffenen im Außenbereich von 43 bis 50 dB(A) und von 50 bis 54 dB(A) nachts wie vorstehend beschrieben ermittelt.

Im Einzelnen stellt sich die Situation wie folgt dar:

Betroffene Anwesen	Trasse Dorfen [Wohngebäude / Wohneinheiten / Personen] <sup>1</sup>	Trasse Haag [Wohngebäude / Wohneinheiten / Personen] <sup>1</sup>
<b>Außenbereich von 43 bis 50 dB(A) nachts</b>	<b>330 / 426 / 1174</b>	<b>388 / 488 / 1345</b>
<b>Außenbereich von 50 bis 54 dB(A) nachts</b>	<b>135 / 183 / 503</b>	<b>128 / 152 / 416</b>
<b>Außenbereich über 54 dB(A) nachts</b>	<b>72 / 106 / 289</b>	<b>116 / 142 / 390</b>
Summe Außenbereich	537 / 715 / 1966	632 / 782 / 2151

1. Zahl: Anzahl Wohngebäude (Stand: 2006)  
2. Zahl: betroffene Wohneinheiten (Stand: 2006)  
3. Zahl: betroffene Personen (Umrechnung mit 2,75 Personen / Wohneinheit)

Im Korridor Haag sind 116 Anwesen mit 142 Wohneinheiten und ca. 390 Personen Lärmbelastungen von mehr als 54 dB(A) nachts ausgesetzt, im Korridor Dorfen sind 72 Anwesen mit 106 Wohneinheiten und ca. 289 Personen Lärmbelastungen von mehr als 54 dB(A) nachts ausgesetzt.

Der o.a. Tabelle kann auch entnommen werden, dass die Beeinträchtigungen durch Lärm zwischen 43 und 54 dB(A) im Außenbereich bei beiden Trassen in einer vergleichbaren Größenordnung liegen.

#### **Fazit:**

Neben der Tatsache, dass die Trasse Dorfen dem Trennungsgebot des § 50 BImSchG in Bezug auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete besser entspricht als die Trasse Haag, wird auch der Außenbereich bei der Trasse Dorfen im Vergleich mit der Trasse Haag bezogen auf die Anzahl der Gebäude (**Trasse Dorfen: 537 Gebäude; Trasse Haag: 632 Gebäude**), die Anzahl der Wohneinheiten (**Trasse Dorfen: 715 Wohneinheiten; Trasse Haag: 782 Wohneinheiten**) und die Anzahl der betroffenen Menschen (**Trasse Dorfen: ca. 1966 Personen; Trasse Haag: ca. 2151 Personen**) von Lärmwerten über 43 dB(A) nachts geringfügig weniger beeinträchtigt als der der Trasse Haag.

Die **Trasse Dorfen** ist unter dem Aspekt „Außenbereich“ **gleich** zu beurteilen wie die **Trasse Haag**.

#### **3.2.2.4.8.2. Darstellung und Vergleich der Verkehrslärmauswirkungen der Trasse Dorfen und der Trasse Haag**

Im Rahmen der fachplanungsrechtlichen Abwägung bei der Trassenfindung wird im Folgenden geprüft, welche Verkehrslärmauswirkungen die Trassenalternativen sowohl im jeweiligen Trassenkorridor als auch im Trassenkorridor der Alternativtrasse und auch im nachgeordneten Straßennetz haben.

Dabei wird zunächst ermittelt und bewertet, welche Verkehrslärmbelastungen durch die Trasse Dorfen oder die Trasse Haag im jeweiligen Trassenkorridor, orientiert an den Grenzwerten der 16. BImSchV und unterhalb der Grenzwerte der 16. BImSchV, verursacht werden (Seiten 129 bis 134).

Anschließend werden die Verkehrslärmauswirkungen durch die Trasse Dorfen oder die Trasse Haag im Hinblick auf wesentliche Veränderungen gegenüber dem Prognosenullfall (Neuverlärmungen oder Verringerung bestehender Lärmbelastungen) im jeweiligen Trassenkorridor verglichen (Seiten 134 bis 139).

Da die Trasse Dorfen und die Trasse Haag aber auch Lärmauswirkungen im jeweiligen anderen Korridor verursachen, wird zudem ermittelt, welche Verkehrslärmauswirkungen durch die Trasse Dorfen im Korridor Haag und durch die Trasse Haag im Korridor Dorfen eintreten. Auch hier werden die wesentlichen Veränderungen gegenüber dem Prognosenullfall betrachtet (Seiten 140 bis 143).

Da sowohl die Trasse Dorfen als auch die Trasse Haag im Korridor Haag zu Entlastungen führen, wird im Weiteren untersucht, welche der beiden Trassen im Korridor Haag zu den größeren Entlastungen führt. Das Ergebnis wird mit den jeweiligen Be- und Entlastungen im Korridor Dorfen kumuliert (Seiten 143 bis 146).

Abschließend werden auch noch die durch die jeweilige Trasse verursachten Lärmauswirkungen im Hinblick auf wesentliche Veränderungen im nachgeordneten Straßennetz untersucht (Seiten 146 bis 149).

Der Vergleich beider Trassen wird unter Berücksichtigung der gemäß der 16. BImSchV erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen (nachfolgend als aktive Lärmschutzmaßnahmen bezeichnet) durchgeführt. Dabei sollen die Grenzwerte der 16. BImSchV nachts in allen Wohn- sowie Dorf- und Mischgebieten grundsätzlich an beiden Trassen eingehalten werden. Nur wo dies mit verhältnismäßigen Aufwendungen im Sinne des § 41 Abs. 2 BImSchG nicht möglich ist, sind ggf. zu-

sätzlich passive Lärmschutzmaßnahmen an den zu schützenden Gebäuden erforderlich.

Es werden die Flächen der Wohn- bzw. Dorf- und Mischgebiete und innerhalb dieser Flächen die Anzahl der Wohngebäude, die Wohneinheiten und die Anzahl der betroffenen Personen ermittelt, bei denen trotz eines lärmindernden Fahrbahnbelages (mit  $D_{stro} = - 2 \text{ dB(A)}$  als Stand der Technik) mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen nachfolgend aufgeführte Werte überschritten werden.

Im Außenbereich beschränkt sich die Ermittlung auf die Anzahl der Wohngebäude, die Wohneinheiten und die betroffenen Personen.

<b>Wohngebiete von 43 bis 45 dB(A) nachts</b>
<b>Wohngebiete von 45 bis 49 dB(A) nachts</b>
<b>Wohngebiete über 49 dB(A) nachts</b>
<b>Dorf- und Mischgebiete sowie Außenbereich von 43 bis 50 dB(A) nachts</b>
<b>Dorf- und Mischgebiete sowie Außenbereich von 50 bis 54 dB(A) nachts</b>
<b>Dorf- und Mischgebiete sowie Außenbereich über 54 dB(A) nachts</b>

Die Art der Ermittlung und die Begründung für die vorstehend aufgeführten Werte sind unter Ziffer 3.2.2.4.8.1.2 erläutert.

#### **3.2.2.4.8.2.1. Verkehrslärmbelastungen durch die Trasse Dorfen und die Trasse Haag im jeweiligen Trassenkorridor**

Hierbei wird ermittelt und bewertet, welche Verkehrslärmbelastungen durch die Trasse Dorfen oder die Trasse Haag im jeweiligen Trassenkorridor, orientiert an den Grenzwerten der 16. BImSchV und unterhalb der Grenzwerte der 16. BImSchV, verursacht werden. Das in den §§ 41-43 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV und 24. BImSchV normierte Schallschutzsystem enthält ein insbesondere durch die in § 2 der 16. BImSchV normierten Grenzwerte konkretisiertes Lärmvermeidungsgebot. Dieses Vermeidungsgebot ist zwar striktes Recht, gebietet aber nicht die Durchführung einer Alternativenprüfung. Insbesondere ergibt sich aus dem Lärmvermeidungsgebot §§ 41 ff. BImSchG nicht die Verpflichtung, die - gemessen an den Grenzwerten der 16. BImSchV – unter Lärmgesichtspunkten günstigste Alternative zu wählen, sondern es bezieht sich auf die nach Abwägung gefundene Plantrasse (vgl. zum strukturell gleichartigen Vermeidungsgebot nach Naturschutzrecht BVerwG U. v. 19.3.2003 – 9 A 33/02 -, NVwZ



2003, 1120; BVerwG v. 21.3.1996 – 4 C 19.94 -, DVBl. 1996, 915; BVerwG U. v. 7.3.1997 – 4 C 10.96 -, DVBl. 1997, 838 ff.).

Da zum einen die Grenzwerte der 16. BImSchV jedoch die Grenze der schädlichen Umwelteinwirkungen markieren, ist es sachgerecht, die untersuchten Trassenalternativen auch daran zu messen, ob sie mit Blick auf diese Grenze unterschiedlich zu beurteilen sind.

Weiterhin ist es zum anderen unter Abwägungsgesichtspunkten aber auch sachgerecht und wichtig, die Verkehrslärmauswirkungen des Vorhabens unterhalb der Grenzwerte der 16. BImSchV zu untersuchen, da nach der Rechtsprechung des BayVGH bereits ab einer Steigerung der Lärmbelastung von einem als „ruhig“ zu definierenden Umfeld mit 40 dB(A) auf 43 dB(A) das Ruhebedürfnis nachts gestört wird. Die im Beiblatt 1 zur DIN 18005 Teil 1 (Schallschutz im Städtebau) angegebenen Orientierungswerte von bis zu 45 dB(A) nachts bei Wohngebieten und bis zu 50 dB(A) nachts bei Dorf- und Mischgebieten entsprechen einem Beurteilungspegel, dessen Einhaltung einen angemessenen Schutz vor Lärmbelastungen ermöglicht. Im Beiblatt zur o.a. DIN-Norm wird angemerkt, dass bei Beurteilungspegeln über 45 dB(A) selbst bei nur teilweise geöffnetem Fenster ungestörter Schlaf häufig nicht mehr möglich ist.

In der nachfolgenden Betrachtung werden die verbleibenden, das Ruhebedürfnis nachts beeinträchtigenden Verkehrslärmauswirkungen zwischen 43 dB(A) und dem jeweils nach 16. BImSchV anzusetzenden Grenzwert im Korridor der Trasse Dorfen sowie im Korridor der Trasse Haag ermittelt und gegenübergestellt. Sowohl für die Trasse Dorfen als auch für die Trasse Haag werden die Verkehrslärmauswirkungen nur der jeweiligen Autobahntrassen untersucht.

Der Umfang der erforderlichen zusätzlichen passiven Lärmschutzmaßnahmen liefert darüber hinaus für den Trassenvergleich keine weiteren aussagekräftigen Ergebnisse und wird deshalb hier nicht näher betrachtet.

Im Einzelnen stellt sich die Situation unter Berücksichtigung der weiteren aktiven Lärmschutzmaßnahmen wie folgt dar:

Betroffene Gebiete / Anwesen	Trasse Dorfen [ha / Wohngebäude / Wohneinheiten / Personen] <sup>1</sup>	Trasse Haag [ha / Wohngebäude / Wohneinheiten / Personen] <sup>1</sup>
<b>Wohngebiete von 43 bis 45 dB(A) nachts</b>	<b>24,8 / 134 / 264 / 724</b>	<b>62,4 / 505 / 1327 / 3653</b>
<b>Wohngebiete von 45 bis 49 dB(A) nachts</b>	<b>42,3 / 337 / 519 / 1387</b>	<b>93,8 / 625 / 1412 / 3888</b>

Betroffene Gebiete / Anwesen	Trasse Dorfen [ha / Wohngebäude / Wohneinheiten / Personen] <sup>1</sup>	Trasse Haag [ha / Wohngebäude / Wohneinheiten / Personen] <sup>1</sup>
<b>Wohngebiete über 49 dB(A) nachts</b>	<b>0,7 / 3 / 3 / 8</b>	<b>3,7 / 13 / 25 / 69</b>
Summe Wohngebiete	67,8 / 474 / 786 / 2158	159,9 / 1143 / 2664 / 7610
<b>Dorf- und Mischgebiete von 43 bis 50 dB(A) nachts</b>	<b>83,9 / 470 / 904 / 2488</b>	<b>136,3 / 750 / 1665 / 4583</b>
<b>Dorf- und Mischgebiete von 50 bis 54 dB(A) nachts</b>	<b>8,6 / 59 / 93 / 259</b>	<b>26,9 / 85 / 144 / 399</b>
<b>Dorf- und Mischgebiete über 54 dB(A) nachts</b>	<b>0,4 / 2 / 2 / 5</b>	<b>0<sup>2</sup> / 0 / 0 / 0</b>
Summe Dorf- und Mischgebiete	92,9 / 531 / 999 / 2752	163,2 / 835 / 1809 / 4982
<b>Gesamt</b>	<b>160,7 / 1005 / 1785 / 4910</b>	<b>323,1 / 1978 / 4473 / 12592</b>
<b>Außenbereich von 43 bis 50 dB(A) nachts</b>	<b>- / 333 / 433 / 1191</b>	<b>- / 389 / 489 / 1341</b>
<b>Außenbereich von 50 bis 54 dB(A) nachts</b>	<b>- / 139 / 188 / 518</b>	<b>- / 124 / 169 / 411</b>
<b>Außenbereich über 54 dB(A) nachts</b>	<b>- / 64 / 91 / 251</b>	<b>- / 108 / 133 / 367</b>
Summe Außenbereich	- / 536 / 712 / 1960	- / 621 / 771 / 2119

- 1 1. Zahl: betroffene Fläche entsprechend Bauleitplanung  
 2. Zahl: Anzahl Wohngebäude (Stand: 2006)  
 3. Zahl: betroffene Wohneinheiten (Stand: 2006)  
 4. Zahl: betroffene Personen (Umrechnung mit 2,75 Personen / Wohneinheit)
- 2 0,1 ha unbebaute Fläche betroffen

Bei der Trasse Haag werden 3,7 ha Wohngebietsflächen nachts mit Lärmwerten von mehr als 49 dB(A) verlärmert, wohingegen bei der Trasse Dorfen bei 0,7 ha Wohngebietsflächen nachts ein Wert von 49 dB(A) überschritten wird. In den 3,7 ha im Bereich der Trasse Haag befinden sich 13 Wohngebäude, die 25 Wohneinheiten aufweisen. Damit sind in den Wohngebieten entlang der Trasse Haag ca. 69 Personen betroffen. In den 0,7 ha im Bereich der Trasse Dorfen befinden sich 3 Wohngebäude, die 3 Wohneinheiten aufweisen. Damit sind in den Wohngebieten entlang der Trasse Dorfen ca. 8 Personen betroffen.

Mit Lärmwerten von 45 bis 49 dB(A) nachts werden bei der Trasse Haag 93,8 ha Wohngebietsflächen verlärmert, wohingegen bei der Trasse Dorfen bei 42,3 ha Wohngebietsflächen nachts ein Wert von 45 bis 49 dB(A) auftritt. In den 93,8 ha im Bereich der Trasse Haag befinden sich 625 Wohngebäude, die 1412 Wohneinheiten aufweisen. Damit sind in den Wohngebieten entlang der Trasse Haag ca. 3888 Personen betroffen. In den 42,3 ha im Bereich der Trasse Dorfen befinden sich 337 Wohngebäude, die 519 Wohneinheiten aufweisen. Damit sind in den Wohngebieten entlang der Trasse Dorfen ca. 1387 Personen betroffen.

Lärmwerte von 43 bis 45 dB(A) nachts treten bei der Trasse Haag bei 62,4 ha Wohngebietsflächen auf, bei der Trasse Dorfen bei 24,8 ha. In den 62,4 ha im Bereich der Trasse Haag befinden sich 505 Wohngebäude, die 1327 Wohneinheiten aufweisen. Damit sind in den Wohngebieten entlang der Trasse Haag ca. 3653 Personen betroffen. In den 24,8 ha im Bereich der Trasse Dorfen befinden sich 134 Wohngebäude, die 264 Wohneinheiten aufweisen. Damit sind in den Wohngebieten entlang der Trasse Dorfen ca. 724 Personen betroffen.

An Dorf- und Mischgebieten ergeben sich bei der Trasse Haag nachts keine Betroffenen mit Lärmwerten von mehr als 54 dB(A), bei der Trasse Dorfen treten mit 0,4 ha Betroffenen an 2 Wohngebäuden mit insgesamt 2 Wohneinheiten und damit ca. 5 Personen auf.

Mit Lärmwerten von 50 bis 54 dB(A) nachts werden bei der Trasse Haag 26,9 ha Dorf- und Mischgebietsflächen belastet, bei der Trasse Dorfen 8,6 ha. In den 26,9 ha im Bereich der Trasse Haag befinden sich 85 Wohngebäude, die 144 Wohneinheiten aufweisen. Damit sind in den Dorf- und Mischgebieten entlang der Trasse Haag ca. 399 Personen betroffen. In den 8,6 ha im Bereich der Trasse Dorfen befinden sich 59 Wohngebäude, die 93 Wohneinheiten aufweisen. Damit sind in den Dorf- und Mischgebieten entlang der Trasse Dorfen ca. 259 Personen betroffen.

136,3 ha Dorf- und Mischgebietsflächen werden bei der Trasse Haag nachts mit Lärmwerten von 43 bis 50 dB(A) belastet, bei der Trasse Dorfen 83,9 ha. In den 136,3 ha im Bereich der Trasse Haag befinden sich 750 Wohngebäude, die 1665 Wohneinheiten aufweisen. Damit sind in den Dorf- und Mischgebieten entlang der Trasse Haag ca. 4583 Personen betroffen. In den 83,9 ha im Bereich der Trasse Dorfen befinden sich 470 Wohngebäude, die 904 Wohneinheiten aufweisen. Damit sind in den Dorf- und Mischgebieten entlang der Trasse Dorfen ca. 2488 Personen betroffen.

Da der Außenbereich in der Regel nur passiv geschützt wird, ergeben sich zu den in Ziffer 3.2.2.4.8.1.5 dargestellten Auswertungen nur geringfügige Unterschiede, die dadurch begründet sein können, dass die für Wohn- bzw. Dorf- und Mischgebiete erforderlichen weiteren aktiven Lärmschutzmaßnahmen vereinzelt auch die Lärmbetroffenheit in der Nähe liegender Anwesen im Außenbereich beeinflussen können.

Die Lärmbetroffenheiten > 43 dB(A) nachts bei Wohn- sowie Dorf- und Mischgebieten können auch der Unterlage 2.4 (Verkehrslärmauswirkungen der Trassen Dorfen und Haag; Stand: 28.02.2011) entnommen werden.

Darüber hinaus zeigen die Detailpläne der Unterlage 2.5.1 und 2.5.2 (Verkehrslärmbelastungen der Trasse Dorfen; Stand: 28.02.2011) beispielhaft für die Trasse Dorfen den Verlauf der verschiedenen gewählten Isophonenlinien ohne und mit weiteren aktiven Lärmschutzmaßnahmen. Die Detailpläne der Unterlage 2.5.3 und 2.5.4 (Verkehrslärmbelastungen der Trasse Haag; Stand: 28.02.2011) sind beispielhaft für die Trasse Haag nachrichtlich den Planfeststellungsunterlagen beigefügt. Auf der Grundlage dieser für den gesamten Untersuchungsbereich beider Trassen zur Verfügung stehenden Planunterlagen im Maßstab 1:5.000 werden die Auswertungen für die Verkehrslärmauswirkungen durchgeführt.

**Fazit:**

Unter Berücksichtigung aktiver **Lärmschutzmaßnahmen** werden im **Korridor Haag 3,7 ha** an Flächen (3,7 ha Wohngebietsflächen, keine Dorf- und Mischgebietsflächen) nachts mit Lärmwerten von mehr als **49 dB(A)** verlärmert, wohingegen im **Korridor Dorfen 1,1 ha** an Flächen (0,7 ha Wohngebietsflächen und 0,4 ha Dorf- und Mischgebietsflächen) nachts ein Wert von **49 dB(A)** überschritten wird.

Auch bei der Betrachtung der das nächtliche Ruhebedürfnis störenden Lärmbelastungen über 43 dB(A) verbleiben trotz Berücksichtigung aktiver Lärmschutzmaßnahmen zur Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte bei der Trasse Haag wesentlich mehr Beeinträchtigungen als bei der Trasse Dorfen. So werden bei der Trasse Haag in den Wohn- und Dorf- und Mischgebieten deutlich mehr Flächen (**Trasse Dorfen: 160,7 ha; Trasse Haag: 323,1 ha**) und damit deutlich mehr Wohngebäude (**Trasse Dorfen: 1005 Gebäude; Trasse Haag: 1978 Gebäude**), deutlich mehr Wohneinheiten (**Trasse Dorfen: 1785 Wohneinheiten; Trasse Haag: 4473 Wohneinheiten**) und deutlich mehr Menschen (**Trasse Dorfen: ca. 4910 Personen; Trasse Haag: ca. 12592 Personen**) von Lärmwerten über 43 dB(A) nachts beeinträchtigt. Die Ermittlungen in den Bereichen von 43 bis 49 bzw. 54 dB(A) nachts verdeutlichen, dass auch bei Berücksichtigung des gesetzlich vorgeschriebenen Lärmschutzes unterhalb der nach 16. BImSchV vorgesehenen Grenzwerte im Korridor Haag höhere Betroffenheiten vorliegen.

Im Übrigen hat sich gezeigt, dass die Trasse Dorfen auch ohne Berücksichtigung aktiver Lärmschutzmaßnahmen deutlich weniger Lärmbetroffenheiten verursacht

als die Trasse Haag. So werden bei der Trasse Haag ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen 68,4 ha Wohngebietsflächen nachts mit Lärmwerten von mehr als 49 dB(A) verlärm, wohingegen bei der Trasse Dorfen nur bei 6,4 ha Wohngebietsflächen nachts ein Wert von 49 dB(A) überschritten wird. An Dorf- und Mischgebieten werden bei der Trasse Haag ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen 25,3 ha Dorf- und Mischgebietsflächen nachts mit Lärmwerten von mehr als 54 dB(A) belastet, bei der Trasse Dorfen 4,8 ha. Näheres kann Ziffer 3.2.2.4.8.1.2 entnommen werden.

Unter dem Aspekt der Lärmvermeidung nach den §§ 41-43 BImSchG führt die Trasse Dorfen sowohl ohne Berücksichtigung aktiver Lärmschutzmaßnahmen als auch mit Berücksichtigung aktiver Lärmschutzmaßnahmen zu deutlich weniger Lärmbetroffenheiten als die Trasse Haag.

Die **Trasse Dorfen** ist unter dem Aspekt „Verkehrslärmbelastungen“ **günstiger** zu beurteilen als die **Trasse Haag**.

#### **3.2.2.4.8.2.2. Verkehrslärmauswirkungen durch die Trasse Dorfen und die Trasse Haag im Hinblick auf wesentliche Veränderungen im jeweiligen Trassenkorridor**

Um feststellen zu können, inwieweit die Trasse Dorfen bzw. Trasse Haag zu wesentlichen Veränderungen der Lärmsituation führen (z.B. Neuverlärmung oder Verringerung bestehender Lärmbelastungen), muss die Lärmbetroffenheit im Prognosenullfall (Jahr 2025 ohne A 94) ermittelt und den Verkehrslärmauswirkungen der Trasse Dorfen bzw. Trasse Haag im Prognosejahr 2025 (Planfall Trasse Dorfen bzw. Trasse Haag) gegenübergestellt werden. Als wesentliche Auswirkung wird hierbei im Vergleich zwischen Prognosenullfall und Planfall Trasse Dorfen bzw. Trasse Haag eine Zunahme der Lärmwerte um mindestens 3 dB(A) (in Anlehnung an die Definition der 16. BImSchV) oder ein Überschreiten der Grenzwerte nach 16. BImSchV angesehen. Zudem wird auch ermittelt, inwieweit sich Lärmabnahmen oder geringfügige Lärmzunahmen < 3 dB(A) ergeben, um auch diese Werte – v.a. die Lärmabnahme – in die Betrachtung mit einbeziehen zu können.

Da jedoch zur Beurteilung der Lärmbetroffenheit nicht nur die Frage der wesentlichen Veränderung von Bedeutung ist, sondern vor allem auch der Absolutwert der auftretenden Lärmbelastung, wird bei der nachfolgend aufgezeigten Ermittlung der Lärmänderungen **das Ausgangsniveau mitbetrachtet**. Dabei wird bei Wohngebieten zwischen einem Ausgangsniveau von 43 bis 45 dB(A), 45 bis 49 dB(A) und über 49 dB(A) nachts, bei Dorf- und Mischgebieten bzw. im Außenbereich zwischen einem Ausgangsniveau von 43 bis 50 dB(A), 50 bis 54 dB(A) und

über 54 dB(A) nachts unterschieden. Bei Wohn-, Dorf- und Mischgebieten sowie im Außenbereich wird zudem ermittelt, wo sich Lärmänderungen ausgehend von einem Niveau von bereits über 60 dB(A) nachts ergeben, da bei Lärmwerten über 60 dB(A) nachts in Anlehnung an die 16. BImSchV auch schon geringere Lärmzunahmen (< 3 dB(A)) als wesentlich angesehen werden.

Die Bedeutung der Berücksichtigung des Ausgangsniveaus wird mit nachfolgendem Beispiel erläutert:

Bei Anwesen 1 tritt im Prognosenullfall im Jahr 2025 eine Lärmbelastung von 47 dB(A) nachts auf. Bei Anwesen 2 tritt im Jahr 2025 im Prognosenullfall eine Lärmbelastung von 43 dB(A) nachts auf. Beide Anwesen erfahren im Planfall die gleiche Lärmzunahme von 3 dB(A). Damit wären beide gleich zu beurteilen, wenn das Ausgangsniveau nicht berücksichtigt würde. Faktisch liegt jedoch die absolute Lärmbelastung im Planfall beim Anwesen 2 bei 46 dB(A) und beim Anwesen 1 bei 50 dB(A). Damit ist trotz gleicher Lärmzunahme die im Planfall verbleibende und von den Bewohnern hinzunehmende Belastung beim Anwesen 1 erheblich höher als beim Anwesen 2 und deshalb auch als ungünstiger zu bewerten.

Bei der Trasse Haag wird als Prognosenullfall die B 12 mit dem prognostizierten Verkehrsaufkommen im Jahr 2025 angesetzt. Im Bereich von Hohenlinden wird in Abweichung von der gewidmeten B 12 durch Hohenlinden die kommunale Umgehungsstraße südlich von Hohenlinden in die Betrachtung mit einbezogen, da diese Umgehung die regionalen und überregionalen Verkehre aufnimmt und auch mit 18.100 Kfz/24h im Prognosenullfall deutlich höher belastet ist als die Ortsdurchfahrt von Hohenlinden.

Im Einzelnen stellt sich die Situation wie folgt dar:

Betroffene Gebiete im Korridor Haag Vergleich Prognose- nullfall 2025 <sup>1</sup> mit Plan- fall Trasse Haag <sup>2</sup>	Lärmab- nahme (< 0 dB(A))	Lärmzu- nahme (0 - 3 dB(A))	Lärmzu- nahme (≥ 3 dB(A))	Grenzwert- über- schreitung (16. BImSchV)
	[ha / Wohnge- bäude / Wohn- einheiten / Personen] <sup>4</sup>	[ha / Wohnge- bäude / Wohn- einheiten / Personen] <sup>4</sup>	[ha / Wohnge- bäude / Wohn- einheiten / Personen] <sup>4</sup>	[ha / Wohnge- bäude / Wohn- einheiten / Personen] <sup>4</sup>
<b>Wohngebiete Aus- gangsniveau 43 bis 45 dB(A) nachts</b>	<b>7,4 / 23 / 29 / 79</b>	<b>16,4 / 91 / 142 / 391</b>	<b>6,7 / 35 / 46 / 127</b>	<b>0 / 0 / 0 / 0</b>
<b>Wohngebiete Aus- gangsniveau 45 bis</b>	<b>27,3 / 224 / 287 / 790</b>	<b>12,7 / 46 / 119 / 327</b>	<b>1,1 / 6 / 8 / 22</b>	<b>2,2 / 8 / 16 / 45</b>

Betroffene Gebiete im Korridor Haag Vergleich Prognose- nullfall 2025 <sup>1</sup> mit Plan- fall Trasse Haag <sup>2</sup>	Lärmab- nahme ( $< 0$ dB(A))	Lärmzu- nahme ( $0 - 3$ dB(A))	Lärmzu- nahme ( $\geq 3$ dB(A))	Grenzwert- über- schreitung (16. BImSchV)
	[ha / Wohnge- bäude / Wohn- einheiten / Personen] <sup>4</sup>	[ha / Wohnge- bäude / Wohn- einheiten / Personen] <sup>4</sup>	[ha / Wohnge- bäude / Wohn- einheiten / Personen] <sup>4</sup>	[ha / Wohnge- bäude / Wohn- einheiten / Personen] <sup>4</sup>
<b>49 dB(A) nachts</b>				
<b>Wohngebiete Aus- gangsniveau über 49 dB(A) nachts</b>	<b>19,8 / 134 / 185 / 509</b>	<b>0,2 / 0 / 0 / 0</b>	<b>0 / 0 / 0 / 0</b>	<b>1,5 / 5 / 9 / 24</b>
Summe Wohngebiete	54,5 / 381 / 501 / 1378	29,2 / 137 / 261 / 718	7,8 / 41 / 54 / 149	3,7 / 13 / 25 / 69
<b>Dorf- und Mischge- biete Ausgangsnive- au 43 bis 50 dB(A) nachts</b>	<b>18,3 / 101 / 137 / 376</b>	<b>28,1 / 125 / 185 / 509</b>	<b>31,8 / 61 / 82 / 230</b>	<b>0 / 0 / 0 / 0</b>
<b>Dorf- und Mischge- biete Ausgangsnive- au 50 bis 54 dB(A) nachts</b>	<b>5,1 / 30 / 36 / 100</b>	<b>1,7 / 4 / 4 / 11</b>	<b>0,2 / 0 / 0 / 0</b>	<b>0 / 0 / 0 / 0</b>
<b>Dorf- und Mischge- biete Ausgangsnive- au über 54 dB(A) nachts</b>	<b>3,3 / 7 / 10 / 28</b>	<b>0 / 0 / 0 / 0</b>	<b>0 / 0 / 0 / 0</b>	<b>0 / 0 / 0 / 0</b>
Summe Dorf- und Mischgebiete	26,7 / 138 / 183 / 504	30,8 / 129 / 189 / 520	32 / 61 / 82 / 230	0 / 0 / 0 / 0
Gesamt	81,2 / 519 / 684 / 1882	60 / 266 / 450 / 1238	39,8 / 102 / 136 / 379	3,7 / 13 / 25 / 69
<b>Außenbereich Aus- gangsniveau von 43 bis 50 dB(A) nachts</b>	<b>- / 81 / 94 / 259</b>	<b>- / 31 / 36 / 99</b>	<b>- / 98 / 111 / 305</b>	<b>- / 94 / 116 / 319</b>
<b>Außenbereich Aus- gangsniveau von 50 bis 54 dB(A) nachts</b>	<b>- / 51 / 64 / 176</b>	<b>- / 8 / 11 / 31</b>	<b>- / 16 / 20 / 55</b>	<b>- / 7 / 9 / 25</b>
<b>Außenbereich Aus- gangsniveau über 54 dB(A) nachts</b>	<b>- / 84 / 105 / 289</b>	<b>- / 5 / 7 / 19</b>	<b>- / 7 / 8 / 22</b>	<b>- / 7 / 8 / 23</b>
Summe Außenbereich	- / 216 / 263 / 724	- / 44 / 54 / 149	- / 121 / 139 / 382	- / 108 / 133 / 367
<b>Ausgangsniveau über 60 dB(A) nachts</b> <sup>3</sup>	<b>0,7 / 31 / 36 / 99</b>	<b>- / 2 / 3 / 8</b>	<b>- / 0 / 0 / 0</b>	<b>- / 1 / 2 / 5</b>

- 1 Basis: B 12 mit Dstro = -2 dB(A) ohne weitere Lärmschutzmaßnahmen
- 2 Basis: A 94 mit Dstro = -2 dB(A) und weiteren aktiven Lärmschutzmaßnahmen
- 3 Wohngebiete, Dorf- und Mischgebiete und Außenbereich
- 4 1. Zahl: betroffene Fläche entsprechend Bauleitplanung  
2. Zahl: Anzahl Wohngebäude (Stand: 2006)  
3. Zahl: betroffene Wohneinheiten (Stand: 2006)  
4. Zahl: betroffene Personen (Umrechnung mit 2,75 Personen / Wohneinheit)

Insgesamt ergeben sich beim Planfall Haag im Vergleich zum Prognosenullfall im Korridor Haag bei 7,8 ha Wohngebietsflächen (41 Wohngebäude mit 54 Wohneinheiten und ca. 149 Personen) wesentliche Lärmzunahmen von mind. 3 dB(A). Dabei tritt bei 5 Wohngebäuden erstmalig im Planfall eine Überschreitung des Grenzwerts der 16. BImSchV auf. Bei Dorf- und Mischgebieten bekommen 32 ha Flächen (61 Wohngebäude mit 82 Wohneinheiten und ca. 230 Personen) wesentliche Lärmzunahmen von mind. 3 dB(A). Diese wesentlichen Lärmzunahmen ergeben sich v.a. in Bereichen, wo die Trasse Haag den Korridor der bestehenden B 12 verlässt und somit Bereiche, die derzeit nicht oder wenig vom Verkehrslärm der B 12 beeinträchtigt werden, zukünftig belastet wären.

29,2 ha an Wohngebietsflächen (137 Wohngebäude mit 261 Wohneinheiten und ca. 718 Personen) und 30,8 ha an Dorf- und Mischgebietsflächen (129 Wohngebäude mit 189 Wohneinheiten und ca. 520 Personen) erfahren Lärmzunahmen < 3 dB(A). Bei 54,5 ha an Wohngebietsflächen (381 Wohngebäude mit 501 Wohneinheiten und ca. 1378 Personen) und 26,7 ha an Dorf- und Mischgebietsflächen (138 Wohngebäude mit 183 Wohneinheiten und ca. 504 Personen) ergeben sich Lärmabnahmen.

Im Außenbereich steigen bei 121 Wohngebäuden mit 139 Wohneinheiten und ca. 382 Personen die Lärmbelastungen um mindestens 3 dB(A) an.

Auf der gesamten Trasse Haag kommt es an 2 Anwesen mit 3 Wohneinheiten zu einer Steigerung der Lärmbelastung von < 3 dB(A) ausgehend von einem Ausgangsniveau von über 60 dB(A) nachts beim Prognosenullfall.

Bei 3,7 ha Wohngebietsfläche (13 Wohngebäude mit 25 Wohneinheiten und ca. 69 Personen) bei der Ortschaft Haag wird der Grenzwert der 16. BImSchV überschritten. Hier werden zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Im Außenbereich wird der Grenzwert der 16. BImSchV bei 108 Wohngebäuden mit 133 Wohneinheiten und ca. 367 Personen überschritten. Auch hier werden zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Weitere Ergebnisse – auch die Zuordnung der Lärmänderungen zu den einzelnen Ausgangsniveaus – können der o.a. Tabelle entnommen werden.

Bei der Trasse Dorfen wäre als Prognosenullfall die Verkehrsbelastung des bestehenden Verkehrsnetzes (in der Regel die west-ost-orientierten Straßenzüge im Korridor Dorfen) im Jahr 2025 heranzuziehen. Da jedoch im Gegensatz zum Korridor Haag hier keine bestehende Bundesstraße durch eine Autobahn ersetzt wird und das bestehende Verkehrsnetz nicht in enger Bündelung zur Trasse Dor-



fen liegt, kann der Vergleich Prognosenullfall zu Planfall nicht in der gleichen Weise ausgewertet werden wie bei der Trasse Haag.

Deswegen wird die für den Trassenvergleich auf der sicheren Seite liegende und zu Ungunsten der Trasse Dorfen sprechende Annahme getroffen, dass im Korridor der Trasse Dorfen im Prognosenullfall keine Lärmwerte über 43 dB(A) nachts auftreten. Tatsächlich treten auch im Korridor Dorfen Lärmwerte über 43 dB(A) nachts auf. Somit wird beim Planfall Trasse Dorfen für den ungünstigsten Fall ermittelt, in welchen Bereichen eine **Veränderung** (Abnahme oder Zunahme bis 3 dB(A) bzw. um mindestens 3 dB(A)) der Lärmwerte (entsprechend der Definition der 16. BImSchV) oder ein Überschreiten der Grenzwerte nach 16. BImSchV eintritt.

Im Einzelnen stellt sich die Situation wie folgt dar:

Betroffene Gebiete im Korridor Dorfen Vergleich Prognose- nullfall 2025 <sup>1</sup> mit Plan- fall Trasse Dorfen <sup>2</sup>	Lärmab- nahme (< 0 dB(A))	Lärmzu- nahme (0 - 3 dB(A))	Lärmzu- nahme (≥ 3 dB(A))	Grenzwert- über- schreitung (16. BImSchV)
	[ha / Wohnge- bäude / Wohn- einheiten / Personen] <sup>3</sup>	[ha / Wohnge- bäude / Wohn- einheiten / Personen] <sup>3</sup>	[ha / Wohnge- bäude / Wohn- einheiten / Personen] <sup>3</sup>	[ha / Wohnge- bäude / Wohn- einheiten / Personen] <sup>3</sup>
<b>Wohngebiete Aus- gangsniveau 43 dB(A) nachts</b>	0 / 0 / 0 / 0	19,7 / 138/ 179 / 494	24,2 / 174 / 215 / 592	0,7 / 3 / 3 / 8
<b>Dorf- und Mischge- biete Ausgangsni- veau 43 dB(A) nachts</b>	0 / 0 / 0 / 0	65,6 / 258 / 319 / 880	24,6 / 110 / 138 / 379	0,4 / 2 / 2 / 5
Gesamt	0 / 0 / 0 / 0	85,3 / 396 / 498 / 1374	48,8 / 248 / 353 / 971	1,1 / 5 / 5 / 13
<b>Außenbereich Aus- gangsniveau 43 dB(A) nachts</b>	- / 0 / 0 / 0	- / 130 / 164 / 451	- / 375 / 513 / 1412	- / 64 / 91 / 251

- 1 Annahme: im Prognosenullfall keine Lärmwerte über 43 dB(A) nachts
- 2 Basis: A 94 mit Dstro = -2 dB(A) und weiteren aktiven Lärmschutzmaßnahmen
- 3
  1. Zahl: betroffene Fläche entsprechend Bauleitplanung
  2. Zahl: Anzahl Wohngebäude (Stand: 2006)
  3. Zahl: betroffene Wohneinheiten (Stand: 2006)
  4. Zahl: betroffene Personen (Umrechnung mit 2,75 Personen / Wohneinheit)

Insgesamt ergeben sich beim Planfall Dorfen im Vergleich zum Prognosenullfall im Korridor Dorfen bei 24,2 ha Wohngebietsflächen (174 Wohngebäude mit 215 Wohneinheiten und ca. 592 Personen) wesentliche Lärmzunahmen von mind. 3 dB(A). Bei Dorf- und Mischgebieten sind 24,6 ha Flächen (110 Wohngebäude

mit 138 Wohneinheiten und ca. 379 Personen) mit wesentlichen Lärmzunahmen von mind. 3 dB(A) ermittelt worden.

19,7 ha an Wohngebietsflächen (138 Wohngebäude mit 179 Wohneinheiten und ca. 494 Personen) und 65,6 ha an Dorf- und Mischgebietsflächen (258 Wohngebäude mit 319 Wohneinheiten und ca. 880 Personen) erfahren Lärmzunahmen von weniger als 3 dB(A).

Im Außenbereich steigen bei 375 Wohngebäuden mit 513 Wohneinheiten und ca. 1412 Personen die Lärmbelastungen um mindestens 3 dB(A) an.

Lärmabnahmen treten unter der gewählten Annahme nicht auf.

Weitere Ergebnisse können der o.a. Tabelle entnommen werden.

**Fazit:**

Die **Vorbelastung durch die B 12** führt dazu, dass bei Realisierung der Trasse Haag in den Wohn- und Dorf- und Mischgebieten im **Korridor Haag** bei **81,2 ha** Fläche (**519 Wohngebäude** mit **684 Wohneinheiten** und ca. **1882 Personen**) **Lärmabnahmen** auftreten, wohingegen bei Realisierung der Trasse Dorfen im **Korridor Dorfen** – allerdings auch mit verursacht durch die gewählte Annahme – **keine Lärmabnahmen** auftreten. Auch im Außenbereich treten im Korridor Haag im Gegensatz zum Korridor Dorfen Lärmabnahmen auf.

Von **wesentlichen Lärmzunahmen** in den Wohn- und Dorf- und Mischgebieten sind im **Korridor Dorfen** ca. **971 Personen** betroffen, im **Korridor Haag** ca. **379 Personen**.

Im Außenbereich sind im Korridor Dorfen ca. 1412 Personen von wesentlichen Lärmzunahmen betroffen, im Korridor Haag hingegen ca. 382 Personen.

Trotz der gewählten Annahme bleibt festzustellen, dass auch im Korridor Dorfen im Vergleich des Prognosenullfalls mit dem Planfall Dorfen Lärmabnahmen auftreten. So kommt es z.B. im Zuge der St 2332 in Pastetten und Buch a. Buchrain zu deutlichen Verkehrs- und damit Lärmabnahmen, ebenso verhält es sich im Zuge der St 2084 in Schwindegg und Schwindkirchen.

Die **Trasse Haag** ist unter dem Aspekt „wesentliche Veränderungen der Verkehrslärmauswirkungen im jeweiligen Korridor“ wegen der Vorbelastung durch die B 12 **günstiger** zu beurteilen als die **Trasse Dorfen**.

### 3.2.2.4.8.2.3. Verkehrslärmauswirkungen durch die Trasse Dorfen und Haag im Hinblick auf wesentliche Veränderungen im jeweiligen anderen Trassenkorridor

In dieser Betrachtung wird die Veränderung der Lärmwerte bezogen auf den Prognosenullfall im jeweils anderen Korridor betrachtet. Bei der Trasse Haag wird der Korridor Dorfen betrachtet, bei der Trasse Dorfen der Korridor Haag. Die Auswertung erfolgt analog zum vorstehenden Gliederungspunkt (Verkehrslärmauswirkungen durch die Trasse Dorfen und die Trasse Haag im Hinblick auf wesentliche Veränderungen im jeweiligen Trassenkorridor).

Im Einzelnen stellt sich die Situation im Korridor Haag bei Verwirklichung der Trasse Dorfen wie folgt dar:

Betroffene Gebiete im Korridor Haag Vergleich Prognose- nullfall 2025 <sup>1</sup> mit Plan- fall Trasse Dorfen <sup>2</sup>	Lärmab- nahme ( $< 0$ dB(A))	Lärmzu- nahme ( $0 - 3$ dB(A))	Lärmzu- nahme ( $\geq 3$ dB(A))	Grenzwert- über- schreitung (16. BImSchV)
	[ha / Wohnge- bäude / Wohn- einheiten / Personen] <sup>4</sup>	[ha / Wohnge- bäude / Wohn- einheiten / Personen] <sup>4</sup>	[ha / Wohnge- bäude / Wohn- einheiten / Personen] <sup>4</sup>	[ha / Wohnge- bäude / Wohn- einheiten / Personen] <sup>4</sup>
<b>Wohngebiete Aus- gangsniveau 43 bis 45 dB(A) nachts</b>	<b>23,5 / 139 / 199 / 548</b>	<b>0 / 0 / 0 / 0</b>	<b>0 / 0 / 0 / 0</b>	<b>0 / 0 / 0 / 0</b>
<b>Wohngebiete Aus- gangsniveau 45 bis 49 dB(A) nachts</b>	<b>37,7 / 240 / 354 / 974</b>	<b>0 / 0 / 0 / 0</b>	<b>0 / 0 / 0 / 0</b>	<b>0 / 0 / 0 / 0</b>
<b>Wohngebiete Aus- gangsniveau über 49 dB(A) nachts</b>	<b>24 / 157 / 225 / 619</b>	<b>0 / 0 / 0 / 0</b>	<b>0 / 0 / 0 / 0</b>	<b>4,6 / 30 / 42/ 115</b>
Summe Wohngebiete	85,2 / 536 / 778 / 2141	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0	4,6 / 30 / 42/ 115
<b>Dorf- und Mischge- biete Ausgangsnive- au 43 bis 50 dB(A) nachts</b>	<b>83,9 / 311/ 400 / 1100</b>	<b>0 / 0 / 0 / 0</b>	<b>0 / 0 / 0 / 0</b>	<b>0 / 0 / 0 / 0</b>
<b>Dorf- und Mischge- biete Ausgangsnive- au 50 bis 54 dB(A) nachts</b>	<b>6,9 / 26 / 33 / 95</b>	<b>0 / 0 / 0 / 0</b>	<b>0 / 0 / 0 / 0</b>	<b>0 / 0 / 0 / 0</b>
<b>Dorf- und Mischge- biete Ausgangsnive- au über 54 dB(A) nachts</b>	<b>5,4 / 17 / 22 / 65</b>	<b>0 / 0 / 0 / 0</b>	<b>0 / 0 / 0 / 0</b>	<b>1,6 / 3 / 4 / 11</b>
Summe Dorf- und Mischgebiete	96,2 / 354 / 455 / 1260	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0	1,6 / 3 / 4 / 11
<b>Gesamt</b>	<b>181,4 / 890 / 1233 / 3401</b>	<b>0 / 0 / 0 / 0</b>	<b>0 / 0 / 0 / 0</b>	<b>6,2 / 33 / 46 / 126</b>

Betroffene Gebiete im Korridor Haag Vergleich Prognose- nullfall 2025 <sup>1</sup> mit Plan- fall Trasse Dorfen <sup>2</sup>	Lärmab- nahme ( $< 0$ dB(A))	Lärmzu- nahme ( $0 - 3$ dB(A))	Lärmzu- nahme ( $\geq 3$ dB(A))	Grenzwert- über- schreitung (16. BImSchV)
	[ha / Wohnge- bäude / Wohn- einheiten / Personen] <sup>4</sup>	[ha / Wohnge- bäude / Wohn- einheiten / Personen] <sup>4</sup>	[ha / Wohnge- bäude / Wohn- einheiten / Personen] <sup>4</sup>	[ha / Wohnge- bäude / Wohn- einheiten / Personen] <sup>4</sup>
<b>Außenbereich Aus- gangsniveau 43 bis 50 dB(A) nachts</b>	- / 153 / 171 / 471	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0
<b>Außenbereich Aus- gangsniveau 50 bis 54 dB(A) nachts</b>	- / 49 / 63 / 173	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0
<b>Außenbereich Aus- gangsniveau über 54 dB(A) nachts</b>	- / 84 / 105 / 289	0 / 0 / 0 / 0	0 / 0 / 0 / 0	- / 51 / 63 / 174
Summe Außenbereich	- / 286 / 339 / 933			- / 51 / 63 / 174
<b>Ausgangsniveau über 60 dB(A) nachts</b> <sup>3</sup>	<b>0,7 / 30 / 36 / 99</b>	<b>0 / 0 / 0 / 0</b>	<b>0 / 0 / 0 / 0</b>	<b>0 / 0 / 0 / 0</b>

- 1 Basis: B 12 mit  $D_{stro} = -2$  dB(A) ohne weitere Lärmschutzmaßnahmen (Prognosenullfall)
- 2 Basis: B 12 mit  $D_{stro} = -2$  dB(A) ohne weitere Lärmschutzmaßnahmen (Planfall Trasse Dorfen = B 12 mit Restverkehr)
- 3 Wohngebiete und Dorf- und Mischgebiete und Außenbereich
- 4 1. Zahl: betroffene Fläche entsprechend Bauleitplanung  
2. Zahl: Anzahl Wohngebäude (Stand: 2006)  
3. Zahl: betroffene Wohneinheiten (Stand: 2006)  
4. Zahl: betroffene Personen (Umrechnung mit 2,75 Personen / Wohneinheit)

Insgesamt ergeben sich beim Planfall Dorfen im Korridor Haag im Vergleich zum Prognosenullfall keine Lärmzunahmen.

Bei 23,5 ha Wohngebietsflächen (139 Wohngebäude mit 199 Wohneinheiten und ca. 548 Personen) nimmt die Lärmbelastung von einem Ausgangsniveau von 43 bis 45 dB(A) nachts weiter ab, bei 37,7 ha Wohngebietsflächen (240 Wohngebäude mit 354 Wohneinheiten und ca. 974 Personen) erfolgt eine weitere Lärmabnahme von einem Ausgangsniveau von 45 bis 49 dB(A) nachts und bei 24 ha Wohngebietsflächen (157 Wohngebäude mit 225 Wohneinheiten und ca. 619 Personen) von einem im Prognosenullfall grenzwertüberschreitenden Ausgangsniveau von über 49 dB(A) nachts.

Bei Dorf- und Mischgebietsflächen nimmt die Lärmbelastung von einem Ausgangsniveau von 43 bis 50 dB(A) nachts bei 83,9 ha (311 Wohngebäude mit 400 Wohneinheiten und ca. 1100 Personen) weiter ab, bei 6,9 ha Dorf- und Mischgebietsflächen (26 Wohngebäude mit 33 Wohneinheiten und ca. 95 Personen) er-

folgt eine weitere Lärmabnahme von einem Ausgangsniveau von 50 bis 54 dB(A) nachts und bei 5,4 ha Wohngebietsflächen (17 Wohngebäude mit 22 Wohneinheiten und ca. 65 Personen) von einem im Prognosenullfall grenzwertüberschreitenden Ausgangsniveau von über 54 dB(A) nachts.

Im Außenbereich nimmt die Lärmbelastung von einem Ausgangsniveau von 43 bis 50 dB(A) nachts bei 153 Wohngebäuden mit 171 Wohneinheiten und ca. 471 Personen weiter ab, bei 49 Wohngebäuden mit 63 Wohneinheiten und ca. 173 Personen erfolgt eine weitere Lärmabnahme von einem Ausgangsniveau von 50 bis 54 dB(A) nachts und bei 84 Wohngebäuden mit 105 Wohneinheiten und ca. 289 Personen von einem im Prognosenullfall grenzwertüberschreitenden Ausgangsniveau von über 54 dB(A) nachts.

Ausgehend von einem Ausgangsniveau von über 60 dB(A) nachts beim Prognosenullfall ergeben sich bei Wohngebieten, Dorf- und Mischgebieten und im Außenbereich bei 0,7 ha Fläche mit insgesamt 30 Wohngebäuden, 36 Wohneinheiten und ca. 99 Personen Lärmabnahmen.

Bei der Verwirklichung der Trasse Haag ergeben sich im Korridor Dorfen keine wesentlichen Veränderungen der Lärmwerte, da sich die Verkehrsmengen im nachgeordneten Straßennetz zwischen Prognosenullfall und Planfall Trasse Haag im Korridor Dorfen nur geringfügig ändern (in der Regel  $\pm 500 - 1.000$  Kfz/24h).

**Fazit:**

Der **Planfall Dorfen** führt im **Korridor Haag** zu **großflächigen** und **wesentlichen Lärmentlastungen**. Insgesamt werden **181,4 ha** an Flächen in Wohn- sowie Dorf- und Mischgebieten mit **890 Wohngebäuden**, **1233 Wohneinheiten** und ca. **3401 Personen** von Verkehrslärm **entlastet**. Im Außenbereich werden 286 Wohngebäude mit 339 Wohneinheiten und ca. 933 Personen entlastet.

Die o.a. Entlastungen liegen bei **141,3 ha** an Flächen in Wohn- sowie Dorf- und Mischgebieten mit **610 Wohngebäuden**, **880 Wohneinheiten** und ca. **2420 Personen** und damit beim überwiegenden Anteil der Betroffenen in einer Größenordnung von **größer 3 bis 10 dB(A)** (Anmerkung: Auswertung kann obiger Tabelle nicht entnommen werden, da in Spalte 2 alle Lärmabnahmen aufsummiert sind).

Der **Planfall Haag** führt im **Korridor Dorfen** zu **keinen wesentlichen Entlastungen** von Verkehrslärm.

Die **Trasse Dorfen** ist unter dem Aspekt „wesentliche Veränderungen der Verkehrslärmauswirkungen im jeweils anderen Korridor“ **günstiger** zu beurteilen als die **Trasse Haag**.

#### 3.2.2.4.8.2.4. Vergleich der Verkehrslärmbelastungen durch die Planfälle in den beiden Korridoren

Da sowohl die Trasse Dorfen als auch die Trasse Haag im Korridor Haag zu Entlastungen führen, wird im Folgenden untersucht, welche der beiden Trassen im Korridor Haag zu den größeren Entlastungen führt. Das Ergebnis wird mit den jeweiligen Be- und Entlastungen im Korridor Dorfen kumuliert.

In der Betrachtung werden dabei die **Veränderungen** der Lärmwerte im Korridor Haag beim Vergleich einer B 12 mit Restverkehr (nach Realisierung der Trasse Dorfen) und einer Trasse Haag (d.h. Realisierung der A 94 im Korridor Haag) dargestellt.

Dazu werden sowohl für die Trasse Haag als auch für die B 12 mit Restverkehr die Verkehrslärmauswirkungen im Prognosejahr 2025 untersucht. Für die Trasse Haag werden neben dem lärm mindernden Fahrbahnbelag mit  $D_{stro} = - 2 \text{ dB(A)}$  die erforderlichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen gemäß 16. BImSchV berücksichtigt. Für die B 12 mit Restverkehr wird nur ein lärm mindernder Fahrbahnbelag mit  $D_{stro} = - 2 \text{ dB(A)}$  sowie bestehende aktive Lärmschutzmaßnahmen in Ansatz gebracht (Lärmschutzwand Umgehung Hohenlinden). Damit wird berücksichtigt, dass bis zum Jahr 2025 auf der B 12 die Fahrbahnbeläge saniert werden müssen und dabei ein lärm mindernder Fahrbahnbelag mit  $D_{stro} = - 2 \text{ dB(A)}$  Verwendung finden wird.

Im Einzelnen stellt sich die Situation wie folgt dar:

Betroffene Gebiete / Anwesen im Korridor Haag	Trasse Haag [ha / Wohngebäude / Wohneinheiten / Personen] <sup>1</sup>	B 12 (Restverkehr) [ha / Wohngebäude / Wohneinheiten / Personen] <sup>1</sup>
<b>Wohngebiete über 43 bis 45 dB(A) nachts</b>	<b>62,8 / 505 / 1327 / 3653</b>	<b>6 / 29 / 44 / 121</b>
<b>Wohngebiete über 45 bis 49 dB(A) nachts</b>	<b>93,8 / 625 / 1412 / 3888</b>	<b>12,7 / 145 / 233 / 641</b>
<b>Wohngebiete über 49 dB(A) nachts</b>	<b>3,7 / 13 / 25 / 69</b>	<b>4,6 / 30 / 42 / 115</b>
Summe Wohngebiete	159,9 / 1143 / 2664 / 7610	23,3 / 204 / 319 / 877
<b>Dorf- und Mischgebiete über 43 bis 50 dB(A) nachts</b>	<b>136,28 / 750 / 1665 / 4583</b>	<b>32,4 / 121 / 185 / 509</b>
<b>Dorf- und Mischgebiete</b>	<b>26,92 / 85 / 144 / 399</b>	<b>3,1 / 10 / 14 / 39</b>

Betroffene Gebiete / Anwesen im Korridor Haag	Trasse Haag [ha / Wohngebäude / Wohneinheiten / Personen] <sup>1</sup>	B 12 (Restverkehr) [ha / Wohngebäude / Wohneinheiten / Personen] <sup>1</sup>
<b>über 50 bis 54 dB(A) nachts</b>		
<b>Dorf- und Mischgebiete über 54 dB(A) nachts</b>	<b>0<sup>2</sup> / 0 / 0 / 0</b>	<b>1,6 / 3 / 4 / 11</b>
Summe Dorf- und Mischgebiete	163,2 / 835 / 1809 / 4982	37,1 / 134 / 203 / 559
Gesamt	323,1 / 1978 / 4473 / 12592	60,4 / 338 / 522 / 1436
<b>Außenbereich von 43 bis 50 dB(A) nachts</b>	<b>- / 389 / 489 / 1341</b>	<b>- / 137 / 159 / 437</b>
<b>Außenbereich von 50 bis 54 dB(A) nachts</b>	<b>- / 124 / 149 / 411</b>	<b>- / 38 / 53 / 146</b>
<b>Außenbereich über 54 dB(A) nachts</b>	<b>- / 108 / 133 / 367</b>	<b>- / 51 / 63 / 174</b>
Summe	- / 621 / 771 / 2119	- / 226 / 275 / 757

- 1 1. Zahl: betroffene Fläche entsprechend Bauleitplanung  
 2. Zahl: Anzahl Wohngebäude (Stand: 2006)  
 3. Zahl: betroffene Wohneinheiten (Stand: 2006)  
 4. Zahl: betroffene Personen (Umrechnung mit 2,75 Personen / Wohneinheit)
- 2 0,1 ha unbebaute Fläche betroffen

Im Korridor Haag ergeben sich weitaus größere Lärmbetroffenheiten durch die Trasse Haag als durch den Restverkehr auf der B 12 bei Realisierung der Trasse Dorfen. So wird das nächtliche Ruhebedürfnis durch Lärmwerte größer 43 dB(A) nachts bei der Trasse Haag in den Wohn- und Dorf- und Mischgebieten auf einer Fläche von 323,1 ha (1978 Wohngebäude mit 4473 Wohneinheiten und ca. 12592 Personen) beeinträchtigt. Im Außenbereich sind 621 Wohngebäude mit 771 Wohneinheiten und ca. 2119 Personen von Lärmwerten größer 43 dB(A) nachts beeinträchtigt. Weitere Ergebnisse können der o.a. Tabelle oder den Erläuterungen unter Ziffer 3.2.2.4.8.2.1 entnommen werden.

Durch die B 12 mit Restverkehr liegen nur auf einer Fläche von 60,4 ha in den Wohn- und Dorf- und Mischgebieten Lärmbetroffenheiten über 43 dB(A) nachts vor (338 Wohngebäude mit 522 Wohneinheiten und ca. 1436 Personen). Im Außenbereich wird das nächtliche Ruhebedürfnis durch die B 12 mit Restverkehr bei 226 Wohngebäuden mit 275 Wohneinheiten und ca. 757 Personen durch Lärmwerte über 43 dB(A) nachts gestört.

Der „umgekehrte Fall“, d.h. die Betrachtung der **Veränderungen** der Lärmwerte im Korridor Dorfen beim Vergleich des bestehenden Straßennetzes mit Prognoseverkehr 2025 (nach Realisierung der Trasse Haag) und einer Trasse Dorfen (d.h. Realisierung der A 94 im Korridor Dorfen), kann aufgrund der bereits aufge-

fürten Gründe (im Gegensatz zum Korridor Haag kein Ersatz einer bestehenden Bundesstraße durch eine Autobahn, bestehendes Verkehrsnetz nicht in enger Bündelung zur Trasse Dorfen) nicht in gleicher Weise durchgeführt werden. Im Ergebnis kann jedoch ermittelt werden, dass aufgrund der getroffenen, auf der sicheren Seite liegenden Annahme (im Korridor der Trasse Dorfen im Prognose-nullfall keine Lärmwerte über 43 dB(A) nachts) sich nur die unter Ziffer 3.2.2.4.8.2.1 aufgeführten, in nachfolgender Tabelle noch einmal zusammengestellten Betroffenheiten beim Planfall Trasse Dorfen im Korridor Dorfen ergeben.

Betroffene Gebiete / Anwesen	Trasse Dorfen [ha / Wohngebäude / Wohneinheiten / Personen] <sup>1</sup>
<b>Wohngebiete von 43 bis 45 dB(A) nachts</b>	<b>24,8 / 134 / 264 / 724</b>
<b>Wohngebiete von 45 bis 49 dB(A) nachts</b>	<b>42,3 / 337 / 519 / 1387</b>
<b>Wohngebiete über 49 dB(A) nachts</b>	<b>0,7 / 3 / 3 / 8</b>
Summe Wohngebiete	67,8 / 474 / 786 / 2158
<b>Dorf- und Mischgebiete von 43 bis 50 dB(A) nachts</b>	<b>83,9 / 470 / 904 / 2488</b>
<b>Dorf- und Mischgebiete von 50 bis 54 dB(A) nachts</b>	<b>8,6 / 59 / 93 / 259</b>
<b>Dorf- und Mischgebiete über 54 dB(A) nachts</b>	<b>0,4 / 2 / 2 / 5</b>
Summe Dorf- und Mischgebiete	92,9 / 531 / 999 / 2752
Gesamt	160,7 / 1005 / 1785 / 4910
<b>Außenbereich von 43 bis 50 dB(A) nachts</b>	<b>- / 333 / 433 / 1191</b>
<b>Außenbereich von 50 bis 54 dB(A) nachts</b>	<b>- / 139 / 188 / 518</b>
<b>Außenbereich über 54 dB(A) nachts</b>	<b>- / 64 / 91 / 251</b>
Summe Außenbereich	- / 536 / 712 / 1960

1. Zahl: betroffene Fläche entsprechend Bauleitplanung  
 2. Zahl: Anzahl Wohngebäude (Stand: 2006)  
 3. Zahl: betroffene Wohneinheiten (Stand: 2006)  
 4. Zahl: betroffene Personen (Umrechnung mit 2,75 Personen / Wohneinheit)

#### Fazit:

Wie in Ziffer 3.2.2.4.8.2.1 bereits aufgezeigt führt eine Trasse Dorfen im Korridor Dorfen zu deutlich weniger Lärmbetroffenheiten als eine Trasse Haag im Korridor Haag. Der Vergleich der B 12 mit Restverkehr (nach Realisierung der Trasse Dorfen) und der Trasse Haag (d.h. Realisierung der A 94 im Korridor Haag) zeigt, dass die bei einer Realisierung der Trasse Dorfen verbleibenden Restverkehre auf der B 12 ohne weitere aktive Lärmschutzmaßnahmen eine weitaus geringere Lärmbetroffenheit auslösen als eine Trasse Haag mit Berücksichtigung weiterer



aktiver Lärmschutzmaßnahmen. Für den Korridor Haag und die zahlreichen dort lebenden Menschen ergeben sich bei einer Realisierung der Trasse Dorfen nur mehr auf einer Fläche von **60,4 ha** Lärmbetroffenheiten über 43 dB(A) nachts, wohingegen bei einer Trasse Haag eine Fläche von **323,1 ha** betroffen ist. Im Außenbereich sind bei der Trasse Haag 621 Wohngebäude und damit ca. 2119 Personen betroffen, wohingegen bei der Trasse Dorfen durch den Restverkehr der B 12 226 Wohngebäude mit ca. 757 Personen betroffen sind.

Im Vergleich der kumulativ betrachteten Betroffenheiten in beiden Korridoren zeigt sich, dass bei der Trasse Dorfen insgesamt Lärmbeeinträchtigungen über 43 d(A) nachts auf einer Fläche von 221,1 ha (160,7 ha im Korridor Dorfen und 60,4 ha im Korridor Haag) auftreten. Bei der Trasse Haag ergeben sich bereits Lärmbeeinträchtigungen über 43 d(A) nachts auf einer Fläche von 323,1 ha, obwohl im Planfall Haag die auf der sicheren Seite liegende Annahme getroffen wurde, dass im Korridor Dorfen keine Betroffenheiten über 43 dB(A) auftreten, die zu den bereits ermittelten 323,1 ha hinzuaddiert werden müssten.

Die eben aufgezeigten Betroffenheiten in den Wohn- und Dorf- und Mischgebieten entsprechen einer Lärmbeeinträchtigung über 43 dB(A) nachts für ca. **6346 Menschen** bei Verwirklichung der **Trasse Dorfen** (ca. 4910 Menschen im Korridor Dorfen und ca. 1436 Menschen im Korridor Haag), und ca. **12592 Menschen** bei Verwirklichung der **Trasse Haag**.

Selbst wenn man den Außenbereich bei dieser kumulativen Betrachtung mit einbeziehen würde, würde sich die Tendenz nicht ändern. Es ergeben sich zusätzliche Lärmbeeinträchtigungen über 43 dB(A) nachts bei der Trasse Dorfen für ca. 2717 Menschen (ca. 1960 im Korridor Dorfen und ca. 757 im Korridor Haag). Demgegenüber stehen Lärmbeeinträchtigungen über 43 dB(A) nachts bei der Trasse Haag bei ca. 2119 Personen.

Die **Trasse Dorfen** ist unter dem Aspekt „Vergleich der Verkehrslärmbelastungen in beiden Korridoren“ **günstiger** zu beurteilen als die **Trasse Haag**.

#### **3.2.2.4.8.2.5. Verkehrslärmauswirkungen der Trasse Dorfen und der Trasse Haag im nachgeordneten Straßennetz**

Im Rahmen der Betrachtung der Verkehrslärmauswirkungen wird auch geprüft, ob sich durch das Vorhaben (Trasse Dorfen oder Trasse Haag) wesentliche negative Lärmauswirkungen im Bereich des nachgeordneten Straßennetzes ergeben. Dabei wird ermittelt, ob v.a. auf den auf die jeweilige Trasse zuführenden, süd-nord-orientierten Straßenzügen wesentliche Lärmzunahmen nachts auftreten. Nimmt als Folge eines Straßenbauvorhabens der Verkehr auf einer anderen,

vorhandenen Straße zu, ist der von ihr ausgehende Lärmzuwachs im Rahmen der Abwägung nach § 17 FStrG zu berücksichtigen, wenn er mehr als unerheblich ist und ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem planfestgestellten Straßenbauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf der anderen Straße vorhanden ist (vgl. zu Lärmschutzansprüchen einer Gemeinde, Verkehrszunahme auf einer bereits vorhandenen Straße, BVerwG U. v. 15. März 2005 – 4 A 18.04, Natur und Recht – 2005 – Heft 10, S. 652 ff). Als Betrachtungsraum wird der gesamte Raum herangezogen, in dem sich die Verkehrsbelastungen im nachgeordneten Straßennetz gemäß dem Verkehrsgutachten 2004 durch die Planfälle Dorfen oder Haag gegenüber dem Prognosenullfall ändern. Im Norden wird der Betrachtungsraum durch Erding, die St 2084, die B 15 nördlich Dorfen und die St 2086 begrenzt. Im Süden grenzen die St 2080 und St 2086 nördlich Ebersberg, die EBE 6 nördlich Steinhöring bzw. Albaching, die MÜ 43 nördlich Rechtmehring, die B 15 südlich Haag, die St 2353 nördlich Gars, die St 2352, die MÜ 37 nördlich Aschau und die MÜ 25 westlich von Waldkraiburg den Betrachtungsraum ab.

In einem ersten Schritt werden dabei solche Lärmzunahmen auf allen Straßenzügen ausgeschlossen, bei denen sich im Vergleich zwischen Planfall und Prognosenullfall eine Verkehrsminderung ergibt. Als Maßstab wird eine aufsummierte Längenangabe der relevanten Straßenzüge mit Verkehrsminderung – bezogen auf den Verlauf innerhalb bzw. entlang von Wohn- sowie Dorf- und Mischgebieten – herangezogen. Im Sinne der Vergleichbarkeit werden dazu bei beiden Planfällen (Trasse Dorfen und Trasse Haag) jeweils die gleichen Straßenzüge untersucht.

Relevante Straßenzüge sind:

<b>St 2331</b>	<b>MÜ 32</b>
<b>ED 20</b>	<b>St 2353</b>
<b>St 2086</b>	<b>MÜ 22</b>
<b>ED 12 / 10</b>	<b>MÜ 37</b>
<b>MÜ 43</b>	<b>MÜ 21</b>
<b>B 15</b>	<b>St 2084</b>

Beim Planfall Trasse Dorfen ergibt sich auf einer Länge von ca. 11,5 km innerhalb bzw. entlang von Wohn- sowie Dorf- und Mischgebieten eine Verkehrsminderung und damit eine Lärmabnahme im Vergleich zum Prognosenullfall, beim Planfall Trasse Haag bei den gleichen Straßenzügen jedoch nur auf einer Länge von ca. 4,4 km.

In einem zweiten Schritt wird untersucht, ob sich in Wohn- sowie Dorf- und Mischgebieten auf den o.a. relevanten Straßenzügen, bei denen sich eine Verkehrssteigerung zwischen Planfall und Prognosenullfall ergibt, nachts wesentliche Lärmbetroffenheiten für die Anwohner ergeben. Dabei wird untersucht,

- ob sich Lärmzunahmen von mind. 3 dB(A) und mehr ergeben und
- ob Lärmwerte  $\geq 45$  dB(A) nachts in Wohngebieten bzw.  $\geq 50$  dB(A) nachts in Dorf- und Mischgebieten (Orientierungswerte gemäß Beiblatt 1 zur DIN 18005 Teil 1) auftreten, die das nächtliche Ruhebedürfnis der Anwohner beeinträchtigen („ungestörter Schlaf selbst bei nur teilweise geöffnetem Fenster häufig nicht mehr möglich“, siehe Beiblatt zu DIN 18005 Teil 1). bzw.
- ob die Grenzwerte der 16. BImSchV von 49 dB(A) nachts in Wohngebieten bzw. 54 dB(A) nachts in Dorf- und Mischgebieten überschritten werden.

Die Berechnungen werden mit dem Verfahren „lange, gerade Straße“ (mit Eingangskennwerten aus der RLS 90) durchgeführt. Damit können aussagekräftige Ergebnisse erzielt werden. Als Referenzpunkte werden für beide Planfälle jeweils die gleichen, nahe an der Fahrbahn liegenden Gebäude in Wohn- bzw. Dorf- und Mischgebieten ausgewählt, die eine Abschätzung erlauben, ob sich durch die Steigerung des Verkehrsaufkommens zwischen Prognosenullfall und Planfall wesentliche Lärmzunahmen für die Anwohner ergeben. Bei Abständen von  $< 10$  m zur Straßenachse ist das Erdgeschoss der maßgebliche Immissionspunkt, bei größeren Abständen das 1. Obergeschoß.

Im Einzelnen stellt sich die Situation wie folgt dar:

#### Prognosenullfall:

An den 17 untersuchten Referenzpunkten sind die Orientierungswerte der DIN 18005 im Prognosenullfall nur bei 2 Referenzpunkten noch eingehalten. Bei allen anderen Referenzpunkten sind die Orientierungswerte bereits im Prognosenullfall überschritten.

Die Grenzwerte der 16. BImSchV sind im Prognosenullfall zusätzlich bei drei weiteren Referenzpunkten eingehalten.

#### Planfälle:

In beiden Planfällen sind die die Orientierungswerte der DIN 18005 an keinem der Referenzpunkte eingehalten.

Im Planfall Dorfen sind die Grenzwerte der 16. BImSchV bei insgesamt 7 Referenzpunkten eingehalten, im Planfall Haag hingegen nur bei insgesamt 4 Referenzpunkten.

Beim Planfall Dorfen ergeben sich nur bei wenigen Referenzpunkten Lärmzunahmen, wohingegen sich bei der Trasse Haag bei deutlich mehr Referenzpunkten Lärmzunahmen ergeben.

Dennoch erreichen diese Zunahmen nur in einem einzigen Fall den Wert von 3 dB(A) nachts, wobei trotz der Zunahme der Grenzwert der 16. BImSchV in diesem Fall nicht überschritten wird.

Insgesamt bestätigt sich bei der Betrachtung der Referenzpunkte, dass generell beim Planfall Dorfen mehr Lärmabnahmen im nachgeordneten Netz auftreten als beim Planfall Haag. Damit wird die Aussage aus Schritt 1 bestätigt.

**Fazit:**

Das nachgeordnete Straßennetz, welches in Nord-Süd-Richtung auf die jeweiligen Trassen zuführt bzw. zwischen den Korridoren Dorfen und Haag angeordnet ist, wird bei Realisierung der Trasse Dorfen weniger belastet als bei Realisierung der Trasse Haag. Auch dort, wo innerhalb von Wohn- bzw. Dorf- und Mischgebieten, Verkehrszunahmen in den Planfällen gegenüber dem Prognosenußfall auftreten, ergeben sich für die Bevölkerung weniger Lärmzunahmen entlang des o.a. Straßennetzes bei Realisierung der Trasse Dorfen als bei Realisierung der Trasse Haag.

Da die **Verkehrslärmauswirkungen** der Trasse Dorfen und der Trasse Haag im **nachgeordneten Netz keine abwägungsrelevante Bedeutung** erreichen, wird **keine Bewertung** vorgenommen.

**3.2.2.4.8.3. Gesamtfazit Trennungsgebot und Verkehrslärmauswirkungen**

Die in den Ziffern 3.2.2.4.8.1.1 und 3.2.2.4.8.1.2 dargestellten Untersuchungen lassen sich zu folgendem Gesamtergebnis zusammenfassen:

1. Das Trennungsgebot des § 50 BImSchG verbunden mit dem Optimierungsgebot in Bezug auf die Vorsorge gegen Verkehrslärm wird von der Trasse Dorfen weitaus besser erfüllt als von der Trasse Haag. Es werden durch die Trasse Dorfen sowohl weniger ausschließlich und überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete in Anzahl und betroffener Fläche innerhalb des Abstandes von 500 m zur jeweiligen Trasse beeinträchtigt als auch weniger das nächtliche Ruhebedürfnis störende Lärmbeeinträchtigungen verursacht.

2. Bei der rechtlich gebotenen Betrachtung der Lärmauswirkungen der beiden Trassen im jeweiligen Korridor ergeben sich folgende Ergebnisse:

1. Gemessen am Lärmvermeidungsgebot nach den §§ 41 – 43 BImSchG verbleiben unter Berücksichtigung aktiver Lärmschutzmaßnahmen durch die Trasse Haag im Korridor Haag erheblich mehr Überschreitungen der Grenzwerte nach 16. BImSchV als bei der Trasse Dorfen im Korridor Dorfen. Auch ohne Berücksichtigung der weiteren aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergeben sich bei der Trasse Haag im Korridor Haag mehr Grenzwertüberschreitungen als bei der Trasse Dorfen im Korridor Dorfen.
- Ebenso verbleiben bei der Trasse Haag bei den Lärmwerten  $> 43$  dB(A) nachts auch bei Berücksichtigung aller zur Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte erforderlichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen erheblich mehr Beeinträchtigungen als bei der Trasse Dorfen.
- Aufgrund der Vorbelastung durch die B 12 im Korridor Haag ergeben sich beim Planfall Haag im Korridor Haag Lärmabnahmen. Im Korridor Dorfen errechnen sich beim Planfall Dorfen wegen der für die Trasse Dorfen getroffenen, auf der sicheren und damit ungünstigen Seite liegenden Annahme, dass im Prognosenufall im Korridor Dorfen keine Verkehrslärmbelastungen über 43 dB(A) nachts auftreten werden, keine Lärmabnahmen. Allerdings ergeben sich in beiden Planfällen auch wesentliche Lärmzunahmen  $\geq 3$  dB(A) nachts, wobei letztendlich in Wohn- und Dorf- und Mischgebieten im Korridor Dorfen ca. 971 Personen und im Korridor Haag ca. 379 Personen betroffen sind.

3. Bei der Betrachtung der Lärmauswirkungen der beiden Trassen im jeweils anderen Korridor ergibt sich folgendes Ergebnis:

Der Planfall Dorfen führt im Korridor Haag zu wesentlichen Lärmentlastungen in der Größenordnung von  $\geq 3$  bis 10 dB(A) nachts in großflächigen Bereichen. Im Korridor Haag ergeben sich beim Planfall Haag trotz aktiver Lärmschutzmaßnahmen weitaus größere Lärmbetroffenheiten als beim Planfall Dorfen mit einer im Korridor Haag verbleibenden B 12 mit Restverkehr (ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen). Der Planfall Haag führt im Korridor Dorfen zu keinen nennenswerten Entlastungen von Verkehrslärm.

4. Bei einer kumulativen Betrachtung beider Korridore ergeben sich insgesamt durch den Planfall Haag Lärmbeeinträchtigungen über 43 dB(A) nachts auf einer Fläche von 323,1 ha in Wohn- und Dorf- und Mischgebieten. Beim Planfall

Dorfen liegen die Betroffenheiten bei 221,1 ha (160,7 ha im Korridor Dorfen und 60,4 ha im Planfall Dorfen Korridor Haag). Die deutlich umfangreichere Entlastung des Korridors Haag im Planfall Dorfen wiegt somit die neue Belastung im Korridor Dorfen durch den Planfall Dorfen auf. Dies drückt sich auch in der Zahl der lärmbeeinträchtigten Anwohner in den Korridoren Haag und Dorfen aus. In den Wohn- und Dorf- und Mischgebieten werden ca. 6346 Menschen bei Verwirklichung der Trasse Dorfen und ca. 12592 Menschen bei Verwirklichung der Trasse Haag einer Lärmbeeinträchtigung über 43 dB(A) nachts ausgesetzt. Bei dieser Betrachtung ist auch zu berücksichtigen, dass die Lärmvorbelastung im Korridor Haag durch die bestehende B 12 keine rechtliche Relevanz hat und somit der dortigen Bevölkerung nicht schutzmindernd angelastet werden kann. Bei der Gewichtung kommt es deswegen entscheidend darauf an, in welchem Fall die insgesamt geringste verbleibende Belastung und die größte Entlastung bestehender Belastungen innerhalb der beiden betrachteten Korridore auftreten.

Die **Trasse Dorfen** ist in Bezug auf das Trennungsgebot und die Verkehrslärmauswirkungen **günstiger** zu beurteilen als die **Trasse Haag**.

#### **3.2.2.4.8.4. Luftbelastung**

Zur Beurteilung der Luftschadstoffe hat die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. im Benehmen mit den Straßenbauverwaltungen der Länder und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung das Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (MLuS 02, geänderte Fassung 2005) – einschließlich eines Rechenprogramms – herausgegeben (siehe auch Ziffer 5.2.2).

Für beide Trassen werden in etwa die gleichen Verkehrsmengen mit demselben Lkw-Verkehrsanteil prognostiziert. Die meteorologischen Bedingungen sind für beide Korridore ebenfalls ähnlich.

Es wird für das jeweils am nächsten zur Trasse gelegene Wohn- oder Dorf- und Mischgebiet eine Berechnung gemäß dem o.g. Rechenprogramm durchgeführt. Damit wird jeweils der ungünstigste Fall hinsichtlich Luftbelastung untersucht.

Auf der Trasse Dorfen ist dies das Dorf- und Mischgebiet in der Gemeinde Lengdorf (Ortsteil Kopfsburg), auf der Trasse Haag ist dies das Dorf- und Mischgebiet in der Gemeinde Reichertsheim.

Im Ergebnis lässt sich festhalten, dass bei beiden untersuchten Immissionsorten keine Überschreitung der jeweiligen Schadstoffparameter festzustellen ist und damit im gesamten Trassenvergleich keine Überschreitungen auftreten.

Aufgrund der größeren Länge der Trasse Haag gegenüber der Trasse Dorfen (2,3 km) sind die Abgasemissionen beim Betrieb der Trasse Haag höher als beim Betrieb der Trasse Dorfen. Die Mehrlänge hat auch negative Auswirkungen auf den Kraftstoffverbrauch. Bei einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von 40.000 Kfz/24h und einem durchschnittlich angenommenen Kraftstoffverbrauch von 8 l / 100 km ergibt sich ein jährlicher Kraftstoff-Mehrverbrauch von 2,7 Mio. Litern.

Durch die durchschnittlich geringeren Abstände der Wohn- bzw. Dorf- und Mischgebiete zur Autobahn im Korridor Haag sind die Luftbelastungen für die Wohn- bzw. Dorf- und Mischgebiete etwas höher als bei der Trasse Dorfen.

**Fazit:**

Es treten bei beiden Trassen keine Grenzwertüberschreitungen auf. Allerdings liegen deutlich mehr Wohn- bzw. Dorf- und Mischgebiete näher an der Trasse Haag als an der Trasse Dorfen (siehe auch Ziffer 3.2.2.4.8.1.1).

Die **Trasse Dorfen** ist unter dem Aspekt „Luftbelastung“ **günstiger** zu beurteilen als die **Trasse Haag**.

**3.2.2.4.9. Belange der Gemeinden**

Unter diesem Punkt wird die rechtskräftige und geplante Bauleitplanung (Wohn-, Dorf- und Mischgebiete und Gewerbegebiete) der durch die Autobahnplanung flächenmäßig betroffenen Gemeinden untersucht (siehe dazu auch Anhang 1). Daneben wird die allgemeine Gebietshoheit der Gemeinden beurteilt (Entwicklungsmöglichkeiten, Durchschneidung des Gemeindegebietes).

Bei dieser Untersuchung werden alle bauleitplanerisch ausgewiesenen Gebiete in einem Abstand von 500 m untersucht (entspricht in etwa der 49 dB(A)-Lärmisophone nachts bei freier Schallausbreitung und dem für das Jahr 2025 prognostizierten Verkehrsaufkommen).

**Allgemeine und reine Wohngebiete:**

**Trasse Dorfen**

Die im Untersuchungsbereich der Trasse Dorfen liegenden 11 allgemeinen und reinen Wohngebiete haben einen mittleren Abstand von knapp 400 m zum Fahrbahnrand der geplanten Trasse Dorfen, der geringste Abstand beträgt dabei 260 m. Konfliktsituationen zwischen den Wohngebieten und der Trasse Dorfen

sind auf ganzer Streckenlänge nicht gegeben (Lage innerhalb der Anbauverbotszone (Abstand 40 m vom Fahrbahnrand), bzw. innerhalb der Baubeschränkungszone (Abstand 100 m vom Fahrbahnrand) gemäß § 9 FStrG).

### **Trasse Haag**

Die im Untersuchungsbereich der Trasse Haag liegenden 13 allgemeinen und reinen Wohngebiete haben einen mittleren Abstand von ca. 230 m zum Fahrbahnrand der geplanten Trasse Haag, der geringste Abstand beträgt dabei nur 20 m. Konfliktsituationen zwischen den Wohngebieten und der Trasse Haag sind mehrmals gegeben (2mal innerhalb der Anbauverbotszone (Abstand 40 m vom Fahrbahnrand), bzw. zusätzlich einmal innerhalb der Baubeschränkungszone (Abstand 100 m vom Fahrbahnrand) gemäß § 9 FStrG).

### **Dorf- und Mischgebiete**

#### **Trasse Dorfen**

Die im Untersuchungsbereich der Trasse Dorfen liegenden 7 Dorf- und Mischgebiete haben einen mittleren Abstand von 180 m zum Fahrbahnrand der geplanten Trasse Dorfen, der geringste Abstand beträgt dabei 70 m. Kein Dorf- und Mischgebiet an der Trasse Dorfen liegt innerhalb der Anbauverbotszone, drei Dorf- und Mischgebiete liegen innerhalb der Baubeschränkungszone.

#### **Trasse Haag**

Die im Untersuchungsbereich der Trasse Haag liegenden 12 Dorf- und Mischgebiete haben einen mittleren Abstand von 140 m zum Fahrbahnrand der geplanten Trasse Haag, der geringste Abstand zum Fahrbahnrand beträgt dabei 10 m. Ein Dorf- und Mischgebiet an der Trasse Haag liegt innerhalb der Anbauverbotszone, fünf weitere Dorf- und Mischgebiete liegen innerhalb der Baubeschränkungszone. Im Bereich von Reichertsheim würde durch die Planung der Ersatzstraße ein Dorf- und Mischgebiet randlich überbaut werden.

### **Gewerbegebiete**

#### **Trasse Dorfen**

Die im Untersuchungsbereich der Trasse Dorfen liegenden 3 Gewerbegebiete haben einen mittleren Abstand von 120 m zum Fahrbahnrand der geplanten Trasse Dorfen, der geringste Abstand beträgt dabei 45 m. Kein Gewerbegebiet an der Trasse Dorfen liegt innerhalb der Anbauverbotszone. Der Bebauungsplan der Gemeinde Lengdorf für das „Gewerbegebiet Kopfsburg“ ist aufgrund formeller Fehler nicht rechtskräftig geworden und bleibt deshalb außer Betracht.



### **Trasse Haag**

Die im Untersuchungsbereich der Trasse Haag liegenden 15 Gewerbegebiete haben einen mittleren Abstand von ca. 60 m zum Fahrbahnrand der geplanten Trasse Haag, 3 Gewerbegebiete werden sogar randlich überbaut. Sieben weitere Gewerbegebiete an der Trasse Haag liegen innerhalb der Anbauverbotszone.

Gewerbegebiete im Bereich der Gemeinden Maitenbeth und Kirchdorf (Ortsteile Winden und Rainbach) werden durch eine Trasse Haag randlich überbaut, d.h. dass es hier zu erheblichen Konflikten mit der Bauleitplanung der Gemeinden kommt. Auch bei einer geringfügigen Trassenverschiebung nach Norden oder Süden, würden zumindest die – sich in der Ausweisung befindlichen – Gewerbegebiete der Gemeinde Kirchdorf randlich überbaut werden, da diese sowohl unmittelbar südlich als auch nördlich der Autobahn liegen.

### **Allgemeine Gebietshoheit**

#### **Trasse Dorfen**

Eine weitere bauliche Entwicklung zwischen dem jeweiligen Ortsrand und der geplanten Autobahn ist bei allen betroffenen Hauptorten (Forstinning, Pastetten, Buch a. Buchrain, Lengdorf, Dorfen, Schwindegg, Obertaufkirchen, Heldenstein) möglich. Eine Durchschneidung oder unmittelbare randliche Beeinträchtigung der Hauptorte ist nicht gegeben.

Auf der Trasse Dorfen sind keine Gebiete der 1. Schutzkategorie (Krankenhäuser, Schulen, Kindergärten) innerhalb des untersuchten 500 m Korridors.

#### **Trasse Haag**

Bei der Trasse Haag werden die Hauptorte Maitenbeth, Haag i. OB. und Reichertsheim unmittelbar am Ortsrand der geplanten Autobahn tangiert, so dass hier eine weitere bauliche Entwicklung so gut wie ausgeschlossen ist. Eine Verwirklichung von weiteren Bauleitplänen in diesem Bereich wäre nur mit erheblichem Mehraufwand beim Lärmschutz möglich. Beim Wohngebiet am nordöstlichen Rand vom Markt Haag (Abstand 30 m) können die Lärmgrenzwerte bereits jetzt mit Lärmschutzwänden mit vertretbarem Aufwand kaum eingehalten werden, hier würden im Rahmen eines durchzuführenden Planfeststellungsverfahrens sicherlich Forderungen nach einer Einhausung (gem. durchgeführter, überschlägiger Überprüfung ca. 400 m lang) laut werden.

Eine Durchschneidung der Hauptorte ist nicht gegeben, die unmittelbare randliche Beeinträchtigung ist jedoch sehr ausgeprägt.

Auf der Trasse Haag sind 8 Gebiete der 1. Schutzkategorie innerhalb des untersuchten 500 m Korridors.

**Fazit:**

Von der Trasse Dorfen sind weniger ausgewiesene Wohngebiete aufgrund des größeren Abstands von der Fahrbahn betroffen als bei der Trasse Haag. Die Intensität der Betroffenheit ist bei der Trasse Dorfen wesentlich geringer als bei der Trasse Haag.

Bei der Trasse Dorfen ist bei den Hauptorten eine weitere Entwicklungsmöglichkeit zwischen dem jeweiligen Ortsrand und der geplanten Autobahn gegeben, bei der Trasse Haag ist bei vielen Hauptorten eine weitere Entwicklungsmöglichkeit so gut wie ausgeschlossen.

Für die Dorf- und Mischgebiete gilt im Wesentlichen das gleiche wie bei den Wohngebieten. Hier verursacht die Trasse Dorfen ebenfalls geringere Betroffenheiten.

Für die Gewerbegebiete bestehen bei der Trasse Dorfen keine direkten Konfliktbereiche, während es bei einer Trasse Haag zu randlichen Überbauungen von Gewerbegebieten kommt.

Nur auf der Trasse Haag sind Gebiete der 1. Schutzkategorie gem. 16.BImSchV betroffen.

Die **Trasse Dorfen** ist unter dem Aspekt „Belange der Gemeinden“ **günstiger** zu beurteilen als die **Trasse Haag**.

#### **3.2.2.4.10. Sonstige öffentliche Belange**

Unter den sonstigen öffentlichen Belangen sind nur die Belange der Landwirtschaft und der Forstwirtschaft entscheidungserheblich betroffen. Andere sonstige öffentliche Belange sind deswegen hier nicht aufzuführen.

##### **Belange der Landwirtschaft:**

###### **Trasse Dorfen**

Die Trasse Dorfen durchfährt von Forstinning bis zum Isental überwiegend Ackerstandorte mit günstigen Erzeugungsbedingungen lt. Agrarleitplan. Von der Querung des Isentals an wechseln im Bereich der Hangtrasse bis Dorfen die Standortqualitäten für landwirtschaftliche Nutzung kleinräumig zwischen Grünlandstandorten, Flächen mit durchschnittlichen und Flächen mit günstigen Erzeugungsbedingungen. Südlich von Dorfen herrschen dann bis zum Ende der Trasse bei Heldenstein wieder günstige Erzeugungsbedingungen auf A-

ckerstandorten vor, ausgenommen sind hier die Täler von Goldach, Rimbach, Ornaubach, Kagnbach und weiteren kleineren Tälern.

Im gesamten Trassenverlauf werden insgesamt 228 ha landwirtschaftliche Nutzflächen überbaut, Flächen mit guten Erzeugungsbedingungen auf 139 ha.

### **Trasse Haag**

Die Trasse Haag durchfährt von Forstinning bis zum Großhaager Forst Flächen mit günstigen Erzeugungsbedingungen für die Ackernutzung. Im gesamten folgenden Bereich der eiszeitlichen Schmelzwasserrinne herrschen mit Grünlandstandorten und Ackerstandorten mit durchschnittlichen Erzeugungsbedingungen ungünstigere Verhältnisse für eine nachhaltige landwirtschaftliche Nutzung vor. Ab dem Waldgebiet des Deinwallner Holzes bis Heldenstein finden sich aber wieder vorwiegend Flächen mit günstigen Erzeugungsbedingungen für Ackernutzung. Dabei nutzt die Trasse Haag streckenweise Straßen- und Straßenebenflächen der B 12 und verringert den Verlust von landwirtschaftlichen Flächen.

Im gesamten Trassenverlauf werden insgesamt 182 ha landwirtschaftliche Nutzflächen überbaut; Flächen mit guten Erzeugungsbedingungen auf 67 ha.

### **Belange der Forstwirtschaft**

Auf der Trasse Dorfen gehen ca. 29 ha Wald verloren, während auf der Trasse Haag ca. 48 ha Wald verloren gehen. Diese Flächen werden der forstwirtschaftlichen Nutzung entzogen.

### **Fazit:**

Insgesamt werden im Zuge der Trasse Haag weniger landwirtschaftliche Flächen beansprucht als für die Trasse Dorfen. Auch der Verlust von Flächen mit guten Erzeugungsbedingungen ist bei der Trasse Haag geringer als bei der Trasse Dorfen. Der Verlust der forstwirtschaftlich genutzten Waldflächen ist bei der Trasse Dorfen geringer als bei der Trasse Haag.

Da der Verlust an Waldflächen gegenüber dem Verlust an landwirtschaftlichen Flächen geringer ist, ist die **Trasse Haag** aus Sicht der „sonstigen öffentlichen Belange“ **günstiger** einzuschätzen als die **Trasse Dorfen**.

## **3.2.2.4.11. Private Belange**

### **3.2.2.4.11.1. Flächenverbrauch**

Der Flächenverbrauch ist bei der Trasse Dorfen zwar um ca. 7 % geringer als bei der Trasse Haag, allerdings müssen wegen der geringeren Inanspruchnahme

von öffentlichen Flächen (hier vor allem Flächen der bestehenden B 12) für die Trasse Dorfen ca. 5 % mehr Flächen erworben werden (406,2 ha bei der Trasse Dorfen im Vergleich zu 384,9 ha bei der Trasse Haag). Dies hat zur Folge, dass auf der Trasse Dorfen mehr private Flächen beansprucht werden (siehe dazu auch Anhang 1).

#### **3.2.2.4.11.2. Betriebliche Auswirkungen**

Im Rahmen des großräumigen Trassenvergleichs wurden im Jahre 1992 die Auswirkungen der beiden Trassen hinsichtlich der landwirtschaftlichen Belange untersucht. Die Untersuchung führte zu dem Ergebnis, dass auf der Trasse Dorfen mit höheren Strukturschäden und mehr Existenzgefährdungen gerechnet werden muss als auf der Trasse Haag. Im Jahre 2006 wurde eine weitergehende Überprüfung der landwirtschaftlichen Betroffenheiten für die damals nicht berücksichtigte Variante Hohenlinden-Nord durchgeführt. Durch die Variante Hohenlinden-Nord werden die Belange der Landwirtschaft tendenziell verschlechtert, allerdings ist im Vergleich mit der Trasse Dorfen weiterhin davon auszugehen, dass die Trasse Haag geringere betriebliche Auswirkungen aufweist als die Trasse Dorfen.

Im Abschnitt Pastetten – Dorfen ist ein größerer Forstwirtschaftsbetrieb durch die Trasse Dorfen betroffen (nahezu mittige Durchschneidung). Aufgrund der Wiederherstellung bzw. Neuherstellung von öffentlichen Feld- und Waldwegen und der verbleibenden Größe der Forstgrundstücke ist auch weiterhin eine gute forstwirtschaftliche Bewirtschaftung möglich. Auf der Trasse Haag ergeben sich die Waldflächenverluste im Bereich der bestehenden B 12. Erhebliche Auswirkungen auf die Forstwirtschaft sind hier nicht zu erwarten.

#### **3.2.2.4.11.3. Sonstige private Belange**

Sowohl bei der Trasse Dorfen als auch bei der Trasse Haag müssen Wohn- bzw. Wirtschaftsgebäude abgelöst werden. In diesem Zusammenhang sind keine nennenswerten Unterschiede festzustellen. Wegen der Unterschiede beim Verkehrslärm wird auf die vorstehenden Erläuterungen verwiesen.

Auf der Trasse Dorfen sind 16 Hausbrunnen in der Nähe der Autobahn (Abstand bis zu 200 m), während auf der Trasse Haag nur 3 Hausbrunnen in der Nähe der Autobahn liegen.

#### **Fazit zu 3.2.2.4.11:**

Für die Trasse Dorfen müssen ca. 5 % mehr Flächen von Privaten erworben werden. Zudem verursacht die Trasse Dorfen größere betriebliche Auswirkungen

auf die Landwirtschaft und auf die Forstwirtschaft. Durch die Trasse Dorfen sind auch mehr Hausbrunnen betroffen.

Daher ist die **Trasse Haag** aus Sicht der „sonstigen privaten Belange“ **günstiger einzuschätzen als die *Trasse Dorfen***.

### **3.2.3. Zusammenfassende Bewertung der Trassen Dorfen und Haag**

In Ziffer 3.2.2.4 werden die Trassen Dorfen und Haag unter Berücksichtigung der aktuellen Sach- und Rechtslage vergleichend gegenübergestellt. Das Ergebnis dieser Gegenüberstellung wird nachfolgend zusammengefasst und hinsichtlich der Trassenentscheidung einer Bewertung unterzogen.

#### **Verkehrliche und verkehrspolitische Ziele**

Die Trasse Dorfen erfüllt sämtliche verkehrlichen und verkehrspolitischen Ziele (siehe Ziffer 3.2.1), die der Vorhabensträger mit der Maßnahme verfolgt. Die Trasse Haag verfehlt hingegen zentrale verkehrliche und verkehrspolitische Ziele. Die Verbesserung der unzureichenden Erschließung des Raumes Forstinning – Dorfen – Heldenstein wird nur durch die Trasse Dorfen erreicht. Mit der Trasse Haag wird das Ziel der ausgewogenen räumlichen Verkehrserschließung und der Schaffung zweier leistungsfähiger Erschließungsachsen verfehlt. Ebenso kann nur bei Verwirklichung der Trasse Dorfen das Ziel der Erhaltung eines leistungsfähigen, ortsdurchfahrtfreien regionalen Straßenzuges auf der bestehenden B 12 erreicht werden. Damit kann auch das Anlagevermögen der bestehenden B 12 volkswirtschaftlich erhalten werden. Generell kann der verkehrlich bisher zumindest in seinem südöstlichen Gebiet eher unzureichend erschlossene Landkreis Erding nur mit der Trasse Dorfen besser an das Bundesfernstraßennetz angebunden und damit auch direkter mit dem Ballungszentrum München verbunden werden.

Darüber hinaus erfüllt die Trasse Dorfen weitere verkehrliche und verkehrspolitische Ziele weitaus besser als die Trasse Haag. So wird das nachgeordnete Straßennetz durch die Trasse Dorfen mehr vom Verkehr entlastet als durch die Trasse Haag. Auch wird der regionale und überregionale Durchgangsverkehr durch die Trasse Dorfen besser von den Hauptsiedlungsgebieten ferngehalten als durch die Trasse Haag. Die Verkehrssicherheit kann gegenüber der heutigen Situation mit der Trasse Dorfen wirksamer erhöht werden als mit der Trasse Haag.

### **Verkehrsverhältnisse, Verkehrswirksamkeit**

Die Trasse Dorfen kann ohne nennenswerte Beeinflussung des Verkehrs im nachgeordneten Netz gebaut werden. Die Trasse Haag muss auf ca. 30 km Länge unter dem laufenden, sehr starken Verkehr der B 12 gebaut werden, was mit erheblichen Verkehrsbehinderungen, Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit und Erschwernissen beim Bau verbunden ist. Dies führt auch dazu, dass die Trasse Dorfen in einer kürzeren Bauzeit gebaut werden kann.

Bei der Trasse Dorfen ist jeder der drei Planfeststellungsabschnitte bereits für sich verkehrswirksam. Bei der Trasse Haag können wegen des Bauens unter Verkehr nur jeweils kurze Bauabschnitte fertig gestellt und damit verkehrswirksam werden.

### **Flächenverbrauch, Planungs- und bautechnische Gesichtspunkte**

Die Trasse Dorfen ist günstiger zu beurteilen als die Trasse Haag, da vor allem die Streckencharakteristik gegenüber der Trasse Haag aufgrund der stetigeren Linienführung deutliche Vorteile aufweist und weniger und deutlich weniger aufwändige Lärmschutzmaßnahmen gebaut werden müssen.

### **Raumordnung, Landesplanung, Regionalplanung**

Die im Landesentwicklungsprogramm Bayern und in den Regionalplänen München und Südostoberbayern enthaltenen Ziele und Grundsätze werden durch die Trasse Dorfen besser unterstützt, da das Landesentwicklungsprogramm und die Regionalpläne die Entwicklung des Landkreises Erding bzw. des Raumes Dorfen zum Ziel haben und dies mit der Ausweisung einer Entwicklungsachse im Korridor der Trasse Dorfen unterstreichen. Die Trasse Haag kann diese Entwicklungsachse nicht stärken.

### **Naturschutz**

Bezüglich der Auswirkungen auf FFH-Gebiete und auf den Artenschutz stellt die insoweit mit der Variante Hohenlinden-Nord optimierte Trasse Haag die günstigere Lösung dar, da FFH-Gebiete nur mittelbar betroffen werden. Im Hinblick auf die Vermeidung von Verbotstatbeständen für Arten des Anhangs IV der FFH-RL und der europäischen Vogelarten ist bei der Trasse Dorfen höherer Aufwand erforderlich als bei der Trasse Haag. Bezüglich der sonstigen Schutzgebiete ergeben sich keine entscheidungserheblichen Unterschiede, bezüglich der Beeinträchtigungen gesetzlich geschützter Biotope weist die Trasse Dorfen Vorteile gegenüber der Trasse Haag auf.

Bei den anderen allgemeinen naturschutzfachlichen Belangen erweist sich die Trasse Haag vor allem wegen der geringeren Betroffenheiten von Lebensräumen und Funktionsbeziehungen mit sehr hohen Beeinträchtigungen als die günstigere.

Insgesamt ist die Trasse Haag unter dem Aspekt Naturschutz günstiger zu beurteilen als die Trasse Dorfen.

### **Wasserrecht**

Die Trasse Haag beeinträchtigt ein Wasserschutzgebiet und ein Wasservorranggebiet. Sie ist deswegen unter diesem Aspekt ungünstiger zu beurteilen als die Trasse Dorfen. Bei den Belangen Oberflächengewässer und Grundwasser ergeben sich keine entscheidungserheblichen Unterschiede.

### **Waldrecht**

Die Trasse Dorfen erweist sich wegen der geringeren Verluste von Waldflächen und der geringeren Beeinträchtigungen von Wald als günstiger als die Trasse Haag.

### **Immissionsschutz (Verkehrslärmschutz, Luftbelastung)**

Bezüglich des Verkehrslärmschutzes ist die Trasse Dorfen günstiger zu beurteilen als die Trasse Haag. So wird das Trennungsgebot des § 50 BImSchG verbunden mit dem Optimierungsgebot in Bezug auf die Vorsorge gegen Verkehrslärm von der Trasse Dorfen weitaus besser erfüllt als von der Trasse Haag. Störende Lärmauswirkungen > 43 dB(A) nachts beeinträchtigen bei der Trasse Dorfen weniger ausschließlich und überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete und auch deutlich weniger Menschen.

Gemessen am Lärmvermeidungsgebot der §§ 41 – 43 BImSchG verbleiben trotz Berücksichtigung der nach 16. BImSchV vorzusehenden aktiven Lärmschutzmaßnahmen bei der Trasse Haag mehr Grenzwertüberschreitungen, die zusätzlichen passiven Lärmschutz erforderlich machen, als auch mehr Lärmbetroffenheiten bei den das nächtliche Ruhebedürfnis störenden Lärmeinwirkungen über 43 dB(A) nachts.

Aufgrund der Vorbelastung der B 12 ergeben sich im Korridor Haag bei der Trasse Haag zwar Lärmabnahmen und im Korridor Dorfen bei der Trasse Dorfen Lärmzunahmen. Neben den vorgenannten Lärmabnahmen treten aber bei der Trasse Haag trotz der Vorbelastung durch die B 12 auch Lärmzunahmen auf. Von wesentlichen Lärmzunahmen größer 3 dB(A) sind dabei im Korridor Dorfen

im Falle der Trasse Dorfen ca. 825 und im Korridor Haag im Falle der Trasse Haag ca. 360 Menschen betroffen.

Dagegen führt die Trasse Dorfen im Korridor Haag verglichen mit dem Prognosenullfall zu wesentlichen Lärminderungen, wohingegen die Trasse Haag im Korridor Dorfen zu keinen wesentlichen Entlastungen von Verkehrslärm führt. Im Korridor Haag ergeben sich beim Planfall Haag trotz aktiver Lärmschutzmaßnahmen weitaus größere Lärmbetroffenheiten über 43 dB(A) nachts als beim Planfall Dorfen mit einer im Korridor Haag verbleibenden B 12 mit Restverkehr (ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen).

Betrachtet man letztendlich den gesamten Raum (Korridore Dorfen und Haag), so zeigt sich, dass die Trasse Dorfen im Gesamttraum weniger Lärmbetroffenheiten verursacht wie die Trasse Haag, d.h. die mit der Trasse Dorfen im Korridor Dorfen verbundenen Neuverlärnungen werden durch die im Falle der Trasse Dorfen im Korridor Haag eintretenden stärkeren Entlastungen mehr als aufgewogen. Insgesamt sind bei der Trasse Dorfen ca. 35 % weniger Wohn-, Dorf- und Mischgebietsflächen Lärmbeeinträchtigungen über 43 dB(A) nachts ausgesetzt als bei der Trasse Haag (Planfall Dorfen: 197,6 ha; Planfall Haag: 302,1 ha). Von diesen Lärmbeeinträchtigungen sind im Planfall Dorfen ca. 6350 Menschen und im Planfall Haag ca. 12600 Menschen betroffen.

Hinsichtlich der Luftbelastung treten zwar bei beiden Trassen keine Grenzwertüberschreitungen auf, jedoch ist die Trasse Dorfen günstiger zu beurteilen, da mehr Wohn- und Dorf- und Mischgebiete nah an der Trasse Haag liegen als gleichartige Gebiete an der Trasse Dorfen.

Insgesamt ist die Trasse Dorfen unter dem Aspekt Immissionsschutz günstiger zu beurteilen als die Trasse Haag.

### **Belange der Gemeinden**

Im Nahbereich der Trasse Dorfen liegen weniger Wohn- sowie Dorf- und Mischgebiete als im Nahbereich der Trasse Haag. Auch hinsichtlich der weiteren Entwicklungsmöglichkeiten der im Korridor der jeweiligen der Trassen liegenden Gemeinden ist die Trasse Dorfen günstiger zu beurteilen als die Trasse Haag, da bei vielen Gemeinden ortsplanerische Entwicklungen durch die Trasse Haag stark eingeschränkt werden. Auch hinsichtlich der Gewerbegebiete bietet die Trasse Dorfen die günstigere Situation, da im Gegensatz zur Trasse Haag keine Konflikte mit bestehenden oder in Ausweisung befindlichen Gewerbegebieten auftreten.



### **Sonstige öffentliche Belange**

Die Trasse Haag ist für die Belange der Landwirtschaft günstiger zu beurteilen als die Trasse Dorfen, da weniger derzeit landwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch genommen werden und verglichen mit der Trasse Dorfen auch weniger Flächen mit guten Erzeugungsbedingungen betroffen sind. Der Verlust der forstwirtschaftlich genutzten Flächen ist bei der Trasse Dorfen geringer. Insgesamt ist die Trasse Haag unter dem Aspekt sonstige öffentliche Belange günstiger zu beurteilen als die Trasse Dorfen.

### **Private Belange**

Die Trasse Haag ist aus Sicht der privaten Belange günstiger einzuschätzen als die Trasse Dorfen, da weniger private Flächen in Anspruch genommen werden müssen und geringere betriebliche Auswirkungen auf die Landwirtschaft zu erwarten sind.

### **Bewertung:**

Von den vorstehend aufgelisteten Belangen wird dem Erreichen der **verkehrlichen und verkehrspolitischen Ziele** und der **Sicherstellung** eines **bestmöglichen Immissionsschutzes** eine **sehr hohe Bedeutung** eingeräumt. Die verkehrlichen und verkehrspolitischen Ziele sind gerade der Grund und die bestmögliche Erfüllung dieser Zielsetzungen der Maßstab für das Infrastrukturprojekt A 94. Um die Bevölkerung vor den mit solchen Projekten verbundenen nachteiligen Auswirkungen bestmöglich zu schützen, kommt auch dem Immissionsschutz eine sehr hohe Bedeutung zu. **Bei beiden sehr hoch zu gewichtenden Belangen ist die Trasse Dorfen der Trasse Haag deutlich vorzuziehen.**

Die **Belange des Naturschutzes** sind in der abschließenden Abwägung ebenfalls von **sehr hoher Bedeutung**, insbesondere weil mit dem Vorhaben FFH-Gebiete betroffen sind. **Bei diesem Belang ist die Trasse Haag günstiger zu beurteilen als die Trasse Dorfen.**

Die **weiteren Belange** wie Verkehrsverhältnisse, Verkehrswirksamkeit, straßenbauliche Infrastruktur, Raumordnung, Landesplanung, Wasserrecht, Waldrecht, Belange der Gemeinden, sonstige öffentliche Belange und private Belange sind ebenfalls von hoher Bedeutung. Bei diesen Belangen zeigt sich, dass auch hier – bis auf die mit „sonstige öffentliche Belange“ bezeichneten Interessen und die privaten Belange – **die Trasse Dorfen vorzugswürdig ist.**

Unter Berücksichtigung aller in den Ziffern 3.2.4.1 bis 3.2.4.11 aufgezeigten und vorstehend summarisch aufgelisteten entscheidungserheblichen Belange wird

der Trasse Dorfen der Vorzug gegeben, wobei seitens des Antragstellers den verkehrlichen und verkehrspolitischen Zielen und dem Immissionsschutz letztlich gegenüber dem Naturschutz das ausschlaggebende Gewicht zugemessen wird. Die übrigen sowohl für als auch gegen die jeweilige Trasse sprechenden Belange werden ebenfalls in die Gewichtung eingestellt, treten letztendlich aber in ihrem Gewicht gegenüber den vorgenannten Belangen zurück.

Die ermittelten Auswirkungen der Trasse Dorfen zwischen Forstinning und Heldenstein sind nicht so gravierend, dass entgegen den Zielsetzungen des Bedarfsplans auf den Bau der A 94 verzichtet werden müsste („Nullvariante“) oder ein reiner Ausbau der B 12 (zwei- oder dreistreifig) gewählt werden müsste.

### **3.3. Vergleich der Varianten und Wahl der Linie im Abschnitt Dorfen - Heldenstein**

#### **3.3.1. Beschreibung der untersuchten Varianten**

Die Varianten wurden bereits in Ziffer 3.2.2.3.3 beschrieben. Der Verlauf der gewählten Linie kann der Ziffer 3.2.2.3.4.1 entnommen werden.

#### **3.3.2. Variantenvergleich**

Dazu wird auf Ziffer 3.2.2.3.4.1 (Abschnitt Dorfen - Heldenstein) verwiesen, in der die Varianten miteinander verglichen werden.

#### **Zusammenfassende Beurteilung für den Abschnitt Dorfen - Heldenstein**

Aufgrund der fast einheitlichen standörtlichen Rahmenbedingungen im Abschnitt Dorfen – Heldenstein und der nur gering unterschiedlichen Trassenlängen ergeben sich bei mehreren Schutzgütern keine wesentlichen Unterschiede zwischen den untersuchten Varianten. Entscheidungserheblich sind hier die Schutzgüter Menschen und Tiere und Pflanzen, sowohl hinsichtlich der FFH-Gebiete als auch hinsichtlich des Artenschutzes ist die RO-Trasse GTV am ungünstigsten.

Beim Schutzgut Landschaft und bei der Zerschneidung landwirtschaftlicher Fluren treten bei der Variante Friedlrimbach zwar mehr Nachteile als bei der RO-Trasse GTV und der Variante Mesmering auf, entscheidend für die Wahl der Variante Friedlrimbach ist aber der Verlust des Feuchtwaldkomplexes bei Grimmelbach durch die RO-Trasse GTV, da die Beeinträchtigungen aus naturschutzfachlicher Sicht nicht ausgleichbar sind.

Hinsichtlich des Schutzgutes Menschen ist die Variante Friedlrimbach günstiger als die Variante Mesmering.

Die im Rahmen der 3. Tektur erstmals untersuchte Untervariante Schwindkirchen-Nord hat gegenüber der Variante Friedlrimbach Vorteile bei den privaten

Belangen. Dem stehen Nachteile bei den Schutzgütern Menschen, Tieren und Pflanzen, hier insbesondere hinsichtlich des Gebietsschutzes für das FFH-Gebiet „Isental mit Nebenbächen“ sowie dem Landschaftsbild und Kosten gegenüber. Sie ist daher ungünstiger als die Trasse Friedlrimbach.

**Beim Vergleich der Varianten im Abschnitt Dorfen – Heldenstein ergibt sich auch unter Berücksichtigung der FFH-Gebiete und des Artenschutzes keine neue sich aufdrängende Variante. Es bleibt bei der Variante Friedlrimbach.**

#### **4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme**

##### **4.1. Trassierung**

##### **4.1.1. Entwurfsgeschwindigkeit und Trassierungselemente**

Für den gesamten Streckenabschnitt der A 94 wurde eine Entwurfsgeschwindigkeit  $V_e = 100$  km/h gewählt, die sowohl den raumordnerischen Zielsetzungen als auch den verkehrstechnischen Anforderungen entspricht.

Der technische Planungsentwurf im vorliegenden Streckenabschnitt zwischen Dorfen und Heldenstein weist folgende ungünstigste Trassierungselemente auf:

kleinster Kurvenradius	min R	=	1.500 m
kleinster Klothoidenparameter	min A	=	600 m
größte Längsneigung	max s	=	3,97 %
kleinste Kuppenausrundung	min HK	=	15.000 m
kleinste Wannenausrundung	min HW	=	15.000 m
größte Querneigung	max q	=	3,5 %

Die Trassierungsgrenzwerte der RAS L (Ausgabe 1995) werden damit eingehalten.

##### **4.1.2. Berücksichtigung von Umfeld und Umwelt bei der Trassierung**

Der Verlauf der Trasse ist durch Zwangspunkte und durch topographische Gegebenheiten weitgehend bestimmt. Bei der Trassenfestlegung wurden neben den Belangen des Naturhaushaltes und Landschaftsschutzes auch die der Landwirtschaft, der Wasserwirtschaft, des Immissionsschutzes und der Verkehrssicherheit in die Abwägung mit einbezogen.

##### **4.1.3. Zwangspunkte**

Zwangspunkte für die Linienführung im Grund- und Aufriss sind u.a.:

- der Anschluss an den planfestgestellten Abschnitt Pastetten - Dorfen,
- die vorhandene Bebauung (Kaidach, Unterstollnkirchen, Steinberg, Weidmühle, Grimmelbach, Mitterimbach, Friedlrimbach, Frauenornau, Pfaffenkirchen, Mimmelheim, Deutenheim, Klebing, Weidenbach, Küham, Heldenstein),
- die Kreuzungen mit den Kreisstraßen MÜ 22, MÜ 21, MÜ 15 und der Staatsstraße 2084,
- der Anschluss an den sich im Bau befindenden Abschnitt Heldenstein – Ampfing,

- die Parallellage mit der Bahnlinie München - Simbach a. Inn am Ende des Planungsabschnittes,
- die vorhandenen Lebensräume und Funktionsbeziehungen mit sehr hoher und hoher ökologischer Bedeutung
  - Fürth-Holz mit Amphibien-Wanderbeziehungen,
  - Goldach und Bleichbach mit Bachaue,
  - Nahrungs- und Jagdhabitats von Fledermäusen südlich von Schwindkirchen,
  - Teich und Feuchtwald nördlich von Mainbach,
  - Weidmühlbach und Grimmelbach mit Bachauen,
  - Hangmaul-Wald mit Feuchtlebensraumkomplex,
  - Rimbach mit Bachaue und Feuchtlebensraumkomplexen,
  - Ornaubach und Mühlbach mit Bachaue,
  - naturnahe Laubwaldbereiche östlich des Ornaubachtales,
  - Kagenbach und westlicher Zuflussgraben mit Bachaue,
  - Tälchen nordöstlich von Klebing,
  - Kehrhamer Bach mit Feuchtlebensraumkomplexen,
  - Feuchtwald südlich von Axenbach,
  - Bahnlinie München - Simbach mit Dämmen)
- möglichst weitgehende Schonung von ökologisch wertvollen Bereichen

#### **4.1.4. Sichtweitenanalyse**

Eine bestimmte Überholsichtweite braucht wegen der Richtungstrennung der Fahrbahnen nicht eingehalten zu werden. Die erforderlichen Haltesichtweiten sind auf der gesamten Streckenlänge vorhanden.

#### **4.2. Querschnitt**

##### **4.2.1. Begründung des gewählten Straßenquerschnittes**

Das Gesamtprojekt der Bundesautobahn A 94 München - Mühldorf - Simbach - Pocking (A 3) stellt eine großräumige Fernstraßenverbindung mit einer Länge von rd. 150 km dar. Gemäß den "Richtlinien für die Anlage von Straßen", RAS, Teil: Leitfaden für die funktionale Gliederung des Straßennetzes (RAS-N), Ausgabe 1988, ist die A 94 deshalb in die Straßenkategorie A I einzustufen.

Im derzeit geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004 ist die A 94 als vierstreifiger Querschnitt enthalten.

Mit dem Bau der A 94 sollen die in Ziffer 2.1 aufgeführten verkehrlichen und verkehrspolitischen Ziele in die Tat umgesetzt werden.

Beim Bau einer auf lange Sicht angelegten neuen Fernstraßenverbindung gelten die für das Gesamtvorhaben maßgebenden Ziele auch für seine einzelnen, aus verschiedenen Gründen zwangsläufig zeitlich nacheinander folgenden Abschnitte. Dies gilt auch für die Querschnittswahl.

Für den vorliegenden Planungsabschnitt wurde bei der Querschnittsberechnung der am stärksten belastete Bereich zugrunde gelegt. Aus der dort für das Jahr 2025 prognostizierten Verkehrsmenge von 42.600 Kfz/24h (mit B 15 neu) ergibt sich eine maßgebliche stündliche Verkehrsstärke (MSV) von rd. 4.260 Kfz/h. Hinzu kommt ein hoher Schwerlastverkehrsanteil von 17 % tags und 33 % nachts.

Diese Verkehrsbelastung und der damit verbundene hohe Auslastungsgrad des Autobahnabschnittes erfordern aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufs einen zweibahnigen, vierstreifigen Querschnitt.

Diese Verkehrsbelastung liegt innerhalb des in Bild 5 der RAS-Q 96 durch einen schwarzen Balken gekennzeichneten Bereichs, demnach ist nach Anhang 1, Ziff. 1.3, der RAS-Q 96 der Mindestauslastungsgrad nicht gesondert nachzuweisen.

Von den möglichen zweibahnigen vierstreifigen Querschnitten RQ 29,5 und RQ 26 wird der kleinere RQ 26 gewählt. Er besteht aus zwei Richtungsfahrbahnen mit je zwei Fahrstreifen von 3,50 m Breite, je zwei 0,5 m breiten Randstreifen und je einem 2,0 m breiten Standstreifen. Der Mittelstreifen hat eine Breite von 3,0 m, die Bankette sind 1,5 m breit.

#### **4.2.2. Befestigung der Fahrbahnen**

Die Befestigung der Fahrbahn wird entsprechend der Verkehrsbelastung dimensioniert, wobei der Schwerverkehr von herausragender Bedeutung ist.

Für die Deckschicht wird eine lärmindernde Bauweise (- 2dB(A)) gewählt.

Der Oberbau der neu zu errichtenden, kreuzenden Straßenstrecken wird entsprechend dem Bestand unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung ausgebildet. Neu zu bauende Ersatzwege werden entsprechend der Verkehrsbedeutung befestigt.

#### **4.2.3. Gestaltung der Böschungen und des Mittelstreifens**

Die Böschungen erhalten zum größten Teil die Regelneigung 1 : 1,5, sofern die Standfestigkeit des anstehenden Bodens nicht eine flachere Neigung erfordert. Im Bereich der Anschlußstellen (Innenflächen), der Talflanken des Rimbachtales und des Ornaubachtales sowie auf der Rückseite des Lärmschutzwalles bei Hel-

denstein werden die Böschungen abgeflacht um eine möglichst gute Einbindung in die Landschaft zu erreichen.

Im Mittelstreifen (Breite 3 m) werden - soweit technisch und aus Gründen der Verkehrssicherheit möglich - ein Pflanzgraben angelegt und geeignete Gehölze als Blend- und Sichtschutz eingebracht. Des Weiteren werden an mehreren Stellen Mittelstreifenüberfahrten vorgesehen.

#### **4.2.4. Bautechnische Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten**

Im vorliegenden Planungsabschnitt werden keine Wassergewinnungsgebiete berührt.

### **4.3. Kreuzungen und Änderungen im Straßen- und Wegenetz**

#### **4.3.1. Öffentlicher Feld- und Waldweg bei km 35+024**

Der bei km 35+032 kreuzende öffentliche Feld- und Waldweg wird geringfügig nach Westen verlegt und senkrecht über die Autobahn geführt (BWV lfd.Nr. 30).

#### **4.3.2. Gemeindeverbindungsstraße Unterstollnkirchen - Kaidach bei km 35+ 690**

Die bei km 35+690 kreuzende Gemeindeverbindungsstraße bleibt in der Lage unverändert und wird unter der Autobahn unterführt. Die Gradienten und der Querschnitt der Gemeindeverbindungsstraße werden den örtlichen Erfordernissen entsprechend angepasst (BWV lfd.Nr. 42).

#### **4.3.3. Gemeindeverbindungsstraße Unterstollnkirchen - Schwindkirchen bei km 36+804**

Die bei km 36+760 kreuzende Gemeindeverbindungsstraße wird nach Osten verlegt und unter der Goldachtalbrücke unterführt. Die Gradienten bleiben unverändert, der Querschnitt wird den örtlichen Erfordernissen entsprechend angepasst (BWV lfd.Nr. 55).

#### **4.3.4. Gemeindeverbindungsstraße Unterschiltern - Steinberg bei km 37+327**

Die bei km 37+327 kreuzende Gemeindeverbindungsstraße bleibt unverändert und wird mit einem Bauwerk unterführt (BWV lfd.Nr. 68).

#### **4.3.5. Gemeindeverbindungsstraße Höhenberg - Steinberg bei km 38+012**

Die bei km 38+002 kreuzende Gemeindeverbindungsstraße wird geringfügig nach Osten verlegt und über die Autobahn überführt. Die Gradienten und der Querschnitt der Gemeindeverbindungsstraße werden den örtlichen Erfordernissen entsprechend angepasst (BWV lfd.Nr. 76).

**4.3.6. Gemeindeverbindungsstraße Pöllsmoos - Steinberg bei km 38+413**

Die bei km 38+413 kreuzende Gemeindeverbindungsstraße bleibt in der Lage unverändert und wird über die Autobahn überführt. Die Gradienten und der Querschnitt der Gemeindeverbindungsstraße werden den örtlichen Erfordernissen entsprechend angepasst (BWV lfd.Nr. 84).

**4.3.7. Gemeindeverbindungsstraße Fanten - Bonesmühle bei km 38+954**

Die bei km 38+954 kreuzende Gemeindeverbindungsstraße bleibt in der Lage nahezu unverändert und wird über die Autobahn überführt. Die Gradienten bleiben unverändert, der Querschnitt wird den örtlichen Erfordernissen entsprechend angepasst (BWV lfd.Nr. 92).

**4.3.8. Öffentlicher Feld- und Waldweg bei km 39 + 572**

Als Ersatz für den bei km 39 + 226 überbauten öffentlichen Feld- und Waldweg (BWV lfd. Nr. 96) verläuft der öffentliche Feld- und Waldweg (BWV lfd. Nr. 95) südlich entlang der A 94 und kreuzt diese bei km 39+572. Der Weg wird nördlich der A 94 an die Gemeindeverbindungsstraße (BWV lfd. Nr. 103) von Schwindkirchen nach Schwindach angeschlossen.

**4.3.9. Gemeindeverbindungsstraße Schwindach - Grimmelbach bei km 39+973**

Die bei km 39+973 kreuzende Gemeindeverbindungsstraße verändert sich in Lage und Höhe. Die Gemeindeverbindungsstraße wird künftig bei Bau-km 39+973 unter der Autobahn unterführt (BWV lfd.Nr. 115) und schließt nördlich der Autobahn an die künftige Gemeindeverbindungsstraße (BWV lfd. Nr. 103) an. Der nach ursprünglicher Planung südlich der Autobahn vorgesehene Eingriff in privaten Grundbesitz wird minimiert.

**4.3.10. Öffentlicher Feld- und Waldweg bei km 40+337**

Der bei km 40+349 kreuzende öffentliche Feld- und Waldweg (BWV lfd. Nr. 121) bleibt im Kreuzungsbereich unverändert.

**4.3.11. Gemeindeverbindungsstraße Hangmaul - Reibersdorf bei km 41+069**

Die bei km 41+080 kreuzende Gemeindeverbindungsstraße wird geringfügig nach Westen verlegt und über die Autobahn überführt. Der Querschnitt wird den örtlichen Erfordernissen entsprechend angepasst (BWV lfd.Nr. 130).

**4.3.12. Gemeindeverbindungsstraße Mitterimbach - Schwindegg bei km 41+710**

Die bei km 41+710 kreuzende Gemeindeverbindungsstraße wird unter der Brücke über das Rimbachtal unterführt. Die Gemeindeverbindungsstraße bleibt unverändert (BWV lfd.Nr. 138).



**4.3.13. Öffentlicher Feld- und Waldweg bei km 41+920**

Der öffentliche Feld- und Waldweg wird unter der Rimbachtalbrücke unterführt und bleibt unverändert (BWV lfd.Nr. 142).

**4.3.14. Gemeindeverbindungsstraße "Hochstraße" bei km 42+197**

Die bei km 42+200 kreuzende Gemeindeverbindungsstraße wird geringfügig verlegt und bei km 42+197 über die Autobahn überführt. Der Querschnitt wird den örtlichen Erfordernissen entsprechend angepasst (BWV lfd.Nr. 145).

**4.3.15. Gemeindeverbindungsstraße Steinkirchen - Obertaufkirchen bei km 42+860**

Die bei km 42+860 kreuzende Gemeindeverbindungsstraße wird unter der Brücke über das Ornautal unterführt. Die Gemeindeverbindungsstraße bleibt unverändert (BWV lfd.Nr. 155).

**4.3.16. Kreisstraße MÜ 22 bei km 43+ 638**

Die bei km 43+655 kreuzende Kreisstraße Mü 22 (BWV lfd. Nr. 164) wird geringfügig nach Westen verlegt und zusammen mit dem parallel verlaufenden Geh- und Radweg (BWV lfd. Nr. 164a) über die Autobahn überführt. Der Querschnitt wird den örtlichen Erfordernissen entsprechend angepasst.

**4.3.17. Anschlussstelle Kreisstraße MÜ 22 bei km 43+638**

Die Kreisstraße MÜ 22 wird mit einer Anschlussstelle in Form eines halben Kleeblattes an die A 94 angebunden. Die Anschlussstellenrampen liegen aus verkehrlichen Gründen im nordöstlichen und südwestlichen Quadranten. Die Kreisstraße erhält im Einmündungsbereich der Anschlussstellenrampen je eine Linksabbiegespur (BWV lfd.Nr. 166).

**4.3.18. Gemeindeverbindungsstraße Krafting - Mimmelheim bei km 44+ 599**

Die bei km 44+606 kreuzende Gemeindeverbindungsstraße wird geringfügig nach Westen verlegt und über die Autobahn überführt. Der Querschnitt wird den örtlichen Erfordernissen entsprechend angepasst. (BWV lfd.Nr. 178).

**4.3.19. Öffentlicher Feld- und Waldweg bei km 45+310**

Als Ersatz für zwei unterbrochene Wirtschaftswege wird bei km 45+310 ein neuer ÖFW gebaut und unter der Autobahn unterführt (BWV lfd.Nr. 194).

**4.3.20. Öffentlicher Feld- und Waldweg bei km 45+ 715**

Der bei km 45+ 794 kreuzende Weg wird nach Westen verlegt und zusammen mit dem Kagnbach unter der Autobahn unterführt (BWV lfd.Nr. 200).

**4.3.21. Gemeindeverbindungsstraße Rattenkirchen - Pietsham bei km 46+300**

Die bei km 46+298 kreuzende Gemeindeverbindungsstraße wird geringfügig nach Westen verlegt und über die Autobahn überführt. Der Querschnitt wird den örtlichen Erfordernissen entsprechend angepasst (BWV lfd.Nr. 205).

**4.3.22. Öffentlicher Feld- und Waldweg bei km 46+895**

Der bei km 46+900 kreuzende öffentliche Feld- und Waldweg wird geringfügig verlegt und senkrecht unter der Autobahn unterführt (BWV lfd.Nr. 212).

**4.3.23. Kreisstraße MÜ 21 bei km 47+522**

Die bei km 47+522 kreuzende Kreisstraße MÜ 21 bleibt unverändert und wird unter der Autobahn unterführt (BWV lfd.Nr. 222).

**4.3.24. Gemeindeverbindungsstraße Waldsberg - Weidenbach bei km 47+956**

Die bei km 47+949 kreuzende Gemeindeverbindungsstraße wird geringfügig nach Osten verlegt und bei km 47+956 mit einer Bogenbrücke über die Autobahn überführt (BWV lfd.Nr. 233). Die Gradienten und der Querschnitt wird den örtlichen Erfordernissen entsprechend angepasst.

**4.3.25. Öffentlicher Feld- und Waldweg bei km 48+850**

Als Ersatz für zwei unterbrochene Wirtschaftswege wird bei km 48+850 ein neuer Weg gebaut und unter der Autobahn unterführt (BWV lfd.Nr. 244).

**4.3.26. Verlegung der Staatsstraße 2084 und der Bundesstraße 12 bei km 49+279**

Die Staatsstraße 2084 und die Bundesstraße 12 werden zu einem durchgehenden Straßenzug verbunden und bei km 49+279 unter der Autobahn unterführt. Die nicht mehr benötigten Straßenteile der B 12 werden rekultiviert (BWV lfd.Nr. 250).

**4.3.27. Anschlussstelle B 12/St 2084 bei km 49+279**

Der neue Straßenzug Bundesstraße 12 / Staatsstraße 2084 wird mit einer Anschlussstelle in Form eines halben Kleeblattes an die A 94 angebunden. Die Anschlussstellenrampen liegen im nordwestlichen und südöstlichen Quadranten. Die verlegte B 12 / St 2084 erhält im Einmündungsbereich der Anschlussstellenrampen je eine Linkabbiegespur (BWV lfd.Nr. 253).

**4.3.28. Verlegung der Staatsstraße 2084 (künftig Kreisstraße Mü 15) östlich von Weidenbach bei km 49+200**

Die Staatsstraße 2084 (künftig Kreisstraße Mü 15) wird auf eine Länge von rd. 475 m verlegt und an einem Kreisverkehrsplatz mit dem neuen Straßenzug St 2084 / B 12 (Ziff. 4.3.27) verbunden (BWV lfd.Nr. 256).

**4.3.29. Öffentlicher Feld- und Waldweg bei km 49+250 südlich**

Der in der bestehenden Bundesstraße 12 unterführte Weg wird in der zu verlegenden Bundesstraße 12 (Ziff. 4.3.26) ebenfalls unterführt (BWV lfd.Nr. 262).

**4.3.30. Verlegung der Staatsstraße 2084 und der Kreisstraße MÜ 15 bei km 49+706**

Die bei km 49+706 kreuzende Staatsstraße 2084 (und südlich der bestehenden Anschlussstelle B 12/St 2084 als Kreisstraße MÜ 15 weitergeführte Straße) wird im Kreuzungsbereich mit der künftigen Autobahn geringfügig geändert und mit einem neuen Bauwerk über die Autobahn überführt (BWV lfd. Nr. 269). Die Anschlussstellenrampen des bestehenden Autobahnanschlusses werden nicht mehr benötigt, zurückgebaut und rekultiviert.

**4.3.31. Sonstige Änderungen im Wegenetz**

Neben den bereits aufgeführten Wegen sind noch Wege entlang der Autobahn zur Erschließung landwirtschaftlicher Flächen erforderlich.

Beidseits der Autobahn werden im Rahmen der Tektur zusätzliche Parallelwege und Zufahrten errichtet. Damit erhalten die Landwirte die Möglichkeit, ihre Grundstücke, so wie bisher, von zwei Seiten zu bewirtschaften. Bestehende Feldwege im Bereich von durch die Autobahnplanung durchschnittenen Grundstücken werden rekultiviert, um eine bessere Bewirtschaftung der umliegenden Grundstücke zu ermöglichen.

Diese o. a. 1. Tekturen im Bereich des landwirtschaftlichen Wegenetzes sind Leistungen des Vorhabensträgers unter Bezugnahme auf die Erörterung der Planung im Juli 2000. Die Einzelheiten ergeben sich aus den Lageplänen (Unterlage 3) und den zugehörigen Ziffern im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7).

Die Lage dieser Wege ist in den Lageplänen dargestellt. Die Wege werden in der Regel etwa geländegleich hergestellt und erhalten Fahrbahnbreiten zwischen 3,0 und 4,5 m entsprechend den „Grundsätzen für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen“.

Alle durch die 1. Tektur bedingten Änderungen sind in den nachrichtlich beigegebenen Lageplänen rot gekennzeichnet. In den Lageplänen der 3. Tektur sind diese Maßnahmen durch die farbliche Kennzeichnung der BWV-Nr. gekennzeichnet.

**4.4. Baugrund, Erdbau**

Die Autobahntrasse verläuft in einem Gebiet, das während der Eiszeit an der Grenze zwischen vergletschertem Bereich im Süden und periglazialen Bereich im Norden lag. Die südlich der Trasse liegenden Endmoränen wurden in der

ausgehenden Mindel- und Rißeiszeit von Schmelzwässern ausgewaschen und weiter im Norden, d.h. im Trassenbereich als Decken- und Hochterrassenschotter abgelagert. Als jüngste eiszeitliche Ablagerung findet sich über diesen Schottern eine mehrere Meter dicke Ton-Schluffschicht (Decklehm, Lößlehm), die ursprünglich als Löß durch Wind aus den Moränengebieten ausgeblasen wurde. Der Löß entkalkte im Laufe der Zeit. Die Kalklösungen führten dann vor allem in Hangenden der Decken- und Terrassenschotter zu felsähnlichen Verfestigungen (Nagelfluh). Die eiszeitlichen Decken- und Hochterrassenschotter liegen auf jungtertiären Schichten, die als steife bis feste Tone, Schluffe, Mergel und Sande, z.T. auch Kiese ausgebildet sind. Das Jungtertiär wird etwa ab km 40+000 in den Einschnitten angetroffen.

#### **4.4.1. Bodenarten, Zustand, Witterungsempfindlichkeit**

Die vorherrschenden Bodenarten sind überwiegend leicht- bis mittelplastische, meist weiche bis steife Tone und Schluffe (Deckschichten), schwach schluffige bis schluffige, sandige, lagenweise verkittete Kiese (Decken- und Hochterrassenschotter) und meist steife bis halbfeste, aber auch feste Tone Schluffe, Mergel, Sande und Kiese (Jungtertiär).

Die Böden sind aufgrund ihres hohen Feinkornanteils meist stark witterungsempfindlich. Dies gilt auch für die eiszeitlichen Schotter, sofern ihr Feinkornanteil < 0.063 mm mehr als 15 Gew.% beträgt.

Bedingt durch die vor allem in den mächtigen Deckschichten festgestellten hohen natürlichen Wassergehalte ist eine Verwendung der Abtragsmengen als Dammbaustoff größtenteils nur nach Bodenverbesserung, z.B. mit Weißfeinkalk möglich. Die Sand - Kies - Gemische der Decken- und Hochterrassenschotter stellen einen in Abhängigkeit vom Schluffgehalt brauchbaren bis guten Dammbaustoff dar, ebenso die Böden aus dem Jungtertiär.

#### **4.4.2. Grundwasser**

Hauptvorfluter des Gebietes ist die Isen, die ca. 1 - 3 km nördlich der Trasse verläuft. Zu ihr hin entwässern mit überwiegend Süd-Nord-Fließrichtung alle Gräben und Bäche, die durch die zukünftige Autobahn gekreuzt werden.

Die Grundwasserführung in den Einschnitten ist gering. Bisher wurde nur vereinzelt eine nicht horizontgebundene Schichtwasserführung festgestellt. Im Hinblick auf Grundwasser sind nach jetzigem Kenntnisstand keine Erschwernisse zu erwarten.

#### **4.4.3. Hochwasser**

Die Trasse liegt außerhalb von Hochwassergebieten.

#### **4.4.4. Bodengewinnung, Ablagerung**

Schüttmassen werden aus den Einschnittsbereichen gewonnen. Die Verwendung des Einschnittmaterials als Dammbaustoff erfordert Bodenverbesserungsmaßnahmen.

Die vereinzelt ungeeigneten anmoorigen Bereiche werden zur Schüttung von Lärmschutzwällen verwendet.

#### **4.4.5. Umfang der Erdarbeiten, Massenbilanz**

Der Umfang der aus den Einschnitten gewonnenen Massen beläuft sich auf rd. 1.570.000 m<sup>3</sup>.

Der Bedarf an Schüttmassen für die Dämme und Lärmschutzwälle beträgt ebenfalls rd. 1.530.000 m<sup>3</sup>, so dass sich im vorliegenden Planungsabschnitt ein Massenüberschuss von ca. 40.000 m<sup>3</sup> ergibt. Zusammen mit dem Überschuss an Mutterboden von rd. 90.000 m<sup>3</sup> ergibt sich ein Gesamtmassenüberschuss von rd. 130.000 m<sup>3</sup>.

Ziel ist es, diese Überschussmassen auf möglichst kurzem Transportweg landschaftsverträglich abzulagern. Die Überschussmassen sollen daher in einer bestehenden Geländemulde bei Waldsberg abgelagert werden, deren Sohle um ca. 2,50 m erhöht wird. Die Ablagerung findet dabei auf derzeit landwirtschaftlich genutzten Flächen (Fl.Nrn. 1695 und 1709 Gmkg. Rattenkirchen) statt. Die Transportentfernung zur Trasse der A 94 beträgt dabei lediglich ca. 0,50 km, wobei der Transport selbst über die Baustrasse sowie über die GVS Waldsberg - Weidenbach erfolgt, so dass das nachgeordnete Wegenetz nur geringfügig beeinträchtigt wird und keine Ortsdurchfahrten betroffen sind. Das sonstige nachgeordnete Wegenetz wird nicht beeinträchtigt.

Bei den abzulagernden Überschussmassen handelt es sich um unbelastetes Bodenmaterial aus land- und forstwirtschaftlichen Flächen. Die Auffüllung der Geländemulde wird mit einer entsprechenden Längs- und Querneigung so ausgeführt, dass sich der Oberflächenwasserabfluss nicht verschlechtert und es zu keinem Rückstau auf benachbarten Flächen kommen wird. Bestehende Felddrainagen werden, soweit erforderlich, wiederhergestellt.

Nahe der geplanten Auffüllung liegt ein naturschutzfachlich wertvolles Biotop (Großseggenried). Durch geeignete Maßnahmen während des Einbaus der Mas-

sen (Schlammfang) wird verhindert, dass während des Baus und vor einer Begrünung der Deponie Erosionen in der Folge von starken Niederschlägen in das Biotop gelangen können. Die Maßnahme wurde vorab mit dem Eigentümer der Flächen abgesprochen.

#### **4.5. Entwässerung**

In den Dammbereichen wird das Oberflächenwasser der nach außen geneigten Fahrbahnen breitflächig über die Bankette und Böschungen versickert. Am Dammfuß werden Sickermulden angelegt, um die angrenzenden Grundstücke vor Vernässung zu schützen.

In Einschnittsbereichen und überall dort, wo das anfallende Oberflächenwasser ansonsten in Rohrleitungen gesammelt werden muss, wird dieses den geplanten Entwässerungsanlagen zugeleitet.

8 Entwässerungsanlagen bestehen aus einem Absetzbecken mit Leichtstoffabscheider (Tauchwand) sowie aus einem großvolumigen Versickerbecken, das das vorgereinigte Niederschlagswasser über eine belebte Oberbodenzone (Retentionsbodenfilter) versickert. Bei manchen Versickerbecken sind aufgrund der z.T. nur mäßigen Versickerungsrate unter der Beckensohle Rigolenkörper (in Kies oder Kunststoff) vorgesehen, die das (gereinigte) Sickerwasser zunächst speichern können und es dann nach und nach dem Boden wieder zuführen. Außerdem werden die Versickerbecken wegen der geringen Sickerfähigkeit des vorhandenen Untergrundes mit einer großen Versickerfläche ausgestattet; damit ein Teil des dort angelangten Niederschlagswassers aufgrund der langen Aufenthaltsdauer auch verdunsten kann.

5 Entwässerungsanlagen bestehen aus einem Absetzbecken mit einem Regenrückhaltebecken, das das vorgereinigte Wasser in den nächsten Vorfluter abgibt. Das gemäß ATV-Blatt 117 berechnete Rückhaltevolumen des Regenrückhaltebeckens erhält einen Zuschlag, um die Vorreinigung des Niederschlagswassers zu verbessern. Bei einer Entwässerungsanlage bei Heldenstein wurde das Regenrückhaltebecken mit einem Mulden-Rigolen-System bestehend aus einer Mulde mit belebter Oberbodenzone zur Reinigung des Fahrbahnoberflächenwassers sowie einer Rigole als Rückhalte- und Speichervolumen ergänzt. Der Abfluss aus dem Regenrückhaltebecken erfolgt über eine Drosselung, die die Leistungsfähigkeit des vorhandenen Vorfluters nicht übersteigt. Der gedrosselte Überlauf erfolgt zudem, wie bisher, über eine Flachwasserzone (Sumpfzone) zum Vorfluter.

Die Berechnung der Entwässerungsbecken (Versickerungsbecken und Regenrückhaltebecken) erfolgte nach der RAS-Ew (Richtlinie für die Anlage von Straßen - Teil: Entwässerung), dem ATV-Arbeitsblatt A 117 ("Richtlinien für die Bemessung von Rückhaltebecken"), dem ATV-Arbeitsblatt M 153 und dem ATV-Arbeitsblatt A 138. Zusätzlich wurde für die Versickerungsbecken eine Langzeitsimulation durchgeführt.

Die Berechnung wurde mit dem vom Landesamt für Wasserwirtschaft zur Verfügung gestellten EDV-Berechnungsprogramm durchgeführt. Wegen der besonderen Hochwassersituation im Bereich des Isentals wurden alle Becken ausnahmsweise und über die Forderungen bzgl. Dimensionierung von RRB gemäß RAS-Ew hinausgehend auf das 100-jährliche Regenereignis ausgelegt.

Damit werden jegliche Verschärfungen des Hochwasserabflusses und der damit verbundenen nachteiligen Auswirkungen auf die bebauten Gebiete entlang der Isen und ihrer Zuflüsse vermieden.

Zusammenfassend werden im gegenständlichen Planungsabschnitt insgesamt 13 Entwässerungsanlagen erforderlich. Hierbei handelt es sich um 8 Versickerbecken und 5 Regenrückhaltebecken inkl. des Mulden-Rigolen-Systems bei Entwässerungsanlage 13 (sh. BWV-Nr. 36, 61, 67, 100, 111, 122, 143, 159, 198, 202, 227, 261, 275 mit 275a).

#### **4.6. Ingenieurbauwerke**

Insgesamt werden im Planungsabschnitt 12 Überführungsbauwerke, 2 Trogrücken und 20 Unterführungsbauwerke errichtet. Größere Brücken mit lichten Weiten bis zu 60 m sind dabei aus landschaftlichen und ökologischen Gründen über die zu querenden Seitenbäche geplant (z.B. Mainbach, Grimmelbach, Kagnbach, Weidenbacher Bach). Zur Überwindung von ausgeprägten Tallagen im Goldachtal, Rimbachtal und Ornautal sind Großbrücken mit Gesamtstützweiten von 420 m, 349 m und 352 m erforderlich. Die Goldachbrücke und die Rimbachbrücke erhalten auf beiden Seiten eine min. 2,5 m hohe Immissionsschutzwand. Diese Immissionsschutzwand bewirkt neben einem Schallschutz für die Bebauung auch einen Schutz der unter den Brücken liegenden FFH-Gebiete gegenüber Lärm, Streusalzfahnen und Spritzwasser. Die Abmessungen der Bauwerke wurden im Zuge der Planung unter Berücksichtigung der Topographie, der in den Talräumen vorhandenen ökologischen hochwertigen Lebensraumstrukturen und -beziehungen (Unterlage 12T, LBP) sowie der Kosten festgelegt.

- Vermeidung von nachhaltigen Störungen der ökologischen Funktion der Gewässer und ihrer begleitenden Lebensräume bei deren Querungen (insbesondere bei Goldach und Rimbach)
- Vermeidung von Riegelwirkungen durch Dämme, Einschnitte und Talbrücken bzw. Verminderung durch entsprechende gestalterische Maßnahmen
- Vermeidung von Eingriffen in ökologisch wertvolle Flächen (u.a. Bachläufe mit begleitenden Vegetationsbeständen, Feuchtflächen, Wald- und Gehölzbestände)
- Vermeidung von Trennwirkungen (insbesondere bei Lebensräumen mit sehr hoher und hoher ökologischer Wertigkeit)

Die Hauptabmessungen dieser Bauwerke können den Unterlagen 3T, 4T und 6T entnommen werden.

In zwei Fällen (km 42+210 und km 47+956) werden Gemeindeverbindungsstraßen im Bereich tiefer Einschnitte über die A 94 geführt. Diese Überführungen werden aus gestalterischen Gründen als Bogenbrücken hergestellt. Eine weitere Bogenbrücke ist im Zuge der A 94 zur Querung des Weidenbacher Baches geplant. Die Gründe liegen hier in der guten Einsehbarkeit des Bauwerkes von der Kreisstraße MÜ 21, den ökologischen Anforderungen an den notwendigen lichten Raum unter dem Bauwerk und in der Topographie (hohe Dammlage der A 94).

Darüber hinaus werden an Geländetiefpunkten, entlang der gesamten Strecke Durchlässe unter der A 94 eingebaut.

#### Bauwerke im Einzelnen:

##### **Überführung des öffentlichen Feld- und Waldweges bei km 35+024 (K 35/1)**

Der öffentliche Feld- und Waldweg wird mit einem Bauwerk über die Autobahn geführt (BWV Nr. 31).

##### **Unterführung der Gemeindeverbindungsstraße bei km 35+690 (K 35/2)**

Die Gemeindeverbindungsstraße Unterstollnkirchen - Kaidach wird mit einem Unterführungsbauwerk unter der A 94 unterführt (BWV Nr. 43).

##### **Brücke über die Goldach bei km 36+995 (K 36/1)**

Das Goldachtal wird mit einer Talbrücke überbrückt (BWV Nr. 54).

##### **Unterführung der Gemeindeverbindungsstraße bei km 37+329 (K 37/1)**

Die Gemeindeverbindungsstraße Oberschiltern - Schwindkirchen wird mit einem Unterführungsbauwerk unter der A 94 unterführt (BWV Nr. 69).



**Unterführung eines Grabens und Querungshilfe für Fledermäuse bei km 37+329 (K 37/2)**

Der Graben wird verlegt und unterführt. Das Bauwerk wird so gestaltet, dass es als Querungshilfe für Fledermäuse dient (BWV-Nr. 75).

**Unterführung der Gemeindeverbindungsstraße bei km 38+019 (K 38/1)**

Die Gemeindeverbindungsstraße Höhenberg - Steinberg wird mit einem Unterführungsbauwerk unter der A 94 unterführt (BWV Nr. 77).

**Unterführung eines Grabens und Querungshilfe für Fledermäuse bei km 37+329 (K 37/2)**

Der Graben wird verlegt und unterführt. Das Bauwerk wird so gestaltet, dass es als Querungshilfe für Fledermäuse dient (BWV-Nr. 75).

**Durchlass und Querungshilfe für Fledermäuse bei km 38+169 (K 38/1a)**

Das Bauwerk dient zur Entwässerung eines Geländetiefpunktes und wird so gestaltet, dass es als Querungshilfe für Fledermäuse dient (BWV-Nr. 83).

**Überführung der Gemeindeverbindungsstraße bei km 38+413 (K 38/2)**

Die Gemeindeverbindungsstraße Pöllsmoos – Steinberg wird mit einem Bauwerk über die Autobahn überführt (BWV Nr. 85).

**Unterführung eines Entwässerungsgrabens und Querungshilfe für Fledermäuse bei km 38+598 (K 38/2b)**

Der Entwässerungsgraben wird unterführt. Das Bauwerk wird so gestaltet, dass es als Querungshilfe für Fledermäuse dient (BWV-Nr. 83).

**Überführung der Gemeindeverbindungsstraße bei km 38+953 (K 38/3)**

Die Gemeindeverbindungsstraße Fanten - Bonesmühle wird mit einem Bauwerk über die Autobahn überführt (BWV Nr. 93).

**Trogbrücken als Querungshilfe für Fledermäuse bei km 38+953 (K 38/3a)**

Die Trogbrücken werden beidseits des Bauwerkes K 38/3 angeordnet und so gestaltet, dass sie als Querungshilfen für Fledermäuse dienen (BWV-Nr. 93a).

**Brücke über den Mainbach und Unterführung des öffentlichen Feld- und Waldweges bei km 39+572 (K 39/1)**

Mit dem Bauwerk wird der Mainbach sowie der öffentliche Feld- und Waldweg mit einem Unterführungsbauwerk unter die Autobahn unterführt. (BWV Nr. 105).

**Brücke über den Mainbach bei km 39+582 (K 39/2s)**

Der Mainbach wird mit dem Bauwerk im Zuge der Gemeindeverbindungsstraße Schwindkirchen – Schwindach überbrückt. (BWV Nr. 106).

**Unterführung der Gemeindeverbindungsstraße bei km 39+971 (K 39/3)**

Die Gemeindeverbindungsstraße Grimmelbach - Schwindach wird mit einem Unterführungsbauwerk unter der A 94 unterführt (BWV Nr. 116).

**Brücke über den Grimmelbach bei km 40+330 (K 40/1)**

Der Grimmelbach wird mit einem Bauwerk überbrückt (BWV Nr. 119).

**Überführung der Gemeindeverbindungsstraße bei km 41+069 (K 41/1)**

Die Gemeindeverbindungsstraße Hangmaul - Reibersdorf wird mit einem Bauwerk über die Autobahn überführt (BWV Nr. 131).

**Brücke über den Rimbach bei km 41+788 (K 41/2)**

Das Rimbachtal wird mit einer Talbrücke überbrückt (BWV Nr. 137).

**Überführung der Gemeindeverbindungsstraße bei km 42+197 (K 42/1)**

Die Gemeindeverbindungsstraße „Hochstraße“ wird mit einem Bauwerk über die Autobahn überführt (BWV Nr. 146).

**Brücke über die Ornaue bei km 42+740 (K 42/2)**

Das Ornautal wird mit einer Talbrücke überbrückt (BWV Nr. 149).

**Unterführung eines Grabens bei km 43+105 (K 43/1)**

Der Graben wird mit einer Bogenbrücke überbrückt (BWV-Nr. 160).

**Überführung der Kreisstraße (AS Mü 22) bei km 43+638 (K 43/2)**

Die Kreisstraße Mü 22 wird im Bereich der Anschlussstelle mit einem Bauwerk über die Autobahn überführt (BWV Nr. 165).

**Überführung der Gemeindeverbindungsstraße bei km 44+638 (K 44/1)**

Die Gemeindeverbindungsstraße Krafting - Mimmelheim wird mit einem Bauwerk über die Autobahn überführt (BWV Nr. 178a).

**Unterführung des öffentlichen Feld- und Waldweges bei km 45+310 (K 45/1)**

Der öffentliche Feld- und Waldweg wird mit einem Unterführungsbauwerk unter der A 94 unterführt (BWV Nr. 194).

**Brücke über den Kagnbach und Unterführung eines öffentlichen Feld- und Waldweges bei km 45+709 (K 45/2)**

Mit dem Bauwerk wird der Mainbach sowie der öffentliche Feld- und Waldweg mit einem Unterführungsbauwerk unter die Autobahn unterführt. (BWV Nr. 201).

**Brücke über den Kagnbach bei km 45+696 (K 45/3s)**

Der Kagnbach wird mit dem Bauwerk im Zuge des Zufahrtsweges zum Regenrückhaltebecken (BWV-Nr. 198) überbrückt. (BWV Nr. 201a).

**Überführung der Gemeindeverbindungsstraße bei km 46+300 (K 46/1)**

Die Gemeindeverbindungsstraße Rattenkirchen - Pietsham wird mit einem Bauwerk über die Autobahn überführt (BWV Nr. 205a).

**Unterführung des öffentlichen Feld- und Waldweges bei km 46+895 (K 46/2)**

Der öffentliche Feld- und Waldweg wird mit einem Unterführungsbauwerk unter der A 94 unterführt (BWV Nr. 212a).

**Unterführung der Kreisstraße bei km 47+522 (K 47/1)**

Die Kreisstraße Mü 21 wird mit einem Unterführungsbauwerk unter der A 94 unterführt (BWV Nr. 223).

**Brücke über den Weidenbach bei km 47+657 (K 47/2)**

Der Weidenbach wird mit einem Bauwerk überbrückt (BWV Nr. 229).

**Überführung der Gemeindeverbindungsstraße bei km 47+956 (K 47/3)**

Die Gemeindeverbindungsstraße Waldberg - Weidenbach wird mit einem Bauwerk über die Autobahn überführt (BWV Nr. 233a).

**Unterführung des öffentlichen Feld- und Waldweges bei km 48+850 (K 48/1)**

Der öffentliche Feld- und Waldweg wird mit einem Unterführungsbauwerk unter der A 94 unterführt (BWV Nr. 245).

**Überführung der Bundes-/Staatsstraße (AS B12/St 2084) bei km 49+279 (K 49/1)**

Die Bundesstraße B 12 bzw. die Staatsstraße St 2084 wird im Bereich der Anschlussstelle mit einem Bauwerk über die Autobahn überführt (BWV Nr. 251).

**Brücke über die Bahnlinie München – Mühldorf – Freilassing bei km 49+250 (K 49/2s)**

Die Bahnlinie München – Mühldorf – Freilassing wird mit einem Überführungsbauwerk im Zuge der St 2084 überbrückt (BWV-Nr. 252).

**Unterführung des öffentlichen Feld- und Waldweges bei km 49+300 (K 49/3s)**

Der öffentliche Feld- und Waldweg wird mit einem Unterführungsbauwerk unter der B 12 unterführt (BWV Nr. 262c).

**Brücke über den Kirchbrunner Bach bei km 49+300 (K 49/4s)**

Der Kirchbrunner Bach wird mit einem Bauwerk im Zuge des öffentlichen Feld- und Waldweges (BWV-Nr. 262) überbrückt (BWV Nr. 262b).

### **Überführung der Kreisstraße bei km 49+279 (K 49/1)**

Die Kreisstraße Mü 15 wird mit einem Bauwerk über die Autobahn überführt (BWV Nr. 270).

#### **4.7. Straßenausstattung**

Die Ausstattung der A 94 mit Verkehrszeichen, Leit- und Schutzeinrichtungen, Fahrbahnmarkierungen, Beschilderung und Notrufsäulen usw. erfolgt entsprechend den einschlägigen Vorschriften und Richtlinien für Bundesautobahnen. Bei den Bundes-, Staats-, Kreis- und Gemeindestraßen erfolgt die Ausstattung in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde.

#### **4.8. Besondere Anlagen**

Im vorliegenden Abschnitt ist bei km 36+350 beidseits der Autobahn ein Parkplatz mit einer WC-Anlage (BWV-Nr. 49) geplant. Die Erschließung mit Strom, Wasser und Abwasser erfolgt über naheliegende Anschlußmöglichkeiten (Strom: Kraftwerke Haag GmbH, Wasser: Zweckverband Isener Gruppe, Abwasser: Schmutzwasserleitung der Stadt Dorfen), (BWV lfd.Nrn. 49, 50, 51).

#### **4.9. Öffentliche Verkehrsanlagen**

Die Bahnstrecke München - Simbach a. Inn der Deutschen Bahn AG verläuft von km 49+500 bis zum Ende der Baustrecke parallel mit der A 94. Bei km 49+250 wird die Bahnstrecke von der verlegten Staatsstraße St 2084 mit einem Überführungsbauwerk (BWV-Nr. 252) gekreuzt.

Darüberhinaus werden Gemeindeverbindungsstraßen und öffentliche Feld- und Waldwege in der Straßenbaulast der Stadt Dorfen und der Gemeinden Schwindegg, Obertaufkirchen, Rattenkirchen, Heldenstein, sowie Kreisstraßen des Landkreises Mühldorf, die Staatsstraße St 2084 und die Bundesstraße 12 durch die Baumaßnahme betroffen (siehe Ziff. 4.3).

#### **4.10. Leitungen**

##### **4.10.1. Stromleitungen und -kabel**

Die kreuzenden Hoch- und Niederspannungsleitungen und -kabel der Isar-Amperwerke, der Kraftwerke Haag GmbH und des Elektrizitätswerkes Gebr. Westenthanner werden, soweit erforderlich, gesichert und umgebaut.

Folgende Leitungen und Kabel werden durch die vorliegende Planung berührt und falls erforderlich verlegt:

<b>Kilometer</b>	<b>Stromleitung</b>	<b>Spartenträger</b>	<b>BWV-Nr.</b>
------------------	---------------------	----------------------	----------------

km 36+861	20 kV-Doppelleitung	E.ON Bayern	62
km 36+892	0.4 kV-Niederspannungsleitung	Kraftwerke Haag GmbH	63
km 36+973	20 kV-Leitung	Kraftwerke Haag GmbH	64
km 37+124	20 kV-Leitung	Kraftwerke Haag GmbH	65
km 37+775	110 kV-Leitung	E.ON Netz GmbH	74
km 38+860	20 kV-Doppelleitung	E.ON Netz GmbH	91
km 38+968	110 kV-Leitung	E.ON Netz GmbH	74a
km 39+220 – km 41+600	2 x 20 kV-Leitung (4 Kreuzungsstellen)	E.ON BAYERN	91a
km 39+578	20 kV-Leitung	E-Werk Westenthanner	107
km 39+659	20 kV-Leitung	E-Werk Westenthanner	108
km 39+794	20 kV-Leitung	E.ON BAYERN	113
km 40+670	110 kV-Leitung	E.ON Netz GmbH	124
km 40+907	110 kV-Bahnstromleitung	DB Energie	129
km 41+803	20 kV-Leitung	E-Werk Westenthanner	140
km 42+787	20 kV-Leitung	E.ON BAYERN	151
km 44+600	0.4 kV-Niederspannungskabel	E.ON BAYERN	179
km 44+642	20 kV-Kabel	E.ON BAYERN	180
km 45+414	20 kV-Leitung	E.ON BAYERN	195
km 45+774	20 kV-Leitung	E.ON BAYERN	195
km 49+279	20 kV-Leitung	E.ON BAYERN	257
km 49+525	20 kV-Leitung	E.ON BAYERN	257

#### 4.10.2. Wasserleitungen

Die Wasserleitungen der Gemeinden Rattenkirchen und Heldenstein, des Zweckverbandes Isener Gruppe und eine Privatleitung kreuzen die geplante A 94 und z.T. die zu verlegenden Straßen. Die Wasserleitungen werden, soweit erforderlich, verlegt und durch Schutzbauten unter der Autobahn bzw. unter den kreuzenden Straßen gesichert.

Folgende Wasserleitungen werden durch die vorliegende Planung berührt und falls erforderlich verlegt:

Kilometer	Wasserleitung	Spartenträger	BWV-Nr.
km 35+644	Wasserleitung DN 25	Privat	40
km 35+696	Wasserleitung DN 125	Zweckverband Isener Gruppe	44
km 36+650	Wasserleitung DN 125	Zweckverband Isener Gruppe	52

km 38+050	Wasserleitung DN 125	Zweckverband Isener Gruppe	82
km 38+408	Wasserleitung DN 150	Zweckverband Isener Gruppe	89
km 39+976	Wasserleitung DN 100	Zweckverband Isener Gruppe	118
km 42+860	Wasserleitung DN 200	-	-
km 43+665	Wasserleitung DN 200	Zweckverband Isener Gruppe	170a
km 44+492	Wasserleitung	Privat	176a
km 44+750	Wasserleitung 1 ¼"	Privat	183
km 46+306	Wasserleitung DN 150	Gemeinde Rattenkirchen	210
km 47+728	Wasserleitung DN 150	Gemeinde Rattenkirchen	232
km 49+280	Wasserleitung 1 ½"	Gemeinde Heldenstein	258
km 49+663	Wasserleitung DN 100	Gemeinde Heldenstein	272

#### 4.10.3. Abwasserleitungen

Die folgenden Abwasserleitungen werden im erforderlichen Umfang umgebaut und gesichert:

Kilometer	Abwasserleitung	Spartenträger	BWV-Nr.
km 47+594	Kanalisationsleitung DN 300	Gemeinde Rattenkirchen	228
km 49+700	Kanalisationsleitung DN 300 (bereits verlegt)	Gemeinde Heldenstein	273

#### 4.10.4. Gasleitungen

Folgende Gasleitungen werden durch die vorliegende Planung berührt. Aufgrund der Dammlage der Autobahn können die Leitungen ohne größere Verlegungen gehalten werden.

Kilometer	Gasleitung	Spartenträger	BWV-Nr.
km 44+479	Gasleitung DN 800	Open Grid Europe GmbH	177
km 49+200	Gasleitung DN 200	Energie Südbayern GmbH	260
km 49+315	Gasleitung DN 200	Energie Südbayern GmbH	260

#### 4.10.5. Fernmeldeleitungen

Die kreuzenden Fernmeldekabel und Leitungen der Deutschen Telekom AG werden im erforderlichen Umfang umgebaut. Folgende Fernmeldekabel und Leitungen kreuzen die A 94:

<b>Kilometer</b>	<b>Fernmeldeleitung</b>	<b>Spartenträger</b>	<b>BWV-Nr.</b>
km 36+755	Fernmeldekabel	Deutsche Telekom	60
km 38+406	Fernmeldekabel	Deutsche Telekom	88
km 38+956	Fernmeldekabel	Deutsche Telekom	94
km 39+230	Fernmeldekabel	Deutsche Telekom	97a
km 39+410	Fernmeldekabel	Deutsche Telekom	97
km 39+464	Fernmeldekabel	Deutsche Telekom	97b
km 39+975	Fernmeldekabel	Deutsche Telekom	117
km 41+706	Fernmeldekabel	Deutsche Telekom	139
km 42+866	Fernmeldekabel	Deutsche Telekom	156
km 43+650	Fernmeldekabel	Deutsche Telekom	170
km 44+600	Fernmeldekabel	Deutsche Telekom	182
km 47+528	Fernmeldekabel	Deutsche Telekom	226
km 47+943	Fernmeldekabel	Deutsche Telekom	235
km 48+353	Fernmeldekabel	Deutsche Telekom	240
km 49+698	Fernmeldekabel	Deutsche Telekom	274

#### **4.11. Wildschutzzäune**

Nach der derzeitigen Rechtslage erfüllt der Straßenbaulastträger seine Pflichten zur Sicherung des Verkehrs durch Aufstellung der Gefahrenzeichen Nr. 142 und 143 ("Wildwechsel") nach der Straßenverkehrsordnung. Inwieweit daneben, ohne Anerkennung einer Rechtspflicht, Wildschutzzäune als zusätzlicher Beitrag zur möglichst reibungslosen und sicheren Abwicklung des Verkehrs entlang der Bundesautobahn zweckmäßigerweise aufzustellen sind, wird unter Beachtung der Wildschutzzäunrichtlinien vom 10.07.1985 (veröffentlicht im Verkehrsblatt 1985, Heft 14 Seite 453) außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens geprüft. Für die Beurteilung, ob auf einem Straßenabschnitt der Verkehr durch Wild besonders gefährdet ist und die Errichtung eines Schutzzaunes in Betracht kommt, sind insbesondere folgende Gesichtspunkte maßgebend:

- das vorkommende Wild nach Art und Bestand
- die Lage der Wildwechsel
- die Vegetation
- die Geländeverhältnisse.

Nach der bisherigen Praxis wurden regelmäßig Wildschutzzäune an Autobahnneubaustrecken aufgestellt, wenn eines der folgenden Kriterien erfüllt war:

- Damwild oder Rotwild als Standwild oder als häufiges Wechselwild
- Rehwild in einer Dichte von mehr als 8 Stück/100 ha oder
- Schwarzwild mit höherem Bestand.

#### 4.12. Flächenbilanz

Im Rahmen der Baumaßnahme werden folgende Flächen dauerhaft in Anspruch genommen:

<del>Befestigte Flächen für Fahrbahnen (Neuversiegelung)</del>	<del>41,9 ha</del>
<del>Straßenbegleitgrün</del>	<del>96,0 ha</del>
<del>Ausgleichs- und Gestaltungsflächen</del>	<del>60,0 ha</del>
Befestigte Flächen Fahrbahnen (BAB und klassifizierte Straßen)	ca. 42 ha
Sonstige Befestigte Flächen (Mittelstreifen, sonstige Wege)	ca. 10 ha
Bankette, Entwässerungsanlagen, Gestaltungsflächen	ca. 95 ha
<u>Ausgleichs- und Ersatzflächen</u>	<u>ca. 57 ha</u>
Gesamtfläche	197,9 ha
	ca. 204 ha



## **5. Auswirkungen des Vorhabens im Planfeststellungsabschnitt; Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach den Umwelt-Fachgesetzen**

### **5.1. Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens**

Die Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens im Planfeststellungsabschnitt sind in der Unterlage 16 T dargestellt

### **5.2. Immissionsrecht**

#### **5.2.1. Lärm**

##### **Rechtsgrundlagen**

Nach § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen und von schweren Unfällen im Sinne des Art. 3 Nr. 5 der Richtlinie 96/82/EG in Betriebsbereichen hervorgerufene Auswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude, soweit wie möglich vermieden werden. Die Thematik wurde in Kap. 3.2.2.4.8.1 abgearbeitet.

§ 50 BImSchG gebietet bei der Trassierung/Planung des Projekts schädliche Umweltauswirkungen soweit wie möglich zu vermeiden. Die §§ 41 bis 43 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) beinhalten den Lärmschutz beim Neubau und der wesentlichen Änderung von Straßen, die sog. Lärmvorsorge. Konkretisiert werden diese Vorschriften durch die „Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV)“. Der Verkehrslärmschutz weist ein abgestuftes System auf:

Danach sind zunächst beim Bau oder der wesentlichen Änderungen von öffentlichen Straßen schädliche Verkehrsgeräusche soweit als möglich zu vermeiden und ist das Trennungsgebot nach § 50 BImSchG zu beachten.

Kann diesen Maßgaben nicht ausreichend durch planerische Mittel (z. B. Abrücken des Verkehrsweges von der schutzbedürftigen Bebauung, Höhenlage der Straße, usw.) Rechnung getragen werden, so sind vorrangig Maßnahmen an dem Verkehrsweg, sog. aktive Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Errichtung von Lärmschutzwällen und -wänden), zu ergreifen. Ist dies nicht möglich bzw. stehen die Kosten der aktiven Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten

Schutzzweck (§ 41 Abs. 2 BImSchG), sind Entschädigungsansprüche für Lärmschutzmaßnahmen an den betroffenen Gebäuden (sog. passive Lärmschutzmaßnahmen, z. B. Einbau von Schallschutzfenster), gegeben (§ 42 BImSchG).

### **Grenzwerte**

Nach der Verkehrslärmschutzverordnung sind bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen Lärmschutzmaßnahmen der Lärmvorsorge erforderlich, wenn der Beurteilungspegel infolge Straßenverkehrslärms an einem benachbarten Grundstück einen der folgenden Immissionsgrenzwerte überschreitet:

<b>Schutzkategorie *)</b>	<b>Immissionsgrenzwerte</b>	
	<b>bei Tag</b>	<b>bei Nacht</b>
- an Krankenhäusern, Schulen Kurheimen und Altenheimen	57 dB(A)	47 dB(A)
- in reinen und allgemeinen Wohn- gebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 dB(A)	49 dB(A)
- in Kern-, Dorf- und Mischgebieten	64 dB(A)	54 dB(A)
- in Gewerbegebieten	69 dB(A)	59 dB(A)

\*) Die jeweilige Schutzkategorie ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen.

Bauliche Anlagen im Außenbereich sind nach § 2 Abs. 1 Nrn. 1, 3 und 4 der 16. BImSchV entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Bauliche Anlagen im Außenbereich sind folglich nach der Verkehrslärmschutzverordnung meistens der Schutzkategorie für Kern-, Dorf- und Mischgebiete zuzuordnen.

Maßgebend für die Beurteilung der Lärmschutzmaßnahmen ist der Nachtwert, da aufgrund der vorliegenden Verkehrsmengenverteilung (Tag/Nacht) und der Verkehrszusammensetzung (Lkw, Pkw) der Unterschied zwischen den berechneten Tages- und Nachtpegeln weniger als 10 dB(A) (Differenz der Immissionsgrenzwerte) beträgt.

---

\*) Die jeweilige Schutzkategorie ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen.

### **Berechnungsverfahren**

Die Beurteilungspegel wurden nach den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen" - Ausgabe 1990 - (RLS-90) ermittelt. Sie berücksichtigen alle maßgeblichen Einflußfaktoren.

Die im Planungsraum untersuchten Immissionsorte sind in den Unterlagen 11.1T, 11.2T und 11.3T dargestellt.

### **Bauliche Änderungen an bestehenden Verkehrswegen**

Im Rahmen der Neubaumaßnahme muss das bestehende Verkehrsnetz der Autobahntrasse angepasst werden. Für kreuzende Straßen werden je nach Geländesituation Überführungs- bzw. Unterführungsbauwerke mit daran anschließenden Rampen erforderlich. Obwohl diese baulichen Eingriffe teilweise erheblich sind, führen diese nicht zu einer spürbaren Steigerung der Lärmbelastung an der vorhandenen Wohnbebauung. Da diese Eingriffe keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV darstellen, finden sie keine schalltechnische Berücksichtigung.

### **Verkehrsstärken**

Die voraussichtlichen künftigen Verkehrsstärken wurden von der Technischen Universität München - Lehrstuhl für Verkehrs- und Stadtplanung - im Rahmen der gemeinsamen Verkehrsuntersuchung A 94/B 15neu von 1993/1995 für das Prognosejahr 2010 ermittelt. In der Verkehrsuntersuchung wurden unterschiedliche Netzfälle erfasst. Alle Netzfälle gehen von dem im Jahre 1993 vorhandenen Ausbauzustand des Straßennetzes aus und berücksichtigen neben den jeweils zu untersuchenden Baustufen für die A 94 und die B 15neu sämtliche im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen und im Ausbauplan für Staatsstraßen bis zum Jahr 2010 als vordringlich eingestufte Maßnahmen.

Ergänzend wurde von Prof. Dr. Kurzak im Jahr 1998 eine auf Verkehrszählungen und Befragungen basierende feinträumige Verkehrsuntersuchung (A 94 Forstinning - Ampfing) für den Bereich der Trasse Dorfen erstellt. Im Jahr 2004 wurde die Verkehrsuntersuchung auf das Prognosejahr 2020 fortgeschrieben. Eine weitere Aktualisierung auf das Prognosejahr 2025 erfolgte im Jahr 2008. Diese ermöglicht detaillierte Aussagen zum nachgeordneten Straßennetz.

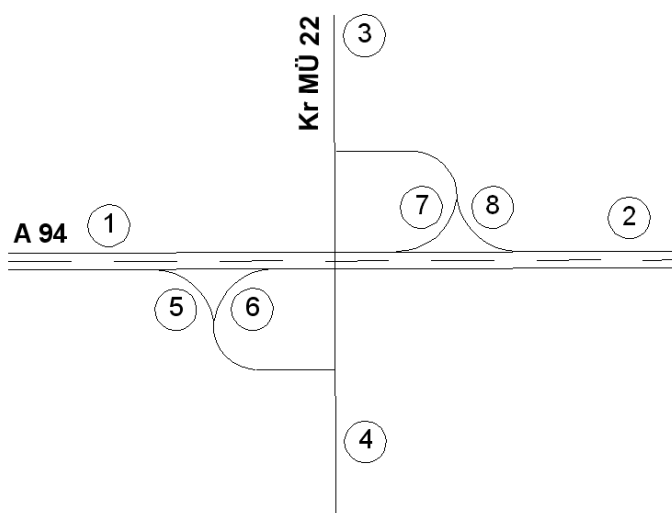
Die Verkehrsuntersuchungen können bei der Regierung von Oberbayern bzw. bei der Autobahndirektion Südbayern während der allgemeinen Dienstzeiten eingesehen werden.

Für die Lärmberechnung im Abschnitt Dorfen – Heldenstein wurde für die Verkehrsbelastung der A 94 der Planfall aus der Verkehrsuntersuchung von 2008 zugrunde gelegt, der zu den stärksten Verkehrsbelastungen auf der A 94 im Abschnitt Dorfen – Heldenstein führt und damit für den Anwohner in diesem Abschnitt hinsichtlich der Lärmbelastung den ungünstigsten Fall darstellt. Dies ist genau dann der Fall, wenn die B 15 neu zwischen der A 92 und der A 94 verwirklicht wird. Da die B 15 neu in diesem Abschnitt in den Weiteren Bedarf des Bedarfsplanes für Bundesfernstraßen eingestuft ist und mit einer Realisierung der B 15 neu vor 2025 nicht zu rechnen ist, handelt es sich hierbei um eine „worst case“-Betrachtung.

Die angesetzten Querschnittsbelastungen betragen:

Anschlussstelle bei Obertaufkirchen (A 94/MÜ 22):

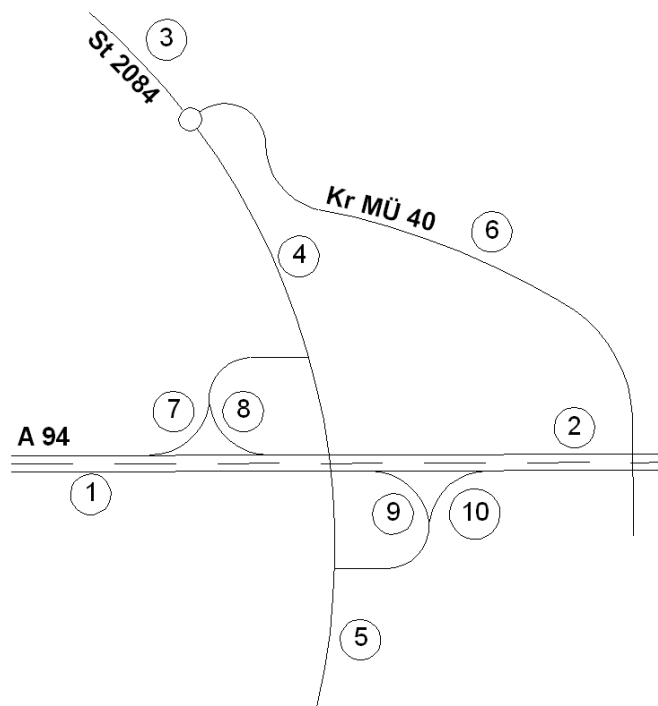
Ifd. Nr. (s. Skizze)	Strecken	Querschnittsbelastung im Prognosejahr 2025 [Kfz/24h]
1	A 94 zw. AS B 15 und AS MÜ 22	42.300
2	A 94 zw. AS MÜ 22 und AS B 12	42.600
3	Kr MÜ 22 nördlich AS	3.200
4	Kr MÜ 22 südlich AS	2.000
5	Rampe Süd (Ausfahrt)	800
6	Rampe Süd (Einfahrt)	600
7	Rampe Nord (Einfahrt)	700
8	Rampe Nord (Ausfahrt)	700



Anschlussstelle bei Heldenstein (A 94/B 12):

1	A 94 zw. AS MÜ 22 und AS B 12	42.600
2	A 94 zw. AS B 12 und - AS St 2091	43.800
3	St 2084 nördlich Kr MÜ 40	4.100

4	St 2084 südlich Kr MÜ 40	6.600
5	B 12 südlich AS	6.900
6	Kr MÜ 40	4.000
7	Rampe Nord (Einfahrt)	1.200
8	Rampe Nord (Ausfahrt)	4.600
9	Rampe Süd (Ausfahrt)	1.000
10	Rampe Süd (Einfahrt)	4.700



Der Anteil des Lkw-Verkehrs wurde wie folgt berücksichtigt:

A94 zw. AS B 15 - AS Kr MÜ 22	18,4 % am Tag	37,3 % bei Nacht
A94 zw. AS Kr MÜ 22 - AS B 12	18,5 % am Tag	37,7 % bei Nacht
A94 östl. AS B 12	16,0 % bei Tag	36,0 % bei Nacht
Staats- und Kreisstraßen	20 % am Tag	10 % bei Nacht

### Lärmschutzmaßnahmen

Die nach der RLS-90 überprüften Anwesen sind mit den berechneten Beurteilungspegeln in den Unterlagen 11.1T, 11.2T und 11.3T dargestellt.

### Aktiver Lärmschutz

Die Immissionsgrenzwerte (IGW) der Verkehrslärmschutzverordnung werden bereits aufgrund der den Lärm berücksichtigenden Trassenwahl sowie durch den geplanten Einbau einer lärmindernden Fahrbahndecke (Korrekturwert DStrO = -2 dB(A) gemäß RLS-90) weitgehend eingehalten.

In Trassenbereichen, bei denen diese Maßnahmen allein nicht ausreichen, sind aktive Lärmschutzmaßnahmen (das sind Maßnahmen an der Autobahn wie z. B. Lärmschutzwälle und -wände) vorgesehen.

Die aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind in den Lageplänen 3.1T bis 3.9T und in den Höhenplänen 4.1T bis 4.9T dargestellt. Die Höhe der aktiven Lärmschutzmaßnahmen bezieht sich immer auf die Gradienten (Höhenlage) der A 94. Die relative Höhe über Gelände kann aus den Höhenplänen 4.1T bis 4.9T entnommen werden.

Aufgrund der überprüften Schallimmissionen (siehe Unterlagen 11.1T, 11.2T und 11.3T) sind in folgenden Trassenbereichen Lärmschutzmaßnahmen erforderlich:

### **Stadt Dorfen**

#### **Kaidach (Immissionsorte 10, 11, 12)**

Der Ort wird durch Schüttung eines 3,25 m hohen Lärmschutzwalles zwischen km 35+400 und km 36+000 vom Autobahnlärm abgeschirmt. Im Bereich der Kreuzung mit der GVS Unterstollnkirchen - Kaidach wird an Stelle des Walles eine 3 m hohe Lärmschutzwand gebaut.

Der maßgebliche Immissionsgrenzwert von 54 dB(A) bei Nacht wird an keinem Wohnhaus überschritten.

#### **Seemühle (Immissionsort 17)**

Auf der Goldachbrücke wird beidseits eine 2,5 m hohe schall- und spritzdichte Immissionsschutzwand ausgeführt.

Damit wird der für das Anwesen maßgebliche Immissionsgrenzwert von 54 dB(A) bei Nacht eingehalten.

#### **Nicking, Steinberg (Immissionsorte 20, 21, 22, 23)**

Auf der Nordseite der Autobahn wird von km 37+540 bis km 38+200 zunächst ein Wall mit einer Höhe von 3,5 m und von km 38 + 200 bis km 38 + 720 ein Wall mit einer Höhe von 4,50 m geschüttet. Im Bereich der Kreuzung mit der GVS Höhenberg – Steinberg sowie im Bereich des öFWs und des Durchlasses wird an Stelle des Walles eine 4,0 m bzw. 4,50 m hohe Lärm- und Irritationsschutzwand gebaut.

Durch diese Maßnahmen kann sowohl der Immissionsgrenzwert für Einzelanwesen von 54 dB(A) bei Nacht in Nicking (IO 20) und Steinberg (IO 21,22) als auch der Immissionsgrenzwert für Wohngebiete von 49 dB(A) bei Nacht in Steinberg (IO 23) eingehalten werden.

#### Gmain (Immissionsort 25)

Südlich der Autobahn wird zwischen km 38+220 und km 38+700 ein 6 m hoher Lärmschutzwall errichtet. Im Bereich des Durchlasses wird eine 5,5 m hohe Lärm- und Irritationsschutzwand errichtet.

Damit wird der für das Anwesen maßgebliche Immissionsgrenzwert von 54 dB(A) bei Nacht eingehalten.

#### Weidmühle (Immissionsort 29)

Von km 39+100 bis km 39+280 wird zunächst nördlich der Autobahn ein Lärmschutzwall mit einer Höhe von 3 m über Gradierte errichtet. Daran anschließend folgt eine 3 m hohe Lärmschutzwand, die bei km 39+700 endet. Im Bereich von km 39+544 bis km 39+600 wird die Wand als Lärm- und Irritationschutzwand mit einer Höhe von 4 m ausgeführt.

Damit wird der für die Anwesen von Weidmühle maßgebliche Immissionsgrenzwert von 54 dB(A) bei Nacht eingehalten.

#### **Gemeinde Schwindegg**

##### Grimmelbach (Immissionsorte 31, 32, 32a)

Südlich der Autobahn wird zwischen km 39+760 und km 40+220 ein 6,5 m hoher Lärmschutzwall errichtet. Im Bauwerksbereich der GVS Schwindach - Grimmelbach wird an Stelle des Walles eine 6,00 m hohe Lärmschutzwand gebaut.

Mit diesen Lärmschutzmaßnahmen kann sichergestellt werden, dass an den Anwesen der Immissionsgrenzwert von 54 dB(A) bei Nacht nicht überschritten wird.

#### **Gemeinde Obertaufkirchen**

##### Friedrimbach (Immissionsorte 35, 36)

Der nördlich der Autobahn gelegene Ort wird durch eine 2,75 m hohe schall- und spritzdichte Immissionsschutzwand auf der Rimbachbrücke vor dem Verkehrslärm der A 94 geschützt. Die Wand beginnt bei km 41+360 am Rand der Einschnittsböschung, führt über die Talbrücke und endet bei km 42+080 wieder in einer Einschnittsböschung.

Der maßgebliche Immissionsgrenzwert von 54 dB(A) bei Nacht wird an keinem Wohnhaus überschritten.

##### Mitterimbach (Immissionsorte 37, 38)

Auch für diesen Ort südlich der Autobahn ist eine 3,25 m hohe schall- und spritzdichte Immissionsschutzwand auf der Rimbachbrücke vorgesehen. Die Wand beginnt bei km 41+400 und endet bei km 42+080 auch jeweils in einer Einschnittsböschung.

Der maßgebliche Immissionsgrenzwert von 54 dB(A) bei Nacht wird auch hier an keinem Wohnhaus überschritten.

Pfaffenkirchen (Immissionsorte 40, 41)

Zwischen km 42+410 und km 43+000 werden an der Nordseite der Autobahn 2,0 m hohe Lärmschutzmaßnahmen errichtet. Bei km 42+410 beginnt die Lärmschutzwand an der nördlichen Einschnittsböschung. Die Wand verläuft dann weiter auf einem Damm und wird im weiteren Verlauf bis über die Talbrücke bei km 42+930 geführt. Hier mündet die Wand in einen Lärmschutzwall, der ebenfalls 2,0 m hoch ist und bis km 43+000 reicht.

Damit wird der für die Anwesen von Pfaffenkirchen maßgebliche Immissionsgrenzwert von 54 dB(A) bei Nacht eingehalten.

Frauenornau (Immissionsorte 43)

Der Ort erhält auf der Südseite der Autobahn in gleichem Umfang Lärmschutz wie Pfaffenkirchen. Die Lärmschutzmaßnahmen sind 2,0 m hoch und reichen von km 42+410 bis km 43+000.

Der maßgebliche Immissionsgrenzwert von 54 dB(A) bei Nacht wird auch hier an keinem Wohnhaus überschritten.

Mimmelheim (Immissionsorte 48, 49)

Nördlich der Autobahn wird zwischen km 44+080 und km 44+840 ein 6,25 m hoher Lärmschutzwall errichtet, der an beiden Enden an Einschnittsböschungen endet. Am Überführungsbauwerk der GVS Krafting - Mimmelheim wird der Wall dicht angeschlossen.

Durch diese Maßnahme kann der Immissionsgrenzwert für Dorfgebiete von 54 dB(A) bei Nacht in Mimmelheim eingehalten werden.

Deutenheim (Immissionsorte 46)

Von km 44+240 bis km 44+820 wird ein 2,0 m hoher Lärmschutzwall geschüttet, der ebenfalls an Einschnitten endet. Die Einschnittsböschungen werden im Übergangsbereich auf eine Höhe von 2,0 m erhöht. Das Überführungsbauwerk der GVS Krafting - Mimmelheim wird ebenfalls dicht angeschlossen.

Damit wird der für die Anwesen maßgebliche Immissionsgrenzwert von 54 dB(A) bei Nacht eingehalten.



### **Gemeinde Rattenkirchen**

#### Peißing (Immissionsort 47)

Der südlich der Autobahn vorgesehene 2,0 m hohe Lärmschutzwall von km 44+240 bis km 44+820 wirkt auch für Peißing abschirmend.

Mit dieser Lärmschutzmaßnahme wird an dem Anwesen der Immissionsgrenzwert von 54 dB(A) bei Nacht unterschritten.

#### Klebing (Immissionsort 53)

Der südlich der Autobahn vorgesehene 3,0 m hohe Lärmschutzwall von km 46+360 bis km 46+540 schirmt Klebing ab.

Mit dieser Lärmschutzmaßnahme wird an dem Anwesen der Immissionsgrenzwert von 54 dB(A) bei Nacht unterschritten.

### **Gemeinde Heldenstein**

#### Schmidham (Immissionsort 57)

Zwischen zwei Einschnitten wird ab km 48+020 bis km 48+360 ein Lärmschutzwall errichtet. Die Wallhöhe liegt 5,5 m über Gradienten. Der zweite Einschnitt wird ab km 48+470 bis km 48+700 mittels eines weiteren Lärmschutzwalles auf 5,5 m über Autobahngradienten erhöht.

Mit diesen Lärmschutzmaßnahmen wird an dem Anwesen der Immissionsgrenzwert von 54 dB(A) bei Nacht unterschritten.

#### Weidenbach (Immissionsorte 58, 59, 60, 61)

Im Anschluss an einen vorhandenen Einschnitt wird ab km 47+225 bis km 47+500 an der Nordseite der Autobahn ein Lärmschutzwall errichtet. Die Wallhöhe liegt 2,5 m über der Autobahngradienten. Daran schließt sich eine 2,0 m hohe Lärmschutzwand an, die ab km 47+620 auf 4,00 m erhöht wird. Bei km 47+700 wird sie an einen Lärmschutzwall angebunden. Dieser Wall ist wiederum 2,5 m hoch und endet bei km 47+820 in einem Einschnitt. Diesem bis zu 5,5 m hohen Einschnitt folgt ab km 48+000 ein Lärmschutzwall, der dann bei km 48+360 wiederum in einem Einschnitt endet. Die Wallkrone liegt 4,5 m über Autobahngradienten.

Durch diese Maßnahmen kann der Immissionsgrenzwert für Wohngebiete von 49 dB(A) bei Nacht an allen relevanten Wohnhäusern von Weidenbach eingehalten werden.

#### Küham (Immissionsorte 67, 68, 69, 69a, 70)

Hier wird südlich der Autobahn von km 49+430 bis zum Planfeststellungsende bei km 50+040 ein Lärmschutzwall mit einer Höhe von 9,0 m über Gradienten er-

richtet. Mit dieser Maßnahme wird erreicht, dass in Küham die Lärmeinwirkungen von der Autobahn und den Anschlußstellenrampen den Immissionsgrenzwert für Mischgebiete von 54 dB(A) in der Nacht mit Ausnahme von zwei Anwesen (IO 69, 70) nicht überschreiten.

#### Heldenstein (Immissionsorte 71, 72)

Die Lärmschutzmaßnahmen für Küham reichen aus, um auch in Heldenstein eine spürbare Pegelreduzierung bis zu 3 dB(A) zu erreichen.

Weder die Immissionsgrenzwerte von 49 dB(A) in der Nacht für Wohngebiete, noch der Grenzwert von 47 dB(A) in der Nacht für Altenheime (IO 72) werden in Heldenstein nach der Baumaßnahme überschritten.

#### Harting (Immissionsorte 73, 74, 75, 76)

Auch für Harting reichen die Lärmschutzmaßnahmen, die für den Ort Küham vorgesehen sind, aus.

Es werden weder der Grenzwert für Wohngebiete von 49 dB(A) in der Nacht im Neubaugebiet (IO 73, 74) noch der Grenzwert für Mischgebiete von 54 dB(A) in der Nacht (IO 75, 76) überschritten.

### **Passiver Lärmschutz**

In der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) werden die Art und der Umfang der notwendigen Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen geregelt. Schallschutzmaßnahmen im Sinne dieser Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbau teilen (Fenster, Türen etc.) sowie der Einbau von Lüftungsgeräten in Schlafräumen. Der Umfang der passiven Schallschutzmaßnahmen richtet sich nach der notwendigen Erhöhung des vorhandenen Schalldämmmaßes der Umfassungsbau teile des zu schützenden Raumes. Dieses ist dann zu verbessern, wenn das für die Raumart erforderliche bewertete Schalldämmmaß nicht erreicht wird.

An folgenden Immissionsorten, an denen keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen sind oder trotz aktiver Schutzmaßnahmen die maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV nicht eingehalten werden können, besteht dem Grundsatz nach ein Anspruch auf passiven Lärmschutz.

<b>IO</b>	<b>km</b>	<b>Ort, Anwesen</b>
30	39+220	Mainbach
51	45+390	Kagn
64	49+400	Söllerstadt
69	49+730	Küham

70            49+820            Küham

Die Anwesen sind in den Unterlagen 11.1T 11.2T und 11.3T entsprechend gekennzeichnet (siehe Legende auf den Unterlagen).

### **Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs**

Bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte am Tage besteht ein Ausgleichsanspruch nach § 75 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG in Verbindung mit § 42 Abs. 2 BImSchG, wenn eine Beeinträchtigung im Außenwohnbereich (Terrasse, Balkon, etc.) verbleibt.

Im gegenständlichen Abschnitte werden an keinem Anwesen die Anspruchsvoraussetzungen erfüllt.

### **Weitere untersuchte Immissionsorte**

In den Unterlagen, 11.1T, 11.2T und 11.3T sind noch weitere lärmtechnisch untersuchte Immissionsorte dargestellt, an denen sich keine Grenzwertüberschreitungen ergeben haben.

## **5.2.2. Schadstoffe in der Luft**

### **5.2.2.1. Rechts- und Beurteilungsgrundlagen**

Nach § 50 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden. Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne dieses Gesetzes sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 BImSchG).

Bei Trassierung und Gestaltung der BAB A 94 wird dieser Anforderung Rechnung getragen, soweit dies möglich ist.

Im August 2010 ist die Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) vom 02.08.2010 in Kraft getreten. Die bisher geltende Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft (22. BImSchV) wurde mit Inkrafttreten der 39. BImSchV aufgehoben. In der 39. BImSchV sind Immissionsgrenzwerte für Luftschadstoffe definiert, die nach den Regelungen der §§ 2 bis 8 der 39. BImSchV einzuhalten sind und nicht überschritten werden dürfen.

Nach gegenwärtigem Wissensstand ist davon auszugehen, dass die Stickstoffdioxide (NO<sub>2</sub>) und die Partikel (Ruß, Abrieb, Staub) für die Beurteilung der Schadstoffbelastung der Anlieger maßgebend sind.

### 5.2.2.2. Grenzwerte

Folgende Immissionsgrenzwerte aus der 39. BImSchV sind damit zum Schutz der menschlichen Gesundheit von besonderer Bedeutung:

Tab.: Immissionsgrenzwerte nach 39. BImSchV

Schadstoffkomponente	Grenzwerte (µg/m <sup>3</sup> )	
	Stickstoffdioxid (NO <sub>2</sub> )	40 im Jahresmittel
Partikel (PM <sub>10</sub> )	40 im Jahresmittel	50 ** im Tagesmittel
Kohlenmonoxid (CO)	10.000 im Achtstundenmittel	

\* darf 18-mal im Kalenderjahr überschritten werden

\*\* darf 35-mal im Kalenderjahr überschritten werden

Maßgebend für die Höhe der Immissionsbelastungen sind, neben den Auswirkungen des Autobahnverkehrs, die im Planungsgebiet vorhandenen sonstigen Belastungen (Hintergrundbelastung) durch andere Emitenten (z.B. Hausbrand, Industrie, Gewerbe und sonstiges Straßennetz).

### 5.2.2.3. Beurteilung und Berechnungsverfahren

Zur Berechnung von Luftschadstoffimmissionen hat die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) im Benehmen mit den Straßenbauverwaltungen der Länder und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS) mit ARS Nr. 6/2005 vom 12. April 2005 das Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (MLuS 02, geänderte Fassung 2005) herausgegeben. Das hierin beschriebene Berechnungsverfahren beruht auf dem Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA), das im Auftrag des Bundesumweltamtes (UBA) erarbeitet wurde und anhand dessen die für die Berechnung der Immissionen notwendigen straßenverkehrsbedingten Emissionen ermittelt werden.

Damit können die Jahresmittelwerte aller relevanten Schadstoffe, der 98-Perzentilwert für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) sowie die Anzahl der Überschreitungen der Stundenmittelwerte (SM) für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) und der Tagesmittelwerte (TM) für Partikel (PM<sub>10</sub>) abgeschätzt werden.

Folgende Eingangsparameter sind für das Berechnungsverfahren nach MLuS 02 erforderlich:

- Verkehrsspezifische Daten: DTV [Kfz/24h], Lkw-Anteil [%], Prognosejahr
- Straßenspezifische Daten: Anzahl der Fahrstreifen, Längsneigung, Straßenkategorie, Straßenzustand
- Umgebungsdaten: Abstand der Immissionsorte von der Straße sowie Hintergrundbelastung
- Meteorologische Daten: Jahresmittelwert der Windgeschwindigkeiten 10 m über Grund
- ggf. Daten zur Abschirmung: Höhe des geplanten Lärmschutzes und dessen Abstand zum äußeren Fahrstreifen

### **Erläuterungen zur lufthygienischen Untersuchung**

Im Vorfeld der lufthygienischen Untersuchung wurden die Anwendungsbedingungen für das Berechnungsverfahren nach MLuS 02, geänderte Fassung 2005, geprüft. Diese werden eingehalten, sodass eine Beurteilung der Luftschadstoffbelastung auf Grundlage des Merkblattes erfolgen kann.

Die Untersuchung wurde für insgesamt drei Immissionsorte durchgeführt. Die Abschätzung wurde für den Immissionspunkt 36 (zwischen AS Dorfen und AS Obertaufkirchen), den Immissionspunkt 49 (zwischen AS Obertaufkirchen und AS Heldenstein) und den Immissionspunkt 69 (zwischen AS Heldenstein und AS Ampfing) durchgeführt. Die Auswahl der Immissionspunkte erfolgte aufgrund des geringsten Abstands zur Trasse und unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Verkehrsmengen in den jeweiligen Abschnitten.

Die gewählten Immissionsorte und die für jeden Immissionsort maßgeblichen Eingangsdaten der Berechnung sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt. Die Lage der untersuchten Immissionsorte ist dem Lageplan zum Schallschutz (Unterlage 11 T) zu entnehmen.

Tab.: Eingabeparameter an den Immissionsorten

	<b>Immissionsort IO 36</b>	<b>Immissionsort IO 49</b>	<b>Immissionsort IO 69</b>
Bau-km	41+700	44+490	49+730
Prognosejahr:	2025		
Straßenkategorie:	BAB ohne Tempolimit		
Längsneigungsklasse:	0 %	+/- 4 %	+/- 2 %
Anzahl der Fahrstreifen:	4		
Windgeschwindigkeit:	2,3 m/s		
Abstand zum Fahrbahnrand:	46,5 m	143,5 m	76,0 m
DTV:	42.300 Kfz/24h	42.600 Kfz/24h	49.100 Kfz/24h
Lkw-Anteil > 2,8 t:	20,4 % (>2,8 t)	20,5 % (>2,8 t)	18,1 % (>2,8 t)

Für die Erfassung der meteorologischen Bedingungen im Untersuchungsgebiet wird der bayerische Solar- und Windatlas zur Entnahme der Windgeschwindigkeit (hier: 2,3 m/s) herangezogen.

Immissionsmessungen geben Aufschluss über die Hintergrundbelastung des betroffenen Gebietes. Da diese im Bereich des Planfeststellungsabschnittes nicht vorliegen, wurde in Absprache mit dem Landesamt für Umwelt für den ländlichen Bereich eine Hintergrundbelastung für das Jahr 2005 für NO<sub>2</sub> von 22 µg/m<sup>3</sup> und für PM<sub>10</sub> von 20 µg/m<sup>3</sup> angesetzt. Eine weitere Reduktion der Schadstoffe NO<sub>2</sub> und PM<sub>10</sub> für das Prognosejahr 2025 erfolgt nicht.

Zur Berücksichtigung der Hintergrundbelastung durch die verbleibenden Schadstoffe CO, NO (Stickstoffmonoxid), SO<sub>2</sub> (Schwefeldioxid), Benzol sowie Blei (Pb) werden als Anhaltswerte die gebietstypischen Hintergrundbelastungswerte für Freiland "mittel" des MLuS 02, geänderte Fassung 2005, Anhang A, Tabelle A1, angesetzt. Eine weitere Reduktion der Schadstoffe erfolgt nicht.

### **Ergebnis der lufthygienischen Untersuchung**

Die ermittelten Immissionen der oben genannten Schadstoffkonzentrationen (Jahresmittelwerte (JM) und der 98-Perzentile (98P)) wurden auf Einhaltung der Grenzwerte nach der 39. BImSchV untersucht. Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass ein Überschreiten der Grenzwerte für die Schadstoffkonzentrationen NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> und CO selbst bei der nächstgelegenen Bebauung nicht gegeben ist.

Die höchste Gesamtbelastung beträgt bei NO<sub>2</sub> 33,8 µg/m<sup>3</sup>, der dazugehörige 98-Perzentilwert beträgt 45,5 µg/m<sup>3</sup>. Die Gesamtbelastung bei PM<sub>10</sub> ergibt

23,02 µg/m<sup>3</sup> und bei CO 339 µg/m<sup>3</sup>. Im Übrigen werden auch für alle anderen Immissionsorte die Grenzwerte auch unter den neuen rechtlichen Vorgaben und der Verkehrsprognose 2025 eingehalten.

Tab.: Ergebnisse der Berechnung an den Immissionsorten

		<b>Immissionsort IO 36</b>	<b>Immissionsort IO 49</b>	<b>Immissionsort IO 69</b>
Bau-km		41+700	44+490	49+730
Immission	JM-NO <sub>2</sub>	33,8 µg/m <sup>3</sup>	30,2 µg/m <sup>3</sup>	30,8 µg/m <sup>3</sup>
	JM-PM <sub>10</sub>	23,02 µg/m <sup>3</sup>	21,21 µg/m <sup>3</sup>	21,92 µg/m <sup>3</sup>
Anzahl der Überschreitungen	SM-NO <sub>2</sub>	13	10	11
Anzahl der Überschreitungen	TM-PM <sub>10</sub>	23	19	20

#### Berücksichtigung von Lärmschutz

Die in den Untersuchungsabschnitten geplanten Lärmschutzmaßnahmen insbesondere am IO 69 (geplant 9,0 m) sind sehr viel höher als die im Abschätzungsprogramm vorgesehenen Möglichkeiten (Wall 6,0 m). Da bei der Berechnung mit einem 6,0 m hohen Lärmschutzwall die Grenzwerte eingehalten werden, ist davon auszugehen, dass auch die um 3,0 m höheren Lärmschutzmaßnahmen die Schadstoffe ausreichend zurückhalten.

#### Auswirkungen

Eine gesundheitsschädigende Beeinträchtigung der anliegenden Wohnbevölkerung ist durch den Schadstoffausstoß des Verkehrs auf der A 94 somit nicht zu erwarten. Daher ist eine weitere Optimierung der Trasse hinsichtlich ihrer Lage oder Höhe aus Gründen der Lufthygiene nicht erforderlich. Zudem müssen die geplanten aktiven Lärmschutzanlagen zur Verbesserung der lufthygienischen Situation in den Bereichen der Wohnbebauung nicht erweitert werden.

### **5.3. Wasserrecht**

#### **Rechtsgrundlagen**

Nach § 1 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) ist es der Zweck des Wasserrechts, die Gewässer durch eine nachhaltige Gewässerbewirtschaftung als Bestandteil des Naturhaushalts, als Lebensgrundlage des Menschen, als Lebensraum für Tiere und Pflanzen sowie als nutzbares Gut zu schützen.

Nach § 5 Abs 1. WHG ist jedermann verpflichtet, bei Maßnahmen, mit denen Einwirkungen auf ein Gewässer verbunden sein können, die nach den Umständen erforderliche Sorgfalt anzuwenden, um eine nachteilige Veränderung der Gewässereigenschaften zu vermeiden, eine mit Rücksicht auf den Wasserhaushalt gebotene sparsame Verwendung des Wassers sicherzustellen, die Leistungsfähigkeit des Wasserhaushalts zu erhalten und eine Vergrößerung und Beschleunigung des Wasserabflusses zu vermeiden. Benutzungs- und Ausbautatbestände stellen Einwirkungen in diesem Sinne dar.

Der Ausbau eines Gewässers umfaßt nach § 67 Abs. 2 Satz 1 WHG die Herstellung, die Beseitigung oder die wesentliche Umgestaltung eines Gewässers oder seiner Ufer.

Das Einleiten von Straßenoberflächenwasser in oberirdische Gewässer oder das Versickern in das Grundwasser stellen erlaubnispflichtige Benutzungen i. S. von § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG dar.

Das von den befestigten Straßenflächen abfließende Niederschlagswasser ist Abwasser i. S. von § 54 Abs. 1 Nr. 2 WHG, dessen Beseitigung nach Maßgabe von § 56 WHG i.V.m. Art 34 Abs. 3 BayWG dem Träger der Straßenbaulast obliegt.

### **Benutzungs- und Ausbautatbestände**

Das von der Autobahn ablaufende Niederschlagswasser kann durch Tausalz, Mineralöl, Schwermetalle und Luftschadstoffe verunreinigt sein. Das breitflächig über die Böschungen abfließende Niederschlagswasser wird im unmittelbaren Autobahnbereich vorwiegend in Versickermulden versickert. In den Planfeststellungsunterlagen zur 1. Tektur war vorgesehen das in Rohrleitungen gesammelte Fahrbahnwasser in Regenrückhaltebecken mit vorgeschalteter Absetzanlage und Leichtflüssigkeitsabscheider zu sammeln bzw. in Versickerbecken zu versickern, um eine Verunreinigung des Grundwassers weitgehend zu vermeiden.

Aus naturschutzfachlichen Gründen (Schutz der Gewässerlebensräume bzw. der FFH-Gebiete) wurden in der 3. Tektur bis auf die Entwässerungsanlagen Nr. 9 – 13 (BWV-Nr. 198, 202, 227, 261, 275 mit 275a) alle anderen Entwässerungsanlagen zu Absetzbecken kombiniert mit Versickerungsbecken umgeplant. Eine gedrosselte Ableitung in die Vorfluter erfolgt bei den Versickerbecken nur noch in den niederschlagsreichen Sommermonaten. Bei der Entwässerungsanlage Nr. 13 (BWV-Nr. 275) wurde das geplante Regenrückhaltebecken mit vorgeschalteter Absetzanlage um ein Mulden-Rigolen-System (BWV-Nr. 275a) ergänzt. Aus



der Entwässerungsanlage Nr. 13 erfolgt ein Drosselabfluss in den naheliegenden Vorfluter Hartinger Bach.

Die Behandlung des Oberflächenwassers in den Entwässerungsanlagen erfolgt wie nachfolgend beschrieben.

Zunächst wird das Oberflächenwasser in ein dichtes Absetzbecken (Regenklärbecken) eingeleitet, in dem sich angeschwemmte und sonstige mitgeführte Stoffe ablagern und Leichtstoffe mit Hilfe einer Tauchwand zurückgehalten werden können. Anschließend wird das vorgereinigte Oberflächenwasser in ein Regenrückhaltebecken bzw. in ein Versickerbecken eingeleitet. Bei den Versickerbecken wird das Oberflächenwasser anschließend zur Reinigung über eine belebte Oberbodenzone in den Untergrund eingeleitet. Bei einzelnen Versickerbecken sind Rigolen erforderlich, die aufgrund der mäßigen Versickerungsfähigkeit der anstehenden Böden als Speichervolumen dienen. Ein gedrosselter Abfluss aus den Versickeranlagen in die Vorfluter ist nur alle 5 - 10 Jahre zu erwarten und dies auch nur bei Starkregenereignissen im Sommerhalbjahr, bei denen die Vorfluter viel Wasser führen und daher von einer hohen Verdünnung auszugehen ist.

Bei den Regenrückhaltebecken wird das Oberflächenwasser gedrosselt in den jeweiligen Vorfluter eingeleitet. Beim Mulden-Rigolen-System der Entwässerungsanlage Nr. 13 versickert das der Mulde zugeführte Oberflächenwasser über die belebte Oberbodenzone und wird damit gereinigt der Rigole zugeführt. Die Rigole leitet das Wasser durch eine Leitung gedrosselt in den Vorfluter Hartinger Bach ein.

An den Ausleitungsstellen des gesammelten Niederschlagwassers von der Autobahn sind nachfolgend aufgeführte Entwässerungsanlagen, bestehend aus einem Rückhaltebecken mit Absetzbecken und Tauchwand sowie Versickerbecken mit Absetzbecken und Tauchwand geplant. Die Größe und Leistungsfähigkeit dieser Entwässerungsanlagen sind im Bauwerksverzeichnis (s. Unterlage 6T) aufgeführt.

Folgende Beckenanlagen sind geplant:

<b>Entwässerungsanlage Nr.</b>	<b>bei km</b>
1	35+350
2	36+900
3	37+300

4	39+150
5	39+700
6	40+400
7	42+000
8	43+000
9	45+650
10	45+800
11	47+550
12	49+250
13	49+900

Folgende Gewässerverlegungen sind geplant (siehe auch Kap. 5.4.2.1):

- namenloser Graben bei km 37+797
- namenloser Bach bei km 40+706
- namenloser Graben bei km 45+420 bis 45+560
- Kagnbach bei km 45+705
- namenloser Bach bei km 46+008
- Weidenbacher Bach bei km 47+650
- namenloser Bach bei km 48+207)
- namenloser Graben südl. Bahnlinie München – Mühldorf bei km 49+250
- Kirchbrunner Bach km 49+300 bis 49+460

### **Wasserschutzgebiete**

Wasserschutzgebiete werden von der Straßenplanung nicht berührt.

## **5.4. Naturschutzrecht**

### **5.4.1. Verbote**

Die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes haben für die planerische Entscheidung maßgebende Bedeutung und sind deshalb an verschiedenen Stellen dieses Erläuterungsberichtes und in den Unterlagen zum Naturschutz angesprochen.

#### **5.4.1.1. FFH-Gebiete und Europäische Vogelschutzgebiete (Natura 2000-Gebiete nach § 32 BNatSchG)**

Mit der Nachmeldung des Freistaates Bayern vom 21.12.2004 wurden im Bereich des Planfeststellungsabschnittes Dorfen – Heldenstein die folgenden FFH-Gebietsvorschläge benannt:

FFH-Gebiet DE 7739-371 „Isental mit Nebenbächen“

FFH-Gebiet DE 7839-371 „Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“

Von der EU-Kommission wurden inzwischen diese Meldungen als Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (im Folgenden kurz: FFH-Gebiet) in der kontinentalen biogeografischen Region bestätigt (vgl. die Entscheidung der Kommission vom 13. November 2007 gemäß der Richtlinie 92/43/EWG des Rates zur Verabschiedung einer ersten aktualisierten Liste von Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung in der kontinentalen biogeographischen Region (ABl L 12 S. 383 vom 15. Januar 2008).

Die Autobahndirektion Südbayern hatte für die beiden FFH-Gebiete jeweils eine Unterlage zur FFH-Verträglichkeitsprüfung (Unterlagen 17.1 und 17.3) erstellt, die als 2. Tektur in die Planfeststellungsverfahren für die Abschnitte Pastetten – Dorfen und Dorfen – Heldenstein eingebracht wurden (Stand: 10.03.2006).

Diese Unterlagen 17.1 und 17.3 wurden im Zuge der Erstellung der Unterlagen für die 3. Tektur des Abschnittes Dorfen – Heldenstein aktualisiert (siehe Unterlagen 17.1 T und 17.3.1 T). Darin wurden auch die neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse eingearbeitet.

Unter Berücksichtigung der geplanten Minimierungsmaßnahmen werden die Beeinträchtigungen für die FFH-Gebiete als nicht erheblich beurteilt. Die zur Erreichung der Erhaltungsziele für die Gebiete erforderlichen Entwicklungsmaßnahmen werden nicht behindert oder unmöglich gemacht (siehe hierzu Unterlagen 17.1 T und 17.3.1 T).

Bei dieser Beurteilung sind neben den bereits in der 2. Tektur behandelten Wirkungen auch die sehr geringen Wirkungen durch Stickstoffeinträge über den Luftpfad in die Lebensraumtypen und die geringen Wirkungen durch Chlorideinträge über das in das Grundwasser versickerte Fahrbahnwasser in den Wurzelbereich von Auwaldbäumen berücksichtigt.

Die Nachteile einer Aufteilung der Fahrbahnen im Bereich der Brücken an den Querungsstellen mit dem FFH-Gebiet überwiegen wegen der größeren flächigen Betroffenheit von Auwaldbäumen durch Rückschnitt die Vorteile von Belichtung und Befeuchtung eines Teils des Bodens unter den Brücken. Aus diesem Grund wurde von einer Spreizung der Fahrbahnen Abstand genommen, wodurch sich aber am Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsbeurteilung keine Änderungen ergeben (siehe hierzu Unterlage 17.1 T).

Besondere Maßnahmen zur Sicherstellung der globalen Kohärenz des Europäischen Netzes NATURA 2000 (zusätzliche Ausgleichsmaßnahmen) sind nicht erforderlich (siehe hierzu Unterlage 17.1 T und 17.3.1 T).

Für das FFH-Gebiet DE 7839-371 „Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“ wurde vorsorglich auch eine Unterlage zur FFH-Ausnahmeprüfung (siehe Unterlage 17.3.2 T) erstellt.

#### **5.4.1.2. Artenschutz**

Für das Vorhaben werden die naturschutzfachlichen Angaben zum speziellen Artenschutz in der Unterlage 12.6 T erarbeitet. Die Ergebnisse der artenschutzrechtlichen Untersuchungen werden im folgenden zusammengefasst.

Aus dem Spektrum der europäisch geschützten Arten in Bayern wurden in den Gruppen Säugetiere, Reptilien, Amphibien, Schmetterlinge, Muscheln und Vögel Arten ermittelt, die im Untersuchungsraum zum Vorhaben "Neubau der A 94 München - Pocking (A 3) im Abschnitt Dorfen - Heldenstein" vorkommen oder zu erwarten sind. Die Prüfung ergab, dass bei einer Tierart des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und bei 9 europäischen Vogelarten gem. Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt werden.

Für viele der untersuchten relevanten Arten sind die projektspezifischen Wirkungen unter Berücksichtigung der Maßnahmen zur Vermeidung (Kap. 5.4.2.1 und 5.4.2.2) so gering, dass relevante Auswirkungen auf den lokalen Bestand bzw. die lokale Population nicht zu erwarten sind. Für folgende Arten sind jedoch aufwändigere Schutzmaßnahmen oder vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen; Kap. 5.4.4) erforderlich, damit Beeinträchtigungen der ökologischen Funktionen ihrer Fortpflanzungs- und Ruhestätten oder erhebliche Störungen mit Sicherheit ausgeschlossen werden können:

- mehrere Fledermausarten
- Zauneidechse
- Gelbbauchunke
- Bachmuschel
- Grünspecht
- Hohltaube
- Rebhuhn
- Neuntöter und weitere heckenbrütende Vogelarten

Trotz der vorgesehenen umfangreichen Maßnahmen, insbesondere zur Vermeidung von Tierkollisionen an der neuen Autobahntrasse, wird bei Zugrundelegung

eines individuenbezogenen Tötungsverbots, das auch ein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko einschließt, bei folgenden Arten die Erfüllung des Verbotstatbestandes nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG vorsorglich angenommen:

- Zauneidechse
- Habicht
- Hohltaube
- Mäusebussard
- Rebhuhn
- Sperber
- Turmfalke
- Waldkauz
- Waldohreule

Beim Grünspecht wird zusätzlich auch ein Verstoß gegen das Schädigungsverbot nicht ausgeschlossen.

Bei der Prüfung der naturschutzfachlichen Voraussetzungen für eine ausnahmsweise Zulassung des Vorhabens nach § 45 Abs. 7 BNatSchG ergibt sich, dass keine zumutbare Alternative vorhanden ist und die Populationen der betroffenen Arten in einem günstigen bzw. unveränderten Erhaltungszustand verbleiben.

Von den Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie konnten alle Arten als im Untersuchungsraum nicht verbreitet / nicht vorkommend eingestuft.

#### **5.4.1.3. Schutzgebiete nach den Naturschutzgesetzen**

##### **Naturdenkmal (ND) nach § 28 BNatSchG**

Nach § 28 BNatSchG naturschutzrechtlich als Naturdenkmal (ND) geschützt ist eine Eiche am westlichen Ortsrand des Dorfbereiches von Harting auf der Flur-Nr. 494 der Gemeinde und Gemarkung Heldenstein.

Weitere rechtskräftige Schutzgebiete nach den §§ 23 – 29 BNatSchG sind im Plangebiet nicht vorhanden.

#### **5.4.1.4. Geschützte Flächen**

##### **5.4.1.4.1. Geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG bzw. Art. 23 (1) BayNatSchG**

Nach § 30 BNatSchG bzw. Art. 23 (1) BayNatSchG geschützte Flächen sind im Plangebiet meist in Feuchtgebieten und an Fließgewässern vorhanden. In den Talräumen sind dies Quellgebiete, naturnahe Fließgewässer und Stillgewässer mit Ufergehölzen, Feuchtgebüsche, Auwälder, Sumpf- und Schluchtwälder,

Feucht- und Nasswiesen, Röhrichte, Seggenrieder und Hochstaudenfluren feucht-nasser Standorte (siehe hierzu auch Unterlage 12.1 T, Anhang 2.1 „Übersicht der kartierten Biotope im Plangebiet“ und Anhang 2.2 „Auflistung eigener kartierter Biotope“ sowie landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan im M 1 : 5.000, Unterlage 12.3 T). Die von der Baumaßnahme überbauten Bestände sind in Unterlage 12.1 T, Anhang 2.3 aufgelistet.

#### 5.4.1.4.2. **Geschützte Lebensstätten nach § 39 (5) BNatSchG bzw. Art. 16 (1) Bay-NatSchG**

Die von der Baumaßnahme betroffenen nach § 39(5) BNatSchG bzw. Art. 16 (1) BayNatSchG geschützten Flächen sind vorrangig gewässerbegleitende Gehölzstrukturen (v. a. an: Goldach, Weidmühlbach, Grimmelbach, Rimbach, Ornau-bach, Kagenbach, Kehrhamer Bach, Schmidhamer Bach sowie Axenbach und Kirchbrunner Bach), Hecken und Feldgehölze auf den Altmoränenrücken und Röhrichtbestände in erster Linie an Fließgewässern und Gräben.

#### 5.4.1.5. **Kurze Charakterisierung von Natur und Landschaft**

Das Plangebiet des Abschnittes Dorfen - Heldenstein liegt zum größten Teil in der starkwelligen Altmoränenlandschaft des Isen-Sempt-Hügellandes (Naturraum 052-E). Diese ist charakterisiert durch eine riedelartige Gliederung in Hügelrücken einerseits und tief eingeschnittene, zum Teil breite Bachtäler andererseits. Die Talsysteme sind vorwiegend in Nord-Süd-Richtung zu dem nördlich des Plangebietes in Ost-West-Richtung verlaufenden Isental hin orientiert. Östlich von Weidenbach liegt ein kleiner Teil des Plangebietes im Oberen Isental, welches als breiter und flacher Talraum in Erscheinung tritt und zum Isar-Inn-Hügelland gehört (Naturraum 060-C).

Die wichtigsten Merkmale dieser Landschaften sind im Hinblick auf ihre Funktion und ihr Zusammenwirken nachfolgend dargestellt.

#### **Charakterisierung von Natur und Landschaft**

<b>Naturraum</b>	<b>Isen-Sempt-Hügelland (052)</b>	<b>Isar-Inn-Hügelland (060)</b>
<b>Naturräumliche Untereinheit</b>	<b>Starkwellige Altmoränen-landschaft (052-E)</b>	<b>Oberes Isental (060-C)</b>
<b>örtlich Lage</b>	zwischen Dorfen und Heldenstein (südlich des Isentales)	östlich von Weidenbach und nördlich von Heldenstein (nördlich der Bahnlinie und der B 12)

<b>Naturraum</b>	<b>Isen-Sempt-Hügelland (052)</b>	<b>Isar-Inn-Hügelland (060)</b>
<b>Naturräumliche Untereinheit</b>	<b>Starkwellige Altmoränenlandschaft (052-E)</b>	<b>Oberes Isental (060-C)</b>
<b>Geomorphologie</b>	Abfall der Altmoräne nach Norden, durchzogen von einem System tief eingeschnittener, z. T. breiter Talmulden, gebildet durch eiszeitliche Schmelzwasserströme	südlicher Randbereich des breiten, flachen Talraumes, gebildet durch eiszeitliche Schmelzwasserströme
<b>Wasserhaushalt</b>	Mosaik unterschiedlicher hydrologischer Verhältnisse, räumlich stark begrenzte Grundwasser-Stockwerke; oberirdischer Abfluss durch zahlreiche Bach- und Grabensysteme, die dem Einzugsgebiet des Inn zugehörig sind	ergiebige oberflächennahe Grundwasservorkommen im Talraum, großteils artesische Verhältnisse, kurze Verweildauer des Sickerwassers in den Deckschichten; ausgeprägtes Fließgewässersystem durch Gräben
<b>Geologie/ Böden</b>	Parabraunerden aus schluffreichen Decklehmschichten (Löß und Lößlehm) auf feinkörnigen Moränenablagerungen, Wechsellagerungen mit Sand- und Kieslagen; in den Tälern haben sich Gleye und Anmoorgleye und kleinflächig An- und Niedermoore gebildet; an den Hängen zum Isental und im östlichen Teil des Untersuchungsgebietes Braunerden aus tertiären Sedimente, zum Teil von sandig-schluffigen Lehmen überdeckt	grundwasserbeeinflusste An- und Niedermoortorfe an Standorten mit austretendem Grundwasser, z. T. mit Mineralböden gemischt
<b>Kleinklima</b>	im Bereich der Talmulden Kaltluftansammlungen	Talraum mit Kaltluftansammlung

<b>Naturraum</b>	<b>Isen-Sempt-Hügelland (052)</b>	<b>Isar-Inn-Hügelland (060)</b>
<b>Naturräumliche Untereinheit</b>	<b>Starkwellige Altmoränenlandschaft (052-E)</b>	<b>Oberes Isental (060-C)</b>
<b>Typische Biotope</b>	<p>Talräume von Goldach, Weidmühlbach, Grimmelbach, Rimbach, Ornaubach, Kagenbach und Kehrhamer Bach mit naturnah ausgeprägten Bachabschnitten (durchgehende Gehölzsäume, grünlandgenutzte Talauen, extensiv genutzte Feucht- und Nasswiesen, Feucht- und Auwälder, Hochstaudenfluren, quellige Hangwälder und naturnahe Wälder sowie magere Standorte an den Talflanken). Zahlreiche Tier- und Pflanzenarten der Roten Listen (Amphibien, Fische, Weichtiere, Reptilien, Tagfalter, Libellen, Heuschrecken, Vögel und Fledermäuse). Waldgebiete unterschiedlicher Größe und Ausprägung (Fürth-Holz mit Naturverjüngung und Feuchtbereichen, Waldgebiet "Hangmaul" mit Quellen und Feuchtwäldern, Wald südlich Pfaffenkirchen mit schluchtwaldbestandenem Kerbtal und angrenzenden Feldgehölzen)</p>	<p>im südlichen Randbereich Niedermoorbiotope in unterschiedlichen Entwicklungsstadien, Vernetzungslinien entlang von Gräben mit begleitenden Gehölzen, Hochstaudenfluren und Röhrichten, Bahnlinie München - Simbach mit Altgras- und Hochstaudenfluren</p>
<b>Bewertung der Lebensraum-Ausstattung</b>	<p>Täler und Auen von Goldach, Weidmühlbach, Grimmelbach, Rimbach, Ornaubach, Kagenbach und Kehrhamer Bach (Teile des Biotopkomplexes "Isental und südliche Quellbäche") mit regionaler bis überregionaler Bedeutung für Arten- und Biotopausstattung und Funktionsbeziehungen; Wälder mit lokaler (Fürth-Holz) bis regionaler Bedeutung (Waldgebiet "Hangmaul", z. T. Wald südlich Pfaffenkirchen); kleinere Gräben sowie Gehölzstrukturen mit angrenzendem Grünland, Ranken und Rainen von mittlerer oder geringer Bedeutung; Ackerbereiche von untergeordneter Bedeutung</p>	<p>südlicher Randbereich der Isenaue mit lokaler Bedeutung für die Arten- und Biotopausstattung, Gräben mit Bedeutung als Restlebensräume; Bahnlinie fungiert als regionale Leitlinie</p>



<b>Naturraum</b>	<b>Isen-Sempt-Hügelland (052)</b>	<b>Isar-Inn-Hügelland (060)</b>
<b>Naturräumliche Untereinheit</b>	<b>Starkwellige Altmoränenlandschaft (052-E)</b>	<b>Oberes Isental (060-C)</b>
<b>Landschaftsbild, Erholung und Naturgenuss</b>	<p>Talräume und Hangbereiche der Fließgewässer sind reich an naturnahen und landschaftsbildprägenden Elementen, Landschaftsteile von kulturhistorischer Bedeutung;</p> <p>Die Randzonen der Wälder sowie die strukturreichen Talräume mit hoher Reliefenergie und mit hohem landschaftlichem Reiz im westlichen Teilabschnitt weisen eine hohe Erholungseignung auf.</p> <p>Die übrigen Bereiche der Altmoräne sind meist von geringem landschaftlichem Reiz.</p> <p>Feierabenderholung im Bereich von Dorfen.</p>	<p>im südlichen Teil der Isenaue strukturarme ebene Agrarlandschaft mit geringer Erholungsfunktion, Feierabenderholung im Bereich von Weidenbach und Heldenstein in der Randzone nördlich von Heldenstein durch Verkehrswege und Siedlungsgebiete vorbelastet</p>
<b>Flächen-Nutzung</b>	<p>Landwirtschaft: großflächig landwirtschaftlich intensiv genutzt; auf den Kuppen der Moränen vorwiegend Ackerflächen, in den Tallagen kleinflächigeres Mosaik mit Grünland;</p> <p>Forstwirtschaft: Waldgebiete (Fürth-Holz, Waldgebiet "Hangmaul", Wald südlich Pfaffenkirchen und die Hangwälder östlich des Kagenbaches) meist von Fichte dominiert, in Teilbereichen größere Windwurfflächen;</p> <p>Größere Siedlungen mit Gewerbegebieten: Ober- und Unterhausmehring an der B 15 (zu Dorfen gehörend), Heldenstein, ansonsten kleine Dörfer, landwirtschaftliche Weiler und Einzelhöfe;</p> <p>Verkehrswege: B 15 Landshut - Rosenheim, St 2084 Dorfen - Ampfing, Kreisstraßen MÜ 21 und MÜ 22, mehrere Gemeindeverbindungsstraßen</p>	<p>Landwirtschaft: Acker und Grünland im Wechsel;</p> <p>Siedlungen: Einzelhöfe;</p> <p>Verkehrswege: B 12 München - Passau; St 2084 Dorfen – Ampfing;</p> <p>Bahnlinie München - Simbach</p>

<b>Naturraum</b>	<b>Isen-Sempt-Hügelland (052)</b>	<b>Isar-Inn-Hügelland (060)</b>
<b>Naturräumliche Untereinheit</b>	<b>Starkwellige Altmoränenlandschaft (052-E)</b>	<b>Oberes Isental (060-C)</b>
<b>Schutzgebiete nach §§ 23 – 29 BNatSchG</b>	Nach § 28 BNatSchG: Naturdenkmal, eine Eiche am westlichen Ortsrand von Harting (Gemeinde Heldenstein)	keine
<b>Natura 2000-Gebiete nach § 32 BNatSchG</b>	FFH-Gebiet DE 7739-371 „Isental mit Nebenbächen“ und FFH-Gebiet DE 7839-371 „Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“	keine
<b>Lebensräume des Anhangs I und Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie in FFH-Gebieten</b>	Prioritäre Lebensräume: Auwälder und Restbestände der Erlen-Eschen-Wäldern an Fließgewässern (*91E0); Kalktuffquellen (*7220), Schlucht- und Hangmischwald (*9180); Sonstige Lebensräume: Magere Flachland-Mähwiesen (6510), Eichen-Hainbuchenwald, Labkraut-Eichen-Hainbuchenwald (9170), Feuchte Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe (6430); Arten: Großes Mausohr, Groppe	keine (im Untersuchungsgebiet)
<b>Weitere europäisch geschützte Arten (Auswahl bes. behandelter Arten)</b>	Mehrere Fledermausarten, zahlreiche Vogelarten, z. B. Eisvogel, Grünspecht, Hohлтаube, Neuntöter, Schwarzspecht, Zauneidechse, Gelbbauchunke, Bachmuschel	Zauneidechse
<b>Schutzwürdige Flächen nach BNatSchG bzw. BayNatSchG</b>	Biotopkomplex "Isental und südliche Quellbäche" sowie alle als Biotop und nach § 30 BNatSchG bzw. Art. 23(1) oder § 39(5) BNatSchG bzw. Art. 16(1) BayNatSchG kartierten Flächen	Biotopkomplex "Isental und südliche Quellbäche" sowie alle als Biotop und nach § 30 BNatSchG bzw. Art. 23(1) oder § 39(5) BNatSchG bzw. Art. 16(1) BayNatSchG kartierten Flächen
<b>Sonstige Schutzgebiete</b>	keine	keine

<b>Naturraum</b>	<b>Isen-Sempt-Hügelland (052)</b>	<b>Isar-Inn-Hügelland (060)</b>
<b>Naturräumliche Untereinheit</b>	<b>Starkwellige Altmoränenlandschaft (052-E)</b>	<b>Oberes Isental (060-C)</b>
<b>Ökologische Funktion</b>	<p>großflächiger, gering gestörter Biotopkomplex "Talräume der Isen und ihrer Quellbäche" (Artenschutz, Brut- und Nahrungsbiotop, Ausgleichsfunktion für intensiv genutzte Bereiche, Grundwasserspeicher, Wasserrückhaltung). auf den Kuppen der Moränen ökologische Funktion derzeit gestört; Flächen mit Potential sind teilweise noch vorhanden, aber durch intensive Landwirtschaft überlagert; Waldbereiche Fürth-Holz, Waldgebiet "Hangmaul" und Wald südlich Pfaffenkirchen mit besonderer Bedeutung für Tierarten mit großen Arealansprüchen und für den Artenschutz (Lieferbiotope, Rückzugsräume).</p> <p>bei Dorfen und Heldenstein durch Verkehrswege (B 15, B 12, Bahnlinie) und Siedlungsgebiete gestört, übrige Bereiche nur geringe Störung durch Infrastruktur</p>	<p>Im südlichen Teil ist die ökologische Funktion derzeit gestört, Flächen mit Potential sind teilweise noch vorhanden, aber durch intensive Landwirtschaft überlagert. in der Randzone nördlich von Heldenstein durch Verkehrswege (B 12, Bahnlinie) und Siedlungsflächen gestört</p>
<b>Bewertung der Raumempfindlichkeit</b>	<p>Talräume von Goldach, Weidmühlbach, Grimmelbach, Rimbach, Ornaubach, Kagenbach und Kehrhamer Bach: sehr empfindliche Landschaftsräume;</p> <p>Waldbereiche (Fürth-Holz, Waldgebiet "Hangmaul", Wald südlich Pfaffenkirchen): empfindliche Lebensräume</p> <p>Kuppen der Moränen mit intensiver Nutzung (Landwirtschaft): wenig empfindlich;</p> <p>Eingriffe führen zu weiterer Beeinträchtigung und zu Zerschneidungen des Biotopkomplex "Talräume der Isen und ihrer Quellbäche" sowie des landschaftlichen Gefüges</p>	<p>im südlichen Randbereich intensive Nutzung (Landwirtschaft, Verkehrswege): wenig empfindlich, Eingriffe führen zu weiterer Beeinträchtigung und Isolation im landschaftlichen Gefüge</p>

Die Bestandssituation hinsichtlich Natur und Landschaft ist im landschaftspflegerischen Begleitplan, Textteil (Unterlage 12.1 T), detailliert beschrieben und

im landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 12.3 T) dargestellt.

#### **5.4.2. Eingriffsregelung / Vermeidung von Beeinträchtigungen**

Um die Auswirkungen der Baumaßnahme auf die Umwelt, insbesondere die Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu minimieren, werden die im Folgenden genannten Maßnahmen beim Bau des Abschnittes Dorfen - Heldenstein durchgeführt. Sie sind der im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes durchzuführenden Eingriffsbeurteilung und dem darauf aufbauenden Ausgleichskonzept zugrunde gelegt.

Die in den Ziffern 5.3.2.1 bis 5.3.2.3 angeführten Maßnahmen sind im landschaftspflegerischen Begleitplan, Textteil (Unterlage 12.1 T) detailliert beschrieben und im Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen (Unterlage 12.5 T) dargestellt.

##### **5.4.2.1. Minimierungsmaßnahmen**

###### **Trassierung**

Wesentliche Möglichkeiten zur Vermeidung oder Verminderung von Beeinträchtigungen der Umwelt liegen in der diesbezüglich optimalen Wahl der Trasse.

Im Rahmen des Variantenvergleichs (Kap. 3.2) wurden deshalb verschiedene Trassenführungen untersucht. Dabei stellte sich heraus, dass die Variante Friedlrimbach die vergleichsweise günstigere Variante ist und sich keine weiteren Varianten aus Sicht der Umweltverträglichkeit anboten. Sie wurden deshalb für die Planfeststellung gewählt.

Im Rahmen der Feintrassierung wurden folgende Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Minimierung von Beeinträchtigungen berücksichtigt:

- Erhaltung des Fischeiches und Auwaldes nördlich von Mainbach bei km 39+100 durch Verschiebung der Trasse um ca. 10 - 15 m nach Süden.
- Querung des Rimbachs (bei km 41+880) in einem weniger empfindlichen Talabschnitt und Erhaltung des gewässerbegleitenden Gehölzsaumes auf jeweils der Seite der Bachschleife, die der Brücke abgewandt ist (paralleler Verlauf).
- Anhebung der Gradienten bei km 46+008 (Querung des Baches bei Klebing) und Bau eines Durchlasses (195/175) zur Minimierung der Trennwirkung

- Erhaltung des hochwertigen Quellsumpfes am Kehrhamer Bach durch Verschiebung der Trasse um ca. 150 m nach Süden in einen weniger empfindlichen Talabschnitt.
- Bündelung der Trasse mit einer Hochspannungsleitung im westlichen Teilabschnitt (von km 37+500 bis km 39+500) zur Minimierung der Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes.

### **Querschnitt**

- Die Böschungsneigungen der Einschnitts- und Dammböschungen werden in Teilbereichen (siehe Ziffer 4.2.3) von 1 : 1,5 auf 1 : 3 bis 1 : 5 abgeflacht, um eine möglichst gute Einbindung in die Landschaft zu erreichen.
- Zur Vermeidung von Lärm- und Schadstoffimmissionen auf Siedlungsflächen werden bei Kaidach, Schwindkirchen, Steinberg, Bonesmühle, Grimmelbach, Mitterrimbach, Friedlrimbach, Frauenornau, Pfaffenkirchen, Mimmelheim, Deutenheim, Klebing, Weidenbach, Schmidham und Heldenstein Lärmschutzwälle bzw. Lärmschutzwände errichtet.

Auf den Talbrücken über die Goldach, den Rimbach und den Ornaubach werden beidseitig Immissionsschutzwände errichtet, die die Siedlungen vor Lärm und zudem die Goldach-, Rimbach- und Ornaubachau vor direkten betriebsbedingten Beeinträchtigungen (Stoffeinträge, Salz, Reifenabrieb) schützen. Im Abschnitt Goldach – Grimmelbach und am Kehrhammer Bach werden die zuvor genannten Maßnahmen zum Schutz von Fledermäusen durch Irritationsschutzwände auf allen Brücken und größeren Durchlässen ergänzt.

### **Knotenpunkte**

- An der AS B 12 / St 2084 wird der Kirchbrunner Bach an die Südostseite der Anschlussstelle verlegt, um ein mehrmaliges Unterführen zu vermeiden.

### **Nachgeordnetes Straßen- und Wegenetz**

- Die im Zuge der Neugestaltung des nachgeordneten Straßen- und Wegenetzes neu zu bauenden öffentlichen Feld- und Waldwege und Privatwege werden entsprechend ihres Bestandes weitgehend mit Kiestragschicht und wassergebundener Decke ausgeführt. Bei den zu verlegenden und neu zu bauenden öffentlichen Feld- und Waldwegen werden die Wegelängen so kurz wie möglich gehalten, um den Anteil der durch die Baumaßnahme versiegelten Flächen möglichst gering zu halten. Nicht mehr in der bisherigen Funktion benötigte Straßen werden - wenn möglich - zurückgebaut und - wenn entbehrlich - renaturiert.

- Mit den geplanten Über- und Unterführungen und neuen Wegeanbindungen werden auch die Wander- und Radwanderwege, die hier alle auf den vorhandenen Feld- und Waldwegen verlaufen, aufrechterhalten. Für die Erholungssuchenden ergeben sich dabei keine größeren Umwege.

### **Entwässerung und Wasserbau**

Die Oberflächenentwässerung wird unter dem Aspekt der größtmöglichen Schonung des Grundwassers und der Oberflächengewässer wie folgt gestaltet (siehe Ziffer 4.5):

- In Dammbereichen wird das Oberflächenwasser der nach außen geneigten Fahrbahnen über die Böschungen breitflächig versickert. Am Dammfuß werden Versickermulden ausgebildet, um angrenzende Grundstücke vor Vernäsung und Verschmutzung zu schützen.
- Gesammeltes Oberflächenwasser wird Beckenanlagen zugeleitet, die jeweils aus einem Absetzbecken mit Abscheider für Leichtflüssigkeiten und einem großflächigen Versickerungsbecken (Entwässerungsanlagen Nr. 1 bis 8, teilweise mit Rigolenkörper als Zwischenspeicher, Versickerung des vorgereinigten Niederschlagswassers über belebte Oberbodenschicht – Retentionsbodenfilter) oder Rückhaltebecken (Entwässerungsanlagen Nr. 9 – 13, naturnah gestaltete Erdbecken mit nachgeschalteten Sumpf- bzw. Schilfzonen mit Funktion als Pflanzenkläranlage) bestehen. Die Becken werden außerhalb ökologisch wertvoller Vegetationsbestände und mit mindestens 10 m Abstand von den Bachläufen (Erhaltung der Uferrandstreifen) angelegt. Sie werden so groß dimensioniert, dass eine landschaftsgerechte Gestaltung und Einbindung möglich ist (Ausbildung von Flach- und Tiefwasserzonen, Pflanzung von Gehölzbeständen).
- Die geplanten Reinigungs-, Rückhalte- und Versickerungsanlagen an der Goltdach bei Bonesmühle / Mainbach (Entwässerungsanlage 4) werden außerhalb des abgegrenzten FFH-Gebiets angelegt, um flächenhafte bauliche Eingriffe in das FFH-Gebiet auch auf intensiv landwirtschaftlich genutzten Ackerflächen zu vermeiden.
- Die Platzierung des Notüberlaufes aus der Entwässerungsanlage 6 (Versickeranlage) in den Grimmelbach erfolgt erst unterhalb des naturnahen Bachabschnittes zur Vermeidung von Beeinträchtigungen des dort befindlichen Bachmuschelvorkommens.

Um eine weitgehend rechtwinklige Querung der nachfolgend aufgeführten Fließgewässer zu ermöglichen und damit eine tierökologisch nachteilige schräge Que-

zung zu vermeiden, werden diese wie folgt verlegt; die Verlegungsstrecken werden naturnah gestaltet:

- namenloser Entwässerungsgraben im Kagenbachtal (km 45+496): südlich der Trasse um ca. 140 m nach Osten
- Kagenbach (km 45+705): südlich der Trasse um ca. 50 m nach Osten
- Kehrhamer Bach (km 47+650): südlich der Trasse um ca. 20 m nach Osten
- Schmidhamer Bach westlich von Schmidham (km 48+207): südlich der Trasse um wenige Meter nach Westen
- Kirchbrunner Bach (km 49+300 bis km 49+460): im Süden der Anschlussstelle B 12 / St 2084 auf einer Länge von ca. 240 m nach Südosten

Im Zuge weiterer Minimierungsschritte werden ursprünglich vorgesehene Gewässerverlegungen an Goldach / Bleibach (Veränderung der Pfeilerstellung) und am Grimmelbach (Brückenerweiterung und Verzicht auf querenden Weg unter der Brücke) vermieden.

### **Bauwerke**

Zur Verminderung der Trennwirkungen beim Landschaftsbild (insbesondere Sichtbeziehungen) sowie im landschaftlichen Funktionsgefüge sind bei den ausgeprägten Tälern von Goldach, Rimbach und Ornaubach Großbrücken geplant. Die anderen größeren Bäche werden ebenfalls einschließlich breiter Uferrandstreifen mit Brücken überspannt (siehe Ziffer 4.6). Zur Querung der Täler und Fließgewässer sind folgende Brücken geplant:

- Goldach BW K 36/1 (km 36+995): Brücke mit St.W = 420 m, LH max. = 17,0 m
- Weidmühlbach / Mainbach BW K 39/1 (km 39+572): Brücke mit LW = 35,00 m und LH  $\geq$  4,50 m
- Grimmelbach BW K 40/1 (km 40+330): Brücke mit LW = 60,00 m und LH  $\geq$  4,50 m
- Rimbach BW K 41/2 (km 41+788): Brücke mit St.W = 349,0 m und LH max. = 20,0 m
- Ornaubach BW K 42/2 (km 42+740): Brücke mit St.W = 352,0 m und LH max. = 24,0 m
- Kerbtal östlich des Ornaubaches BW K 43/1 (km 43+105): Brücke mit LW max. = 15 m und LH  $\geq$  2,8 m
- Kagenbach BW K 45/2 (km 45+709): Einfeldbauwerk mit LW = 18 m und LH  $\geq$  4,5 m

- Kehrhamer Bach BW K 47/2 (km 47+657): Brücke mit LW = 44,7 m und LH max. = 14,0 m

Im Bereich der Flugkorridore der Mausohren aus der Kolonie in Schwindkirchen werden ursprünglich als Kleintierdurchlässe geplante Bauwerke und Straßenunterführungen aufgeweitet, um die Akzeptanz dieser Bauwerke als Querungshilfen für Fledermäuse zu verbessern. Dies trifft für folgende Brücken und Durchlässe zu:

- 2 Unterführungen BW K 38/1a und BW K 38/2b als Querungshilfen für Fledermäuse südlich und südöstlich von Steinberg (km 38+169, km 38+598) mit LW = 12,0 m und LH = 4 bzw. 3,5 m
- Unterführung BW K37/2 als Querungshilfe für Fledermäuse südlich von Nicking (km 37+797) mit LW = 4 m und LH = 3,5 m
- Verbreiterung der Straßenunterführungen von BW K 37/1 (GVS Unterschiltern - Steinberg), von BW K 38/1 (GVS Höhenberg - Steinberg) sowie von BW K 39/3 (GVS Schwindach - Grimmelbach) auf eine lichte Weite von insgesamt 12 m bei einer lichten Höhe von  $\geq 4,50$  m bzw.  $\geq 4,70$  m

An einem die A 94 querenden Brückenbauwerk südlich von Bonesmühle werden beidseitig zusätzliche begrünte Trogbauwerke errichtet, die die Überflugakzeptanz für Fledermäuse verbessern.

- 2 zusätzliche begrünte Trogbauwerke von je 4,5 m Breite (BW K38/3a) beidseits neben der Brücke der GVS Fanten - Bonesmühle als Querungshilfe für Fledermäuse mit Irritationsschutzwänden (km 38+954)

Zur Minimierung der Beeinträchtigungen des Wasserhaushaltes (Oberflächenwasserabfluss in den Tälchen des Hügellandes) und des landschaftlichen Funktionsgefüges werden für weitere Fließgewässer, die von der Autobahn sowie von nachgeordneten Straßen und Wegen gekreuzt werden kleinere Brücken und Durchlässe eingebaut. Die Durchlässe werden dabei unter Berücksichtigung tierökologischer Gesichtspunkte gestaltet, um faunistische Austauschbeziehungen zu ermöglichen. Vorgesehen sind:

- Brücke über den Weidmühlbach / Mainbach für die GVS nördlich der A 94, BW K 39/2s (km 39+582) mit LW = 8,00 m und LH = 2,00 m
- Brücke am Kagenbach für Zufahrt zur Rückhalteanlage, BW K 45/3s (km 45+696) mit LW = 8,0 m und LH max. = 2,5 m
- 1 Durchlassbauwerk von 3 m Breite und 2 m Höhe südlich von Austraß bei km 40+706



- 2 Durchlassbauwerke von 3 m Breite und 2 m Höhe bzw. von 2,4 m Breite und 1,8 m Höhe nördlich von Küham bei km 49+462 (Kirchbrunner Bach unter A 94 und unter ÖFW)
- 1 Durchlass in der Größe 195/150 am östlichen Rand des Fürth-Holzes bei km 35+495
- 1 Durchlass in der Größe 195/175 südlich von Kaidach bei km 35+663
- 2 Durchlässe in der Größe 195/175 in den Tälchen zwischen Mimmelheim und Deutenheim bei km 44+378 und km 44+759
- 1 Durchlass in der Größe 195/175 südöstlich von Peißing bei km 45+560
- 2 Durchlässe in der Größe 195/175 nordwestlich von Klebing bei km 46+008 und nordöstlich von Klebing bei km 46+424
- 1 Durchlass in der Größe 195/175 südlich von Axenbach bei km 48+926
- ein Rohrdurchlass (DN 1500) nordwestlich von Schmidham bei km 48+207.

#### **Entnahmen, Deponien**

- Entnahmen

Für die Baumaßnahme sind derzeit keine Entnahmestellen vorgesehen.

- Deponien

Der Umfang der in den Einschnitten gewonnenen Erdmassen überwiegt den Bedarf an Schüttmassen für die Dämme und Lärmschutzwälle. Anfallende Überschussmassen können zur Geländegestaltung und zur Einbindung der Autobahn ins Landschaftsbild genutzt werden.

Die darüber hinausgehenden Überschussmassen werden auf möglichst kurzem Transportweg landschaftsverträglich abgelagert (Geländeauffüllung bei Waldsberg, siehe Ziffer 4.4.5).

#### **5.4.2.2. Schutzmaßnahmen**

Zum Schutz vorhandener wertvoller Lebensräume und Landschaftselemente werden nachfolgende Schutzmaßnahmen berücksichtigt bzw. durchgeführt:

- Freihalten der landwirtschaftlichen Flächen und Biotopflächen in den Auen-niederungen der Täler von Goldach, Weidmühlbach, Grimmelbach, Rimbach, Ornaubach, Kagenbach und Kehrhamer Bach von Baustelleneinrichtungen und Materiallagern (Maßnahme S 1)
- Zum Schutz von Lebensstätten beim Roden und Freiräumen des Baufeldes werden folgende Maßnahmen durchgeführt. Die Erforderlichkeit wird nach ört-

lichen Angaben im Rahmen der Umweltbaubegleitung festgelegt (Maßnahme S 2):

- Erforderliche Rückschnittarbeiten von Gehölzen bei den Gewässerquerungen im FFH-Gebiet und im Ornaubachtal erfolgen außerhalb der im in § 39 (5) BNatSchG bzw. Art. 16 (1) BayNatSchG festgesetzten Laich-, Brut- bzw. Vegetationszeit im Zeitraum vom 1. Oktober bis 28./29. Februar
- Rodung von Waldbeständen und sonstigen Gehölzen im Zeitraum vom 1. Oktober bis 28. Februar (außerhalb der in § 39 (5) BNatSchG bzw. Art. 16 (1) BayNatSchG festgesetzten Laich-, Brut- bzw. Vegetationszeit) und nach örtlichen Angaben im Rahmen der Umweltbaubegleitung
- Baufeldfreimachung in Teilbereichen der Agrarlandschaft und im Bereich von Grünlandflächen (außerhalb der Waldflächen und Gehölzbestände) im Zeitraum zwischen 15. August und 28. Februar zum Schutz bodenbrütender Vogelarten (v. a. Rebhuhn, Feldlerche)
- Rodung von Großbäumen mit Baumhöhlen und Spalten als mögliche Brutplätze höhlenbrütender Vogelarten oder möglicher Fledermausquartiere in der Zeit zwischen 1. und 30. September im gesamten Baufeld nach örtlichen Angaben im Rahmen der Umweltbaubegleitung
- Beseitigung der zum Abriss vorgesehenen Gebäude außerhalb der Brutzeit von Vögeln und Kontrolle in Bezug auf das Vorkommen von Fledermäusen im Rahmen der Umweltbaubegleitung
- Schutz der Flugrouten von Mausohren im Nahbereich der Mausohrvorkommen in Schwindkirchen durch Verzicht auf Bauarbeiten in den Dämmerungs- und Nachtzeiten (Maßnahme S 3)
- Begrenzung des Baufelds im Bereich angrenzender Biotopflächen und Wald sowie nach Möglichkeit auch bei anschließenden Ausgleichs- und Ersatzflächen durch Bauzäune in Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung; Durchführung von Schutzmaßnahmen für zu erhaltende Gehölzbestände gemäß DIN 18920 und RAS-LP 4 (Maßnahme S 4)
- Berücksichtigung von Sicherheitsvorschriften zur Minimierung von Bodenverdichtungen und zur Verhinderung von Grundwasserbelastungen gemäß RAS-LP 4
- Waldvor- und -unterpflanzungen im Bereich angeschnittener Waldbestände zum Aufbau strukturreicher Waldmäntel und zum Schutz der Waldinnenflächen (Maßnahme S 5)

- Gestaltung der Flächen unter den Talbrücken im Bereich der FFH-Gebietsquerungen und im Ornaubachtal (Maßnahme S 6) sowie der durch Brückenbauwerke und Durchlässe überbrückten Flächen (Maßnahme S 7) nach tierökologischen Gesichtspunkten
- Errichtung von dauerhaften Amphibienleiteinrichtungen in folgenden Bereichen (Maßnahme S 8):

35+030 - 35+650 li / re	36+130 - 36+780 re
38+030 - 38+410 li / re	38+960 - 39+560 re
38+960 - 39+280 li	39+980 - 40+305 li / re
41+970 - 42+190 li / re	42+905 - 43+085 li
42+905 - 43+110 re	44+185 - 44+855 li
44+250 - 44+780 re	45+315 - 46+590 li / re
47+520 - 47+645 li / re	47+675 - 47+815 li / re
48+855 - 49+110 nördlich bis BW	48+855 - 49+080 re
K 49/2S an der St 2084	

- Erstellung von speziellen Einrichtungen zur Rückhaltung und Reinigung von Baustellenwasser (z.B. Schutzwälle, Ableitgräben, Absetzbecken, Sammelbecken) zu Beginn der Baumaßnahme zum Schutz von Fließgewässern, um zu gewährleisten, dass schon während der Bauphase nur vorgereinigtes Oberflächenwasser in die Gewässer gelangt (Maßnahme S 9)
- Verzicht auf Bodenstörungen im Uferbereich der Goldach und des Rimbaches bei den Fließgewässerquerungen im FFH-Gebiet „Isental mit Nebenbächen“ während der Bauphase (Maßnahme S 10)
- Optimierung des Durchflugsquerschnitts für Mausohren an den Brücken am Weidmühl- und Grimmelbach zur Absenkung der Flughöhe trassenquerender Mausohren und zur Erhöhung der Akzeptanz der sicheren Unterquerungsmöglichkeit (Maßnahme S 11)
- Schaffung von Leitstrukturen zu den optimierten Querungshilfen für Mausohren an der A 94 südlich von Schwindkirchen durch vorgezogene Anlage von Gehölzstrukturen (Maßnahme S 12)
- Schutz von Mausohren im Nahbereich der Mausohr-Vorkommen in Schwindkirchen durch Errichtung von vorgezogenen Leit- und Sperreinrichtungen bzw. Überflughilfen beidseits der Trasse zwischen dem geplanten Parkplatz bei Unterstollnkirchen und dem Grimmelbach (Maßnahme S 13)

- Schutz von Mausohren in den Jagdgebieten im weiteren Umfeld durch vorgezogene Pflanzung von dichten Gehölzen auf den Böschungen zum Schutz vor Lichtimmissionen und entsprechenden optischen Reizen und zum Erzwingen einer Mindestflughöhe von 4 m über der Fahrbahn bei Jagdgebietswechselln (Maßnahme S 14)
- Anlage von vorgezogenen, gehölzfreien Schutzstreifen bei Durchschneidung von angrenzenden Wäldern im Nahbereich der Mausohr-Vorkommen in Schwindkirchen zur Verringerung des Gefährdungspotenzials für Fledermäuse durch Kollision (Maßnahme S 15)
- Schutz des angrenzenden Biotops an der Überschussmassen-Auffüllfläche bei Waldsberg durch Einhaltung eines Mindestabstandes zur geplanten Auffüllung von 30 m (Maßnahme S 16)

#### **5.4.2.3. Maßnahmen zur Gestaltung des Straßenraumes**

Mit den Maßnahmen zur Gestaltung des Straßenraumes wird die optische Dominanz der Autobahn in der Landschaft verringert und die optische Einbindung gefördert. Die landschaftsgerechte Gestaltung des Straßenraumes erfolgt mit den nachfolgend aufgeführten Maßnahmen:

- Landschaftsgerechte Gestaltung und Einbindung der Straßenböschungen und der Anschlussstellen nach landschaftsästhetischen sowie pflanzen- und tierökologischen Gesichtspunkten durch Schaffung unterschiedlicher Standortverhältnisse und Anlage unterschiedlicher Vegetationsstrukturen wie Einzelbäume, Baumreihen, Baum- und Strauchgruppen, Wiesen- und Sukzessionsflächen (Maßnahme G 1).
- Landschaftsgerechte Einbindung der Lärmschutzwälle und -wände durch Gehölzpflanzungen, magere Wiesen und Kletterpflanzen (Maßnahme G 2).
- Landschaftsgerechte Gestaltung und Einbindung der Entwässerungsanlagen durch Ausbildung von Tief- und Flachwasserzonen, Anlage wechselfeuchter Sukzessionsflächen und Gehölzpflanzungen (Maßnahme G 3).
- Landschaftsgerechte Einbindung der Autobahn durch Gestaltung von Verschnittflächen sowie von rückzubauenden Straßenflächen mit mosaikartig verzahnten trockenen bis wechselfeuchten Rohbodenstandorten und Gehölzpflanzungen (Maßnahme G 4).
- Gestaltung und Einbindung der querenden Straßen durch landschaftsgerechte Pflanzung von Gehölzgruppen und Baumreihen (Maßnahme G 5).

- Einbindung der PWC - Anlage nach landschaftsästhetischen sowie landschaftsökologischen Kriterien mit Baum- und Strauchgruppen sowie Wiesen- und Sukzessionsflächen (Maßnahme G 6).
- Naturnahe Gestaltung und landschaftsgerechte Einbindung von Bach- und Grabenverlegungen durch naturnahe Ufergestaltung und Gehölzpflanzungen (Maßnahme G 7).
- Entsiegelung und landschaftsgerechte Renaturierung nicht mehr benötigter Straßenflächen im Bereich der Anschlussstelle B 12 / St 2084 durch Anlage trockener und magerer Sukzessionsflächen (Maßnahme G 8).

#### **5.4.3. Ermittlung des Eingriffs und des Ausgleichsflächenbedarfs**

Mit dem Neubau des Abschnittes Dorfen - Heldenstein sind durch Bau und Betrieb beträchtliche Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes, des Landschaftsbildes und der Erholungseignung der Landschaft verbunden. Die Baumaßnahme stellt somit - trotz Berücksichtigung der in Ziffer 5.3.2 genannten Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung von Beeinträchtigungen - einen Eingriff im Sinne des § 14 BNatSchG dar. Diese unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

Die Bestandserfassung und -bewertung, die erheblichen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes, des Landschaftsbildes und der Erholungseignung sowie die Ermittlung des Flächenbedarfs für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind im landschaftspflegerischen Begleitplan, Textteil (Unterlage 12.1 T) in den Ziffern 3.4, 4 und Anhang 2 detailliert beschrieben und in den landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 12.3 T) - für die jeweiligen Konfliktbereiche zusammengefasst - dargestellt.

Der Ausgleichsflächenbedarf wurde auf der Basis der zwischen dem Bayerischen Staatsministerium des Innern und dem Bayerischen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen vereinbarten "Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben" vom 21.06.1993 ermittelt. Basis des Planungskonzeptes für die Ausgleichsmaßnahmen ist der funktionale Ausgleich innerhalb der landschaftsökologischen Einheit "starkwellige Altmoränenlandschaft" unter besonderer Berücksichtigung der empfindlichen Talräume mit ihrer regionalen bis überregionalen Bedeutung hinsichtlich der Arten- und Biotopausstattung sowie der Funktionsbeziehungen.

In der folgenden Tabelle werden die Beeinträchtigungen - gegliedert nach den "Grundsätzen" - und der ermittelte Flächenbedarf für die Ausgleichsmaßnahmen zusammengefasst dargelegt.

**Ermittlung des Flächenbedarfes für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen - Zusammenfassung mit Faktoren**

Art der Beeinträchtigung	Beeinträchtigte Fläche	Faktor	Flächenbedarf
<b>A) Auswirkungen auf die Arten- und Biotopausstattung<sup>1)</sup></b>			
• <b>Unmittelbare Veränderungen von Biotopflächen ohne Vorbelastung</b>			
- <u>wiederherstellbare Biotope mit kürzerer Entwicklungszeit (Grundsatz 1.1):</u> mit mittlerer bis hoher Bedeutung als Lebensraum: Fließgewässer, Hochstaudenflur feucht-nasser Standorte, kleinflächiger Streuobstbestand	0,11 ha	1,0	0,110 ha
- <u>wiederherstellbare Biotope mit längerer Entwicklungszeit (Grundsatz 1.2):</u> mit mittlerer Bedeutung als Lebensraum: Restbestände von Feucht- und Nassgrünland, großflächiger Streuobstbestand, Hecke, naturnah	0,31 ha	1,3	0,403 ha
mit hoher Bedeutung als Lebensraum: anthropogen verändertes Fließgewässer oder naturnaher Bach mit schmalen Gehölzsaum (Gewässer-Begleitgehölz, Ufergehölz naturnaher Fließgewässer, schmaler Galerieauwald), Großseggenried, Großröhricht, Landröhricht und Feuchtwald (z. T. mit Quelle)	0,94 ha	1,5	1,410 ha
- <u>nicht wiederherstellbare Biotope (Grundsatz 1.3):</u> mit hoher Bedeutung als Lebensraum: naturnaher Bach mit Galerieauwald, Eichen-Hainbuchen-Wald (mesophiler Standort)	0,63 ha	2,3	1,449 ha
mit sehr hoher Bedeutung als Lebensraum: naturnaher Bach mit breitem Galerieauwald	0,15 ha	2,7	0,405 ha
• <b>Unmittelbare Veränderungen von Biotopflächen mit Vorbelastung</b>			
- <u>wiederherstellbare Biotope mit kürzerer Entwicklungszeit (Grundsatz 1.4/1.1):</u> mit mittlerer Bedeutung als Lebensraum: Stillgewässer	0,03 ha	0,5	0,015 ha
- <u>wiederherstellbare Biotope mit längerer Entwicklungszeit (Grundsatz 1.4/1.2):</u> mit mittlerer Bedeutung als Lebensraum: Hecke, naturnah	0,02 ha	0,8	0,016 ha
mit hoher Bedeutung als Lebensraum: Fließgewässer, Gewässer-Begleitgehölz, Ufergehölz naturnaher Fließgewässer, schmaler Galerieauwald	0,04 ha	1,0	0,040 ha
- <u>nicht wiederherstellbare Biotope (Grundsatz 1.4/1.3):</u> mit hoher Bedeutung als Lebensraum: Eichen-Hainbuchen-Wald, mesophiler Standort	0,03 ha	1,8	0,054 ha

Art der Beeinträchtigung	Beeinträchtigte Fläche	Faktor	Flächenbedarf
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Verlust des Biotopwertes infolge Verkleinerung</b></li> <li>- <u>wiederherstellbare Biotope mit längerer Entwicklungszeit (Grundsatz 2.2):</u> mit mittlerer Bedeutung als Lebensraum: Hecke, naturnah</li> <li>- <u>nicht wiederherstellbare Biotope (Grundsatz 2.3):</u> mit hoher Bedeutung als Lebensraum: Eichen-Hainbuchen-Wald, mesophiler Standort</li> <li>• <b>Vorübergehende unmittelbare Beeinträchtigung straßennaher Biotope</b></li> <li>- <u>wiederherstellbare Biotope mit längerer Entwicklungszeit (Grundsatz 4.2):</u> naturnaher Bach, Großseggenried, Großröhricht, Landröhricht, naturnahe Hecke, Gewässer-Begleitgehölz, Ufergehölz naturnaher Fließgewässer, großflächiger Streuobstbestand, schmaler Galerieauwald, Feuchtwald</li> <li>- <u>nicht wiederherstellbare Biotope (Grundsatz 4.3):</u> naturnaher Bach mit breitem Galerieauwald, Eichen-Hainbuchen-Wald (mesophiler Standort)</li> </ul>	<p>0,04 ha</p> <p>0,06 ha</p> <p>0,22 ha</p> <p>0,22 ha</p>	<p>1,3</p> <p>2,3</p> <p>0,5</p> <p>1,0</p>	<p>0,052 ha</p> <p>0,138 ha</p> <p>0,110 ha</p> <p>0,220 ha</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Mittelbare Beeinträchtigung straßennaher Biotope (Grundsatz 5.1)</b> Fließgewässer, naturnaher Bach, (naturnahes) Stillgewässer, Feucht- und Nassgrünland, Großseggenried, Großröhricht, Landröhricht, Hochstaudenfluren feuchtnasser Standorte, naturnahe Hecke, Gewässer-Begleitgehölz, Streuobstbestand, Feuchtwald, Ufergehölz naturnaher Fließgewässer, Galerieauwald, Bacheschenwald, Eichen-Hainbuchen-Wald (mesophiler Standort), Auwald im Überschwemmungsbereich, Schlucht- und Hangmischwald</li> <li>• <b>Mittelbare Beeinträchtigung straßennaher Biotope im Bereich der hohen Talbrücken im Goldach- und Rimbachtal (Grundsatz 5.4)</b> Fließgewässer, naturnaher Bach, Hochstaudenfluren feuchtnasser Standorte, Gewässer-Begleitgehölz, Ufergehölz naturnaher Fließgewässer, Galerieauwald</li> </ul>	<p>3,06 ha</p> <p>0,30 ha</p>	<p>0,5</p> <p>0,5</p>	<p>1,530 ha</p> <p>0,150 ha</p>
<b>Summe A)</b>	<b>6,16 ha</b>		<b>6,102 ha</b>
<b>B) Auswirkungen auf das landschaftliche Funktionsgefüge:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zusätzlicher Flächenbedarf für Beeinträchtigungen von Tierarten mit großem Arealanspruch und seltenen Biotopkomplexen (Grundsatz 7):</li> <li>• hochwertige und kaum zerschnittene Lebensraumkomplexe in den Bachtälern südlich der Isen mit seltenen Biotopkomplexen und Arten mit großen Arealansprüchen</li> <li>• Nahrungshabitate und Vernetzungsstrukturen von Fledermäusen mit großen Arealansprüchen südlich der Mausohrkolonie in Schwindkirchen</li> </ul>	<p>- 2)</p> <p>- 2)</p>	<p>-</p>	<p>4,70 ha</p> <p>25,30 ha</p>
<b>Summe B)</b>	- 2)	-	<b>30,000 ha</b>

Art der Beeinträchtigung	Beeinträchtigte Fläche	Faktor	Flächenbedarf
<b>C) Auswirkungen auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss</b> (Grundsatz 8):			
• Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Einbringung technischer Bauwerke und optische Abriegelung von Sichtbeziehungen	- 3)	-	4,34 ha
• Beeinträchtigung der Erholungseignung und des Naturgenusses	- 3)	-	-
<b>Summe C)</b>	- 3)	-	<b>4,34 ha</b> <sup>3)</sup>
<b>D) Auswirkungen auf den Naturhaushalt (Boden, Wasser, Klima)</b> (Grundsatz 3):			
• Versiegelung landwirtschaftlich intensiv genutzter Flächen (Acker und Ansaatgrünland, Dauergrünland, allgemein mit dazwischen liegenden Kleinstrukturen) 4)	40,67 ha	0,3	12,201 ha
• Versiegelung forstwirtschaftlich intensiv genutzter Flächen (Laub(misch)-wald und -forst, Laubwald- und gemischte Aufforstung, Nadelwald und -forst, Nadelwald-Aufforstung) 4)	2,53 ha	1,0	2,530 ha
• Dauerhafte Entsiegelung von Straßenflächen zu landwirtschaftlichen Nutzflächen	0,17 ha	-0,3	-0,051 ha
<b>Summe D)</b>	<b>43,37 ha</b>	-	<b>14,680 ha</b>
<b>Gesamtsumme</b>	<b>49,53 ha</b>	-	<b>55,122 ha</b>

1) vgl. auch Unterlage 12.1 T LBP-Textteil: Bestandsbeschreibungen in Kap. 3.4.1

2) Die Beeinträchtigung ist rechnerisch nicht ermittelbar, der Bedarf ergibt sich aus dem Kompensationskonzept zur Neuorganisation des Biotopverbundes

3) Die Beeinträchtigung ist rechnerisch nicht ermittelbar, der Bedarf ergibt sich aus dem Kompensationskonzept zur Neugestaltung des Landschaftsbildes und zur Sicherung der Erholungseignung

4) Der Mittelstreifen wird als versiegelte Flächen in Ansatz gebracht

#### 5.4.4. Planungskonzept für die Ausgleichsmaßnahmen

Für die im Abschnitt Dorfen - Heldenstein nach § 15 BNatSchG zur Kompensation der Beeinträchtigungen erforderlichen Maßnahmen muss ein Planungskonzept entwickelt werden, das die Rahmenbedingungen für Natur und Landschaft im Untersuchungsraum in ihrer Gesamtheit entsprechend den nachfolgenden Zielvorstellungen des landschaftlichen Leitbildes berücksichtigt:

- Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit der regional wirksamen Leitlinien, Funktionsachsen und Komplexbiotope Goldach, Weidmühlbach, Grimmelbach, Rimbach, Ornaubach, Kagenbach und Kehrhamer Bach im Zusammenhang mit dem Isental und den Quellbereichen am Fuß der Altmoräne durch Anlage von "Brückenkopfbiotopen" in den Talauen unter Berücksichtigung folgender Zielsetzungen:
- Rückführung von intensiv genutzten Ackerflächen in naturschutzrelevante und ressourcenschonende Vegetationsstrukturen wie Hochstaudenfluren, wechselseuchte Rohbodenstandorte und extensiv genutztes Grünland
- Bereitstellung von großflächigen, attraktiven Nahrungshabitaten für Mausohren im Goldachtal mit dem Ziel, dass der „sichere“ Flugkorridor Goldachtal unter der Talbrücke hindurch genutzt wird



- Schaffung von Laichgewässern für Amphibien und Nahrungshabitaten für Vögel und Libellen durch Anlage von feuchten Mulden
- Schaffung von großflächigen gewässerbegleitenden Gehölzsäumen durch Vergrößerung und Neuanlage von Gehölzsäumen an den Fließgewässern
- Schaffung von großflächigen Feuchtlebensräumen durch Anlage von größeren Feuchtwaldbereichen angrenzend an bestehende Gehölzsäume.
- Erhöhung der Strukturvielfalt und des naturnahen Waldflächenanteils in strukturarmer Agrarlandschaft durch Neuschaffung von standortgerechten Laubmischwäldern mit gestuften Waldrändern im Anschluss an bestehende Wälder.
- Renaturierung von verrohrten und begradigten Fließgewässern einschließlich Anlage von feuchten Mulden, Schaffung von Uferrandstreifen und Umwandlung von Acker in Grünland.
- Erhöhung der Strukturvielfalt in ausgeräumter Agrarlandschaft durch Anlage von Kleinstrukturen wie Hecken, Feldgehölzen und Säumen vorzugsweise im Anschluss an bestehende Lebensraumkomplexe.
- Neugestaltung des Landschaftsbildes im unmittelbaren Umfeld der Autobahn und der verlegten Straßen.

Die notwendigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen können dabei nicht nur unter dem Gesichtspunkt betrachtet werden, dass einzelne überbaute und randlich beeinträchtigte Biotopstrukturen flächenmäßig wiederhergestellt werden. Vielmehr müssen die Lage der Flächen und die jeweils durchgeführten Maßnahmen im Gesamtkonzept für den Biotopkomplex "Talräume der Isen und ihrer Nebenbäche" stehen, um die durch die Baumaßnahme beeinträchtigten Beziehungen und Vernetzungen zu ersetzen.

Durch die Schaffung ökologisch wirksamer Ausgleichs- und Ersatzflächen wird daher die Neuorganisation des landschaftlichen Gefüges angestrebt. Dabei wird versucht auf der Basis der verbleibenden Biotopstrukturen einen funktionierenden Lebensraumverbund wiederherzustellen bzw. aufzubauen.

Aufbauend auf dem Leitbild sind im Untersuchungsraum mit den vorgesehenen und in Ziffer 5.3.5 zusammenfassend aufgeführten Ausgleichsmaßnahmen folgende Zielsetzungen verbunden:

- Sicherung und Optimierung der Talauen von Goldach, Weidmühlbach, Grimmbach, Rimbach, Ornaubach, Kagenbach und Kehrhamer Bach als Lebens-

raumkomplexe und regional wirksame Vernetzungskorridore (Maßnahmen A4, A8, A10/S/CEF, A15, A20, A21, A22, A26, A29, A30, A32 und A33)

- Sicherung und Entwicklung der Waldbestände Fürth-Holz, "Hangmaul" und südlich Pfaffenkirchen durch Anlage naturnaher Waldbestände (Maßnahmen A2/CEF, A3/CEF, A16, E1 und E2/CEF)
- Entwicklung von Feuchtlebensräumen sowie Erhöhung der Standort- und Strukturvielfalt außerhalb der großen Talauen (Maßnahmen A12/S, A31/CEF und A34)
- Sicherung der Flugrouten und Jagdgebiete von Fledermäusen im Umfeld der Mausohrkolonie in Schwindkirchen (Maßnahmen A10/S/CEF, A11/S, A12/S, A13/S und A14/S)
- Sicherung und Entwicklung der landwirtschaftlich geprägten, kleinstrukturierten Kulturlandschaft südlich von Schwindegg (Maßnahme A17)
- Neugestaltung der landschaftlich markanten Hangflanken der großen Bachtäler und der Hügelkuppen (Maßnahmen A1, A5, A7, A9, A18, A19, A23, A24, A25 und A27)

Die Anlage der neuen Lebensraumkomplexe auf vormals intensiv genutzten Flächen erfolgt dabei unter Berücksichtigung des planerischen Grundprinzipes, dass die jeweiligen Flächen mehrere Funktionen übernehmen können.

#### **5.4.5. Beurteilung der Ausgleichbarkeit aus naturschutzfachlicher Sicht**

Gemäß § 15 BNatSchG gilt ein Eingriff dann als ausgeglichen, 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.

Die Kompensation des Eingriffs wird anhand der ökologischen Bewertung und Wiederherstellbarkeit der beeinträchtigten Lebensräume sowie anhand des funktionalen und räumlichen Zusammenhanges der Kompensationsmaßnahmen mit den beeinträchtigten Strukturen und Funktionen wie folgt beurteilt:

- Die Beeinträchtigungen der Arten- und Biotopausstattung, des landschaftliche Funktionsgefüges (insbes. des Biotopkomplexes "Talauen der Isen und ihrer Quellbäche") und der Naturgüter Boden, Wasser und Klima sind durch geeig-

nete Ausgleichsflächen (A-Flächen) und die entsprechenden landschaftspflegerischen Maßnahmen auf diesen ausgleichbar.

- Die Beeinträchtigungen der Waldfunktionen können durch Maßnahmen zur Entwicklung von Wäldern (E-Flächen, A-Flächen) kompensiert werden.
- Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes, der Erholung und des Naturgenusses können im Rahmen der Maßnahmen zur Gestaltung des Straßenraumes (G-Maßnahmen) auf den Straßenbegleitflächen (u.a. Böschungen, entsiegelte Straßenabschnitte, Verschnittflächen) und mit den vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzflächen (mit Schwerpunkt Naturhaushalt), die auch für die Neugestaltung des Landschaftsbildes wirksam sind, minimiert werden. Darüber hinaus sind jedoch Ausgleichsflächen zur landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes (mit Schwerpunkt Landschaftsbild) notwendig. Diese Flächen tragen mit den darauf vorgesehenen Maßnahmen zu einer landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes und zur Kompensation der Beeinträchtigungen der Erholungseignung bei.

Mit der Realisierung der gesamten genannten landschaftspflegerischen Maßnahmen ist der mit dem Bauvorhaben verbundene Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne des § 15 BNatSchG ausgeglichen bzw. können die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes gleichwertig ersetzt werden.

Die Rodung und sonstige Beeinträchtigung von Hecken, lebenden Zäunen, Feldgehölzen oder -gebüsch gem. § 39 (5) BNatSchG bzw. Art. 16 (1) Bay-NatSchG können durch Umsetzung der geplanten Maßnahmen ausgeglichen werden.

### **Zusammenstellung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zur Sicherung der Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes und zur Neugestaltung des Landschaftsbildes**

Folgende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen mit einer Gesamtfläche von insgesamt 57,43 ha (anrechenbare Fläche: 55,34 ha) sind geplant:

- **Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes (Gesamtfläche: 53,09 ha, anrechenbare Fläche: 51,00 ha)**

Nr. der Maßnahme 3. Tektur	Nr. der Maßnahme 1. Tektur	Maßnahmenbeschreibung	km	Gesamtfläche	anrechenbare Fläche

Nr. der Maßnahme 3. Tektur	Nr. der Maßnahme 1. Tektur	Maßnahmenbeschreibung	km	Gesamtfläche	anrechenbare Fläche
E 1	-	Wald- und Waldrandlebensraum sowie artenreiches Grünland nordöstlich Grimmelbach	40+200	3,32 ha	2,06 ha
E 2 / CEF	-	Wald- und Waldrandlebensraum sowie artenreiches Grünland mit Heckenkomplex und Obstwiese östlich von Pfaffenkirchen	43+150	2,65 ha	2,65 ha
		<b>Zwischensumme Ersatzmaßnahmen (Naturhaushalt)</b>		<b>5,97 ha</b>	<b>4,71 ha</b>
entfällt	<del>N 1<sup>1)</sup></del>	<del>Feuchtfleichen am Gorgenbach südlich Oberhausmehring</del>	<del>34+500</del>	-	-
A 2 / CEF	N 2	Feuchtwald- und Waldrandlebensraum westlich des Fürth-Holzes	34+925	0,89 ha	0,89 ha
entfällt	<del>N 3</del>	<del>Wald- und Waldrandlebensraum östlich des Fürth-Holzes</del>	<del>35+400</del>	-	-
A 3 / CEF	N 4	Wald und Waldrandlebensraum mit Obstwiese und Feuchtfleichen nördlich des Fürth-Holzes	35+500	1,07 ha	1,06 ha
A 4	-	Wald- und Waldrandlebensraum und artenreiche Wiesen bei Oberschilttern	36+300	2,77 ha	2,77 ha
entfällt	<del>N 5</del>	<del>Feuchtfleichen am Gorgenbach südwestlich Strass</del>	<del>36+350</del>	-	-
A 6 / CEF	z. T. L 4	Magere Gras- und Krautfluren mit Sonderstrukturen für die Zauneidechse nordöstlich Unterstollnkirchen	36+700	0,30 ha	0,16 ha
A 8	N 6	Auentypischer Komplexlebensraum im Goldachtal nördlich Seemühle	36+900	0,70 ha	0,69 ha
A 10 / S / CEF	N 7	Nahrungshabitate und Leitstruktur für Mäuseohren und auentypischer Komplexlebensraum im Goldachtal zwischen A 94 und Schwindkirchen	36+850 bis 38+100	23,61 ha	23,15 ha
A 11 / S	-	Gehölzleitstrukturen für Fledermäuse südlich Nicking	37+800	0,71 ha	0,63 ha
A 12 / S	N 8	Amphibienlebensraum und Renaturierung eines Bachabschnittes südlich Steinberg	38+150	0,59 ha	0,58 ha
A 13 / S	-	Gehölzleitstrukturen für Fledermäuse nördlich Gmain	38+200	0,43 ha	0,38 ha
entfällt	<del>N 9</del>	<del>Kräuterreiches Grünland, Feldraine und Hecken östlich Gmain</del>	<del>38+700</del>	-	-
A 14 / S	-	Gehölzleitstrukturen für Fledermäuse zwischen Bonesmühle und Fanten	38+950	1,20 ha	1,19 ha
A 15	N 10	Auentypischer Komplexlebensraum westlich Weidmühle	39+100	0,73 ha	0,73 ha
A 16	N 11	Komplexlebensraum am Hangmaul-Wald südöstlich von Grimmelbach	40+200	3,31 ha	3,31 ha
A 17	N 12	Feuchtfleichen nordöstlich von Grimmelbach	40+400	0,90 ha	0,90 ha

Nr. der Maßnahme 3. Tektur	Nr. der Maßnahme 1. Tektur	Maßnahmenbeschreibung	km	Gesamtfläche	anrechenbare Fläche
entfällt	<del>N 13</del>	<del>Auentypischer Komplexlebensraum am Grimmlbach bei Austrass</del>	<del>40+200</del>	-	-
A 20	N 14 (Süd)	Auentypischer Komplexlebensraum nordöstlich von Mitterimbach südlich der Autobahn	41+850	0,47 ha	0,47 ha
A 21	N 14 (Nord)	Auentypischer Komplexlebensraum nordöstlich von Mitterimbach südlich der Autobahn	41+850	0,81 ha	0,62 ha
A 22	N 15	Auentypischer Komplexlebensraum östlich von Friedlrimbach nördlich der Autobahn	41+850	0,36 ha	0,25 ha
A 26	N 16	Auentypischer Komplexlebensraum nördlich von Frauenornau	42+800	1,92 ha	1,71 ha
entfällt	<del>N 17</del>	<del>Baumhecke am östlichen Rand des Ornau-bachtals</del>	<del>43+000</del>	-	-
A 28 / CEF	-	Wald als Lebensraum für baumhöhlenbewohnende Arten (insb. Hohltaube) bei Pfaffenkirchen	43+250	0,55 ha	0,55 ha
entfällt	<del>N 18</del>	<del>Wald- und Waldrandlebensraum östlich von Frauenornau</del>	<del>43+300</del>	-	-
A 29	N 19	Renaturierung des Kagenbaches nördlich von Kagn südlich der Autobahn	45+600	0,85 ha	0,85 ha
A 30	N 20	Renaturierung des Kagenbaches nördlich der Autobahn	45+700	0,74 ha	0,67 ha
A 31 / CEF	N 21	Lebensraumkomplex nordöstlich von Klebing	46+450	1,14 ha	1,06 ha
A 32	N 22	Auentypischer Komplexlebensraum am Kehrhamer Bach nördlich der Autobahn	47+600	1,53 ha	1,37 ha
A 33	N 23	Auentypischer Komplexlebensraum am Kehrhamer Bach südlich der Autobahn	47+600	1,71 ha	1,68 ha
A 34	N 24	Feuchtflächen am Axenbach	48+950	0,83 ha	0,62 ha
		<b>Zwischensumme Ausgleichsmaßnahmen (Naturhaushalt)</b>		<b>48,12 ha</b>	<b>46,29 ha</b>
		<b>Summe Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (Naturhaushalt)</b>		<b>53,09 ha</b>	<b>51,00 ha</b>

<sup>1)</sup> Ausgleichsfläche aus Planfeststellungsabschnitt Pastetten-Dorfen (3. Tektur), ehemals aus dem Planfeststellungsabschnitt Dorfen-Heldenstein (1. Tektur)

**- Ausgleichsmaßnahmen zur Neugestaltung des Landschaftsbildes (Gesamtfläche: 4,34 ha)**

Nr. der Maßnahme 3. Tektur	Nr. der Maßnahme 1. Tektur	Maßnahmenbeschreibung	km	Gesamtfläche	anrechenbare Fläche
----------------------------	----------------------------	-----------------------	----	--------------	---------------------

Nr. der Maßnahme 3. Tektur	Nr. der Maßnahme 1. Tektur	Maßnahmenbeschreibung	km	Gesamtfläche	anrechenbare Fläche
entfällt	L 1 <sup>1)</sup>	Gehölzpflanzung am Gorgenbach im Bereich der Anschlussstelle B15	34+350	-	-
A 1	L 2	Feldgehölzpflanzung westlich des Fürth-Holzes	34+800	0,27 ha	0,27 ha
A 5	L 3	Obstwiese am nördlichen Randhang des Goldachtales nördlich der Autobahn	36+700	0,28 ha	0,28 ha
A 7	z. T. L 4	Feldgehölze am nördlichen Randhang des Goldachtales südlich der Autobahn	36+700	0,37 ha	0,37 ha
entfällt	L 5	Baumreihe an der verlegten GVS Unterstollnkirchen - Schwindkirchen südlich der Autobahn	36+600	-	-
A 9	L 6	Baumreihe an der verlegten GVS Unterstollnkirchen - Schwindkirchen nördlich der Autobahn	36+900	0,29 ha	0,29 ha
entfällt	L 7	Feldgehölzpflanzung am nördlichen Rand des Hangmaul-Waldes	40+800	-	-
A 18	L 8	Gehölzpflanzungen am westlichen Talrand des Rimbachtales nördlich der Autobahn	41+100 bis 41+700	0,95 ha	0,95 ha
A 19	L 9	Gehölzpflanzungen am westlichen Talrand des Rimbachtales südlich der Autobahn	41+350 bis 41+700	0,41 ha	0,41 ha
entfällt	L 10	Gehölzpflanzungen am östlichen Talrand des Rimbachtales nördlich der Autobahn	42+050	-	-
A 23	L 11	Gehölzpflanzungen am östlichen Talrand des Rimbachtales südlich der Autobahn	41+985 bis 42+190	0,34 ha	0,34 ha
A 24	L 12	Gehölzpflanzungen am westlichen Talrand des Ornaubachtales nördlich der Autobahn	42+220 bis 42+680	0,91 ha	0,91 ha
A 25	L 13	Gehölzpflanzungen am westlichen Talrand des Ornaubachtales südlich der Autobahn	42+380 bis 42+680	0,42 ha	0,42 ha
A 27	L 14	Gehölzpflanzungen am östlichen Talrand des Ornaubachtales nördlich der Autobahn	42+900	0,10 ha	0,10 ha
entfällt	L 15	Baumreihe an der Kr MÜ 22 südlich der Autobahn	43+650	-	-
entfällt	L 16	Erhaltung einer Baumreihe an der Ostseite der GVS Rattenkirchen - Pietsham nördlich der Autobahn	46+300	-	-
entfällt	L 17	Gehölzpflanzung an der Unterführung der Straße Schmidham - Axenbach südlich der Autobahn	48+850	-	-
entfällt	L 18	Gehölzpflanzungen zwischen der St 2084, der Bahnlinie München - Mühldorf und der Autobahn	49+800	-	-

Nr. der Maßnahme 3. Tektur	Nr. der Maßnahme 1. Tektur	Maßnahmenbeschreibung	km	Gesamtfläche	anrechenbare Fläche
		<b>Summe Ausgleichsmaßnahmen (Landschaftsbild)</b>		<b>4,34 ha</b>	<b>4,34 ha</b>

<sup>1)</sup> Ausgleichsflächen aus Planfeststellungsabschnitt Pastetten-Dorfen (3. Tektur), ehemals aus dem Planfeststellungsabschnitt Dorfen-Heldenstein (1. Tektur)

Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind im landschaftspflegerischen Begleitplan, Textteil (Unterlage 12.1 T) detailliert beschrieben und im Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen (Unterlage 12.5 T) dargestellt.

## 5.5. Waldrecht (Erhaltung des Waldes nach Art. 9 BayWaldG)

### Verlust und Neuschaffung von Wald

Im Abschnitt Dorfen - Heldenstein gehen durch die geplante Baumaßnahme 7,42 ha Waldflächen im Sinne des Art. 2 BayWaldG verloren. Hierbei sind die Flächen für die Überbauung mit dem Straßenkörper (versiegelte Flächen und Böschungen) sowie straßenparallele Grunderwerbsflächen für die betriebs- und sicherheitstechnische Infrastruktur (u.a. Entwässerung, Streckenkabel) berücksichtigt. Zusätzliche Arbeitsstreifen im Waldbereich sind in der Regel nicht vorgesehen.

Zur Erhaltung der mit den Waldflächen im Naturraum verbundenen ökologischen Funktionen ist die Neuanlage von Waldflächen mit baumfreien Waldinnenflächen vorgesehen. Im Rahmen der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen E 1, E 2 / CEF, A 2 / CEF, A 3 / CEF, A 4, A 14 / S, A 15, A 16, A 17, A 31 / CEF und A 34 werden daher auf insgesamt 7,78 ha naturnahe Waldbestände und Waldmantelvorpflanzungen gegründet, die als Wald gemäß Art. 2 BayWaldG gewertet werden. Die Waldfläche im Naturraum wird damit geringfügig vergrößert.

## 5.6. Denkmalschutz

Baudenkmäler werden von der geplanten Baumaßnahme nicht überbaut. Bei einzelnen Gebäuden (Filialkirche mit Bauernhof in Mainbach, Wallfahrtskirchen in Frauenornau und Kirchbrunn sowie Pfarrhof, Bauernhof und Kapelle in Kühham) wird jedoch die zum Gebäude gehörende Umgebung durch die Autobahn beeinträchtigt. Bei Kirchbrunn östlich der B 12 liegen in einem Bereich, der durch die Tieferlegung eines ÖFW umgestaltet wird, zwei Baudenkmäler (überdachter Wallfahrtsbrunnen und Kruzifix). Im Rahmen der Bauausführung wird sichergestellt, dass diese beiden Denkmäler erhalten bleiben.

Bekannte Bodendenkmäler sind von der Baumaßnahme nicht direkt betroffen, da sie einen Abstand von mindestens 250 m zur Trasse haben.

Ferner werden folgende kulturhistorisch bedeutsame Landschaftsteile beeinträchtigt: Die Talräume der Goldach, des Weidmühlbaches, des Grimmelbaches, des Rimbaches, des Ornaubaches, des Kagenbaches und des Kehrhamer Baches.

#### **5.7. Bodenschutz**

Das dargestellte öffentliche Interesse an der Durchführung des Vorhabens (Nutzungsfunktion im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 3d BBodSchG) rechtfertigt hier die Nachteile für die anderen Funktionen des Bodens. Die Bodenfunktionen sind grundsätzlich gleichrangig.

Schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 i. V. m. § 7 BBodSchG werden nicht verursacht, denn von der Straße werden für die bisher nicht belasteten Böden keine maßgeblichen Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen ausgehen. Die Überschreitung von in der BBodSchV (Anhang 2) gemäß § 8 Abs. 2 BBodSchG festgelegten Werten ist nicht zu besorgen. Gesonderte Untersuchungen waren für diese Einschätzung nicht erforderlich, denn die Feststellungen in der UVS und die vorstehend genannten Untersuchungen gestatten diese Prognose zuverlässig. Vergleicht man die in Anhang 2 zu § 9 BBodSchV aufgeführten Vorsorgewerte mit den in den genannten Untersuchungen festgestellten Werten, kann man den Schluss ziehen, dass bei der prognostizierten Verkehrsbelastung und auf Grund des Fehlens einer maßgeblichen Vorbelastung eine Beeinträchtigung der Bodenfunktionen nicht zu besorgen ist.

Der Zweck und die Grundsätze des Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz - BBodSchG) vom 17.03.1998 werden mit der Berücksichtigung der Umweltauswirkungen im Vollzug des UVPG und durch die Minimierungs-, Schutz-, Gestaltungs- und Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Vollzug der Naturschutzgesetze und des Waldgesetzes erfüllt.



## **6. Träger der Kosten**

Kostenträger für die Baumaßnahme ist die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung), sofern im Bauwerksverzeichnis keine andere Regelung getroffen ist.

## **7. Durchführung des Bauvorhabens**

### **7.1. Bauabschnitte**

Der Abschnitt Dorfen - Heldenstein wird voraussichtlich in einem Bauabschnitt ausgeführt. Zusammen mit den Anschlüssen an die Nachbarabschnitte Pastetten – Dorfen sowie Heldenstein – Ampfing und den Anschlussstellen zur Kr MÜ 22 bei Obertaufkirchen und zur B 12/St 2084 bei Heldenstein wird dieser Abschnitt in voller Länge verkehrswirksam.

### **7.2. Bauzeit**

Sobald die planungsrechtlichen und finanziellen Voraussetzungen vorliegen, soll mit dem Bau begonnen werden.

Es ist mit einer Bauzeit von vier Jahren zu rechnen.

Dabei ist zu beachten, dass die vorgezogenen, durch den speziellen Artenschutz begründeten Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) der Landschaftspflegerischen Begleitplanung rechtzeitig vor den entsprechenden Eingriffen durch die Baumaßnahme realisiert werden müssen, um den Erhaltungszustand der Teilpopulationen der beeinträchtigten, streng geschützten Tierarten gewährleisten zu können. Die diesbezüglichen bauzeitlichen Anforderungen sind in den Maßnahmenformblättern zu den vorgezogenen CEF-Maßnahmen im Anhang der Unterlage 12.1 T, Kap. 4.2 dargestellt.

### **7.3. Verkehrsregelung während der Bauzeit**

Bei der Durchführung der Baumaßnahme wird der Verkehr auf dem bestehenden Straßen- und Wegenetz aufrechterhalten.

Für den landwirtschaftlichen Verkehr werden bis zur Fertigstellung der Kreuzungsbauwerke Querungsmöglichkeiten in ausreichender Zahl offen gehalten.

### **7.4. Grunderwerb – Überprüfung möglicher Existenzgefährdungen**

Es wird angestrebt, den Grund und Boden freihändig zu erwerben.

Eine detaillierte Überprüfung, ob und inwieweit bei landwirtschaftlichen Betrieben durch den Flächenverlust eine Existenzgefährdung besteht, konnte bisher nicht

durchgeführt werden. Die Prüfung der Existenzgefährdung erfolgt im Zuge des Planfeststellungsverfahrens.

Die Autobahndirektion Südbayern wird versuchen, durch den Erwerb geeigneter Ersatzflächen bei existenzgefährdeten Betrieben den Flächenverlust soweit auszugleichen, dass keine Existenzgefährdung eintritt.

## **8. Gesamtabwägung**

Das Vorhaben berührt öffentliche und private Belange und Interessen.

In den Antragsunterlagen für das Raumordnungsverfahren und in der Umweltverträglichkeitsuntersuchung wurden auf das Gesamtvorhaben bezogen sowohl die für die Planung sprechenden Gründe als auch die Auswirkungen ermittelt, die durch die gewählte Linienführung für Natur und Landschaft sowie sonstige Umweltgüter im Sinne von § 2 UVPG und andere öffentliche und private Belange entstehen.

Das Raumordnungsverfahren und die landesplanerische Beurteilung haben ergeben, dass dem Gesamtvorhaben bei Beachtung der Maßgaben keine unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen und das Gesamtvorhaben raum- und umweltverträglich ist. Auch die der Raumordnung nachfolgenden Planungsschritte haben bestätigt, dass dem Gesamtvorhaben keine unüberwindbaren Hindernisse entgegenstehen. Insbesondere die Planfeststellungsverfahren in den vorangegangenen Abschnitten haben keine Kenntnisse über unüberwindbare Hindernisse erbracht. Dies wurde sowohl für den Planungsabschnitt Forstinning – Pastetten als auch für den Planungsabschnitt Pastetten – Dorfen auch gerichtlich bestätigt und gilt insbesondere für Fragen des europarechtlichen Naturschutzes sowohl in rechtlicher als auch in tatsächlicher Hinsicht.

Auf die diesbezüglichen Ausführungen zur Abschnittsbildung und zur Gesamtmachbarkeit wird auf Ziffer 1.2.4 und Ziffer 3.2 Bezug genommen.

Auf Grund der im Raumordnungsverfahren erfolgten auf das Gesamtvorhaben bezogenen Prüfung und Bewertung und der in Vorbereitung der Planfeststellung erfolgten Planungsoptimierungen, ergibt die Würdigung der für das Gesamtvorhaben sprechenden Vorteile und der damit verbundenen Beeinträchtigungen, dass das Gesamtvorhaben gerechtfertigt ist und die für das Gesamtvorhaben sprechenden öffentlichen Belange die Nachteile überwiegen.

Dem Vorhaben liegen umfangreiche Untersuchungen von Planungsalternativen zu Grunde. Ein Vergleich von alternativen Lösungsmöglichkeiten zeigt, dass die

vorgesehene Trassenführung gemessen an den verfolgten Zielen und unter Abwägung der betroffenen Belange die insgesamt geeignetste ist (siehe auch Ziffer 3.2.3).

Das verkehrliche und gesamtwirtschaftliche Interesse am Neubau der Bundesautobahn A 94 rechtfertigt die mit dem Vorhaben verbundenen nachteiligen Auswirkungen.

	Beurteilungsmerkmale	[Einheit]	Trasse Dorfen (TD)	Trasse Haag (TH)
--	----------------------	-----------	--------------------	------------------

**1 Verkehrliche und verkehrspolitische Ziele, Verkehrsverhältnisse, Verkehrswirksamkeit (siehe auch Unterlage 1, Ziffer 3.2.2.4.2)**

1.1	Verkehrliche und verkehrspolitische Ziele	[Text]	Ziele nach Ziffer 2.1 (Unterlage 1) werden erreicht	Wesentliche mit dem Vorhaben verfolgte Ziele nach Ziffer 2.1 (Unterlage 1) werden durch eine Trasse Haag nicht erreicht
1.2	Verkehrliche Entlastung des untergeordneten Straßennetzes und Zusatzbelastungen der Ortsdurchfahrten (OD)	[Text]	Nach der Verkehrsuntersuchung von 2008 werden durch eine Trasse Dorfen wesentlich mehr Ortsdurchfahrten entlastet als durch eine Trasse Haag; Zusatzbelastung bei der TD von 5 OD	Nach der Verkehrsuntersuchung von 2008 werden durch eine Trasse Dorfen wesentlich mehr Ortsdurchfahrten entlastet als durch eine Trasse Haag; Zusatzbelastung bei der TH von rd. 13 OD
1.3	Zahl der Anschlussstellen	[Anzahl]	6	8
1.4	Verkehrswirksame Abschnitte	[Anzahl]	3	6
1.5	DTV 2025 (ohne B 15 neu)	[Kfz/24h]	37.100 - 45.100	38.600 - 50.700

**2 Flächenverbrauch, Planungs- und bautechnische Gesichtspunkte (siehe auch Unterlage 1, Ziffer 3.2.2.4.3)**

2.1	Vorhaben			
2.1.1	Abschnittslänge (Forstinning – Heldenstein)	[km]	39,0	41,3
2.1.1.2	Anschlussstellen	[Anzahl]	6	8
2.1.1.3	an B 12 angebundene Straßen und Zufahrten (im Nahbereich der TH; müssen bei Bau der TH neu geregelt werden)	[Text]	keine während der Baumaßnahme zu berücksichtigenden Straßen und Zufahrten an der B 12	Entlang der B 12 sind insgesamt 177 angebundene Straßen und Zufahrten; Nach Wahl der Variante Hohenlinden-Nord verbleiben noch 117 Straßen und Zufahrten, die während der Bauphase berücksichtigt werden müssen
2.1.2	Flächenbedarf			
2.1.2.1	Gesamtmaßnahme (= Summe 2.1.2.2 bis 2.1.2.6)	[ha]	424,6	455,0
2.1.2.2	Teilfläche A 94	[ha]	254,5	282,3
2.1.2.3	Beckenflächen (Entwässerung)	[ha]	16,4	9,1
2.1.2.4	Teilflächen Ersatzstraße	[ha]	2,1	16,9
2.1.2.5	Teilflächen sonstige Straßen und Wege	[ha]	61,2	50,2
2.1.2.6	Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen 1)	[ha]	90,4	96,5
2.1.3	Flächenerwerb (= 2.1.2.1 - 2.1.3.1 - 2.1.3.2)	[ha]	406,2	384,9
2.1.3.1	Gesamtmaßnahme A 94 auf bestehender B 12 Fläche	[ha]	6,3	66,2
2.1.3.2	Gesamtmaßnahme A 94 auf anderen Straßenflächen	[ha]	12,1	3,9
2.1.4	Versiegelung			
2.1.4.1	Bestehende Versiegelung B12	[ha]	1,5	35,6
2.1.4.2	Bestehende Versiegelung Begleitwege entlang der B12	[ha]	0,0	5,5
2.1.4.3	Neuversiegelung (durchgehende Strecke + Ersatzstraße für B12)	[ha]	86,8	80,5
2.1.5	Fläche der jeweiligen Gesamtmaßnahme (2.1.2.1) und der unverändert verbleibenden Fläche der B 12 (2.2.2.1 umgerechnet in [ha])	[ha]	471,8	485,5

2.2	Planungs- und bautechnische Gesichtspunkte			
2.2.1	Bestandslänge der B 12	[km]	42,2	42,2
2.2.1.1	Einbeziehung der B 12 (= Summe 2.2.1.2 bis 2.2.1.4)	[km]	0,9	14,2
2.2.1.2	B 12 als Teil einer Fahrbahn (Lage und Höhe verwendbar, Oberbau neu)	[km]	0,9	4,8
2.2.1.3	Überbauung der B 12 (nur Lage verwendbar)	[km]	0,0	6,5
2.2.1.4	B12 im Bereich erforderlicher Lärmschutzmaßnahmen	[km]	0,0	2,9
2.2.2	Ersatzstraße			
2.2.2.1	bestehende B12 als Ersatzstraße	[km]	39,3	25,4
2.2.2.2	Neubau der Ersatzstraße	[km]	1,5	12,1
2.2.2.3	Neudurchschneidung land- und forstwirtschaftlicher Flächen	[km]	37,6	16
2.2.3	Baubarkeit unter Verkehr	[Text]	Keine bzw. geringe Beeinträchtigung des Baus durch den laufenden Verkehr (Bauzeit ca. 5 Jahre)	Bauen unter Verkehr erfordert eine Vielzahl von provisorischen Verkehrsführungen, besonders im Bereich der bestehenden höhenfreien Anschlüsse an die B 12, verbunden mit umfangreichen Umleitungsstrecken. Dadurch Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit und Erschwernisse beim Bau (Bauzeit min. 6 Jahre)
2.2.4	Bauwerke			
2.2.4.1	Talbrücken (Länge > 100 m)	[Anzahl]	5	2
2.2.4.2	Gesamtlänge der Talbrücken	[m]	1.982	420
2.2.4.3	Einhausungen und Grünbrücken	[Anzahl] + [Anzahl]	0 + 2	1 + 1
2.2.4.4	Gesamtlänge der Einhausungen und Grünbrücken	[m] + [m]	0 + 11	600 + 130
2.2.4.5	Gesamtlänge Lärmschutzmaßnahmen	[m]	4.575	14.500
2.2.4.6	Lärmschutzwände	[m]	215	4.950
2.2.4.7	Lärmschutzwände	[m²]	430	16.000
2.2.4.8	Lärmschutzwälle	[m]	4.360	9.120
2.2.4.9	Lärmschutzwälle	[T m³]	215,2	553,7
2.2.5	Trassierung und Verkehrssicherheit			
2.2.5.1	Radienverhältnisse, Steigung	[Text]	Stetige Linienführung mit ausgewogenen Radienverhältnissen; größere Haltesichtweiten; Mindestradius beträgt 1200m; geringere Steigungen als bei der TH	Aufgrund der Einbeziehung der B12 auf ca. 14 km ist die stetige Linienführung nicht überall eingehalten; 11 mal muss auf Radien von 600m bis 1000m zurückgegriffen werden; viele dicht aufeinander folgende Kurvenwechsel; höhere Steigungen als bei der TD
2.2.5.2	max. Längsneigung	[Text]	3,5% an zwei Stellen	4,5 % an drei Stellen
2.2.5.3	Verkehrssicherheit	[Text]	Höhere Verkehrssicherheit als bei der TH	Geringere Verkehrssicherheit als bei der TD, wegen der bestandsorientierten Linienführung
2.2.6	Massenbilanz	[Text] [T m³]	Massenüberschuss 1.419,9	Massenüberschuss 1.610,2
2.2.7	Gesamte Erdbewegungen	[T m³]	7.520,3	6.649,8
2.2.7.1	Abtrag	[T m³]	4470,1	4130,0
2.2.7.2	Auftrag	[T m³]	2835,0	1973,0
2.2.7.3	Auftrag LS-Wälle	[T m³]	215,2	546,8

	Beurteilungsmerkmale	[Einheit]	Trasse Dorfen (TD)	Trasse Haag (TH)
<b>3 Raumordnung, Landesplanung, Regionalplanung (siehe auch Unterlage 1, Ziffer 3.2.2.4.4)</b>				
3.1	Raumordnung, Landesplanung (LEP, RP)	[Text]	Gemäß den Darstellungen des LEP und den Regionalplänen kommen für eine verstärkte Siedlungsentwicklung die zentralen Orte und die Entwicklungsachsen in Betracht (Achse Markt Schaben-Dorfen-Schwindegg-Ampfing)	Gemäß den Darstellungen des LEP und den Regionalplänen gibt es eine Entwicklungsachse über Ebersberg-Wasserburg-Gars a. Inn-Waldkraiburg und eine Entwicklungsachse Wasserburg-Haag, aber keine Entwicklungsachse entlang der B12
<b>4 Naturschutz (siehe auch Unterlage 1, Ziffer 3.2.2.4.5)</b>				
4.1	FFH-Gebiete/Schutzgebiete/Gesetzlich geschützte Flächen			
4.1.1	A 94 in FFH-Gebieten 4)	[m]	280	0
4.1.2	Verlust von Lebensraumtypen in FFH-Gebieten 5)	[m <sup>2</sup> ]	0	0
4.1.3	Beeinträchtigung von FFH-Gebietsflächen durch Verkehrslärm von über 52 dB(A) tags	[ha]	77,7	150,2
4.1.4	Beurteilung FFH-Gebietsflächen	[Text]	Günstige Erhaltungszustände der Lebensraumtypen und Arten der FFH-RL bleiben erhalten; höherer Aufwand für Erreichung der Erhaltungs- und Wiederherstellbarkeitsziele als bei der TH	Günstige Erhaltungszustände der Lebensraumtypen und Arten der FFH-RL bleiben erhalten; geringeren Aufwand für Erreichung der Erhaltungs- und Wiederherstellbarkeitsziele als bei der TD
4.1.5	A 94 in Landschaftsschutzgebieten 4)	[m]	1000	0
4.1.6	A 94 in Landschaftsschutzgebieten 5)	[ha]	6,4	0
4.1.7	Verlust von nach Art. 23 (1) BayNatSchG geschützten Flächen 4)	[m]	470	470
4.1.8	Verlust von nach Art. 23 (1) BayNatSchG geschützten Flächen 5)	[ha]	2,4	3,2
4.2	Artenschutz			
4.2.1	Betroffenheit von europäischen Vogelarten im Sinne von Art.1 VS-RL	[Text]	Bei der TD sind mehr Arten betroffen als bei der TH. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände können erfüllt werden, Befreiungen sind aus naturschutzfachlicher Sicht begründbar	Bei der TH sind weniger Arten betroffen als bei der TD. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände können erfüllt werden, Befreiungen sind aus naturschutzfachlicher Sicht begründbar
4.2.2	Betroffenheit von streng geschützten Arten nach Anhang IV der FFH-RL	[Text]	Bei der TD sind mehr Arten betroffen als bei der TH. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände können erfüllt werden, Befreiungen sind aus naturschutzfachlicher Sicht begründbar	Bei der TH sind weniger Arten betroffen als bei der TD. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände können erfüllt werden, Befreiungen sind aus naturschutzfachlicher Sicht begründbar
4.3	Landschaftsbild			
4.3.1.1	A 94 mit Lärmschutzanlagen gesamt ≥ 2 m	[m]	3.700	9.150
4.3.1.2	A 94 mit Lärmschutzanlagen ≥ 4 m	[m]	1.500	8.000
4.3.2	Geländeeinschnitte > 6m	[m]	10.200	5.200
4.3.3	Dämme > 6 m	[m]	7.400	2.900
4.3.4	Kulturhistorisch bedeutsame Landschaftsteile 4)	[m]	7.900	800
4.3.5	Kulturhistorisch bedeutsame Landschaftsteile 5)	[ha]	61,5	5,1
4.3.6	Bodendenkmäler	[Anzahl]	0	6
4.3.7	Anschlussstellen	[Anzahl]	6	8
<b>5 Wasserrecht (siehe auch Unterlage 1, Ziffer 3.2.2.4.6)</b>				
5.1	Wasserschutzgebiete (WSG) (bestehend und geplant) und wasserwirtschaftliche Vorranggebiete	[Anzahl] / [Text]	2 WSG WSG Fendsbach und WSG Lengdorf sind 570 m und 600 m von der TD entfernt; auch eine geplante Ausweitung des WSG Lengdorf liegt ebenfalls außerhalb der TD; kein wasserwirtschaftliches Wasservorranggebiet betroffen	2 WSG Westlich des Marktes Haag wird ein WSG (mit 2 Brunnen) durch die TH direkt betroffen; das WSG Hohenlinden-Lindach liegt mit ca. 300 m Abstand im Abstrombereich der Trasse; Auf einer Länge von 3.100 m wird ein wasserwirtschaftliches Wasservorranggebiet im Großhaager Forst durchschnitten.
5.1.1	Schutzzonenbetroffenheit	[m]	0	550+550 (Zone III)
5.1.2	Abstand zum Wasserschutzgebiet	[m] + [m]	570 + 600	0 + 300
5.2	Beeinträchtigung durch A 94	[Text]	Versickerung des Straßenwassers über Böschungflächen bzw. über Absetz- und Versickerbecken (mit Rigolen); Zum geringen Teil Regenrückhalteanlagen mit Einleitung in Vorfluter; Zum Großteil mäßige Versickerungsfähigkeit; im Sommer Drosselabfluss in wasserreiche Vorfluter --> gleiche Beeinträchtigung wie bei TH	Versickerung des Straßenwassers über Böschungflächen bzw. Absetz- und Versickerbecken; Zum geringen Teil Regenrückhalteanlagen mit Einleitung in Vorfluter; Zum Großteil gut sickerfähiger Boden; z.T. Drosselabflüsse --> gleiche Beeinträchtigung wie bei TD
5.3	Hausbrunnen (innerhalb 200 m)	[Anzahl]	16	3
5.4	A 94 im Überschwemmungsgebiet	[m] / [Text]	350; Überquerung mit 585 m langer Talbrücke (Isen)	0
5.5	Oberflächengewässerquerungen 3)	[Anzahl]	56	20
5.6	Grundwasserbetroffenheiten	[Text]	ausreichende Abstände zum Grundwasserstand; Straßenwasser versickert zum großen Teil über belebte Bodenzone in das Grundwasser	ausreichende Abstände zum Grundwasserstand; Straßenwasser versickert zum großen Teil über belebte Bodenzone in das Grundwasser
<b>6 Waldrecht (siehe auch Unterlage 1, Ziffer 3.2.2.4.7)</b>				
6.1	A 94 in Waldgebieten nach BayWaldG 4)	[m]	4300	5.300
6.2	A 94 in Waldgebieten nach BayWaldG 6)	[ha]	29,0	47,7
6.3	durch A 94 isolierte/abgetrennte Restwaldflächen	[ha]	7,1	15,9
6.4	A 94 im Bannwald 4)	[m]	0	0
6.5	A 94 im Bannwald 6)	[ha]	0	0

	Beurteilungsmerkmale	[Einheit]	Trasse Dorfen (TD)	Trasse Haag (TH)
<b>7</b>	<b>Immissionsschutz (Verkehrslärmschutz, Luftbelastung) (siehe auch Unterlage 1, Ziffer 3.2.2.4.8)</b>			
<b>7.1</b>	<b>Trennungsgebot</b>			
<b>7.1.1</b>	<b>Ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete in einem Korridor von jeweils 500 m beidseits der Trassen (Ziffer: 3.2.2.4.8.1.1)</b>			
7.1.1.1	Mindestabstand Wohngebiet zur BAB-Achse sofern max. 500m	[m]	273	30
7.1.1.2	Wohngebietsfläche im Bereich bis max. 500m zur BAB-Achse	[ha]	10,8	78,2
7.1.1.3	Mindestabstand Dorf-/Mischgebiet zur BAB-Achse sofern max. 500m	[m]	87	21
7.1.1.4	Dorf-/Mischgebietsfläche im Bereich bis max. 500m zur BAB-Achse	[ha]	18,2	94,8
<b>7.1.2</b>	<b>Verkehrslärmauswirkungen anhand einer bestimmten Höhe der Verkehrslärmbelastung (Isophone) (Ziffer: 3.2.2.4.8.1.2)</b>			
7.1.2.1	Wohngebietsflächen über 43 - 45 dB(A)	[ha]	23,7	49,4
7.1.2.2	Wohngebietsflächen über 45 - 49 dB(A)	[ha]	42,3	67,1
7.1.2.3	Wohngebietsflächen über 49 dB(A)	[ha]	6,4	68,4
7.1.2.4	Dorf- und Mischgebietsflächen 43 - 50 dB(A)	[ha]	85,8	108,5
7.1.2.5	Dorf- und Mischgebietsflächen 50 - 54 dB(A)	[ha]	7,9	40,5
7.1.2.6	Dorf- und Mischgebietsflächen > 54 dB(A)	[ha]	4,8	25,8
<b>7.1.3</b>	<b>Freizeit- und Erholungsgebiete 2)</b>			
7.1.3.1	Verlärmung durch Straßenverkehr > 50 dB(A)	[ha]	1676	1524
7.1.3.2	Durchschneidungslängen	[km]	12,9	10,0
<b>7.1.4</b>	<b>Unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete (Ziffer: 3.2.2.4.8.1.4)</b>			
		[Text]	Beurteilung anhand der 52 dB(A) Isophone; Weniger Waldflächen durch Verkehrslärm betroffen als bei TH	Beurteilung anhand der 52 dB(A) Isophone; Mehr Waldflächen durch Verkehrslärm betroffen als bei TD
<b>7.1.5</b>	<b>Außenbereich</b>			
7.1.5.1	Außenbereich (43 - 50 dB(A)) (Ziffer: 3.2.2.4.8.1.5)	[Wohngebäude]	330	388
7.1.5.2	Außenbereich (50 - 54 dB(A))	[Wohngebäude]	135	128
7.1.5.3	Außenbereich (> 54 dB(A))	[Wohngebäude]	72	116
<b>7.2</b>	<b>Darstellung und Vergleich der Verkehrslärmauswirkungen der TD und der TH (Ziffer: 3.2.2.4.8.2)</b>			
<b>7.2.1</b>	<b>Verkehrslärmbelastungen durch die TD und die TH im jeweiligen Trassenkorridor (Ziffer: 3.2.2.4.8.2.1)</b>			
7.2.1.1	Wohngebietsflächen über 43 - 45 dB(A)	[ha]	24,8	62,4
7.2.1.2	Wohngebietsflächen über 45 - 49 dB(A)	[ha]	42,3	93,8
7.2.1.3	Wohngebietsflächen über 49 dB(A)	[ha]	0,7	3,7
7.2.1.4	Dorf- und Mischgebietsflächen 43 - 50 dB(A)	[ha]	83,9	136,3
7.2.1.5	Dorf- und Mischgebietsflächen 50 - 54 dB(A)	[ha]	8,6	26,9
7.2.1.6	Dorf- und Mischgebietsflächen > 54 dB(A)	[ha]	0,4	0,0
<b>7.2.2</b>	<b>Verkehrslärmauswirkungen durch die TD und die TH im Hinblick auf wesentliche Veränderungen im jeweiligen Trassenkorridor (Ziffer: 3.2.2.4.8.2.2)</b>			
7.2.2.1	Wohngebietsflächen mit Lärmabnahme < 0 dB(A)	[ha]	0,0	54,5
7.2.2.2	Wohngebietsflächen mit Lärmzunahme 0 - 3 dB(A)	[ha]	19,7	29,2
7.2.2.3	Wohngebietsflächen mit Lärmzunahme >= 3 dB(A)	[ha]	24,2	7,8
7.2.2.4	Wohngebiete mit Grenzwertüberschreitung nach 16. BImSchV	[ha]	0,7	3,7
7.2.2.5	Dorf- und Mischgebietsflächen mit Lärmabnahme < 0 dB(A)	[ha]	0,0	26,7
7.2.2.6	Dorf- und Mischgebietsflächen mit Lärmzunahme 0 - 3 dB(A)	[ha]	65,6	30,8
7.2.2.7	Dorf- und Mischgebietsflächen mit Lärmzunahme >= 3 dB(A)	[ha]	24,6	32,0
7.2.2.8	Dorf- und Mischgebiete mit Grenzwertüberschreitung nach 16. BImSchV	[ha]	0,4	0,0
<b>7.2.3</b>	<b>Verkehrslärmauswirkungen durch die TD und TH im Hinblick auf wesentliche Veränderungen im jeweiligen anderen Trassenkorridor (Ziffer: 3.2.2.4.8.2.3)</b>			
7.2.3.1	Wohngebietsflächen mit Lärmabnahme < 0 dB(A)	[Text] / [ha]		85,2
7.2.3.2	Wohngebietsflächen mit Lärmzunahme 0 - 3 dB(A)	[Text] / [ha]		0,0
7.2.3.3	Wohngebietsflächen mit Lärmzunahme >= 3 dB(A)	[Text] / [ha]		0,0
7.2.3.4	Wohngebiete mit Grenzwertüberschreitung nach 16. BImSchV	[Text] / [ha]	Keine wesentlichen Lärmentlastungen durch Planfall TH	4,6
7.2.3.5	Dorf- und Mischgebietsflächen mit Lärmabnahme < 0 dB(A)	[Text] / [ha]		96,2
7.2.3.6	Dorf- und Mischgebietsflächen mit Lärmzunahme 0 - 3 dB(A)	[Text] / [ha]		0,0
7.2.3.7	Dorf- und Mischgebietsflächen mit Lärmzunahme >= 3 dB(A)	[Text] / [ha]		0,0
7.2.3.8	Dorf- und Mischgebiete mit Grenzwertüberschreitung nach 16. BImSchV	[Text] / [ha]		1,6
<b>7.2.4</b>	<b>Vergleich der Verkehrslärmbelastungen durch die Planfälle in den beiden Korridoren (Ziffer: 3.2.2.4.8.2.4)</b>			
7.2.4.1	Im Korridor Haag werden die Verkehrslärmbelastungen des Planfalls TH mit den Verkehrsbelastungen des B 12-Restverkehrs (bei Realisierung der TD) verglichen			Planfall TH   B 12 Restverkehr
7.2.4.1.1	Wohngebietsflächen 43 - 45 dB(A)	[ha / ha]	entfällt	62,8   6,0
7.2.4.1.2	Wohngebietsflächen über 45 - 49 dB(A)	[ha / ha]		93,8   12,7
7.2.4.1.3	Wohngebietsflächen über 49 dB(A)	[ha / ha]		3,7   4,6
7.2.4.1.4	Dorf- und Mischgebietsflächen 43 - 50 dB(A)	[ha / ha]		136,3   32,4
7.2.4.1.5	Dorf- und Mischgebietsflächen 50 - 54 dB(A)	[ha / ha]		26,9   3,1
7.2.4.1.6	Dorf- und Mischgebietsflächen > 54 dB(A)	[ha / ha]		0,0   1,6
7.2.4.2	Im Korridor Dorfen werden die Verkehrslärmbelastungen des Planfalls TD mit den Verkehrsbelastungen des Prognose Nullfalls im Korridor Dorfen (bei Realisierung der TH) verglichen	[Text]	Vergleich in gleicher Weise wie bei der TH nicht möglich, da im Bereich der TD kein bestehendes Verkehrsnetz in enger Bündelung zur Trasse Dorfen existiert. Unter der ungünstigen Annahme, dass im Korridor Dorfen nachts keine Lärmwerte über 43 dB(A) auftreten, werden insgesamt auf 152,1 ha Lärmbelastungen auftreten	entfällt
7.2.4.3	Kumulierte Betrachtung im Gesamtraum (Wohn- und Dorf- und Mischgebiete > 43 dB(A))	[ha]	221,1 (160,7 + 60,4)	323,1
<b>7.2.5</b>	<b>Verkehrslärmauswirkungen der TD und der TH im nachgeordneten Straßennetz (Ziffer: 3.2.2.4.8.2.5)</b>			
7.2.5.1	Straßenzüge mit Verkehrsabnahme innerhalb von Ortsdurchfahrten	[Text] / [km]	Vekehrsabnahme innerhalb bzw. entlang von Wohn- und Dorf- und Mischgebieten auf ca. 11,5 km	Vekehrsabnahme innerhalb bzw. entlang von Wohn- und Dorf- und Mischgebieten auf ca. 4,4 km
7.2.5.2	Lärmauswirkungen bei Verkehrszunahmen in Ortsdurchfahrten	[Text]	Weniger Ortsdurchfahrten als bei TH, bei denen sich eine Lärmzunahme ergibt	Mehr Ortsdurchfahrten als bei TD, bei denen sich eine Lärmzunahme ergibt
<b>7.3</b>	<b>Luftbelastung (Ziffer: 3.2.2.4.8.4)</b>			
		[Text]	keine Grenzwertüberschreitungen	keine Grenzwertüberschreitungen

	Beurteilungsmerkmale	[Einheit]	Trasse Dorfen (TD)	Trasse Haag (TH)
<b>8</b>	<b>Belange der Gemeinden (siehe auch Unterlage 1, Ziffer: 3.2.2.4.9)</b>			

8.1	Wohngebiete	[Text]	Ausgewiesene Wohngebiete werden kaum beeinträchtigt; weitere Entwicklungsmöglichkeiten sind gegeben	Ausgewiesene Wohngebiete werden stark beeinträchtigt (Lärmschutz); weitere Entwicklungsmöglichkeiten sind stark eingeschränkt
8.2	Dorf- und Mischgebiete	[Text]	Ausgewiesene Dorf- und Mischgebiete werden kaum beeinträchtigt; weitere Entwicklungsmöglichkeiten sind gegeben	Ausgewiesene Dorf- und Mischgebiete werden stark beeinträchtigt (Lärmschutz); weitere Entwicklungsmöglichkeiten sind stark eingeschränkt
8.3	Gewerbegebiete	[Text]	Ausgewiesene Gewerbegebiete werden kaum beeinträchtigt; weitere Entwicklungsmöglichkeiten sind gegeben. Im Bereich Lengdorf und im Bereich Dorfen größere Gewerbegebietsplanungen in unmittelbarer Trassennähe; gute bis sehr gute Entwicklungsmöglichkeiten	Ausgewiesene Gewerbegebiete werden beeinträchtigt; weitere Entwicklungsmöglichkeiten sind gegeben. Im Bereich von Haag größere Gewerbegebietsausweisungen in unmittelbarer Trassennähe; z.T. liegen Gewerbegebietsplanungen im Bereich der TH

**9 Sonstige öffentliche Belange (siehe auch Unterlage 1, Ziffer: 3.2.2.4.10)**

9.1	A 94 in landwirtschaftlichen Flächen 4)	[m]	31.200	22.100
9.2	A 94 in landwirtschaftlichen Flächen 5)	[ha] / [Text]	227,8 ha; auf 139 ha mit guten Erzeugungsbedingungen	182,2 ha; auf 67 ha mit guten Erzeugungsbedingungen
9.3	A 94 in forstwirtschaftlichen Flächen	[ha]	29,0	48,0

**10 Private Belange (siehe auch Unterlage 1, Ziffer: 3.2.2.4.11)**

10.1	Flächenverbrauch, betriebliche Auswirkungen	[Text]	Höhere Strukturschäden und mehr Existenzgefährdungen als bei der TH; Ablösungen von Wohn- und Wirtschaftsgebäuden erforderlich; größerer Flächenbedarf an privaten Flächen als bei TH	Geringere Strukturschäden und weniger Existenzgefährdungen als bei der TD; Ablösungen von Wohn- und Wirtschaftsgebäuden erforderlich; geringerer Flächenbedarf an privaten Flächen als bei TH
------	---	--------	---	---

**11 Gesamtkosten**

<b>11.1</b>	<b>Grunderwerbskosten</b>	[Mio €]	<b>37,8</b>	<b>42,3</b>
<b>11.2</b>	<b>Erd- und Oberbau</b>	[Mio €]	<b>117,2</b>	<b>124,1</b>
11.2.1	Erdbau	[Mio €]	66,6	70,6
11.2.2	Oberbau	[Mio €]	44,5	47,0
11.2.3	Zuschlag Einschnittslage (> 10 m)	[Mio €]	4,6	1,3
11.2.4	Zuschlag Überbauungsbereiche	[Mio €]	0,0	5,2
11.2.5	Zuschlag Entwässerungseinrichtungen (Rigolen)	[Mio €]	1,5	0,0
<b>11.3</b>	<b>Brücken</b>	[Mio €]	<b>133,2</b>	<b>48,8</b>
11.3.1	Überführungen	[Mio €]	36,8	22,2
11.3.2	Unterführungen	[Mio €]	15,0	5,4
11.3.3	Durchlass	[Mio €]	1,5	1,2
11.3.3	Großbrücken (> 100 m)	[Mio €]	79,1	18,4
11.3.4	Grünbrücke	[Mio €]	0,8	1,5
<b>11.4</b>	<b>Lärmschutzmaßnahmen</b>	[Mio €]	<b>3,1</b>	<b>29,6</b>
11.4.1	Einhausungen	[Mio €]	0,0	17,0
11.4.2	Lärmschutzwände	[Mio €]	0,1	5,0
11.4.3	Lärmschutzwälle	[Mio €]	3,0	7,5
<b>11.5</b>	<b>Anschlussstellen (ohne Grunderwerb und Bauwerke)</b>	[Mio €]	<b>13,7</b>	<b>18,3</b>
<b>11.6</b>	<b>Sonstige Kosten</b>	[Mio €]	<b>70,5</b>	<b>93,4</b>
11.6.1	Ausstattung	[Mio €]	22,2	23,5
11.6.2	PWC	[Mio €]	6,8	6,8
11.6.3	besondere Anlagen	[Mio €]	33,7	36,9
11.6.3.1	- Leitungsverlegungen	[Mio €]	6,6	12,4
11.6.3.2	- Straßenverlegungen	[Mio €]	27,0	24,4
11.6.4	Neubau Ersatzstraße	[Mio €]	2,6	20,8
11.6.5	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	[Mio €]	5,1	5,5

- 1) Berechnet in Anlehnung an die "Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben" unter Berücksichtigung der gesamten Baumaßnahme der Autobahn (Auswertung der versiegelten, überbauten, isolierten und beeinträchtigten Flächen, sowie des Ausgleichs Erfordernisses für beeinträchtigte Funktionsbeziehungen und für das Landschaftsbild, aber ohne vorübergehende Inanspruchnahme). Die zwischen der A 94 und der B 12 liegenden Waldrestflächen wurden dabei ebenfalls berücksichtigt
- 2) Durch Fachplanungen ausgewiesene Flächen mit Bedeutung für die Erholung ohne Berücksichtigung von Vorbelastungen:
- 3) Potenzielles Eintragsrisiko von Schadstoffen, gequerte Fließgewässer (Bäche und Gräben) und überbaute Stillgewässer, auch Kleinstgewässer und periodisch wasserführende Gewässer
- 4) Durchschneidungslängen
- 5) Flächenverluste (Überbauung)
- 6) Flächenverluste (Überbauung und Grunderwerb)

Erläuterung:

Zur Ermittlung der Beurteilungsmerkmale wurde eine Planung im Maßstab 1 : 5.000 aus dem Jahr 2006 verwendet. Beide Trassen wurden damit unter gleichen Voraussetzungen in der "Schärfe einer Vorentwurfsplanung" betrachtet. Im Jahr 2008 wurde die Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak aktualisiert und auf das Prognosejahr 2025 mit dem Ergebnis fortgeschrieben, dass sich die Verkehrszahlen auf beiden Trassen aufgrund der allgemeinen Verkehrsentwicklung erhöht haben. Die Prognosebelastung 2025 wurde bei einer Aktualisierung des Trassenvergleichs 2008 bei den Merkmalen Verkehrsverhältnisse und Immissionsschutz berücksichtigt. Die Baukosten für beide Trassen wurden aufgrund der seit 2006 bis 2009 gestiegenen allgemeinen Baukosten beim Straßen- sowie beim Brückenbau aktualisiert.

# Erläuterungsbericht

**A 94**  
**München – Pocking (A3)**

**Neubau**  
**Dorfen - Heldenstein**

**zwischen**  
**Bau – km 16+980 und 34+423**

**4. Tektur vom 14.09.2011**

Aufgestellt:

München, 14.09.2011

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Rehm'.

R e h m  
Baudirektor



## INHALTSVERZEICHNIS

<b>0.</b>	<b>Vorbemerkungen .....</b>	<b>2</b>
0.1.	Allgemeine Hinweise.....	2
0.2.	Hinweise zum bisherigen Verfahren.....	3
0.3.	Gegenständliche Planänderung.....	4
<b>1.</b>	<b>Darstellung der Planänderung.....</b>	<b>6</b>
1.1.	Verlegung der Gasleitung Nr. 53 Forchheim - Bierwang (BWV-Nr. 177).....	6
1.2.	Verlegung der Gasleitungen DN 200 (BWV-Nr. 259).....	6
1.3.	Verlegung der Gasleitungen DN 200 (BWV-Nr. 260).....	6
<b>2.</b>	<b>Begründung der Planänderungen .....</b>	<b>8</b>
<b>3.</b>	<b>Durchführung der Baumaßnahme.....</b>	<b>9</b>
3.1.	Zeitliche Abwicklung .....	9
3.2.	Grunderwerb .....	9

## **0. Vorbemerkungen**

### **0.1. Allgemeine Hinweise**

Für den Neubau der Bundesautobahn A 94 im Abschnitt Pastetten – Dorfen war nach § 17 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Dabei wurden die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung berücksichtigt.

Die Planfeststellung erstreckt sich insbesondere auf die Maßnahmen zum Bau der Autobahn, auf alle damit in Zusammenhang stehenden Folgemaßnahmen, die aufgrund des Straßenbauvorhabens notwendig werden, sowie auf die im Sinne der Naturschutzgesetze erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von der geplanten Baumaßnahme berührten öffentlichen Belange festgestellt. Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und andere Planfeststellungen nicht erforderlich. Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 WHG. Aufgrund von § 19 WHG kann jedoch auch über die Erteilung dieser Erlaubnis im Planfeststellungsverfahren entschieden werden.

Zweck der Planfeststellung ist es, alle durch das Vorhaben berührten öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und anderen Behörden sowie Betroffenen - mit Ausnahme der Enteignung - umfassend rechtsgestaltend zu regeln.

Insbesondere wird in der Planfeststellung darüber entschieden,

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

Nach § 3 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 12.02.90 (UVPG) ist für den Bau von Bundesfernstraßen, die der Planfeststellung nach § 17 FStrG bedürfen, eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Zur Ermittlung der Umweltauswirkungen wurden die gemäß dem UVPG erforderlichen Unterlagen erstellt und deren Ergebnisse in die Planfeststellungsunterlagen eingearbeitet.

Soll vor Fertigstellung eines Vorhabens der festgestellte Plan geändert werden, ist nach § 17b FStrG i.V.m. Art 76 BayVwVfG grundsätzlich ein neues Planfeststellungsverfahren erforderlich.

## **0.2. Hinweise zum bisherigen Verfahren**

Für den Neubau der Bundesautobahn A 94 von Dorfen bis Heldenstein wurde am 31.07.1998 die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens bei der Regierung von Oberbayern beantragt.

Nach den Tekturen vom 31.07.2002 (1. Tektur) sowie vom 10.03.2006 (2. Tektur) wurde die 3. Tektur der Planfeststellung im Abschnitt Dorfen - Heldenstein mit Schreiben vom 28.03.2011 bei der Regierung von Oberbayern beantragt. Die Auslegung der Planunterlagen der 3. Tektur sowie die Anhörung der Träger öffentlicher Belange fand in der ersten Jahreshälfte 2011 statt.

### **0.3. Gegenständliche 4. Tektur**

Die gegenständliche 4. Tektur vom 14.09.2011 umfasst ausschließlich die Gasleitung Nr. 53 Forchheim - Bierwang (BWV-Nr. 177) der Open Grid Europe GmbH bei Bau-km 44 + 465 sowie die Gasleitungen DN 200 (BWV-Nr. 259 und 260) der Energie Südbayern GmbH bei Bau-km 49+315 bzw. 49+200 (nördlich).

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens haben die Versorgungsunternehmen in ihren Einwendungen (PLEdoc GmbH, Einwender-Nr. 28 vom 31.05.2011 sowie Energienetze Bayern GmbH, Einwender-Nr. 24 vom 10.06.2011) darauf hingewiesen, dass die geplanten Kreuzungen der Leitungen mit der A94 nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik entsprechen und projektbedingte Verlegungen erforderlich werden.

Bezüglich der Gasleitung Nr. 53 Forchheim - Bierwang (BWV-Nr. 177) hat die PLEdoc GmbH in ihrer Stellungnahme vom 31.05.2011 die nach dem Stand der Technik projektbedingt erforderliche Umverlegung der Leitung in einer Plananlage eingezeichnet und gefordert, die Umverlegung unter Berücksichtigung eines 10 m breiten Schutzstreifens planfestzustellen. Durch den 10 m breiten Schutzstreifen kommt es zu Mehrinanspruchnahmen von Flächen.

Bezüglich der Gasleitungen DN 200 (BWV-Nr. 259 und 260) hat die Energienetze Bayern GmbH in ihrer Stellungnahme vom 10.06.2011 auf die sich ergebenden „schleifenden Schnitte“ hingewiesen, die nicht dem Stand der Technik entsprechen. Aus diesem Grund wurde um einen Abstimmungstermin zwischen Energienetze Bayern GmbH und dem Vorhabensträger gebeten. Dieser Termin hat am 23.08.2011 stattgefunden. Demnach müssen bei beiden Gasleitungen projektbedingte Verlegungen vorgenommen werden.

Aus diesen Gründen ist die Durchführung einer 4. Tektur der Planunterlagen erforderlich.

Die durchzuführende Tektur der Planfeststellungsunterlagen umfasst damit die Unterlagen 3T Blattnr. 6 und 9, 6T BWV-Nr. 177, 259, 260 , 7T Blattnr. 6 und 9 und 8T Gemarkung Heldenstein Seiten 6, 11, 16, 18, Gemarkung Weidenbach Seiten 1, 12, 17, 18 und Gemarkung Obertaufkirchen Seiten 16, 21.

Weitere Unterlagen müssen im Rahmen dieser Tektur nicht geändert werden.

## **1. Darstellung der Planänderung**

### **1.1. Verlegung der Gasleitung Nr. 53 Forchheim - Bierwang (BWV-Nr. 177)**

Die Gasleitung wird kleinräumig verlegt. Die Gasleitung kreuzt die A94 künftig im 90°-Winkel bei Bau-km 44+503 und verläuft dann südlich der A94 weiter parallel zum Autobahndamm und schließt bei Bau-km 44+432 wieder an die bestehende Leitung an. Im Verlauf der Umverlegung werden die von der Verlegung betroffenen Grundstücke zusätzlich durch beschränkt persönliche Dienstbarkeiten für den Schutzstreifen beansprucht.

### **1.2. Verlegung der Gasleitungen DN 200 (BWV-Nr. 259)**

Die Gasleitung DN 200 (BWV-Nr. 259) kann im Bereich der AS Heldenstein kleinräumig im Bereich des für den Bau der A94 vorgesehenen Grunderwerbs projektbedingt angepasst werden. Lediglich parallel zur B12 reicht der bereits vorgesehene Grunderwerb nicht vollständig aus, um die Leitungsverlegung dinglich zu sichern. Dementsprechend muss hier zum ohnehin vorgesehenen Grunderwerb ein ca. 2 m breiter Streifen beschränkt persönliche Dienstbarkeit zusätzlich beansprucht werden.

### **1.3. Verlegung der Gasleitungen DN 200 (BWV-Nr. 260)**

Für die Gasleitung DN 200 (BWV-Nr. 260) ist aufgrund der beengten Verhältnisse eine umfangreichere Verlegung erforderlich. Die Leitung kann aus technischen Gründen nicht im Bereich des bereits vorgesehenen Grunderwerbs gesichert oder verlegt werden. Die Gasleitung wird die künftige Kreisstraße Mü 15 (BWV-Nr. 256) vor dem Straßendamm für die künftige St 2084 (BWV-Nr. 250) kreuzen und verläuft dann auf der Nordseite der künftige Kreisstraße Mü 15 (BWV-Nr. 256) entlang bis zum geplanten Kreisverkehr (BWV-Nr. 256a). Dort kreuzt die Leitung den nördlichen Kreisverkehrsast und verläuft dann nördlich der St 2084 straßenparallel weiter bis zur Einmündung der Kreisstraße Mü 21 und kreuzt diese. Die Gasleitung wird ca. 35 m westlich der Kr. Mü 21 wieder an die bestehende Gasleitung südlich der St 2084 angeschlossen. Dabei wird die St 2084 bei Bau-km 0+172 gekreuzt. Im gesamten Verlauf der Umverlegung

werden die von der Verlegung betroffenen Grundstücke zusätzlich durch beschränkt persönliche Dienstbarkeiten für den Schutzstreifen und vorübergehenden Grunderwerb beansprucht.

## 2. **Begründung der Planänderungen**

Die gegenständlichen Leitungsverlegungen wurden von den fachlich zuständigen Trägern öffentliche Belange im Rahmen des Anhörungsverfahrens als projektbedingt notwendige Umverlegungen gefordert.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von der geplanten Baumaßnahme berührten öffentlichen Belange festgestellt. Die notwendigen Umverlegung der Gasleitungen sind demnach zwingend im Rahmen der Planfeststellung zu berücksichtigen.



### 3. Durchführung der Baumaßnahme

#### 3.1. Zeitliche Abwicklung

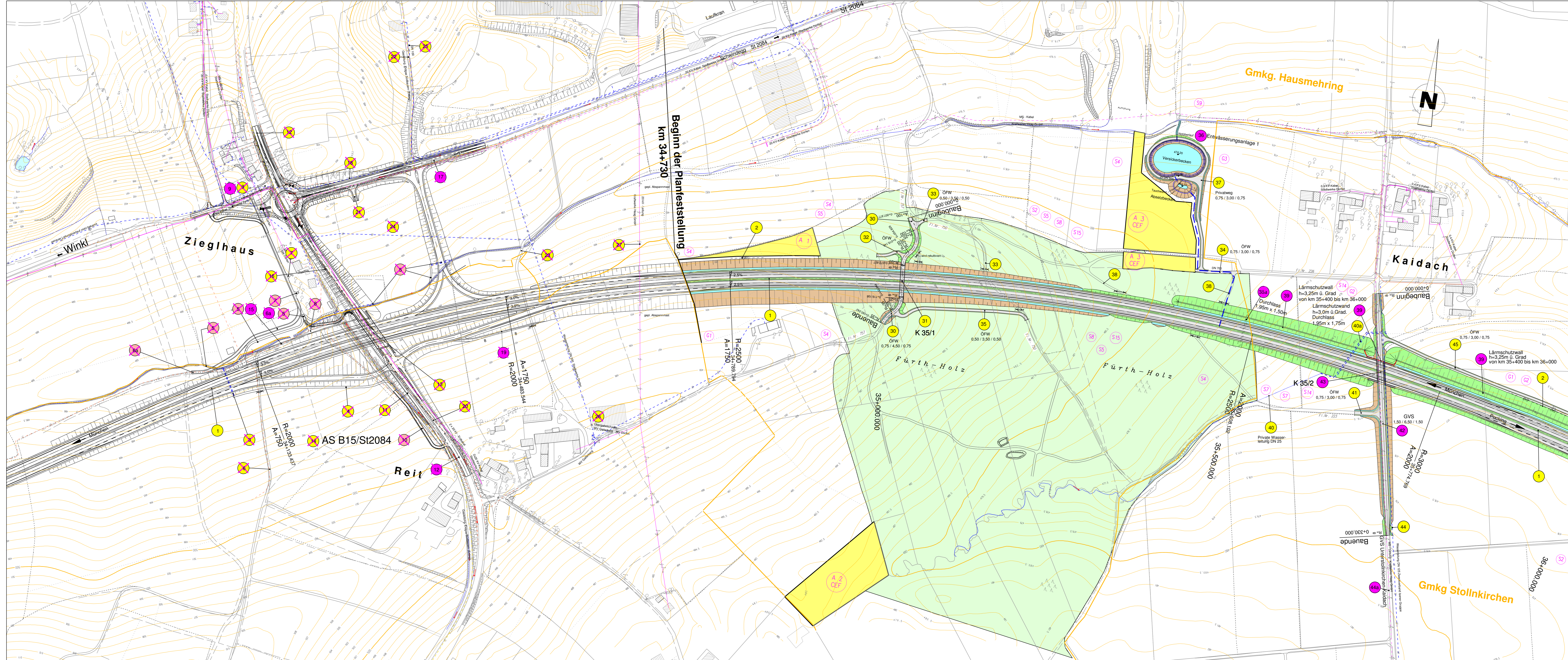
Sobald die planungsrechtlichen und finanziellen Voraussetzungen vorliegen, soll mit dem Bau der A 94 begonnen werden. Insgesamt ist mit einer Bauzeit von vier bis fünf Jahren für die Gesamtmaßnahme zu rechnen. Die Umverlegungen der Gasleitungen werden vor bzw. während dem Bau der A94 erfolgen.

#### 3.2. Grunderwerb

Für die Planergänzung werden keine Flächen Dritter neu beansprucht. Die von der Leitungsverlegung betroffenen Grundstücke werden durch die 4. Tektur jedoch stärker in Anspruch genommen. Im Vergleich zu den Planfeststellungsunterlagen der 3. Tektur vom 28.02.2011 ändert sich die Grundinanspruchnahme für die betroffenen Grundstücke wie folgt:

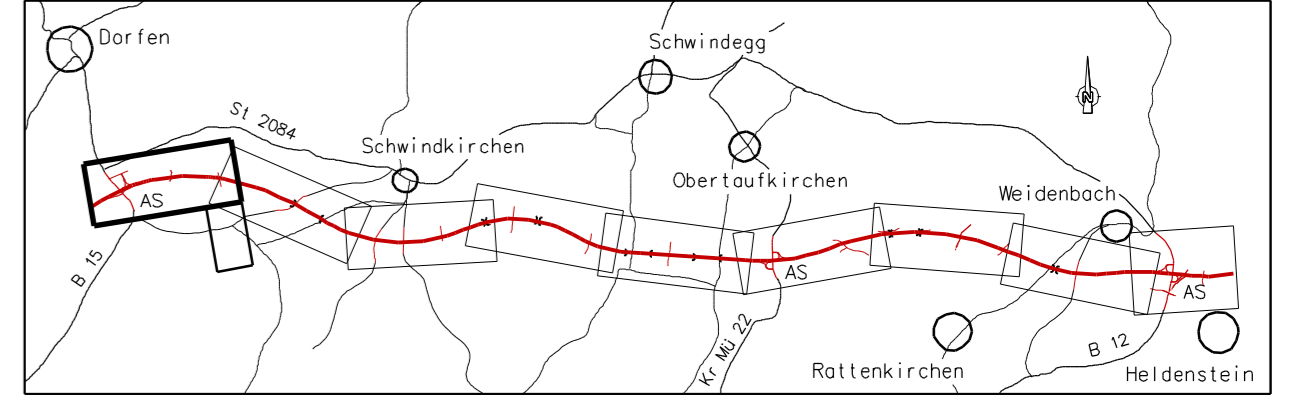
Fl.Nr.	Gmkg.	Zusätzlich bzw. geänderte beschränkt persönliche Dienstbarkeit	Änderung vorübergehend in Anspruch zu nehmender Fläche
795	Obertaufkirchen	565 m <sup>2</sup>	3096 m <sup>2</sup> anstatt 3418 m <sup>2</sup>
1874	Obertaufkirchen	449 m <sup>2</sup>	1795 m <sup>2</sup> anstatt 2228 m <sup>2</sup>
81	Weidenbach	39 m <sup>2</sup>	433 m <sup>2</sup> anstatt 414 m <sup>2</sup>
83	Weidenbach	159 m <sup>2</sup>	399 m <sup>2</sup> anstatt 312 m <sup>2</sup>
428	Weidenbach	436 m <sup>2</sup>	1327 m <sup>2</sup> anstatt 1024 m <sup>2</sup>
429	Weidenbach	715 m <sup>2</sup>	2069 m <sup>2</sup> anstatt 1707 m <sup>2</sup>
430	Weidenbach	3 m <sup>2</sup>	2095 m <sup>2</sup> anstatt 2099 m <sup>2</sup>
352	Heldenstein	114 m <sup>2</sup>	8905 m <sup>2</sup> anstatt 9019 m <sup>2</sup>
369	Heldenstein	298 m <sup>2</sup> anstatt 262 m <sup>2</sup>	2924 m <sup>2</sup> anstatt 2960 m <sup>2</sup>
371	Heldenstein	664 m <sup>2</sup>	1962 m <sup>2</sup> anstatt 1513 m <sup>2</sup>
374	Heldenstein	94 m <sup>2</sup>	139 m <sup>2</sup> anstatt 151 m <sup>2</sup>

Die beschränkt persönliche Dienstbarkeit wird für den Schutzstreifen um die Leitungen benötigt. Dieser Schutzstreifen berechtigt die Versorgungsunternehmen die geschützten Leitungen zu bauen, zu betreiben und zu unterhalten, sowie das/die Grundstück(e) zum Zwecke des Betriebes und der Unterhaltung der Erdgashochdruckleitung im erforderlichen Umfang zu benutzen. Auf dem Schutzstreifen muss der/ müssen die Grundeigentümer alle Maßnahmen unterlassen, die den Bestand gefährden oder den Betrieb der Erdgashochdruckleitung beeinträchtigen könnten.



<b>K 35/1</b> Bau-km 35+024,450 Überführung eines ÖFW	<b>K 35/2</b> Bau-km 35+600,351 Unterführung der GVS Unterstollkirchener-Kaidach
LW = 42,00m · LH = 4,70m B.zw.Gel = 0,00m · Kr-Winkel = 100 gon	LW = 10,60m · LH = 4,70m B.zw.Gel = 29,50m · Kr-Winkel = 77 gon

- Legende:**
- 35 Bauwerksverzeichnis - Nummer
  - 39 Bauwerksverzeichnis - Nummer
  - 74 Bauwerksverzeichnis - Nummer
  - G1 Bauwerksverzeichnis - Nummer
  - G1 Bauwerksverzeichnis - Nummer
  - G1 Bauwerksverzeichnis - Nummer
  - 1. Tektur
  - 3. Tektur
  - 1. Tektur
  - 3. Tektur



**3. Tektur** vom 28.02.2011  
zu den Planfeststellungsunterlagen  
vom 31.07.1998

Aufgestellt:  
München, den 28.02.2011  
Autobahndirektion Südbayern  
*Lichtenwald*  
Lichtenwald, Präsident

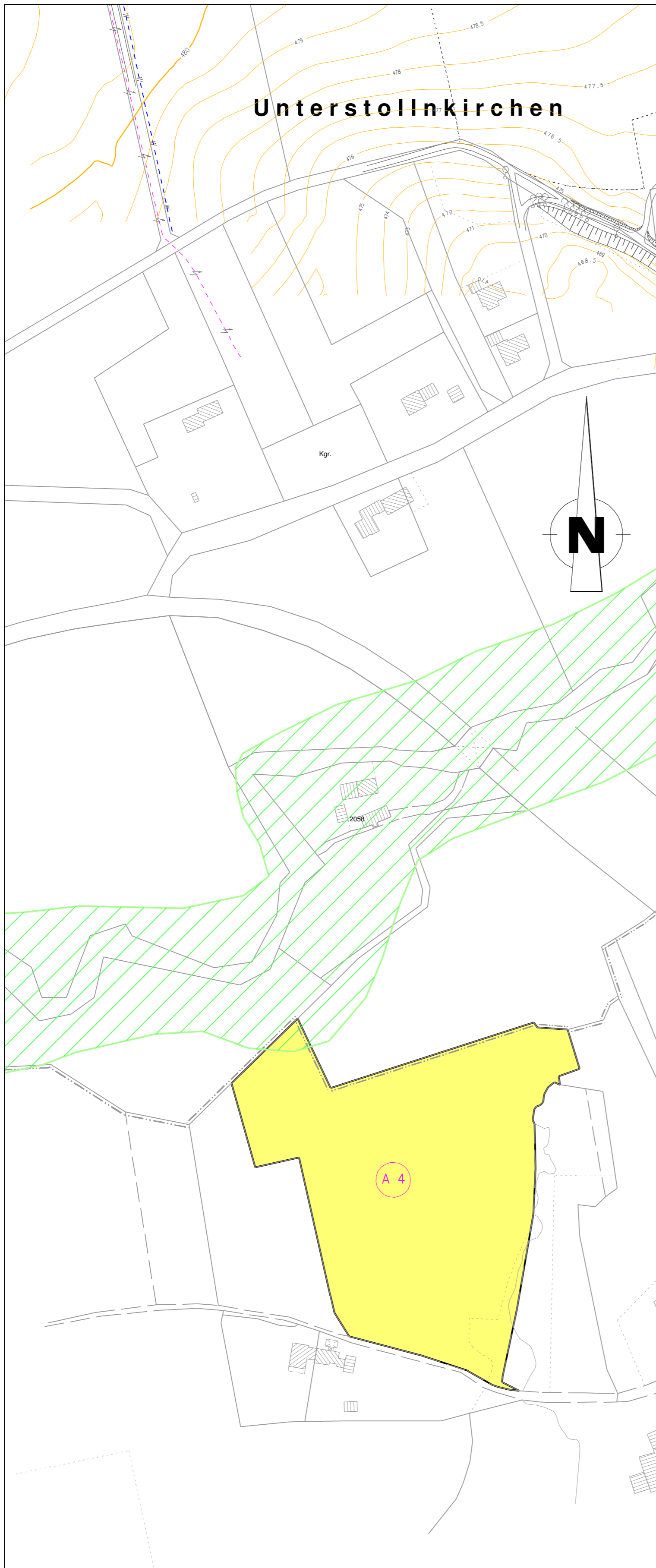
**1. Tektur** vom 31.07.2002  
zu den Planfeststellungsunterlagen  
vom 31.07.1998

Aufgestellt:  
München, den 31.07.2002  
Autobahndirektion Südbayern  
*Woltereck*  
Woltereck, Präsident

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

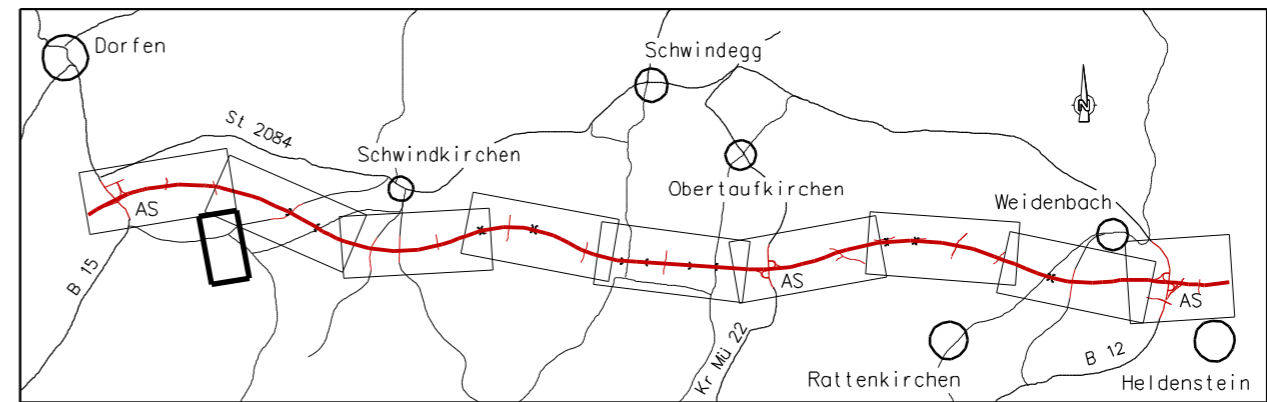
Freistaat Bayern Autobahndirektion Südbayern		Unterlage <b>3 T</b>	
Blatt Nr. <b>1</b>		Datum	
Planfeststellung		bearbeitet	gezeichnet
BAB A 94 München - Pocking (A 3)		Referat 431	Januar 2011
Neubau Dorfen - Heidenstein		aufgestellt	Januar 2011
Strecken-km 34,730 bis 50,040		Sachgebiet 43	Januar 2011
Maßstab 1 : 2 000		geprüft	Januar 2011
Aufgestellt und geprüft: München, den 31.07.1998 Autobahndirektion Südbayern <i>Woltereck</i> Woltereck, Präsident		Abteilung 4	Januar 2011
Planfestgestellt mit Beschluss der Regierung von Oberbayern Nr. 36-4354-1-A04-9 München, den 22.11.2011 Bayern Oberregierungsrat		<b>Lageplan</b> km 34+730 bis km 35+900	
Projekt:		Datum:	
Postleitzahl: 81633 München		Luftbildfoto, Geodaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung	

# Unterstollnkirchen



### Legende:

- 35 Bauwerksverzeichnis - Nummer
- 39 Bauwerksverzeichnis - Nummer 1. Tektur
- 74 Bauwerksverzeichnis - Nummer 3. Tektur
- G1 Bauwerksverzeichnis - Nummer
- G1 Bauwerksverzeichnis - Nummer 1. Tektur
- G1 Bauwerksverzeichnis - Nummer 3. Tektur





**3. Tektur** vom 28.02.2011  
zu den Planfeststellungsunterlagen  
vom 31.07.1998

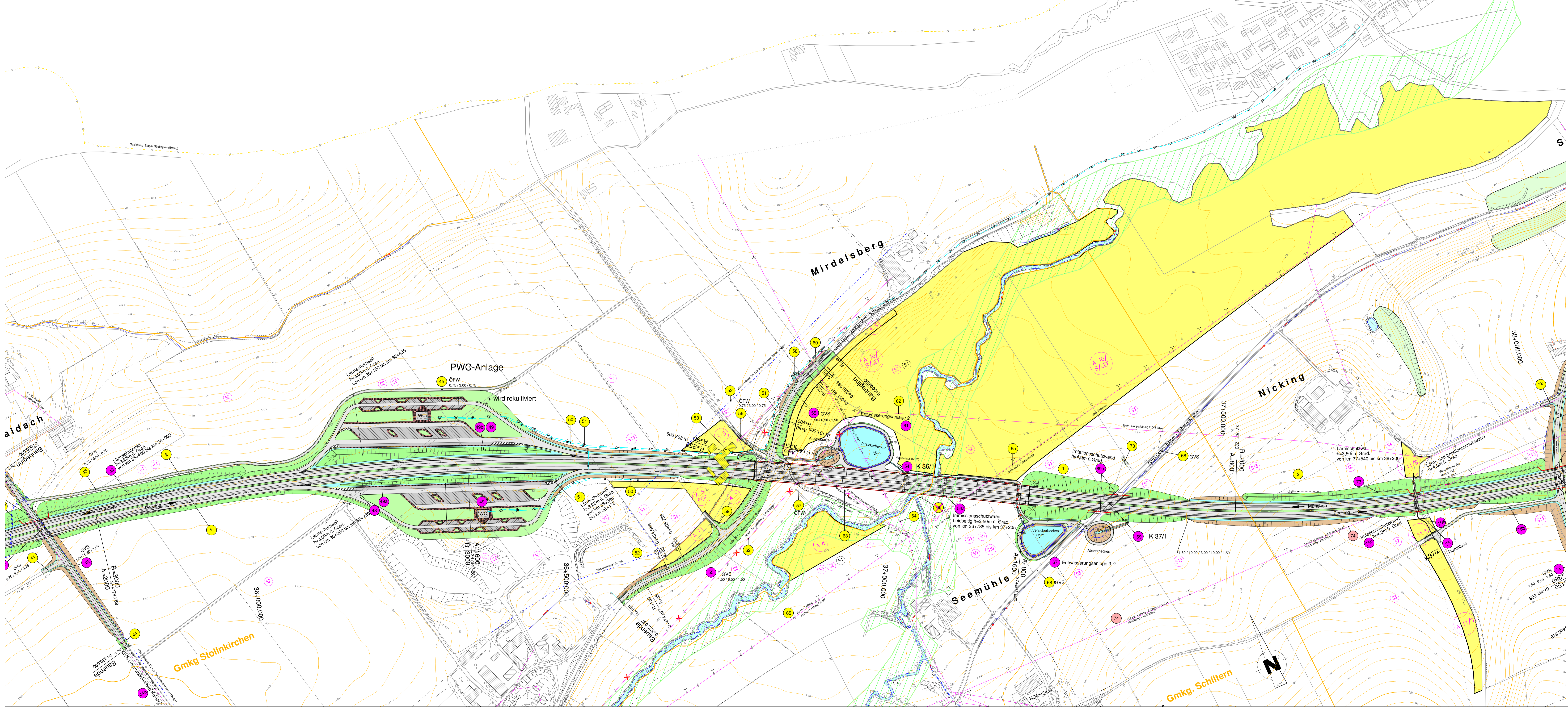
Aufgestellt:  
München, den 28.02.2011  
Autobahndirektion Südbayern  
*Lichtenwald*  
Lichtenwald, Präsident

**1. Tektur** vom 31.07.2002  
zu den Planfeststellungsunterlagen  
vom 31.07.1998

Aufgestellt:  
München, den 31.07.2002  
Autobahndirektion Südbayern  
*Wolterreck*  
Wolterreck, Präsident

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

Freistaat Bayern Autobahndirektion Südbayern <small>Seidstraße 7-11, 80335 München, Tel. 089/54552-0, Fax 089/54552-200, E-Mail: poststelle@abdsb.bayern.de</small>		Unterlage	<b>3 T</b>	
		Blatt Nr.	<b>2a</b>	
		Datum	Zeichen	
<b>Planfeststellung</b>  <b>BAB A 94 München - Pocking (A 3)</b>  <b>Neubau</b> <b>Dorfen - Heldenstein</b>  Strecken-km 34,730 bis 50,040	bearbeitet	gezeichnet	Januar 2011	Schmidt / M.Swita
	aufgestellt	Referat 431	Januar 2011	Peetz
		Sachgebiet 43	Januar 2011	Rehm
	geprüft	Abteilung 4	Januar 2011	Dr. Wüst
	<b>Lageplan</b> km 35+600 bis km 36+030 Maßstab 1 : 2 000			
Aufgestellt und geprüft: München, den 31.07.1998 Autobahndirektion Südbayern <i>Wolterreck</i> Wolterreck, Präsident		Planfestgestellt mit Beschluss der Regierung von Oberbayern Nr. 32-4354.1-A94-9 München, 22.11.2011  Oberregierungsrat		
Projekt:	Datei:			

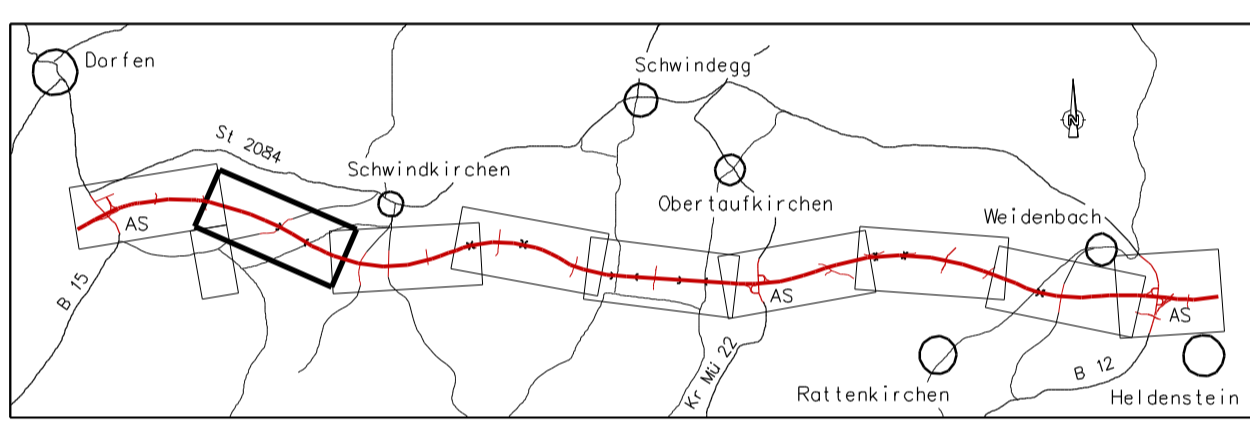


**K 36/1** Bau-km 36+495  
 Brücke über das Guldachthal  
 STW = 60,00m; Längs- = 17,00m  
 B.zw.Gel.=29,50m; Kr;Winkel = 100 gon

**K 37/1** Bau-km 37+329  
 Unterführung der GVS Unterschiltem - Steinberg  
 LW = 12,00m; LH = 4,50m  
 B.zw.Gel.=29,50m; Kr;Winkel = 54 gon

**K 37/2** Bau-km 37+797  
 Unterführung eines  
 Entwässerungsgrabens und  
 Querungshilfe für Fledermäuse  
 Abm.: 4,0m x 3,5m

- Legende:
- 35 Bauwerksverzeichnis - Nummer
  - 39 Bauwerksverzeichnis - Nummer 1. Tektur
  - 41 Bauwerksverzeichnis - Nummer 3. Tektur
  - G1 Bauwerksverzeichnis - Nummer
  - G1 Bauwerksverzeichnis - Nummer 1. Tektur
  - G1 Bauwerksverzeichnis - Nummer 3. Tektur



**3. Tektur** vom 28.02.2011  
 zu den Planfeststellungsunterlagen  
 vom 31.07.1998

Aufgestellt:  
 München, den 28.02.2011  
 Autobahndirektion Südbayern  
*Lichtenwald*  
 Lichtenwald, Präsident

**1. Tektur** vom 31.07.2002  
 zu den Planfeststellungsunterlagen  
 vom 31.07.1998

Aufgestellt:  
 München, den 31.07.2002  
 Autobahndirektion Südbayern  
*Wolterreck*  
 Wolterreck, Präsident

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

Freistaat Bayern  
 Autobahndirektion Südbayern  
 Sudbayer 7-11, 80333 München, Tel. 089 5453 0, Fax 089 5453 200, E-Mail: postfach@adbs.suedbayern.de

Unterlage: **3 T**  
 Blatt Nr.: **2**  
 Datum:                      Zeichen:

Planfeststellung	bearbeitet	gezeichnet	Januar 2011	Schmidt / M.Sewla
<b>BAB A 94 München - Pocking (A 3)</b>	aufgestellt	Referat 431	Januar 2011	Peetz
	geprüft	Sachgebiet 43	Januar 2011	Rehm
	geprüft	Abteilung 4	Januar 2011	Dr. Wüst

**Neubau Dörfen - Heldenstein**

Strecken-km 34,730 bis 50,040

**Lageplan**

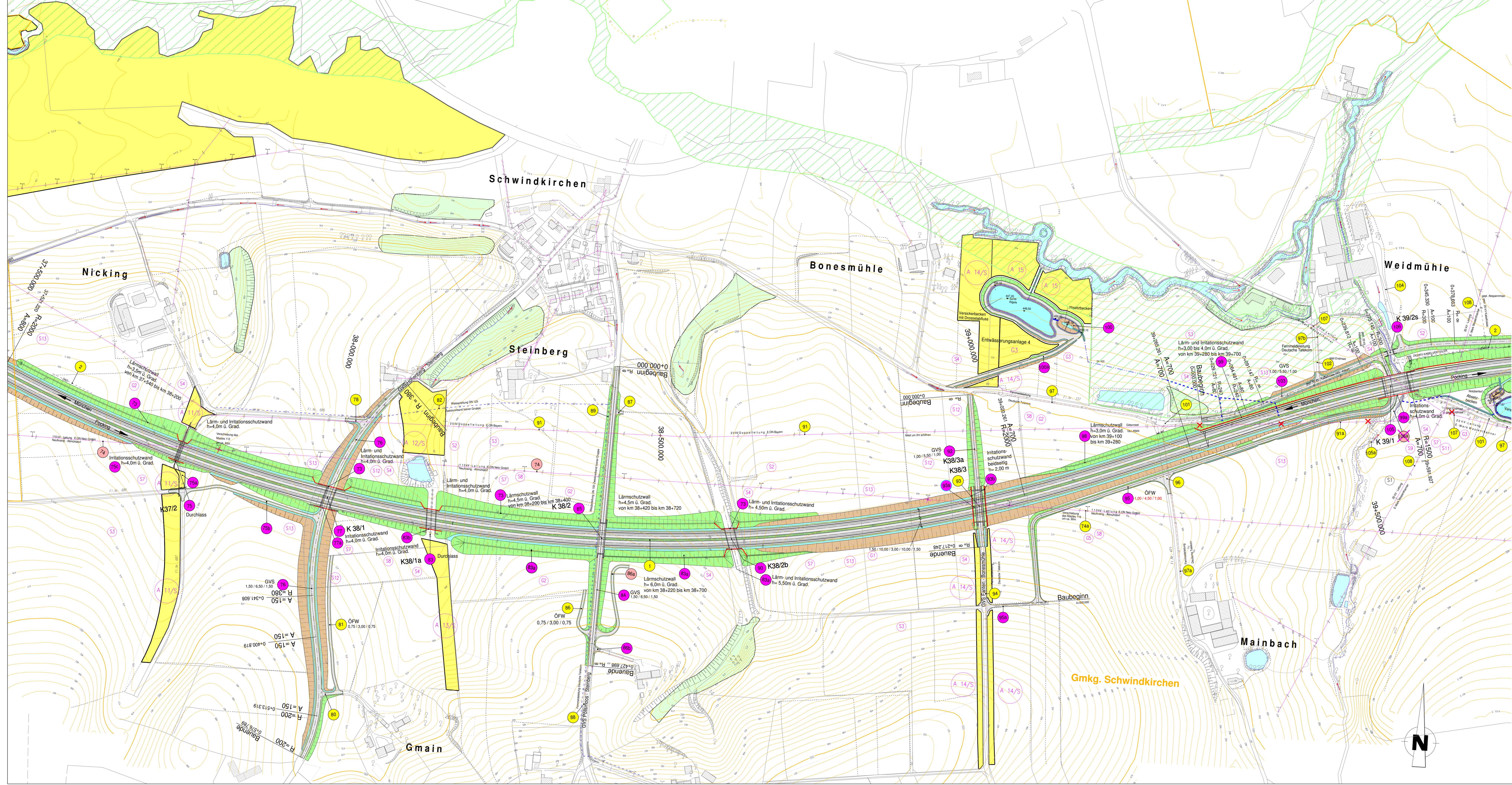
km 35+800 bis km 37+700  
 Maßstab 1 : 2 000

Aufgestellt und geprüft:  
 München, den 31.07.1998  
 Autobahndirektion Südbayern  
*Wolterreck*  
 Wolterreck, Präsident

Planfestgestellt mit Beschluss  
 der Regierung von Oberbayern  
 Nr. 52-24584-1-404-9  
 München, 22.11.2011  
 Bayerischer  
 Oberregierungsrat

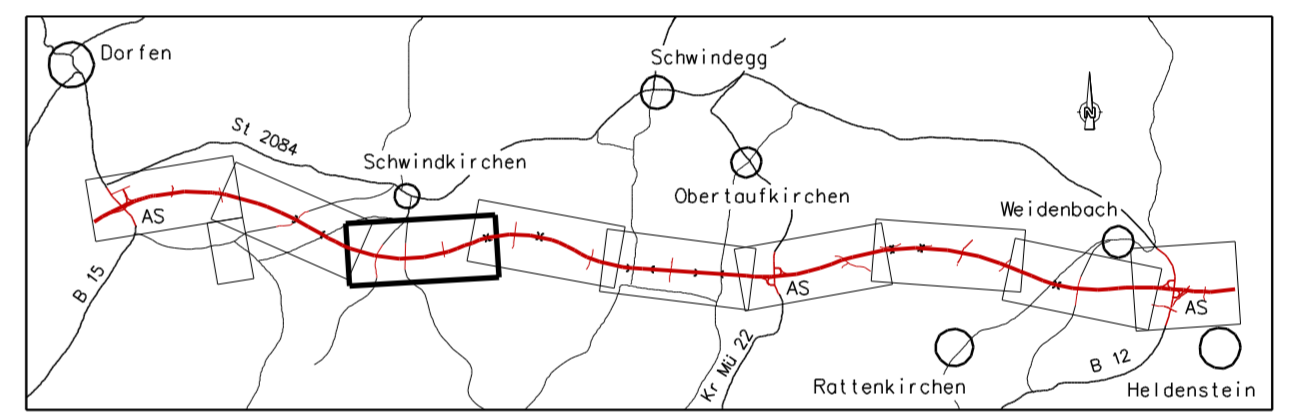
Projekt:                      Datum:

Problemlösung: 16.03.2011                      Luftbildfoto: Geodaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung



- K 37/2** Bau - km 37-797  
Überführung eines Entwässerungsgrabens und Queringehilfe für Fledermäuse  
Abm.: 4,0m x 3,5m
- K 38/1a** Bau - km 38-169  
Überführung eines Entwässerungsgrabens und Queringehilfe für Fledermäuse  
Abm.: 12,0m x 4m
- K 38/2b** Bau - km 38-598  
Überführung einer Entwässerung und Queringehilfe für Fledermäuse  
Abm.: 12,0m x 3,5m
- K 38/3a** Bau - km 38-953,930  
Überführung (Tragbauwerke) zur Querung der Fledermäuse  
LW = 42,00m ; LH = 7,70m  
Kr.Winkel = 91,1 gon
- K 39/2a** Bau - km 39-582,000  
Brücke über den Mainbach  
LW = 8,00m ; LH = 7,20m  
B.zw.Gel.10,10m ; Kr.Winkel = 100 gon
- K 38/1** Bau - km 38-019  
Überführung der GVS Höhenberg - Steinberg  
LW = 12,00m ; LH = 4,70m  
B.zw.Gel.29,50m ; Kr.Winkel = 94 gon
- K 38/2** Bau - km 38-413,090  
Überführung der GVS Polmösch - Steinberg  
LW = 42,00m ; LH = 7,40m  
B.zw.Gel.10,60m ; Kr.Winkel = 97,4 gon
- K 38/3** Bau - km 38-953,930  
Überführung der GVS Farnen - BONESMÜHLE  
LW = 42,00m ; LH = 7,70m  
B.zw.Gel.10,10m ; Kr.Winkel = 91,1 gon
- K 39/1** Bau - km 39-572,000  
Brücke über den Mainbach Unterführung eines OFW Bogenbrücke  
LW = 35,00m ; LH = 4,50m  
B.zw.Gel.29,50m ; Kr.Winkel = 99 gon

- Legende:
- 35 Bauwerksverzeichnis - Nummer
  - 39 Bauwerksverzeichnis - Nummer 1. Tektur
  - 74 Bauwerksverzeichnis - Nummer 3. Tektur
  - G1 Bauwerksverzeichnis - Nummer
  - G1 Bauwerksverzeichnis - Nummer 1. Tektur
  - G1 Bauwerksverzeichnis - Nummer 3. Tektur



**3. Tektur** vom 28.02.2011  
zu den Planfeststellungsunterlagen vom 31.07.1998

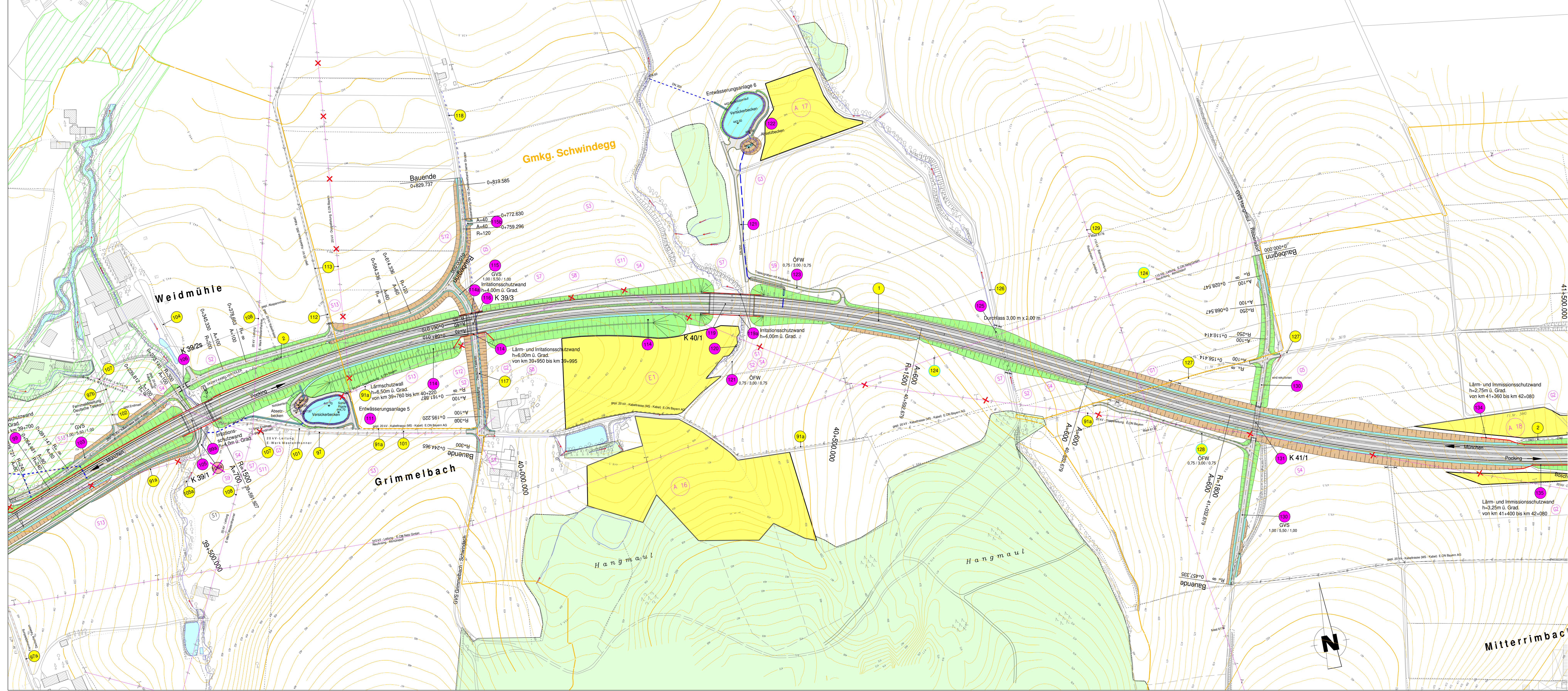
Aufgestellt: München, den 28.02.2011  
Autobahndirektion Südbayern  
*Lichtenwald*  
Lichtenwald, Präsident

**1. Tektur** vom 31.07.2002  
zu den Planfeststellungsunterlagen vom 31.07.1998

Aufgestellt: München, den 31.07.2002  
Autobahndirektion Südbayern  
*Wolterack*  
Wolterack, Präsident

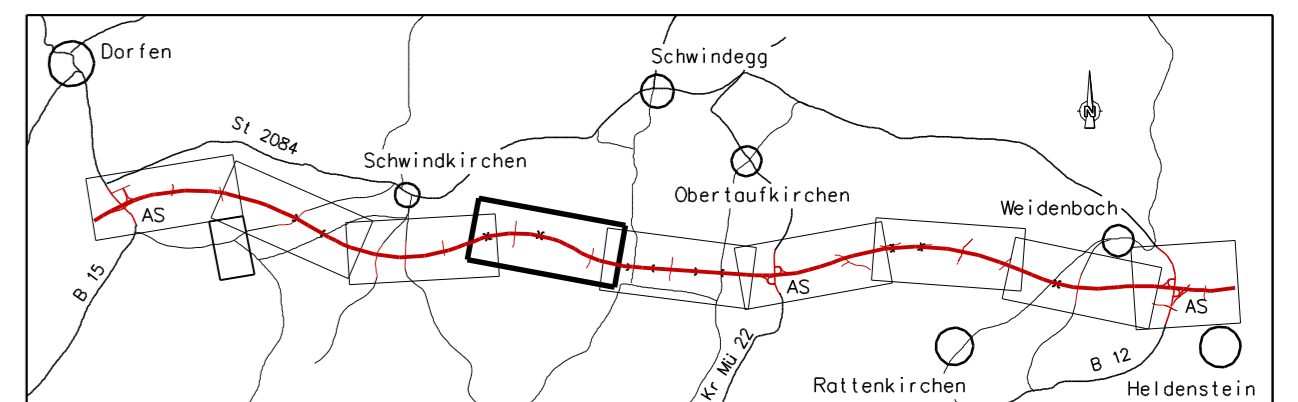
Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

Freistaat Bayern Autobahndirektion Südbayern		Unterlage <b>3 T</b> Blatt Nr. <b>3</b> Datum
Planfeststellung	bearbeitet gezeichnet aufgestellt geprüft	Januar 2011 Januar 2011 Januar 2011 Januar 2011
<b>BAB A 94 München - Pocking (A 3)</b>		Schmidt / M. Saita Pietz Rehm Dr. Wüst
<b>Neubau Dorfen - Heldenstein</b>		<b>Lageplan</b>
Strecken-km 34,730 bis 50,040		km 37-600 bis km 39+600 Maßstab 1 : 2 000
Aufgestellt: München, den 31.07.1998 Autobahndirektion Südbayern <i>Wolterack</i> Wolterack, Präsident		Planfestgestellt mit Beschluss der Regierung von Oberbayern Nr. 32-4354.1-AG4-9 vom (Bayer) 22.11.2011 <i>Dorfer</i> Oberverwaltungsrat
Projekt:	Datum:	



<b>K 39/1</b> Bau-km 39+572 Brücke über den Mainbach Unterführung eines ÖPWBogenbrücke LW = 35,00m ; LH 74,50m B.zw.Gel.29,50m ; Kr.Winkel = 99 gon	<b>K 39/2s</b> Bau-km 39+582 Brücke über den Mainbach LW = 8,00m ; LH 22,00m B.zw.Gel.10,10m ; Kr.Winkel = 100 gon
<b>K 39/3</b> Bau-km 39+971 Unterführung der GVS Gimmelbach - Schwindschach LW = 12,00m ; LH 74,70m B.zw.Gel.29,50m ; Kr.Winkel = 93,9 gon	<b>K 40/1</b> Bau-km 40+330 Brücke über den Gimmelbach LW = 60,00m ; LH 74,50m B.zw.Gel.29,50m ; Kr.Winkel = 100 gon
<b>K 41/1</b> Bau-km 41+069 Überführung der GVS Hangmaul - Reibersdorf LW = 42,00m ; LH 74,70m B.zw.Gel.10,10m ; Kr.Winkel = 95,2 gon	

- Legende:
- 35 Bauwerksverzeichnis - Nummer
  - 39 Bauwerksverzeichnis - Nummer 1. Tektur
  - 74 Bauwerksverzeichnis - Nummer 3. Tektur
  - G1 Bauwerksverzeichnis - Nummer
  - G1 Bauwerksverzeichnis - Nummer 1. Tektur
  - G1 Bauwerksverzeichnis - Nummer 3. Tektur



**3. Tektur** vom 28.02.2011  
 zu den Planfeststellungsunterlagen vom 31.07.1998

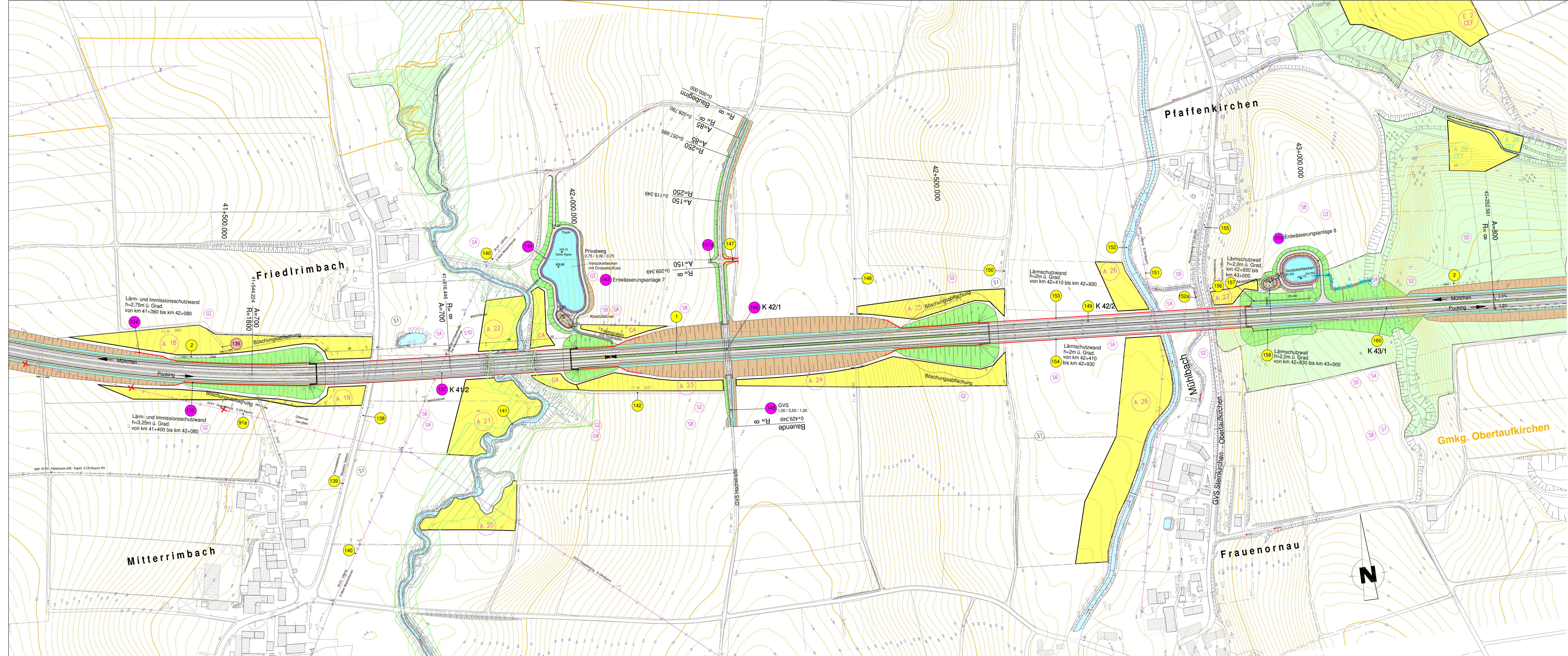
Aufgestellt: München, den 28.02.2011  
 Autobahndirektion Südbayern  
 Lichtenwald, Präsident

**1. Tektur** vom 31.07.2002  
 zu den Planfeststellungsunterlagen vom 31.07.1998

Aufgestellt: München, den 31.07.2002  
 Autobahndirektion Südbayern  
 Wolterreck, Präsident

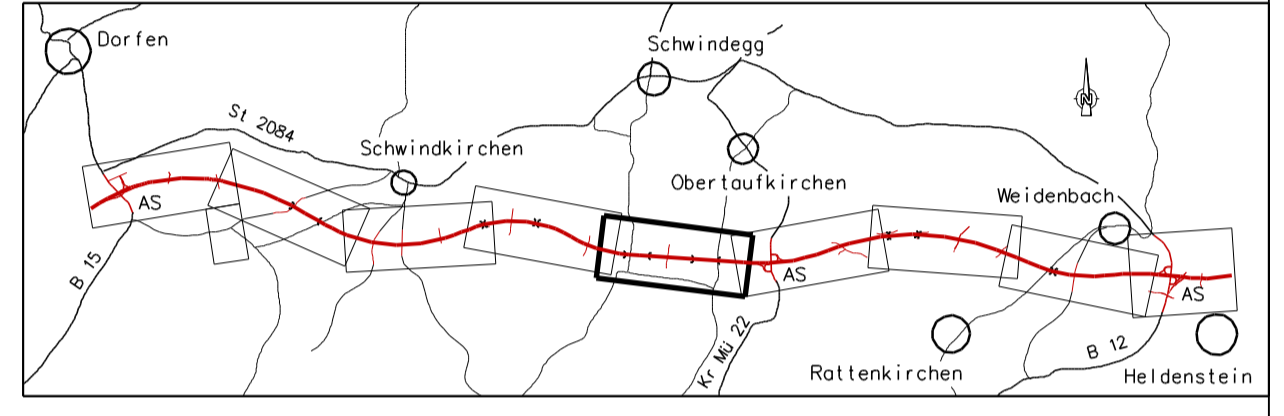
Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

Freistaat Bayern Autobahndirektion Südbayern		Unterlage Blatt Nr. Datum Zeichen	3 4 
Planfeststellung	bearbeitet aufgestellt geprüft	gezeichnet Referat 431 Sachgebiet 43 Abteilung 4	Januar 2011 Januar 2011 Januar 2011
<b>BAB A 94 München - Pocking (A3)</b>			Schmidt / M.Swila Pietz Rehm Dr. Wüst
<b>Neubau Dorfen - Heldenstein</b>			
Strecken-km 34,730 bis 50,040			
Lageplan		km 39+400 bis km 41+400	
Maßstab 1 : 2 000			
Aufgestellt und geprüft: München, den 31.07.1998 Autobahndirektion Südbayern		Planfestgestellt mit Beschluss der Regierung von Oberbayern Nr. 32-4354-1-404-9 München, 22.11.2011	
Projekt:	Datum:	Lufbildfoto, Geodaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung	
Projekt-Nr.: 07.11.2011			



<b>K 41/2</b> Bau - km 41+788,000 Brücke über das Rimbachtal Bogenbrücke STW = 349,00m ; LHmax = 20,00m B.zw.Gel. = 29,50m ; Kr.Winkel = 100 gon	<b>K 42/1</b> Bau - km 42+197,000 Überführung der GVS "Hochstraße" Bogenbrücke LW = 49,00m ; LH = 4,70m B.zw.Gel. = 19,15m ; Kr.Winkel = 99,7 gon
<b>K 42/2</b> Bau - km 42+740,000 Brücke über das Ormsautal Bogenbrücke STW = 352,00m ; LHmax = 24,00m B.zw.Gel. = 29,50m ; Kr.Winkel = 100 gon	<b>K 43/1</b> Bau - km 43+105,000 Brücke über einen Graben Betonbogen LWmax. = 15,00m ; LH = 2,90m B.zw.Gel. = 29,50m ; Kr.Winkel = 70 gon

- Legende:
- (95) Bauwerksverzeichnis - Nummer
  - (39) Bauwerksverzeichnis - Nummer 1. Tektur
  - (74) Bauwerksverzeichnis - Nummer 3. Tektur
  - (G1) Bauwerksverzeichnis - Nummer
  - (G1) Bauwerksverzeichnis - Nummer 1. Tektur
  - (G1) Bauwerksverzeichnis - Nummer 3. Tektur




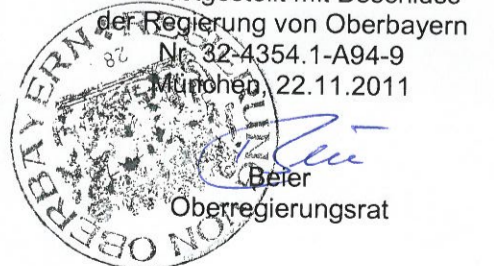
**3. Tektur** vom 28.02.2011  
 zu den Planfeststellungsunterlagen vom 31.07.1998

Aufgestellt: München, den 28.02.2011  
 Autobahndirektion Südbayern  
*Wolter*  
 Lichtenwald, Präsident

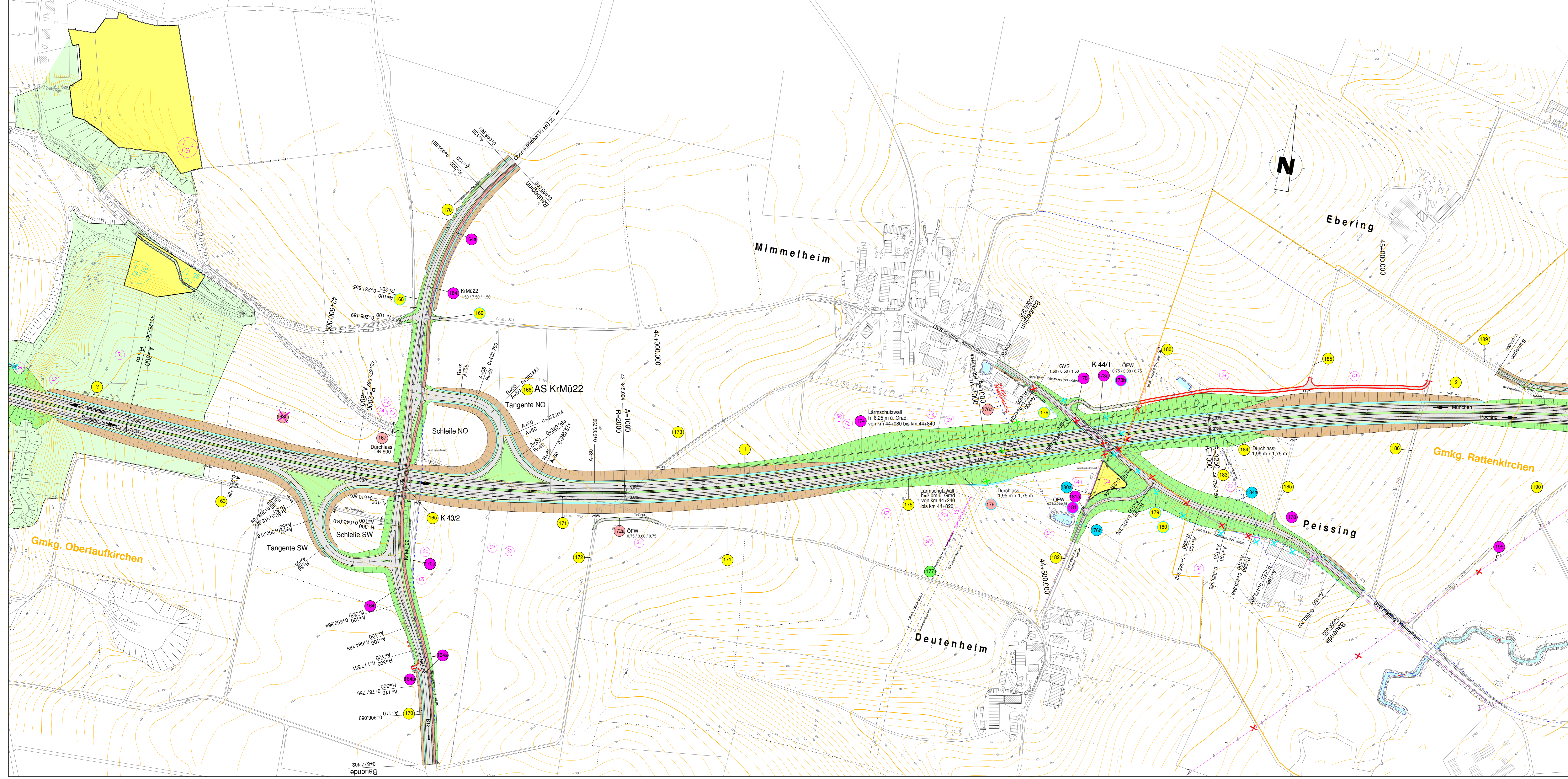
**1. Tektur** vom 31.07.2002  
 zu den Planfeststellungsunterlagen vom 31.07.1998

Aufgestellt: München, den 31.07.2002  
 Autobahndirektion Südbayern  
*Wolter*  
 Wolter, Präsident

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

Freistaat Bayern Autobahndirektion Südbayern <small>Siedlerstraße 7-11, 80335 München, Tel. 089 54510-0, Fax 089 54510-200, E-Mail: poststelle@adso.suedbayern.de</small>	 Unterlage <b>3 T</b> Blatt Nr. <b>5</b> Datum Zeichen																
<b>Planfeststellung</b> BAB A 94 München - Pocking (A 3) <b>Neubau Dorfen - Heidenstein</b> Strecken-km 34,730 bis 50,040	<table border="1"> <tr> <td>bearbeitet</td> <td>gezeichnet</td> <td>Januar 2011</td> <td>Schmidt / M. Swita</td> </tr> <tr> <td>aufgestellt</td> <td>Referat 431</td> <td>Januar 2011</td> <td>Petz</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Sachgebiet 43</td> <td>Januar 2011</td> <td>Rehm</td> </tr> <tr> <td>geprüft</td> <td>Abteilung 4</td> <td>Januar 2011</td> <td>Dr. Wüst</td> </tr> </table> <p><b>Lageplan</b>          km 41+300 bis km 43+300          Maßstab 1:2 000</p>	bearbeitet	gezeichnet	Januar 2011	Schmidt / M. Swita	aufgestellt	Referat 431	Januar 2011	Petz		Sachgebiet 43	Januar 2011	Rehm	geprüft	Abteilung 4	Januar 2011	Dr. Wüst
bearbeitet	gezeichnet	Januar 2011	Schmidt / M. Swita														
aufgestellt	Referat 431	Januar 2011	Petz														
	Sachgebiet 43	Januar 2011	Rehm														
geprüft	Abteilung 4	Januar 2011	Dr. Wüst														
Aufgestellt und geprüft: München, den 31.07.1998 Autobahndirektion Südbayern <i>Wolter</i> Wolter, Präsident	Planfestgestellt mit Beschluss der Regierung von Oberbayern Nr. 22-4354.1-A94-9 München, den 22.11.2011  Beller Oberregierungsrat																
Projekt:	Datum:																
<small>Produktion: 07.11.2011</small>	<small>Leibnizstr. 1, Geodaten © Bayerische Vermessungsverwaltung</small>																

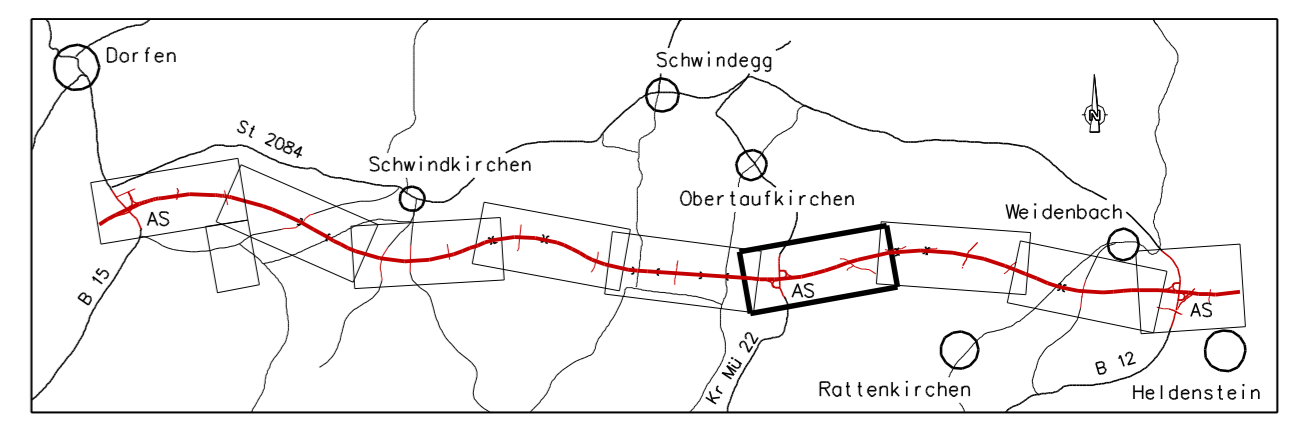




**K 43/2** Bau - km 43+638,016  
Überführung der Kr Mü22  
LW = 42,00m ; LH± 4,70m  
B.zw.Gel.13,25m ; Kr.Winkel = 100 gon

**K 44/1** Bau - km 44+638,000  
Überführung der GVS Krating - Mimmelheim  
LW = 42,00m ; LH± 4,70m  
B.zw.Gel.10,00m ; Kr.Winkel = 53 gon

- Legende:
- 35 Bauwerksverzeichnis - Nummer
  - 39 Bauwerksverzeichnis - Nummer 1. Tektur
  - 74 Bauwerksverzeichnis - Nummer 3. Tektur
  - 75 Bauwerksverzeichnis - Nummer 4. Tektur
  - G1 Bauwerksverzeichnis - Nummer
  - G1 Bauwerksverzeichnis - Nummer 1. Tektur
  - G1 Bauwerksverzeichnis - Nummer 3. Tektur



**4. Tektur** vom 14.09.2011  
zu den Planfeststellungsunterlagen  
vom 31.07.1998

Angestellt:  
München, den 14.09.2011  
Autobahndirektion Südbayern  
*Rehm*  
Rehm, Baudirektor

**3. Tektur** vom 28.02.2011  
zu den Planfeststellungsunterlagen  
vom 31.07.1998

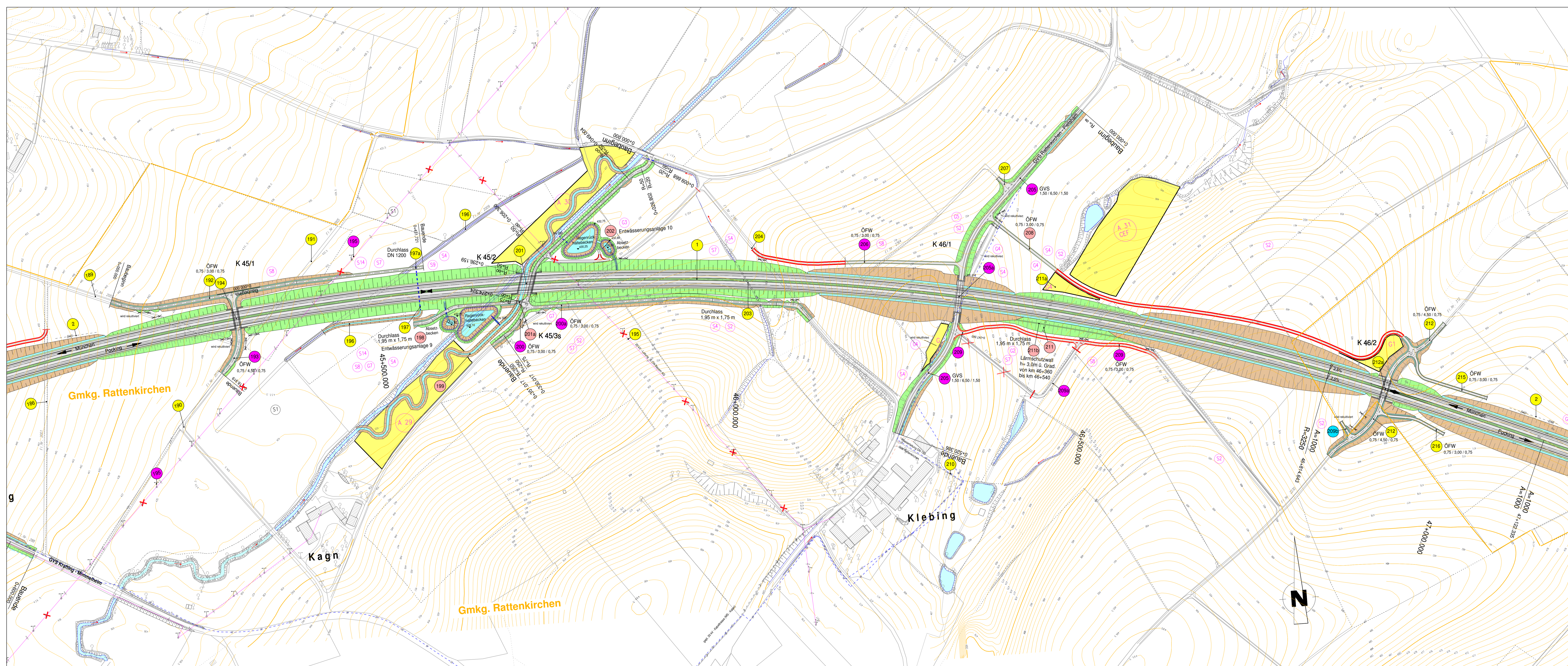
Angestellt:  
München, den 28.02.2011  
Autobahndirektion Südbayern  
*Lichtenwald*  
Lichtenwald, Präsident

**1. Tektur** vom 31.07.2002  
zu den Planfeststellungsunterlagen  
vom 31.07.1998

Angestellt:  
München, den 31.07.2002  
Autobahndirektion Südbayern  
*Wolterreck*  
Wolterreck, Präsident

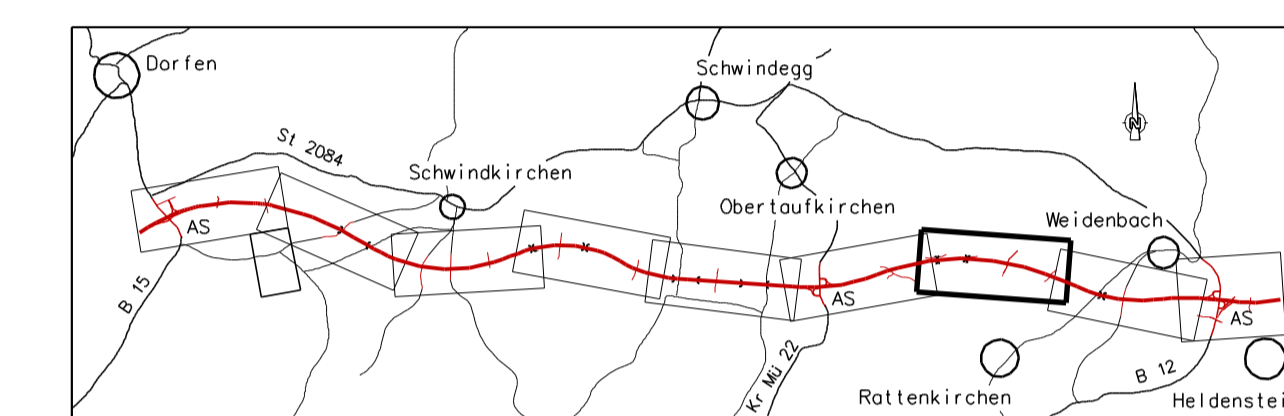
Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

Freistaat Bayern Autobahndirektion Südbayern			Unterlage <b>3 T</b> Blatt Nr. <b>6</b>
Planfeststellung		bearbeitet gezeichnet	Januar 2011 Schmidt / M.Swita
BAB A 94 München - Pocking (A 3)		angestellt Referat 431	Januar 2011 Plettz
Neubau Dorfen - Heldenstein		geprüft Sachgebiet 43	Januar 2011 Rehm
Strecken-km 34,730 bis 50,040		geprüft Abteilung 4	Januar 2011 Dr. Wöst
Lageplan		km 43+200 bis km 45+200	
Maßstab 1:2.000			
Angestellt und geprüft: München, den 31.07.1998 Autobahndirektion Südbayern <i>Wolterreck</i> Wolterreck, Präsident		Planfestgestellt mit Beschluss der Regierung von Oberbayern Nr. 32-4354.1-A94-9 München, den 22.11.2011 <i>Beier</i> Beier, Oberregierungsrat	
Projekt:	Datum:		
Postdatum: 08.11.2011	Luftbilder, Geodaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung		



<b>K 45/1</b> Bau - km 45+310,000 Unterführung eines ÖFW LW = 7,00m ; LH 7,4,50m B.zw.Gel.29,50m ; Kr.Winkel = 100 gon	<b>K 45/2</b> Bau - km 45+709,000 Brücke über den Kagnbach und Unterführung eines ÖFW LW = 18,00m ; LH 7,4,50m B.zw.Gel.29,50m ; Kr.Winkel = 80 gon
<b>K 45/3s</b> Bau - km 45+696,000 Brücke über den Kagnbach LW = 8,00m ; LH 7,2,50m B.zw.Gel.4,50m ; Kr.Winkel = 100 gon	<b>K 46/1</b> Bau - km 46+300,000 Überführung der GVS Rattenkirchen - Pletsham LW = 42,00m ; LH 7,4,70m B.zw.Gel.10,60m ; Kr.Winkel = 100 gon
<b>K 46/2</b> Bau - km 46+895,139 Unterführung eines ÖFW LW = 7,00m ; LH 7,4,50m B.zw.Gel.29,50m ; Kr.Winkel = 100 gon	

- Legende:**
- (35) Bauwerksverzeichnis - Nummer
  - (39) Bauwerksverzeichnis - Nummer **1. Tektur**
  - (74) Bauwerksverzeichnis - Nummer **3. Tektur**
  - (G1) Bauwerksverzeichnis - Nummer
  - (G1) Bauwerksverzeichnis - Nummer **1. Tektur**
  - (G1) Bauwerksverzeichnis - Nummer **3. Tektur**



**3. Tektur** vom 28.02.2011  
zu den Planfeststellungsunterlagen  
vom 31.07.1998

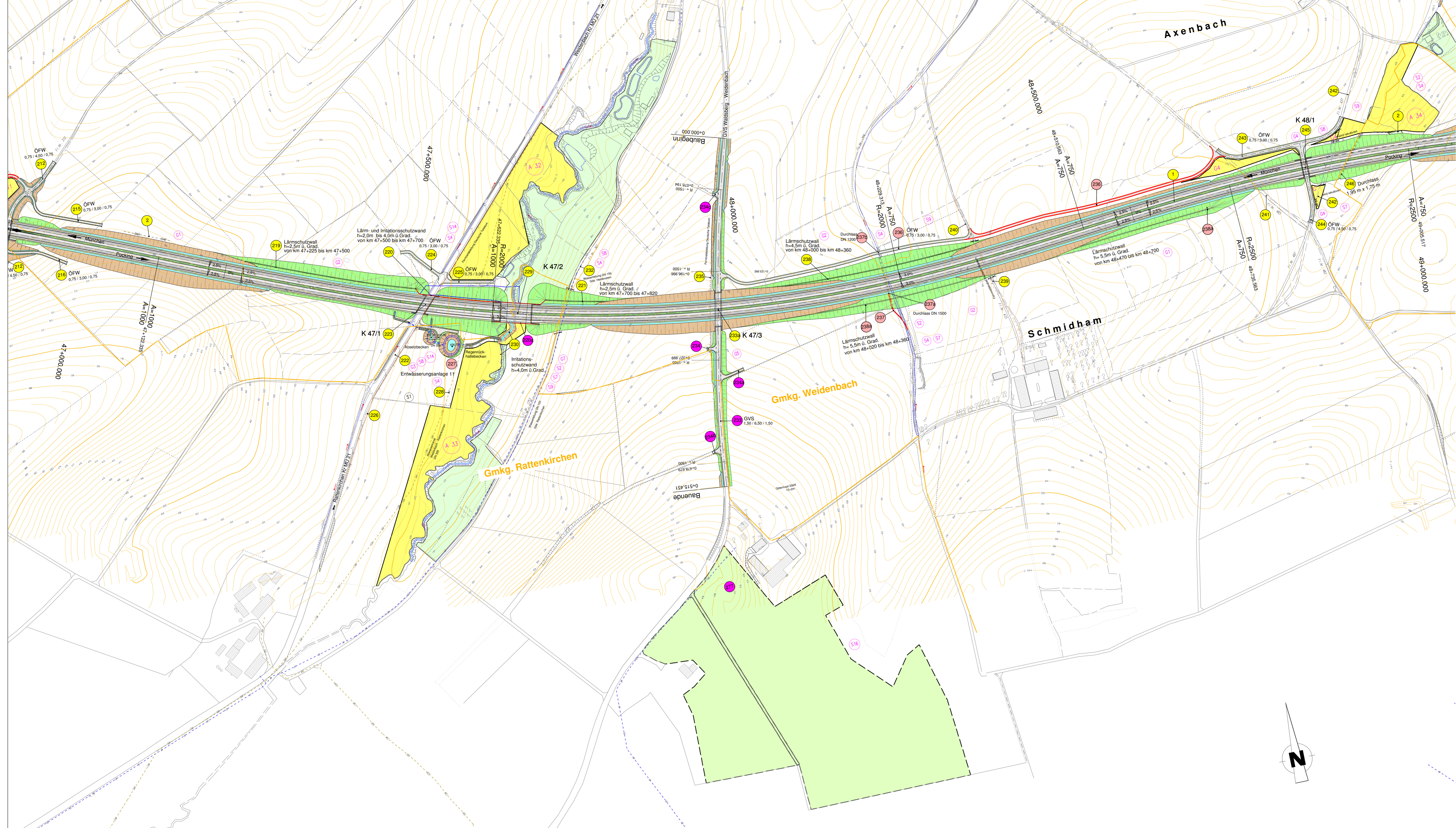
Aufgestellt:  
München, den 28.02.2011  
Autobahndirektion Südbayern  
*Wolterreck*  
Lichtenwald, Präsident

**1. Tektur** vom 31.07.2002  
zu den Planfeststellungsunterlagen  
vom 31.07.1998

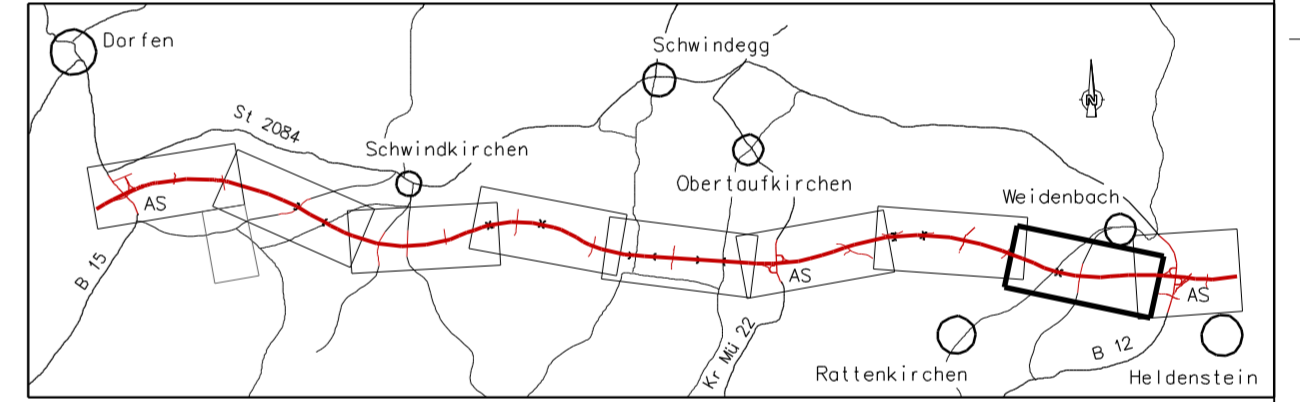
Aufgestellt:  
München, den 31.07.2002  
Autobahndirektion Südbayern  
*Wolterreck*  
Wolterreck, Präsident

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

Freistaat Bayern Autobahndirektion Südbayern <small>Siedelskule 7-11, 80335 München, Tel. 089 54503-0, Fax 089 54503-200, E-Mail poststelle@abdb.bayern.de</small>				Unterlage Blatt Nr. <b>3 T</b> Blatt Nr. <b>7</b> Datum Zeichen	
<b>Planfeststellung</b>		bearbeitet	gezeichnet	Januar 2011	Schmidt / M.Swita
<b>BAB A 94 München - Pocking (A 3)</b>		aufgestellt	Referat 431	Januar 2011	Petz
<b>Neubau Dorfen - Heldenstein</b>		geprüft	Sachgebiet 43	Januar 2011	Rehm
Strecken-km 34,730 bis 50,040			Abteilung 4	Januar 2011	Dr. Wüst
		<b>Lageplan</b>			
		km 45+100 bis km 47+100			
		Maßstab 1 : 2 000			
Aufgestellt und geprüft: München, den 31.07.1998 Autobahndirektion Südbayern <i>Wolterreck</i> Wolterreck, Präsident		Planfestgestellt mit Beschluss des Regierungsrates von Oberbayern Nr. 52-4354.1-A94-9 München, 22.11.2011 <i>Rehm</i> Beier Oberregierungsrat			
Projekt:	Date:				
<small>Postdatum: 08.11.2011</small>		<small>Luftbilder, Geodaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung</small>			



- Legende:**
- (35) Bauwerksverzeichnis - Nummer
  - (39) Bauwerksverzeichnis - Nummer 1. Tektur
  - (74) Bauwerksverzeichnis - Nummer 3. Tektur
  - (G1) Bauwerksverzeichnis - Nummer
  - (G1) Bauwerksverzeichnis - Nummer 1. Tektur
  - (G1) Bauwerksverzeichnis - Nummer 3. Tektur



**3. Tektur** vom 28.02.2011  
 zu den Planfeststellungsunterlagen  
 vom 31.07.1998

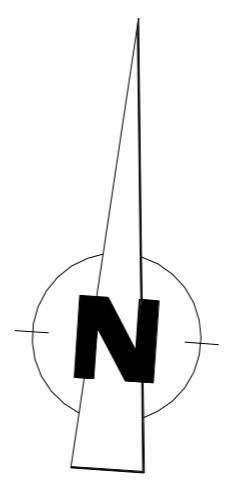
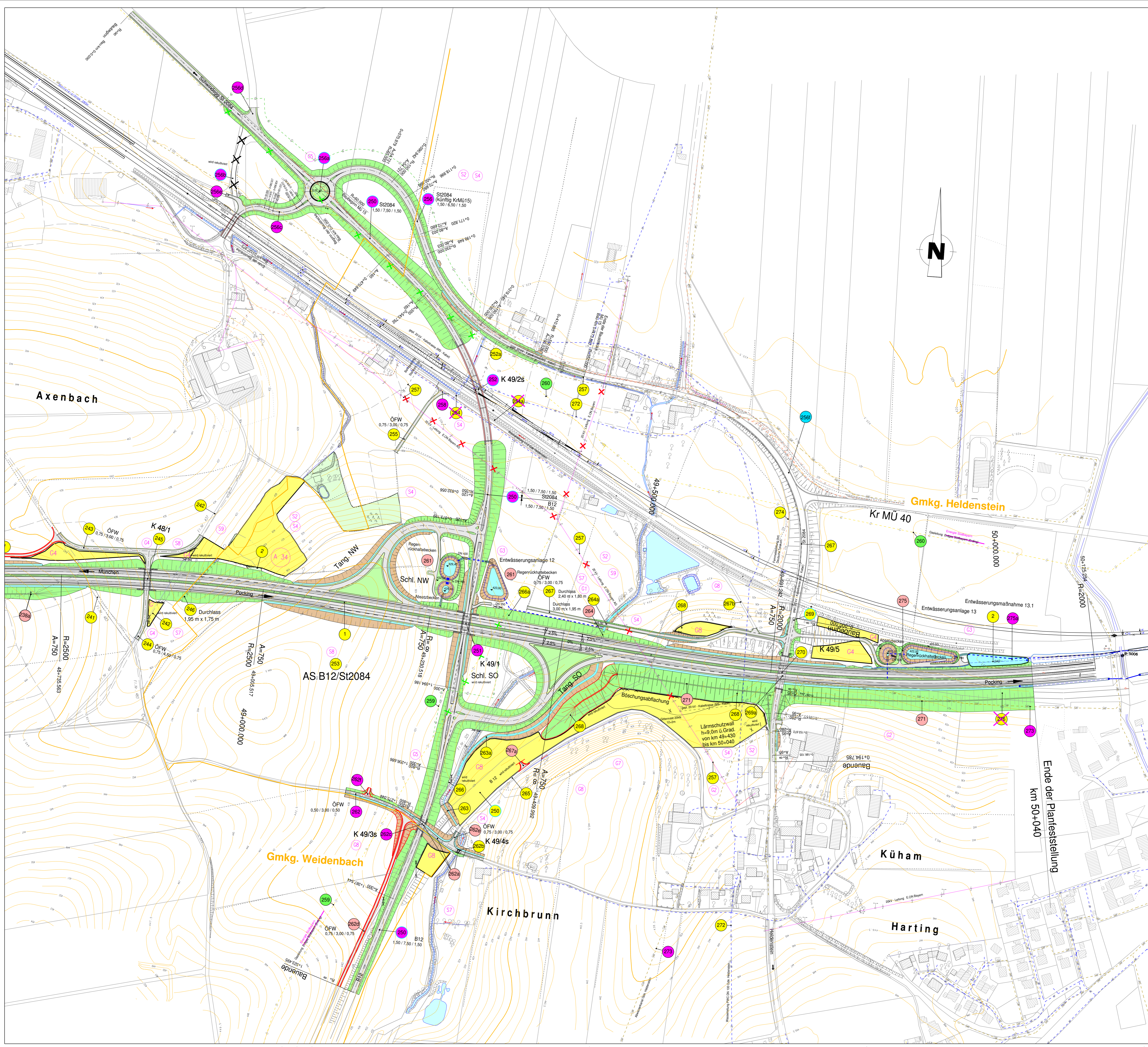
Aufgestellt: München, den 28.02.2011  
 Autobahndirektion Südbayern  
*Lichtenwald*  
 Lichtenwald, Präsident

**1. Tektur** vom 31.07.2002  
 zu den Planfeststellungsunterlagen  
 vom 31.07.1998

Aufgestellt: München, den 31.07.2002  
 Autobahndirektion Südbayern  
*Woltereck*  
 Woltereck, Präsident

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

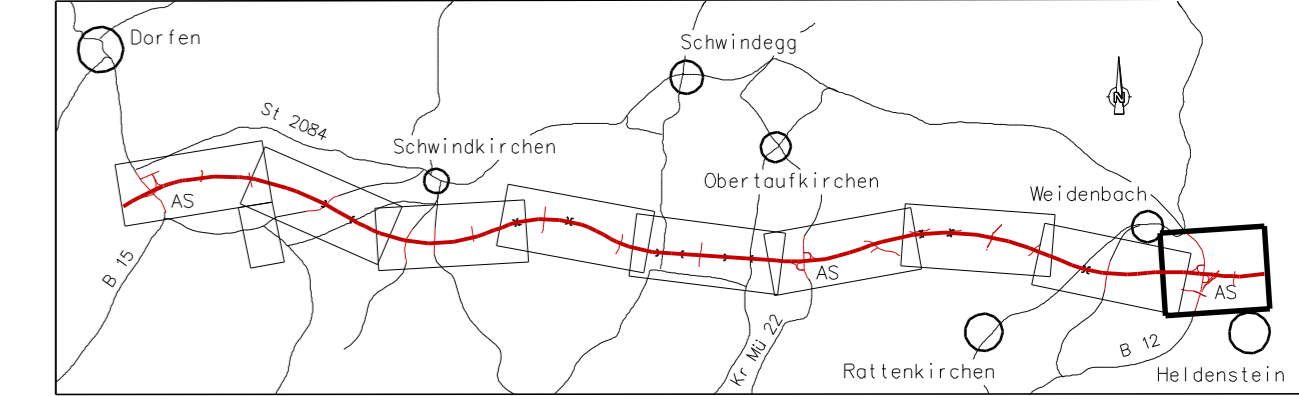
Freistaat Bayern Autobahndirektion Südbayern <small>Bundesstr. 111, 80339 München, Tel. 089 243 20-0, Fax 089 243 20-4 000, E-Mail: post@ad-suedbayern.de</small>		Unterlage: <b>3 T</b> Blatt Nr.: <b>8</b> Datum: Zeichen:
<b>Planfeststellung</b> <b>BAB A 94 München - Pocking (A 3)</b> <b>Neubau Dorfen - Heldenstein</b> Strecken-km 34.730 bis 50.040	bearbeitet gezeichnet Referat 431 Sachgebiet 43 Abteilung 4	Januar 2011 Schmidt / M.Swita Peitz Rehm Dr. Wüst
Aufgestellt und geprüft: München, den 31.07.1998 Autobahndirektion Südbayern <i>Woltereck</i> Woltereck, Präsident	Planfestgestellt mit Beschluss der Regierung von Oberbayern Nr. 30-4354-1-A94-9 München, 22.11.2011  Oberregierungsrat	Maßstab: 1 : 2 000
Projekt:	Datum:	Planfeststellungsdatum:



<b>K 48/1</b> Bau - km 48+850,000 Unterführung eines OFW LW = 7,00m ; LH 7,50m B.zw.Gel.29,50m ; Kr.Winkel = 100 gon	<b>K 49/1</b> Bau - km 49+279,328 Unterführung der B 12 LW = 11,60m ; LH 7,70m B.zw.Gel.29,50m ; Kr.Winkel = 100 gon
<b>K 49/2s</b> Bau - km 49+250,000 Überführung der St 2084 über die Bahnlinie München - Mühldorf STW = 133,00m ; LH 6,22m B.zw.Gel.11,60m ; Kr.Winkel = 45 gon	<b>K 49/3s</b> Bau - km 49+300,000 Unterführung eines OFW LW = 7,00m ; LH 7,40m B.zw.Gel.12,00m ; Kr.Winkel = 80 gon
<b>K 49/4s</b> Bau - km 49+300,000 Brücke über Kirchbrunn Bach LW = 2,40m ; LH 1,80m B.zw.Gel.6,00m ; Kr.Winkel = 100 gon	<b>K 49/5</b> Bau - km 49+706,000 Überführung der Kr MÜ15 LW = 42,00m ; LH 7,47m B.zw.Gel.11,60m ; Kr.Winkel = 93,6 gon

Legende:

(35) Bauwerksverzeichnis - Nummer	1. Tektur
(39) Bauwerksverzeichnis - Nummer	3. Tektur
(74) Bauwerksverzeichnis - Nummer	4. Tektur
(78) Bauwerksverzeichnis - Nummer	1. Tektur
(G1) Bauwerksverzeichnis - Nummer	3. Tektur



**4. Tektur** vom 14.09.2011  
zu den Planfeststellungsunterlagen  
vom 31.07.1998

Aufgestellt:  
München, den 14.09.2011  
Autobahndirektion Südbayern  
*R. Baur*  
R. Baur, Bauleiter

**3. Tektur** vom 28.02.2011  
zu den Planfeststellungsunterlagen  
vom 31.07.1998

Aufgestellt:  
München, den 28.02.2011  
Autobahndirektion Südbayern  
*H. Lichtenwaldt*  
H. Lichtenwaldt, Präsident

**1. Tektur** vom 31.07.2002  
zu den Planfeststellungsunterlagen  
vom 31.07.1998

Aufgestellt:  
München, den 31.07.2002  
Autobahndirektion Südbayern  
*W. Wolterreck*  
W. Wolterreck, Präsident

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

Freistaat Bayern Autobahndirektion Südbayern	Unterlage <b>3</b> T Blatt Nr. <b>9</b>
Planfeststellung	
BAB A 94 München - Pocking (A 3)	bearbeitet gezeichnet Januar 2011 Schmidt / M. Saitta
Neubau Dorfen - Heldenstein	aufgestellt Referat 431 Januar 2011 Peetz
	geprüft Sachgebiet 43 Januar 2011 Rehm
Lageplan Strecken-km 34,730 bis 50,040	
Maßstab 1 : 2 000	

Aufgestellt und geprüft:  
München, den 31.07.1998  
Autobahndirektion Südbayern  
*W. Wolterreck*  
W. Wolterreck, Präsident

Planfestgestellt mit Beschluss  
des Regierungsausschusses  
Nr. 32-4354 1-A94-9  
München, den 22.11.2011  
*H. Lichtenwaldt*  
H. Lichtenwaldt, Präsident  
Oberregierungsrat

Projekt: \_\_\_\_\_ Datum: \_\_\_\_\_  
 Projekt: \_\_\_\_\_ Datum: \_\_\_\_\_

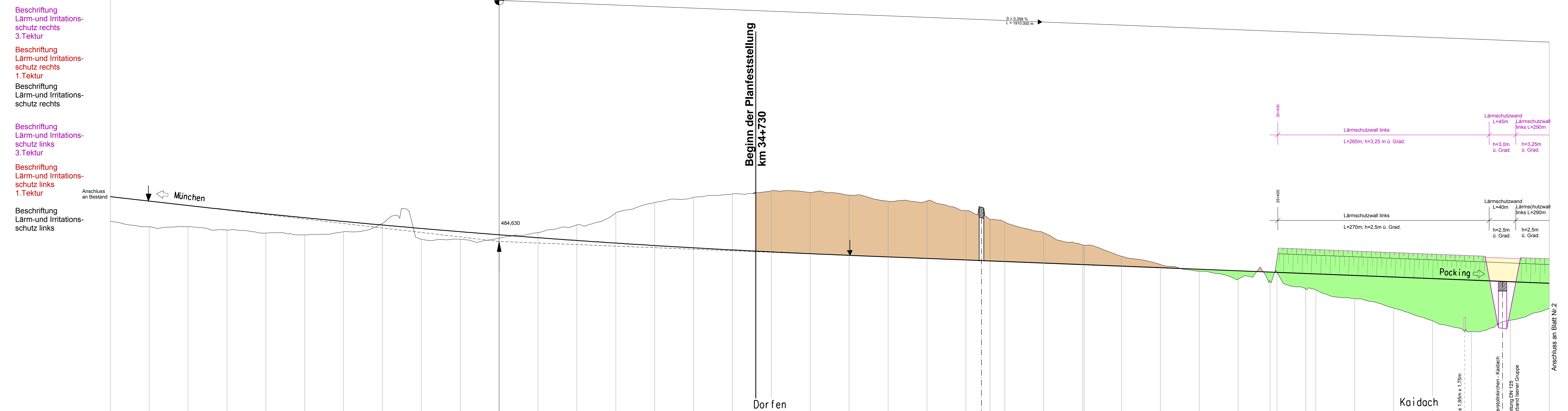
Planfestgestellt mit Beschluss  
des Regierungsausschusses  
Nr. 32-4354 1-A94-9  
München, den 22.11.2011  
*H. Lichtenwaldt*  
H. Lichtenwaldt, Präsident  
Oberregierungsrat

Planfestgestellt mit Beschluss  
des Regierungsausschusses  
Nr. 32-4354 1-A94-9  
München, den 22.11.2011  
*H. Lichtenwaldt*  
H. Lichtenwaldt, Präsident  
Oberregierungsrat

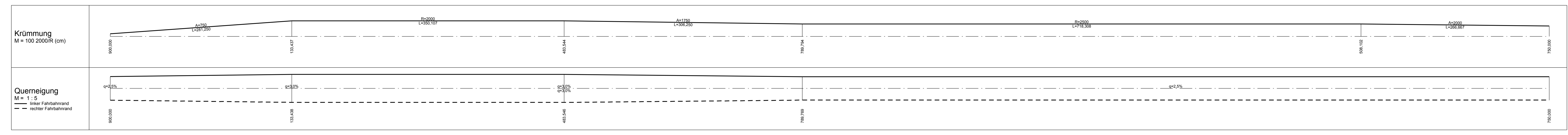
km 34+400,000  
 H = 120000,000 m  
 T = 450,942 m  
 f = 0,847 m  
 TS = 484,630 m

**K 35/1** Bou - km 35+024,450  
 Überführung eines DFW  
 LW=2x21,00m 42,00m ; LH≥4,70m  
 B. zw. Gel. = 6,00m; Kr ≤ 100 gon  
 Br-Kl-30/30

**K 35/2** Bou - km 35+690,354-499  
 Unterführung der GVS  
 Unterstollkirchchen-Kaidach  
 LW=8,56m; 10,60m ; LH≥4,70m  
 B. zw. Gel. = 29,50m ; Kr ≤ 77 gon  
 Br-Kl-60/30



Gradiente	487,24	488,805	489,241	488,697	488,175	487,673	487,192	486,732	486,293	485,875	485,477	485,101	484,745	484,410	484,096	483,802	483,530	483,278	483,047	482,837	482,638	482,439	482,239	482,142	482,040	481,841	481,642	481,443	481,243	481,044	480,845	480,646	480,447	480,247	480,048	479,849	479,650	479,451	479,251		
Gelände	487,24	488,805	489,241	488,697	488,175	487,673	487,192	486,732	486,293	485,875	485,477	485,101	484,745	484,410	484,096	483,802	483,530	483,278	483,047	482,837	482,638	482,439	482,239	482,142	482,040	481,841	481,642	481,443	481,243	481,044	480,845	480,646	480,447	480,247	480,048	479,849	479,650	479,451	479,251		
Station	900,000	950,000	0,000	50,000	100,000	150,000	200,000	250,000	300,000	350,000	400,000	450,000	500,000	550,000	600,000	650,000	700,000	750,000	800,000	850,000	900,000	950,000	0,000	24,45	50,000	100,000	150,000	200,000	250,000	300,000	350,000	400,000	450,000	500,000	550,000	600,000	650,000	700,000	750,000		
Km	33+900	34+000	34+100	34+200	34+300	34+400	34+500	34+600	34+700	34+800	34+900	35+000	35+100	35+200	35+300	35+400	35+500	35+600	35+700	35+800	35+900	36+000	36+100	36+200	36+300	36+400	36+500	36+600	36+700	36+800	36+900	37+000	37+100	37+200	37+300	37+400	37+500	37+600	37+700	37+800	37+900



Beschriftung  
 Lärm- und Irritations-  
 schutz rechts  
 3. Tektur

Beschriftung  
 Lärm- und Irritations-  
 schutz rechts  
 1. Tektur

Beschriftung  
 Lärm- und Irritations-  
 schutz rechts

Beschriftung  
 Lärm- und Irritations-  
 schutz links  
 3. Tektur

Beschriftung  
 Lärm- und Irritations-  
 schutz links  
 1. Tektur

Beschriftung  
 Lärm- und Irritations-  
 schutz links

**3. Tektur** vom 28.02.2011  
 zu den Planfeststellungsunterlagen  
 vom 31.07.1998

Aufgestellt:  
 München, den 28.02.2011  
 Autobahndirektion Südbayern  
 Lichtenwald, Präsident

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

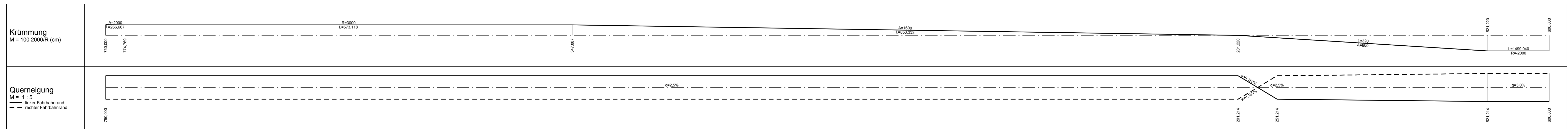
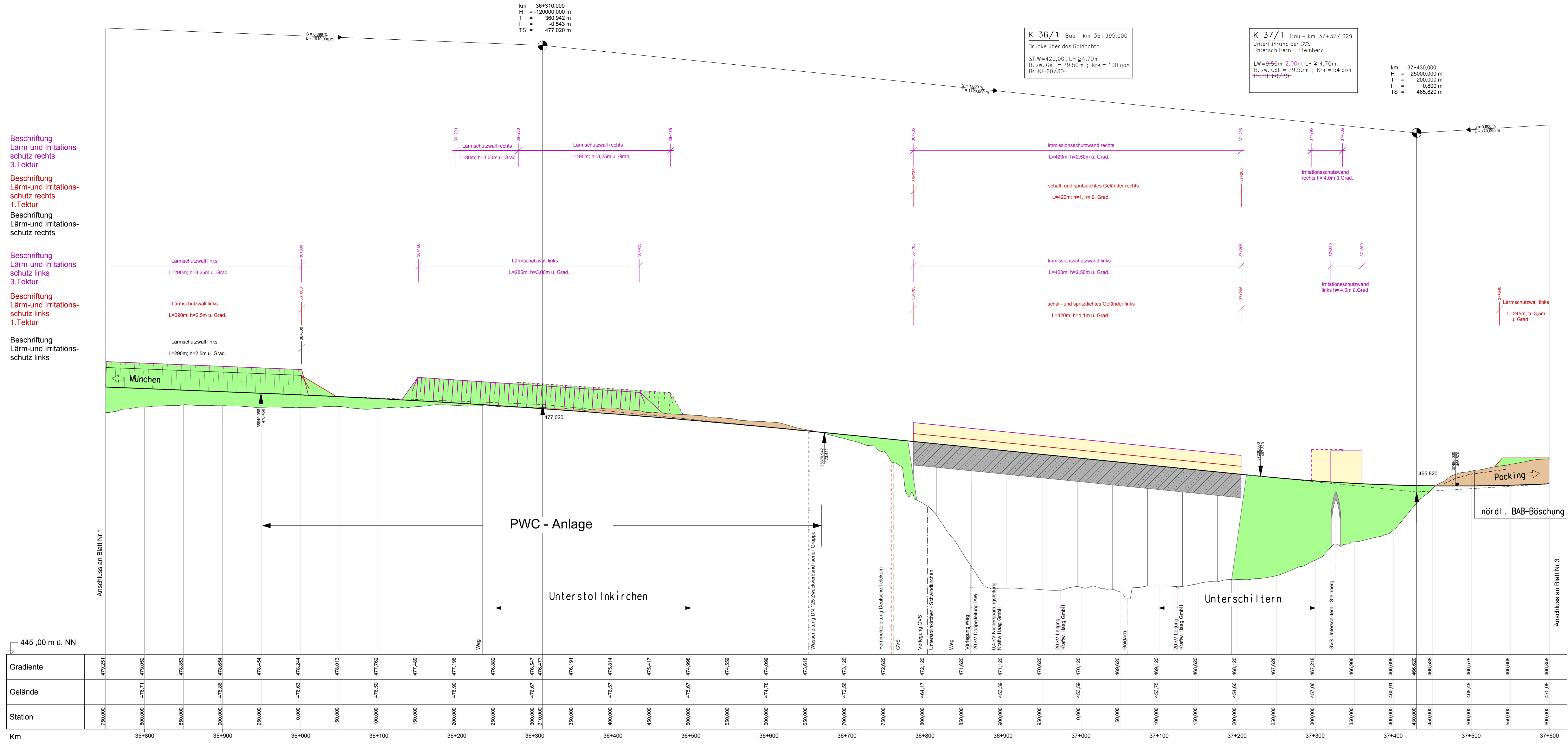
Freistaat Bayern Autobahndirektion Südbayern		Unterlage <b>4 T</b>	
Blatt Nr. <b>1</b>		Datum	
Planfeststellung		bearbeitet	gezeichnet
BAB A 94 München - Pocking (A 3)		Referat 431	Dez. 2010
Neubau Dorfen - Heldenstein		Sachgebiet 43	Dez. 2010
Strecken-km 34+730 bis 50,040		geprüft	Abteilung 4
Höhenplan		Dr. Wüst	
km 34+730 bis km 35+750		Maßstab 1 : 2 000/200	

Aufgestellt und geprüft:  
 München, den 31.07.1998  
 Autobahndirektion Südbayern  
 Wolterbeck, Präsident

Planfestgestellt mit Beschluss  
 der Regierung von Oberbayern  
 Nr. 32-4354.1-A94-9  
 München, den 22.11.2011  
 Oberregierungsrat

Projekt: 14.03.2011  
 Datum:  

Luftbilder, Geodaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung



Beschriftung Lärm- und Irritationschutz rechts 3. Tektur  
 Beschriftung Lärm- und Irritationschutz rechts 1. Tektur  
 Beschriftung Lärm- und Irritationschutz links 3. Tektur  
 Beschriftung Lärm- und Irritationschutz links 1. Tektur

**K 36/1** Bau - km 36+995,000  
 Brücke über das Galdochtal  
 ST.W=420,00; LH ≥ 4,70m  
 B.zw. Gel. = 29,50m; Krk = 100 gon  
 Br. Kl: 60/30

**K 37/1** Bau - km 37+327,329  
 Unterführung der GVS  
 Unterschilfern - Steinberg  
 LW=9,50m; LH ≥ 4,70m  
 B.zw. Gel. = 29,50m; Krk = 54 gon  
 Br. Kl: 60/30

**3. Tektur** vom 28.02.2011  
 zu den Planfeststellungsunterlagen  
 vom 31.07.1998

Aufgestellt:  
 München, den 28.02.2011  
 Autobahndirektion Südbayern  
*Lichtenwald*  
 Lichtenwald, Präsident

**1. Tektur** vom 31.07.2002  
 zu den Planfeststellungsunterlagen  
 vom 31.07.1998

Aufgestellt:  
 München, den 31.07.2002  
 Autobahndirektion Südbayern  
*Woltereck*  
 Woltereck, Präsident

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

Freistaat Bayern  
 Autobahndirektion Südbayern

Planfeststellung  
**BAB A 94 München - Pocking (A 3)**  
**Neubau Dorfen - Heldenstein**  
 Strecken-km 34,730 bis 50,040

Unterlage **4 T**  
 Blatt Nr. **2**  
 Datum  
 Zeichen

Höhenplan  
 km 35+750 bis km 37+600  
 Maßstab 1 : 2 000/200

Aufgestellt und geprüft:  
 München, den 31.07.1998  
 Autobahndirektion Südbayern  
*Woltereck*  
 Woltereck, Präsident

Planfestgestellt mit Beschluss  
 der Regierung von Oberbayern  
 Nr. 32-4354-1-A94-9  
 München, den 22.11.2011  
*Dieter*  
 Oberbürgermeister

Projekt: Datum: 14.03.2011  
 Luftbilder, Geodaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung

**K 37/2** 37+797  
 Rahmendurchlass  
 LW=4,00m; LH=3,50m  
 B. zw. Gel. = 29,50m; Krκ = 99,7 gon

**K 38/1** 38+011+936+019  
 Überführung der GVS  
 Höhenberg - Steinberg  
 LW=9,50m; LH=4,70m  
 B. zw. Gel. = 29,50m; Krκ = 93,6 gon  
 Br-Kl=60/30

**K 38/10** 38+170  
 Rahmendurchlass  
 LW=12,00m; LH=4,0m  
 B. zw. Gel. = 35m; Krκ = 92 gon

**K 38/2** Bau - km 38+413,090  
 Überführung der GVS  
 Pöhlsmos - Steinberg  
 LW=2+2+0,00m; LH=4,70m  
 B. zw. Gel. = 30,00m; 10,60 m Krκ = 97,4 gon  
 Br-Kl=60/30

**K 38/2b** Bau - km 38+598  
 Rahmendurchlass  
 LW=12,00m; LH=3,50m  
 B. zw. Gel. = 30m; Krκ = 87 gon

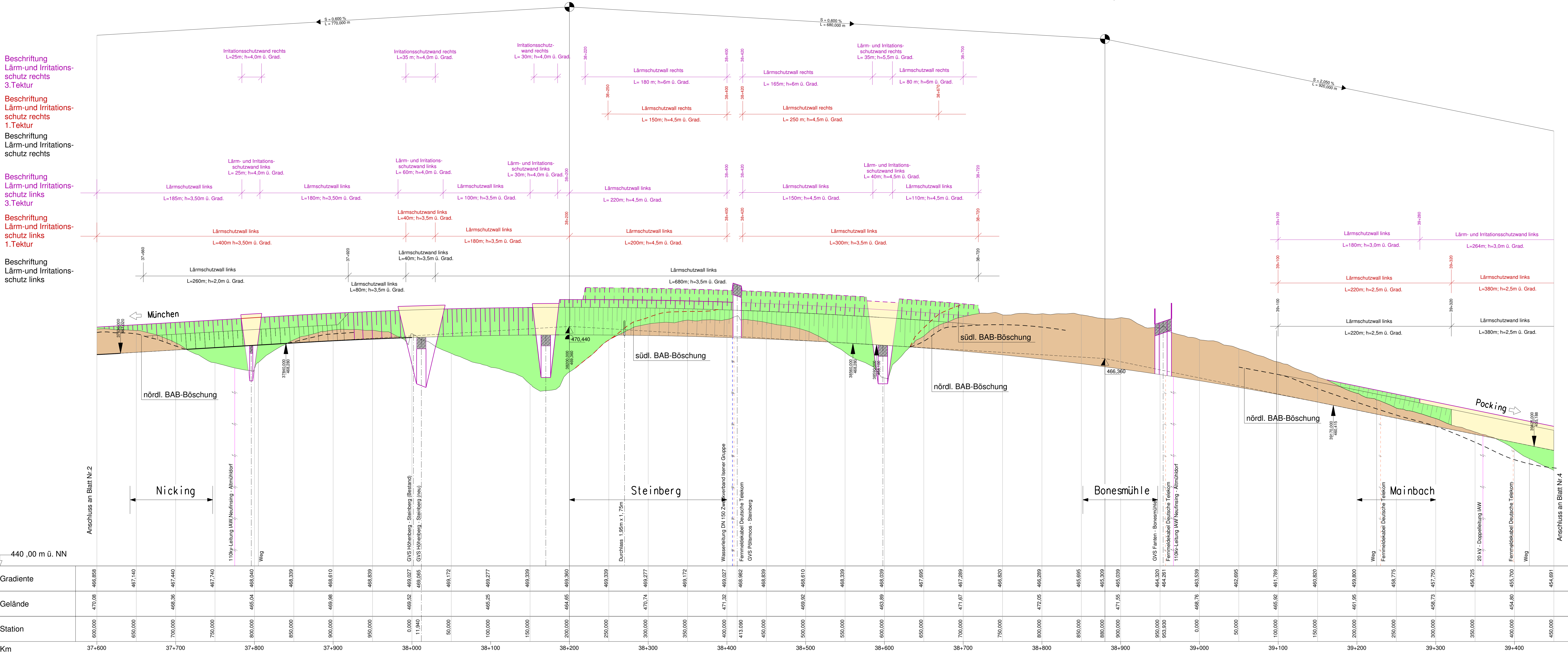
**K 38/3** Bau - km 38+953,930  
 Überführung der GVS  
 Farlen - Bonesmühle  
 LW=2+2+0,00m; LH=4,70m  
 B. zw. Gel. = 10,10m; Krκ = 91,1 gon  
 Br-Kl=60/30

**K 38/3a** Bau - km 38+953,930  
 Tragbauwerke mit Irritations-  
 schutzwand h = 2m  
 Querschnitt für Fiedermäuse  
 LW=ca. 42,00m; LH=4,70m  
 B. zw. Gel. = ca. 5,50m; Krκ = 91,1 gon

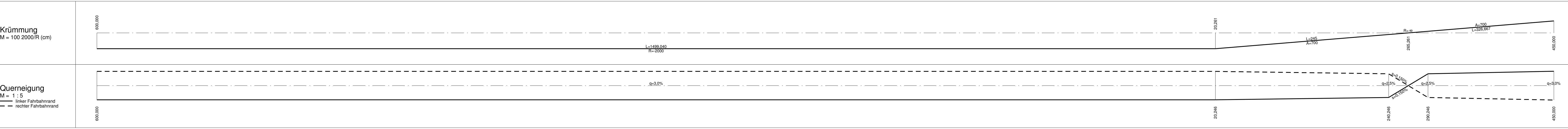
km 38+200,000  
 H = -6000,000 m  
 T = 360,000 m  
 F = -1,000 m  
 TS = 470,440 m

km 38+880,000  
 H = -4000,000 m  
 T = 290,000 m  
 F = -1,051 m  
 TS = 466,360 m

Beschriftung  
 Lärm- und Irritations-  
 schutz rechts  
 3. Tektur  
 Beschriftung  
 Lärm- und Irritations-  
 schutz rechts  
 1. Tektur  
 Beschriftung  
 Lärm- und Irritations-  
 schutz rechts  
 1. Tektur  
 Beschriftung  
 Lärm- und Irritations-  
 schutz links  
 3. Tektur  
 Beschriftung  
 Lärm- und Irritations-  
 schutz links  
 1. Tektur  
 Beschriftung  
 Lärm- und Irritations-  
 schutz links  
 1. Tektur



Station	600.000	650.000	700.000	750.000	800.000	850.000	900.000	950.000	0.000	11.940	50.000	100.000	150.000	200.000	250.000	300.000	350.000	400.000	413.090	450.000	500.000	550.000	600.000	650.000	700.000	750.000	800.000	850.000	900.000	950.000	953.930	0.000	50.000	100.000	150.000	200.000	250.000	300.000	350.000	400.000	450.000										
Gradiente	466,858	467,140	467,440	467,740	468,040	468,339	468,639	468,938	469,237	469,536	469,835	469,172	469,471	469,770	469,067	469,366	469,665	469,964	470,263	470,562	469,859	469,158	468,457	467,756	470,055	469,354	468,653	467,952	470,251	469,550	468,849	468,148	467,447	466,746	466,045	465,344	464,643	463,942	463,241	462,540	461,839	461,138	460,437	459,736	459,035	458,334	457,633	456,932	456,231	455,530	454,829
Gelände	470,08	469,38	468,68	467,98	467,28	466,58	465,88	465,18	464,48	463,78	463,08	462,38	461,68	460,98	460,28	459,58	458,88	458,18	457,48	456,78	456,08	455,38	454,68	453,98	453,28	452,58	451,88	451,18	450,48	449,78	449,08	448,38	447,68	446,98	446,28	445,58	444,88	444,18	443,48	442,78	442,08	441,38	440,68	439,98	439,28	438,58	437,88	437,18	436,48	435,78	435,08
Km	37+600	37+700	37+800	37+900	38+000	38+100	38+200	38+300	38+400	38+500	38+600	38+700	38+800	38+900	39+000	39+100	39+200	39+300	39+400	39+500	39+600	39+700	39+800	39+900	40+000	40+100	40+200	40+300	40+400	40+500	40+600	40+700	40+800	40+900	41+000	41+100	41+200	41+300	41+400	41+500	41+600	41+700	41+800	41+900	42+000	42+100	42+200	42+300	42+400	42+500	



**3. Tektur** vom 28.02.2011  
 zu den Planfeststellungsunterlagen  
 vom 31.07.1998  
 Aufgestellt: München, den 28.02.2011  
 Autobahndirektion Südbayern  
 Wollterreck, Präsident

**1. Tektur** vom 31.07.2002  
 zu den Planfeststellungsunterlagen  
 vom 31.07.1998  
 Aufgestellt: München, den 31.07.2002  
 Autobahndirektion Südbayern  
 Wollterreck, Präsident

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

Freistaat Bayern  
 Autobahndirektion Südbayern

Unterlage **4 T**  
 Blatt Nr. **3**  
 Datum  
 Zeichen

**Planfeststellung**  
 bearbeitet gezeichnet Dez. 10 Schmidt/Lösch  
 reterat 431 Dez. 10 Peitz  
 Sachgebiet 43 Dez. 10 Rehm  
 geprüft Abteilung 4 Dez. 10 Dr. Wist

**Neubau Dorfen - Heidenstein**  
**Höhenplan**  
 Strecken-km 34,730 bis 50,040  
 Maßstab 1 : 2 000/200

Aufgestellt und geprüft München, den 31.07.1998  
 Autobahndirektion Südbayern  
 Wollterreck, Präsident

Planfestgestellt mit Beschluss der Regierung von Oberbayern vom 22.11.2011  
 Ministerpräsident  
 Bayerischer Obergerichtsrat

Planfeststellungs-Nr. 30-20-154-1-404-9  
 München, den 22.11.2011  
 Bayerischer Obergerichtsrat

Projekt: Datum:  
 Planfestst. 07.11.2011  
 Lufthafen, Geodaten © Bayerische Vermessungsverwaltung

**K 39/1** Bau - km 39+585,000 572,245  
 Brücke über den Mainbach  
 und Unterführung der GVS Mainbacher-Str. eines DFV  
 Bogenbrücke  
 LW=35,00m ; LH ≥ 4,70m ; 4,50m  
 B. zw. Gel. = 29,50m ; Kr4 = 100 gon  
 Br.-Kl.: 60/30

**K 39/2s** Bau - km 39+582,000  
 Brücke über den Mainbach  
 LW=9,00m ; LH ≥ 2,00m  
 B. zw. Gel. = 9,00m ; 10,10m ; Kr4 = 100 gon  
 Br.-Kl.: 30/30

**K 39/3** Bau - km 39+973,064 971,325  
 Unterführung der  
 CVS Grimmeibach - Schwindach  
 LW=8,50m ; 12,00m ; LH ≥ 4,70m  
 B. zw. Gel. = 29,50m ; Kr4 = 93,9 gon  
 Br.-Kl.: 60/30

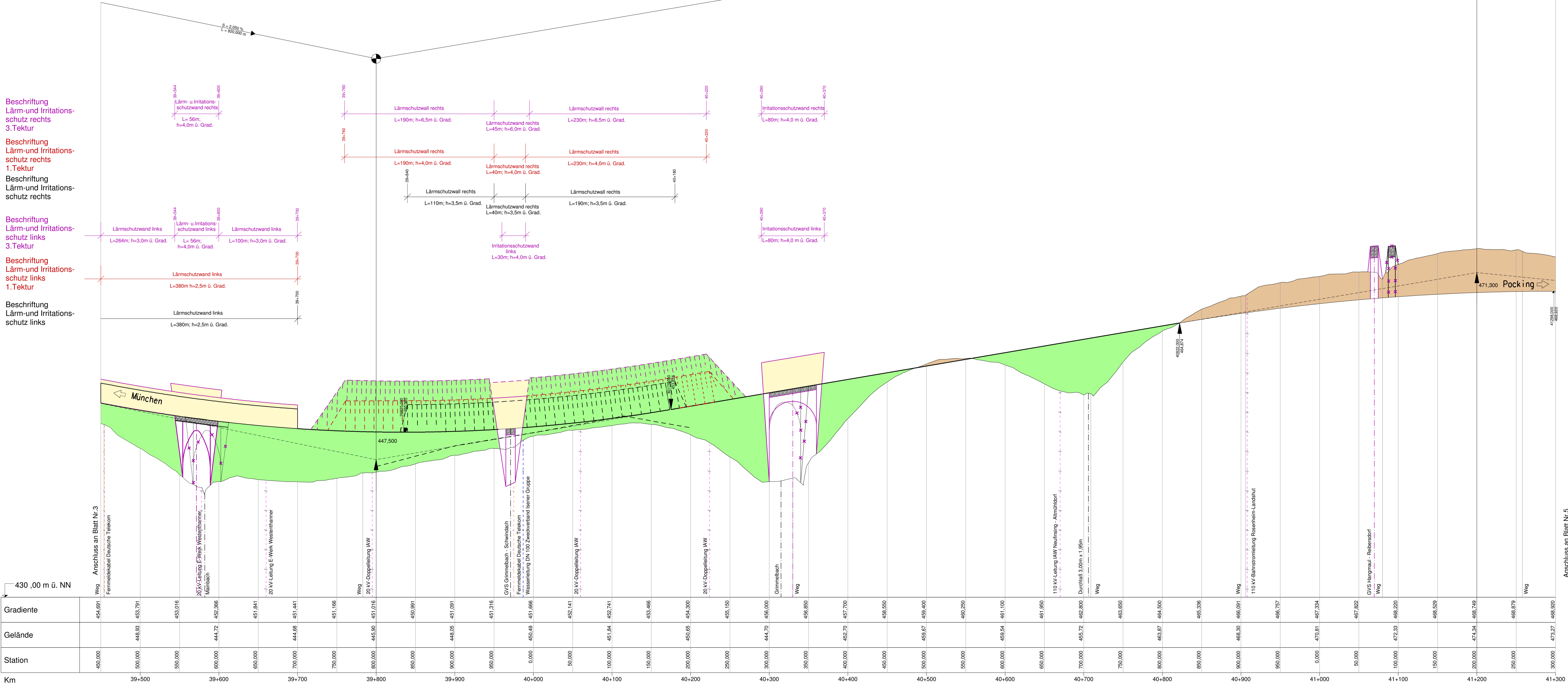
**K 40/1** Bau - km 40+320,000 330,00  
 Brücke über den Grimmeibach  
 LW=40,00m ; 60,00m ; LH ≥ 4,50m  
 B. zw. Gel. = 29,50m ; Kr4 = 100 gon  
 Br.-Kl.: 60/30

**K 41/1** Bau - km 41+091,848 069,500  
 Überführung der  
 CVS Hangmaul - Reibersdorf  
 LW=2+2+0,00m ; 42,00m ; LH ≥ 4,70m  
 B. zw. Gel. = 9,00m ; 10,10m ; Kr4 = 100 gon  
 Br.-Kl.: 60/30

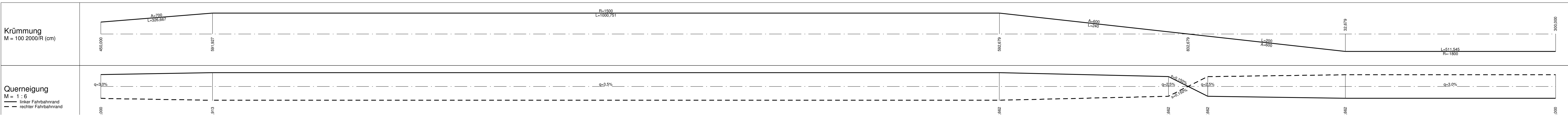
km 41+200,000  
 H = 28000,000 m  
 T = 378,000 m  
 f = -2,552 m  
 TS = 471,300 m

km 39+800,000  
 H = 20000,000 m  
 T = 375,000 m  
 f = 3,516 m  
 TS = 447,500 m

Beschriftung  
 Lärm- und Irritations-  
 schutz rechts  
 3. Tektur  
 Beschriftung  
 Lärm- und Irritations-  
 schutz rechts  
 1. Tektur  
 Beschriftung  
 Lärm- und Irritations-  
 schutz rechts  
 Beschriftung  
 Lärm- und Irritations-  
 schutz links  
 3. Tektur  
 Beschriftung  
 Lärm- und Irritations-  
 schutz links  
 1. Tektur  
 Beschriftung  
 Lärm- und Irritations-  
 schutz links



Gradiente	454,891	453,791	453,016	452,986	451,841	451,441	451,196	451,016	450,991	450,891	451,091	451,316	450,49	451,096	455,141	452,741	453,496	453,300	453,159	455,000	444,70	456,890	457,700	458,550	459,400	400,250	461,100	461,950	462,800	465,050	466,500	466,336	466,091	466,797	467,324	467,852	468,220	468,529	468,749	468,879	468,920			
Gelände	390,000	448,93	444,72	444,88	444,08	444,08	445,90	445,90	445,90	445,90	445,90	445,90	445,90	445,90	445,90	445,90	445,90	445,90	445,90	445,90	444,70	444,70	447,700	448,550	449,400	400,250	460,954	461,100	461,950	462,800	465,050	466,500	466,336	466,091	466,797	467,324	467,852	468,220	468,529	468,749	468,879	468,920		
Station	450,000	500,000	550,000	600,000	650,000	700,000	750,000	800,000	850,000	900,000	950,000	1000,000	1050,000	1100,000	1150,000	1200,000	1250,000	1300,000	1350,000	1400,000	1450,000	1500,000	1550,000	1600,000	1650,000	1700,000	1750,000	1800,000	1850,000	1900,000	1950,000	2000,000	2050,000	2100,000	2150,000	2200,000	2250,000	2300,000	2350,000	2400,000	2450,000	2500,000	2550,000	2600,000
Km	39+500	39+600	39+700	39+800	39+900	40+000	40+100	40+200	40+300	40+400	40+500	40+600	40+700	40+800	40+900	41+000	41+100	41+200	41+300	41+400	41+500	41+600	41+700	41+800	41+900	42+000	42+100	42+200	42+300	42+400	42+500	42+600	42+700	42+800	42+900	43+000	43+100	43+200	43+300	43+400	43+500	43+600		



**3. Tektur** vom 28.02.2011  
 zu den Planfeststellungsunterlagen  
 vom 31.07.1998

**1. Tektur** vom 31.07.2002  
 zu den Planfeststellungsunterlagen  
 vom 31.07.1998

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

**Freistaat Bayern**  
 Autobahndirektion Südbayern

**Planfeststellung**  
**BAB A 94 München - Pocking (A 3)**  
**Neubau Dorfen - Heidenstein**  
 Strecken-km 34,730 bis km 50,044

**Höhenplan**  
 km 39+450 bis km 41+300  
 Maßstab 1 : 2.000/200

**Planfestgestellt mit Beschluss**  
 der Regierung von Oberbayern  
 vom 22.11.2011

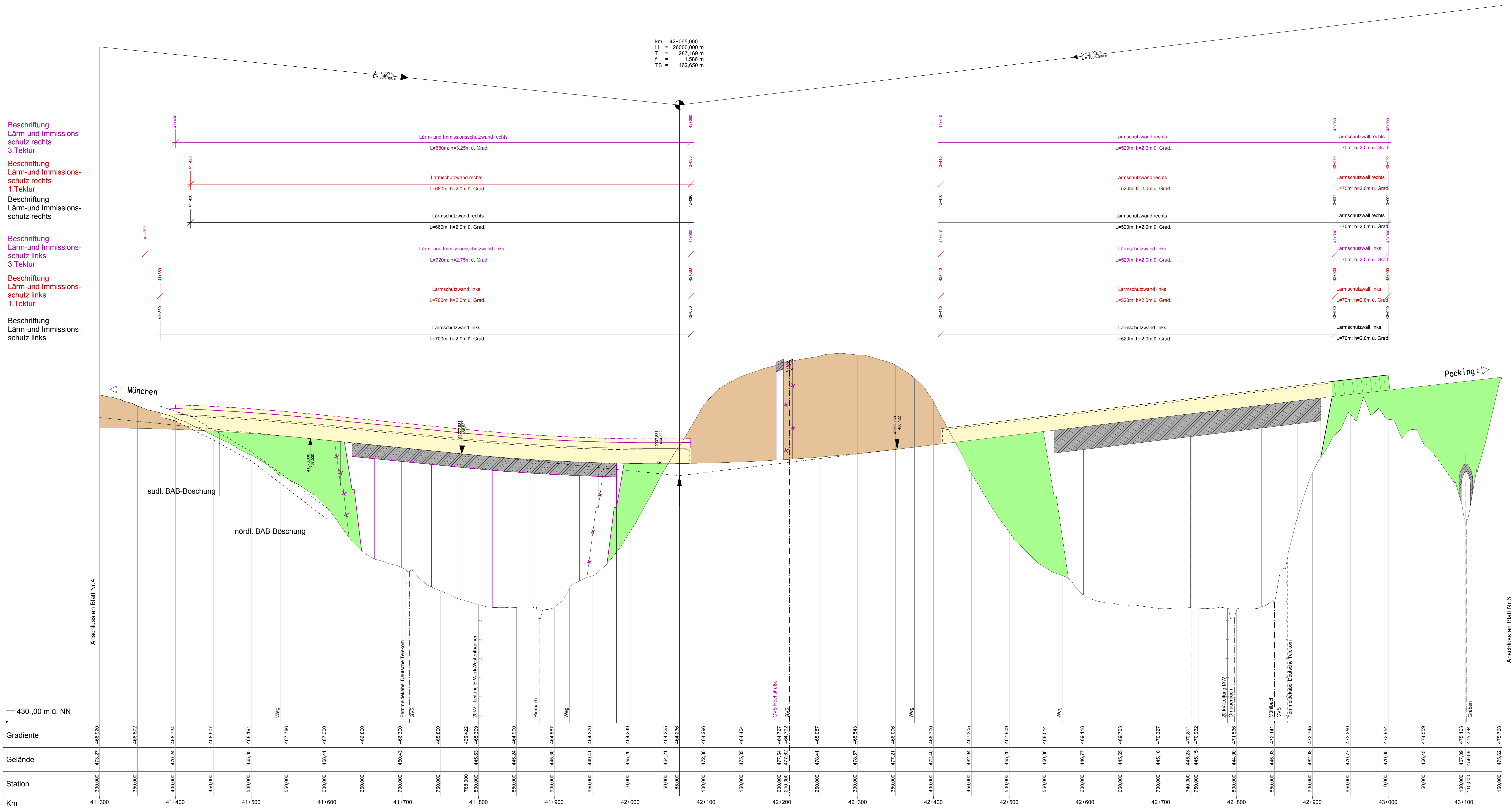


**K 41/2** Bau - km 41+788,000 807,50  
 Brücke über das Rimböchtal  
 St.W=330,00m ; LH max.= 20,00m  
 B.zw. Gel. = 23,50m ; Kr= 100gon  
 Br.Kl: 60/30

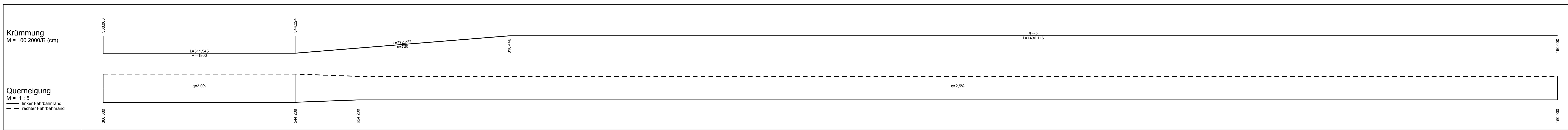
**K 42/1** Bau - km 42+210,000 197,46  
 Überführung der GVS "Hochstraße"  
 Bogenbrücke  
 LH=69,00m ; LH max.= 7,0m  
 B.zw. Gel. = 9,00m ; Kr= 100gon  
 Br.Kl: 60/30

**K 42/2** Bau - km 42+740,000  
 Brücke über das Ornoutal  
 St.W=352,00m ; LH max.= 24,00m  
 B.zw. Gel. = 29,50m ; Kr= 100gon  
 Br.Kl: 60/30

**K 43/1** Bau - km 43+105,000  
 Brücke über einen Graben  
 Betonbögen  
 LH max.= 15,00m ; LH= 2,80m  
 B.zw. Gel. = 13,20m ; Kr= 70gon  
 Br.Kl: 60/30



Km	41+300	41+400	41+500	41+600	41+700	41+800	41+900	42+000	42+100	42+200	42+300	42+400	42+500	42+600	42+700	42+800	42+900	43+000	43+100
Gradiente	-468,920	-468,872	-468,734	-468,607	-468,481	-468,354	-468,227	-468,100	-467,973	-467,846	-467,719	-467,592	-467,465	-467,338	-467,211	-467,084	-466,957	-466,830	-466,703
Gelände	473,27	473,00	472,74	472,48	472,22	471,96	471,70	471,44	471,18	470,92	470,66	470,40	470,14	469,88	469,62	469,36	469,10	468,84	468,58
Station	300,000	350,000	400,000	450,000	500,000	550,000	600,000	650,000	700,000	750,000	800,000	850,000	900,000	950,000	1000,000	1050,000	1100,000	1150,000	1200,000



Beschriftung Lärm- und Immissionschutz rechts 3. Tektur  
 Beschriftung Lärm- und Immissionschutz rechts 1. Tektur  
 Beschriftung Lärm- und Immissionschutz rechts  
 Beschriftung Lärm- und Immissionschutz links 3. Tektur  
 Beschriftung Lärm- und Immissionschutz links 1. Tektur  
 Beschriftung Lärm- und Immissionschutz links

**3. Tektur** vom 28.02.2011 zu den Planfeststellungsunterlagen vom 31.07.1998  
 Aufgestellt: München, den 28.02.2011  
 Autobahndirektion Südbayern  
 Lichtenwald, Präsident

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

**Freistaat Bayern**  
**Autobahndirektion Südbayern**

**Planfeststellung**  
**BAB A 94 München - Pocking (A 3)**  
**Neubau Dorfen - Heldenstein**  
 Strecken-km 34,730 bis 50,040

**Höhenplan**  
 km 41+300 bis km 43+150  
 Maßstab 1:2 000/200

Aufgestellt und geprüft: München, den 31.07.1998  
 Autobahndirektion Südbayern  
 Weiterack, Präsident

Planfestgestellt mit Beschluss der Regierung von Oberbayern Nr. 32-4354/1-A94-9 München, den 22.11.2011  
 Oberverwaltungsrat

Unterlage **4 T**  
 Blatt Nr. **5**  
 Datum  
 Zeichen

Projekt: \_\_\_\_\_ Datum: \_\_\_\_\_

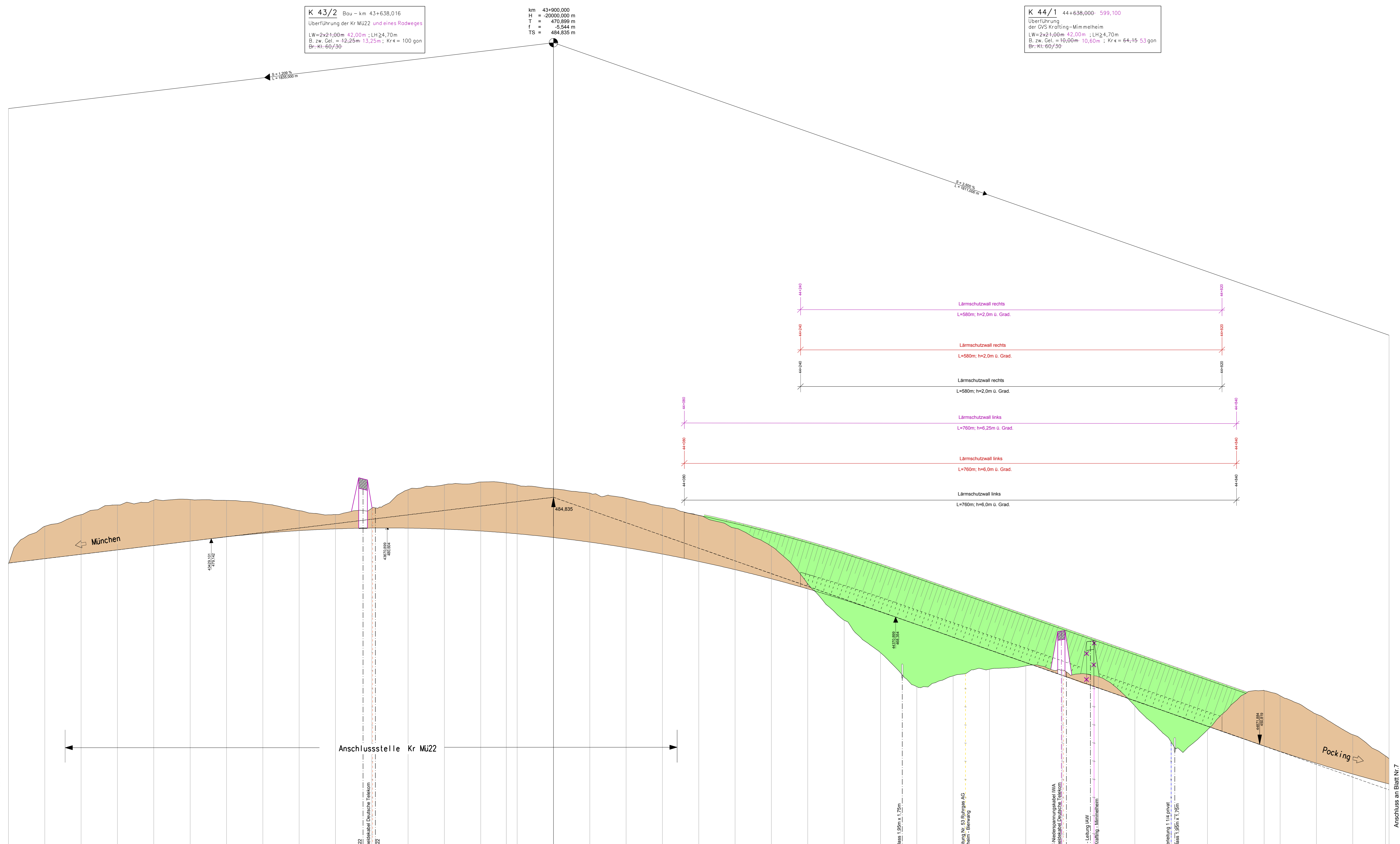
Planfeststellungsbeschluss

**K 43/2** Bau - km 43+638,016  
 Überführung der Kr Mü22 und eines Radweges  
 LW=2x21,00m 42,00m ; LH 24,70m  
 B. zw. Gel. = 12,25m 13,25m ; Kr r = 100 gon  
 Br-H: 60/30

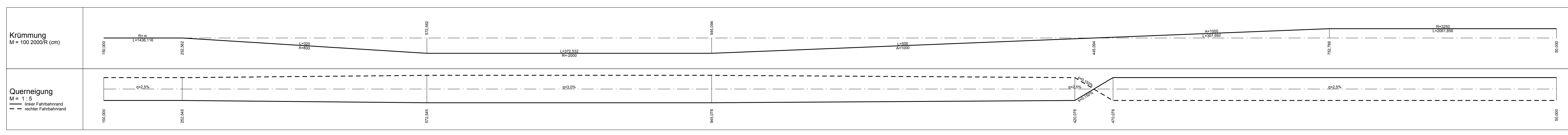
km 43+900,000  
 H = 20000,000 m  
 T = 470,899 m  
 f = 5,544 m  
 TS = 484,835 m

**K 44/1** 44+638,000 599,100  
 Überführung  
 der OVS Kralting-Mittelheim  
 LW=2x21,00m 42,00m ; LH 24,70m  
 B. zw. Gel. = 10,00m 10,60m ; Kr r = 64;15 53 gon  
 Br-H: 60/30

- Beschriftung  
Lärm- und Irritations-  
schutz rechts  
3. Tektur
- Beschriftung  
Lärm- und Irritations-  
schutz rechts  
1. Tektur
- Beschriftung  
Lärm- und Irritations-  
schutz links  
3. Tektur
- Beschriftung  
Lärm- und Irritations-  
schutz links  
1. Tektur
- Beschriftung  
Lärm- und Irritations-  
schutz links



Km	150.000	200.000	250.000	300.000	350.000	400.000	450.000	500.000	550.000	600.000	650.000	700.000	750.000	800.000	850.000	900.000	950.000	1000.000	1050.000	1100.000	1150.000	1200.000	1250.000	1300.000	1350.000	1400.000	1450.000	1500.000		
Gradiente	476,62	475,768	479,372	479,977	477,681	478,186	478,790	479,394	479,998	480,238	480,478	480,718	480,958	481,198	481,438	481,678	481,918	482,158	482,398	482,638	482,878	483,118	483,358	483,598	483,838	484,078	484,318	484,558	484,798	
Gelände	480,04	479,572	482,44	479,977	483,77	477,681	484,45	479,394	484,40	479,394	485,95	479,973	485,95	480,238	485,95	480,238	485,95	480,238	485,95	480,238	485,95	480,238	485,95	480,238	485,95	480,238	485,95	480,238	485,95	480,238
Station	150.000	200.000	250.000	300.000	350.000	400.000	450.000	500.000	550.000	600.000	650.000	700.000	750.000	800.000	850.000	900.000	950.000	1000.000	1050.000	1100.000	1150.000	1200.000	1250.000	1300.000	1350.000	1400.000	1450.000	1500.000		



**3. Tektur** vom 28.02.2011  
 zu den Planfeststellungsunterlagen  
 vom 31.07.1998

Aufgestellt:  
 München, den 28.02.2011  
 Autobahndirektion Südbayern  
 Lichtenwald, Präsident

**1. Tektur** vom 31.07.2002  
 zu den Planfeststellungsunterlagen  
 vom 31.07.1998

Aufgestellt:  
 München, den 31.07.2002  
 Autobahndirektion Südbayern  
 Wotterck, Präsident

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

Freistaat Bayern  
 Autobahndirektion Südbayern

Umlage **4 T**  
 Blatt Nr. **6**

**Planfeststellung**  
 BAB A 94 München - Pocking (A 3)  
 Neubau Dorfen - Heidenstein  
 Strecken-km 34,730 bis 50,040

Höhenplan  
 km 43+150 bis km 45+050  
 Maßstab 1 : 2 000/200

Aufgestellt und geprüft:  
 München, den 11.07.1998  
 Autobahndirektion Südbayern  
 Wotterck, Präsident

Planfestgestellt mit Beschluss  
 der Regierung von Oberbayern  
 Nr. 204354/1-004-9  
 vom 22.11.2011  
 Dieler  
 Obergerichtspräsident

Projekt: \_\_\_\_\_ Datum: \_\_\_\_\_

Luftbild: 14.03.2011 Luftbild: © Bayernische Vermessungsverwaltung

**K 45/1** Bau - km 45+310,000  
 Unterführung eines DFW  
 LW=7,00m ; LH≥4,50m  
 B. zw. Gel. = 29,50m ; Kr4 = 100 gon  
 Br-Kl: 60/30

**K 45/2** Bau - km 45+709,000  
 Brücke über den Kognbach und  
 Unterführung eines DFW  
 LW=18,00m ; LH≥4,50m  
 B. zw. Gel. = 29,50m ; Kr4 = 80 gon  
 Br-Kl: 60/30

**K 46/1** Bau - km 46+281,254+ 299,643  
 Überführung der GVS  
 Rattenkirchen - Fietsham  
 LW=2+2+0,00m 42,00m ; LH≥4,70m  
 B. zw. Gel. = 10,50m ; 10,50m ; Kr4 = 100 gon  
 Br-Kl: 60/30

**K 46/2** Bau - km 46+895,139  
 Unterführung eines DFW  
 LW=7,00m ; LH≥4,50m  
 B. zw. Gel. = 29,50m ; Kr4 = 100 gon  
 Br-Kl: 60/30

Beschriftung  
Lärm- und Irritations-  
schutz rechts  
3. Tektur

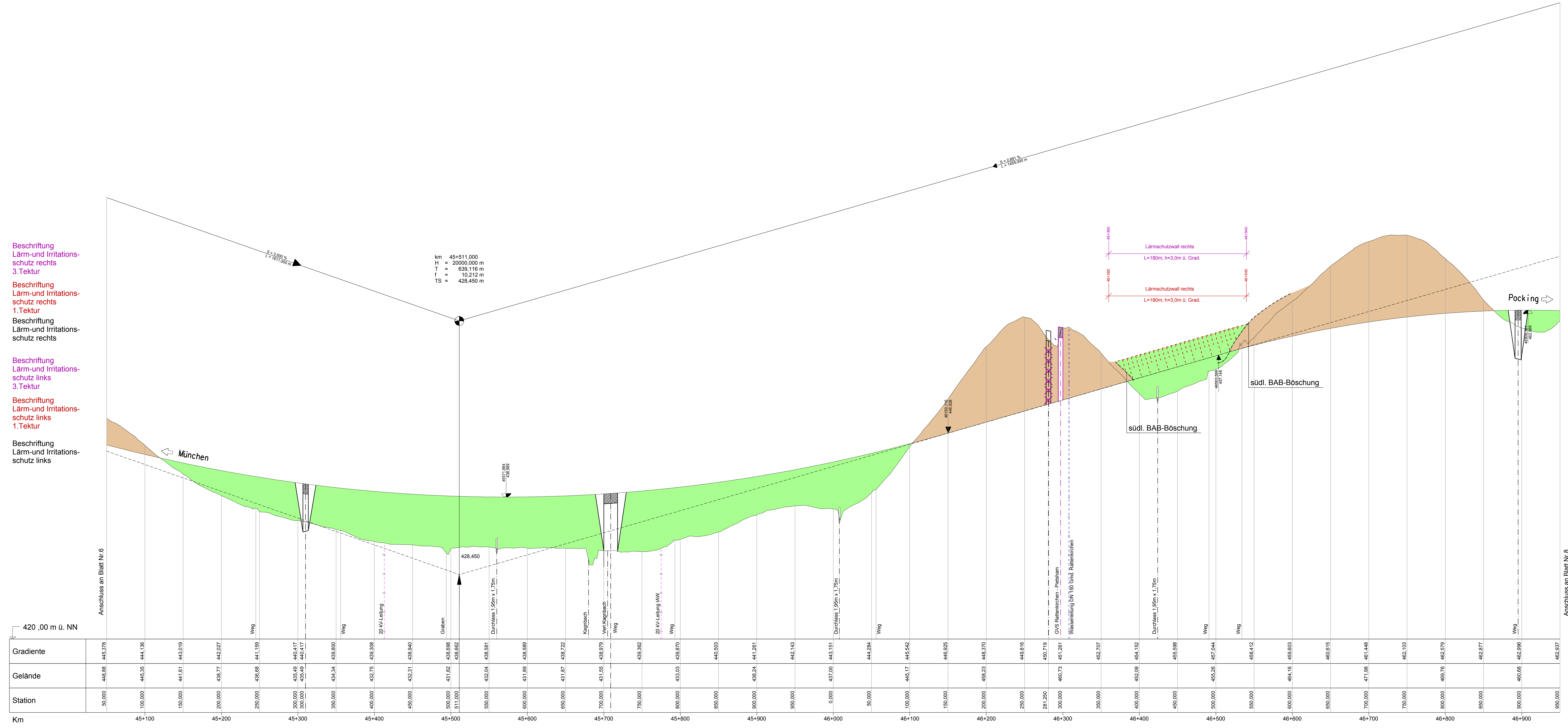
Beschriftung  
Lärm- und Irritations-  
schutz rechts  
1. Tektur

Beschriftung  
Lärm- und Irritations-  
schutz rechts

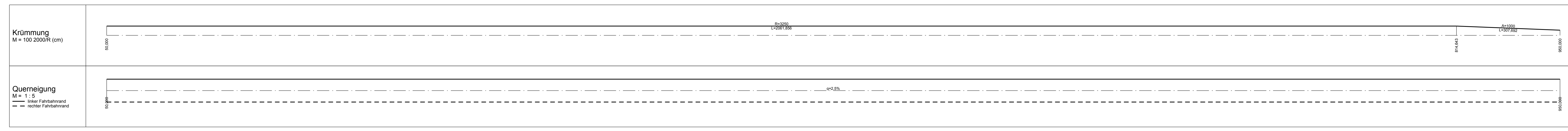
Beschriftung  
Lärm- und Irritations-  
schutz links  
3. Tektur

Beschriftung  
Lärm- und Irritations-  
schutz links  
1. Tektur

Beschriftung  
Lärm- und Irritations-  
schutz links



Km	50,000	100,000	150,000	200,000	250,000	300,000	350,000	400,000	450,000	500,000	550,000	600,000	650,000	700,000	750,000	800,000	850,000	900,000	950,000																		
Gradiente	445,375	444,136	443,019	442,027	441,159	439,308	438,940	438,662	438,581	438,099	438,722	438,070	438,962	440,503	441,261	442,143	443,151	444,284	445,542	446,925	448,370	449,816	450,719	451,261	452,707	454,152	455,096	457,044	458,412	459,603	460,615	461,448	462,102	462,579	462,877	462,996	462,937
Gelände	446,96	445,35	441,61	438,77	436,08	432,75	432,31	431,82	432,04	431,69	431,87	431,55	431,962	440,503	441,261	442,143	443,151	444,284	445,542	446,925	448,370	449,816	450,719	451,261	452,707	454,152	455,096	457,044	458,412	459,603	460,615	461,448	462,102	462,579	462,877	462,996	462,937
Station	50,000	100,000	150,000	200,000	250,000	300,000	350,000	400,000	450,000	500,000	550,000	600,000	650,000	700,000	750,000	800,000	850,000	900,000	950,000																		



**3. Tektur** vom 28.02.2011  
 zu den Planfeststellungsunterlagen  
 vom 31.07.1998

**1. Tektur** vom 31.07.2002  
 zu den Planfeststellungsunterlagen  
 vom 31.07.1998

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

Freistaat Bayern  
 Autobahndirektion Südbayern

Planfeststellung

**BAB A 94 München - Pocking (A 3)**

**Neubau Dorfen - Heldenstein**

Strecken-km 34,730 bis 50,040

Maßstab 1 : 2 000/200

4 T  
 7

Planfestgestellt mit Beschluss  
 der Regierung von Oberbayern  
 vom 22.11.2011

km 46+970,000  
 H = 14300,000 m  
 T = 466,401 m  
 f = -7,769 m  
 TS = 470,632 m

**K 47/1** Bau - km 47+522,500  
 Unterführung der Kr Mü21  
 LW=10,00m ; LH≥4,70m  
 B. zw. Gel. = 29,50m ; Krκ = 72,1 gon  
 Br-Kl: 60/30

**K 47/2** Bau - km 47+657,000  
 Brücke über den Weidenbacher Bach  
 Bogenbrücke  
 LW=44,70m ; LHmax. = 14,00m  
 B. zw. Gel. = 29,50m ; Krκ = 100 gon  
 Br-Kl: 60/30

**K 47/3** 47+956,255  
 Überführung der GVS  
 Woldsberg - Weidenbach  
 LW=49,00m ; LH>4,70m  
 B. zw. Gel. = 10,60m-10,60m ; Krκ = 94,5 gon  
 Br-Kl: 60/30

km 47+657,300  
 H = 12000,000 m  
 T = 220,857 m  
 f = 2,032 m  
 TS = 444,709 m

Beschriftung  
 Lärm- und Irritations-  
 schutz rechts  
 3. Tektur

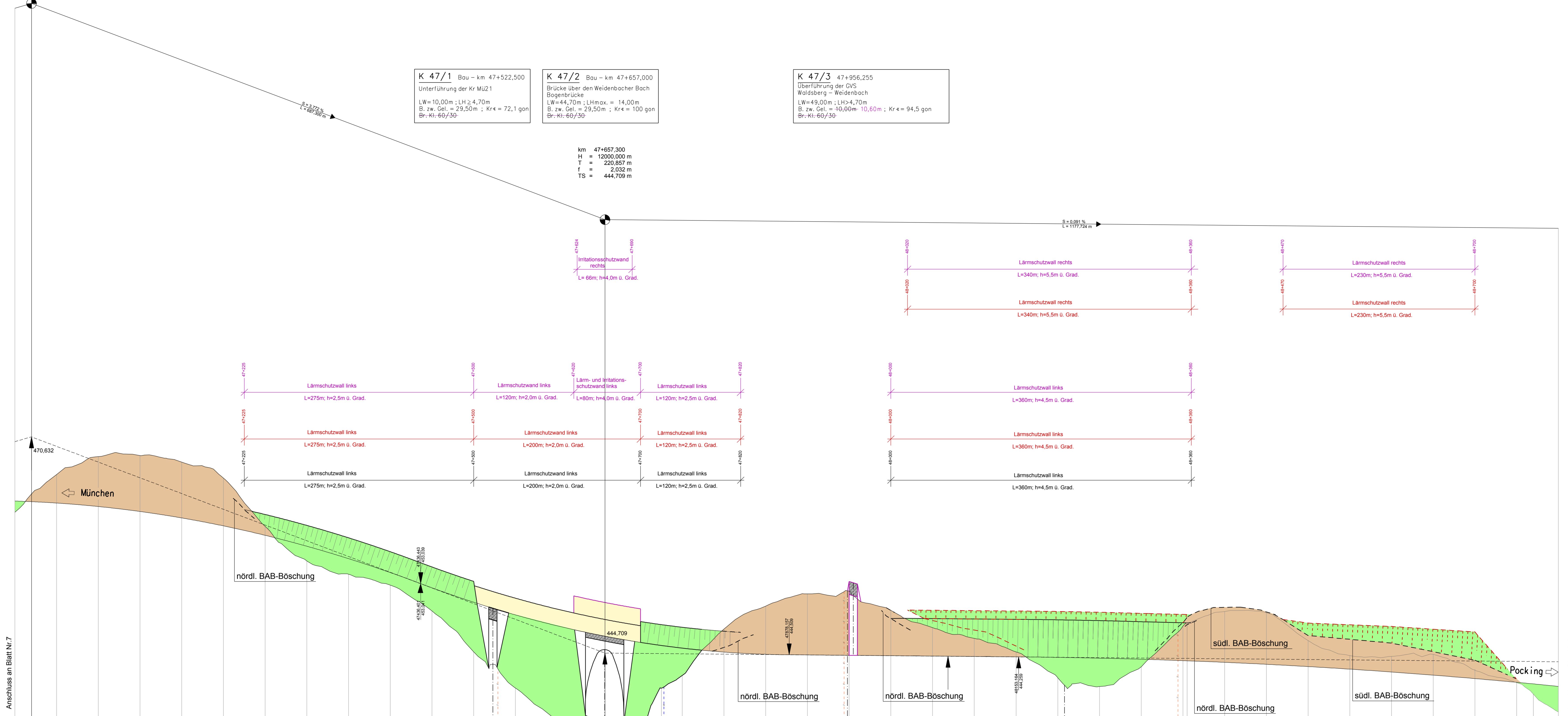
Beschriftung  
 Lärm- und Irritations-  
 schutz rechts  
 1. Tektur

Beschriftung  
 Lärm- und Irritations-  
 schutz rechts

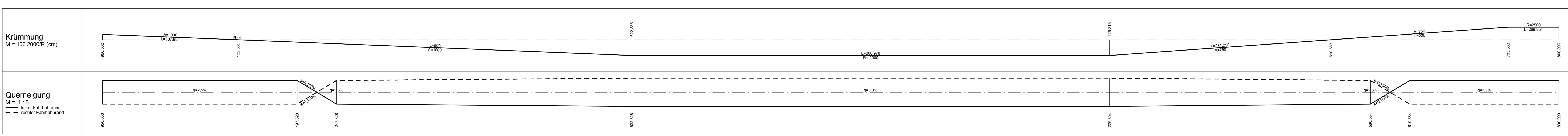
Beschriftung  
 Lärm- und Irritations-  
 schutz links  
 3. Tektur

Beschriftung  
 Lärm- und Irritations-  
 schutz links  
 1. Tektur

Beschriftung  
 Lärm- und Irritations-  
 schutz links



Km	47+000	47+100	47+200	47+300	47+400	47+500	47+600	47+700	47+800	47+900	48+000	48+100	48+200	48+300	48+400	48+500	48+600	48+700	48+800	
Gradiente	462,937	462,863	462,809	462,762	462,725	462,697	462,675	462,657	462,643	462,633	462,626	462,622	462,619	462,617	462,616	462,615	462,614	462,613	462,612	462,611
Gelände	460,000	459,999	459,998	459,997	459,996	459,995	459,994	459,993	459,992	459,991	459,990	459,989	459,988	459,987	459,986	459,985	459,984	459,983	459,982	459,981
Station	0,000	100,000	200,000	300,000	400,000	500,000	600,000	700,000	800,000	900,000	1000,000	1100,000	1200,000	1300,000	1400,000	1500,000	1600,000	1700,000	1800,000	1900,000



**3. Tektur** vom 28.02.2011  
 zu den Planfeststellungsunterlagen  
 vom 31.07.1998

München, den 28.02.2011  
 Autobahndirektion Südbayern  
 Lichtenwäld, Präsident

**1. Tektur** vom 31.07.2002  
 zu den Planfeststellungsunterlagen  
 vom 31.07.1998

München, den 31.07.2002  
 Autobahndirektion Südbayern  
 Wolterbeck, Präsident

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

Freistaat Bayern  
 Autobahndirektion Südbayern

Planfeststellung  
**BAB A 94 München - Pocking (A 3)**  
**Neubau Dorfen - Heidenstein**  
 Strecken-km 34,730 bis 50,040

Unterlage **4 T**  
 Blatt Nr. **8**  
 Datum      Zeichen

bearbeitet    gezeichnet    Dez. 10    Schmitt/Lösch  
 Referat 431  
 aufgestellt    Sachgebiet 43    Dez. 10    Peetz  
 geprüft      Abteilung 4      Dez. 10    Rehm  
 Dr. Wüst

**Höhenplan**  
 km 46+950 bis km 48+800  
 Maßstab 1 : 2.000/200

Aufgestellt und geprüft:  
 München, den 31.07.1998  
 Autobahndirektion Südbayern  
 Wolterbeck, Präsident

Planfestgestellt mit Beschluss  
 der Regierung von Oberbayern  
 Nr. 52-354-1-A94-9  
 vom 22.11.2011  
 Dr. ...  
 Oberregierungsrat

Projekt:      Datum: 14.03.2011  
 Laßböber, Geodäten: © Bayerische Vermessungsverwaltung

km 48+835,024  
 H = -71000,000 m  
 T = 881,860 m  
 f = -3,274 m  
 TS = 443,640 m

**K 48/1** Bau - km 48+850,000  
 Unterführung eines OFW  
 LW=7,00m ; LH>4,50m  
 B. zw. Gel. = 29,50m ; Kr<= 100 gon  
 Br-Kl: 60/30

**K 49/1** Bau - km 49+279,328  
 Überführung der B 12  
 LW=11,00m 11,60m ; LH>4,70m  
 B. zw. Gel. = 29,50m ; Kr<= 100 gon  
 Br-Kl: 60/30

**K 49/5** Bau - km 49+706  
 Überführung der Kr Mü 15  
 LW=2x21,00m 42,00m ; LH>4,70m  
 B. zw. Gel. = 10,50m 11,60m ; Kr<= 93,6 gon  
 Br-Kl: 60/30

km 49+718,931  
 H = 21000,000 m  
 T = 190,207 m  
 f = 0,881 m  
 TS = 425,860 m

Beschriftung  
 Lärm- und Irritations-  
 schutz rechts  
 3. Tektur

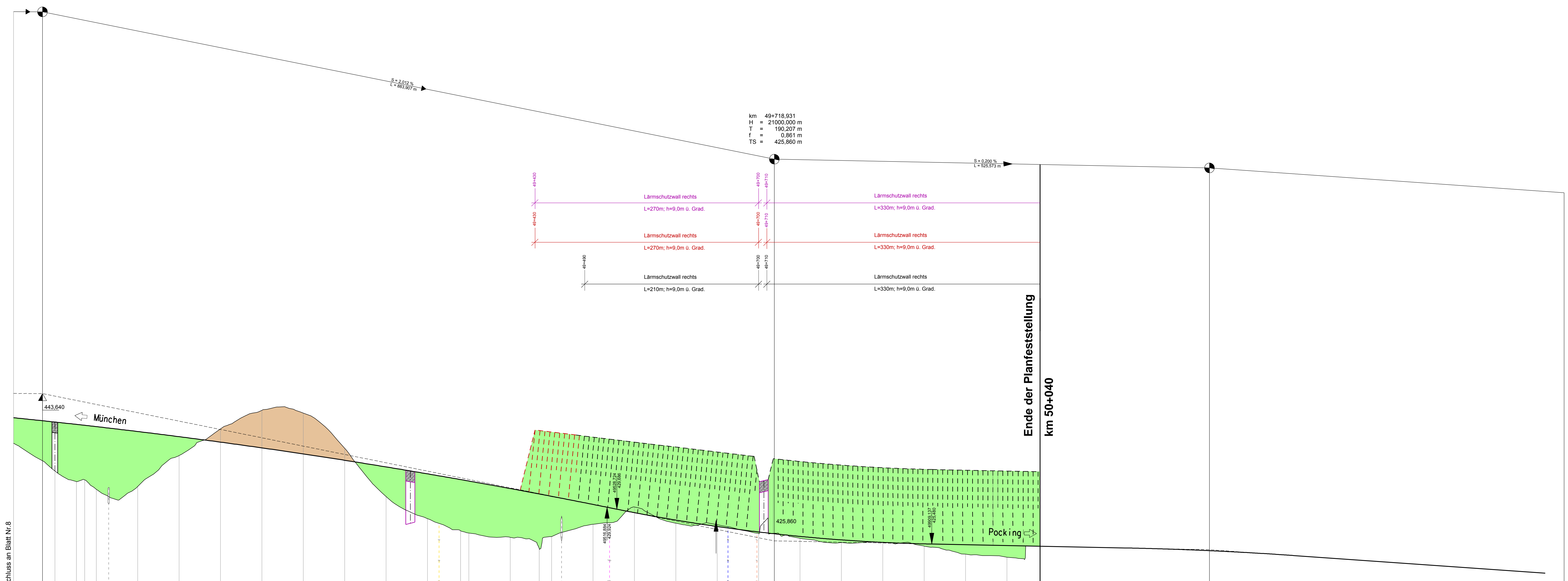
Beschriftung  
 Lärm- und Irritations-  
 schutz rechts  
 1. Tektur

Beschriftung  
 Lärm- und Irritations-  
 schutz rechts

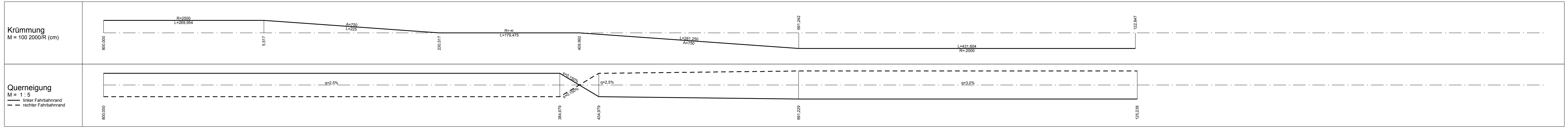
Beschriftung  
 Lärm- und Irritations-  
 schutz links  
 3. Tektur

Beschriftung  
 Lärm- und Irritations-  
 schutz links  
 1. Tektur

Beschriftung  
 Lärm- und Irritations-  
 schutz links



Km	48+800	48+850	48+900	49+000	49+100	49+200	49+300	49+400	49+500	49+600	49+700	49+800	49+900	50+000	50+100	50+200	50+300	50+400	50+500	50+600	50+700																		
Gradiente	440,725	440,386	440,207	439,853	439,084	438,440	437,781	437,086	428,356	428,591	428,791	428,373	427,997	428,009	428,722	428,401	425,982	425,681	425,500	425,388	425,288	425,198	425,098	424,997	424,898	424,856	424,856	424,394	424,071	423,721	423,371	423,021	422,671	422,321	421,971				
Gelände	437,05	440,386	440,207	439,853	439,084	438,440	437,781	437,086	428,356	428,591	428,791	428,373	427,997	428,009	428,722	428,401	425,982	425,681	425,500	425,388	425,288	425,198	425,098	424,997	424,898	424,856	424,856	424,394	424,071	423,721	423,371	423,021	422,671	422,321	421,971				
Station	800,000	835,024	850,000	900,000	950,000	0,000	50,000	100,000	150,000	200,000	250,000	300,000	350,000	400,000	450,000	500,000	550,000	600,000	650,000	700,000	750,000	800,000	850,000	900,000	950,000	0,000	50,000	100,000	150,000	200,000	250,000	300,000	350,000	400,000	450,000	500,000	550,000	600,000	650,000



**3. Tektur** vom 28.02.2011  
 zu den Planfeststellungsunterlagen  
 vom 31.07.1998

Aufgestellt:  
 München, den 28.02.2011  
 Autobahndirektion Südbayern  
 Lichtenwald, Präsident

**1. Tektur** vom 31.07.2002  
 zu den Planfeststellungsunterlagen  
 vom 31.07.1998

Aufgestellt:  
 München, den 31.07.2002  
 Autobahndirektion Südbayern  
 Wollarek, Präsident

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

Freistaat Bayern  
 Autobahndirektion Südbayern

Unterlage **4 T**  
 Blatt Nr. **9**  
 Datum  
 Zeichen

**Planfeststellung**

**BAB A 94 München - Pocking (A 3)**

**Neubau Dorfen - Heldenstein**

Strecken-km 34,730 bis 50,040

Höhenplan  
 km 48+800 bis km 50+040  
 Maßstab 1 : 2 000/200

Aufgestellt und geprüft:  
 München, den 31.07.1998  
 Autobahndirektion Südbayern  
 Wollarek, Präsident

Planfestgestellt mit Beschluss  
 der Regierung von Oberbayern  
 Nr. 52-4354-1-A94-9  
 München, den 22.11.2011  
 Oberregierungsrat

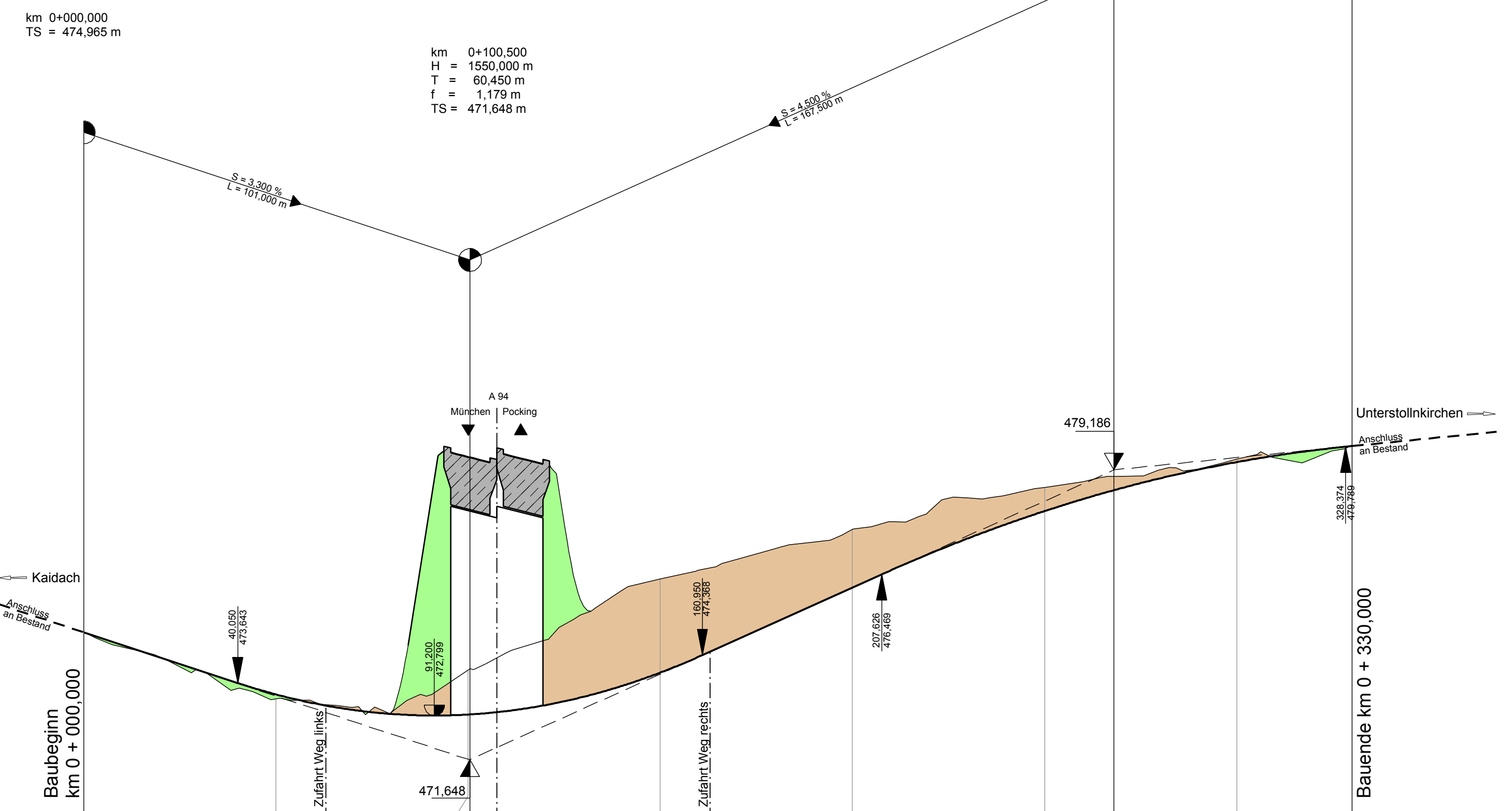
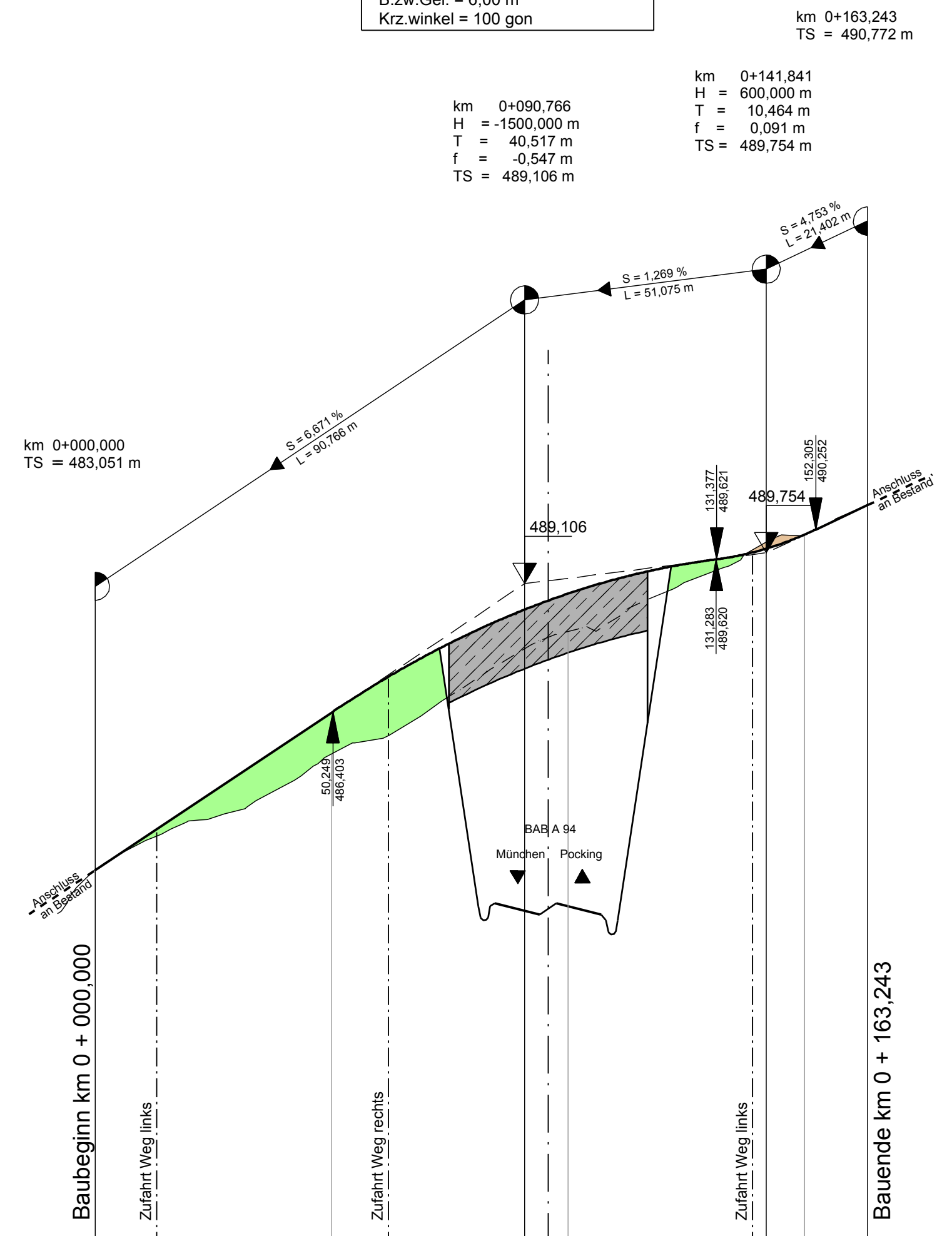
Projekt:  
 Datum: 14.03.2011

K 35/1 Bau-km 35+024,450  
Überführung eines ÖfW  
LW = 42,00 m ; LH = mind. 4,70 m  
B.zw.Gel. = 6,00 m  
Krz.winkel = 100 gon

K 35/2 Bau-km 35+690,499  
Unterführung der GVS  
Unterstollnkirchen - Kaidach  
LW = 10,60 m ; LH = mind. 4,70 m  
B.zw.Gel. = 29,50 m  
Krz.winkel = 77 gon

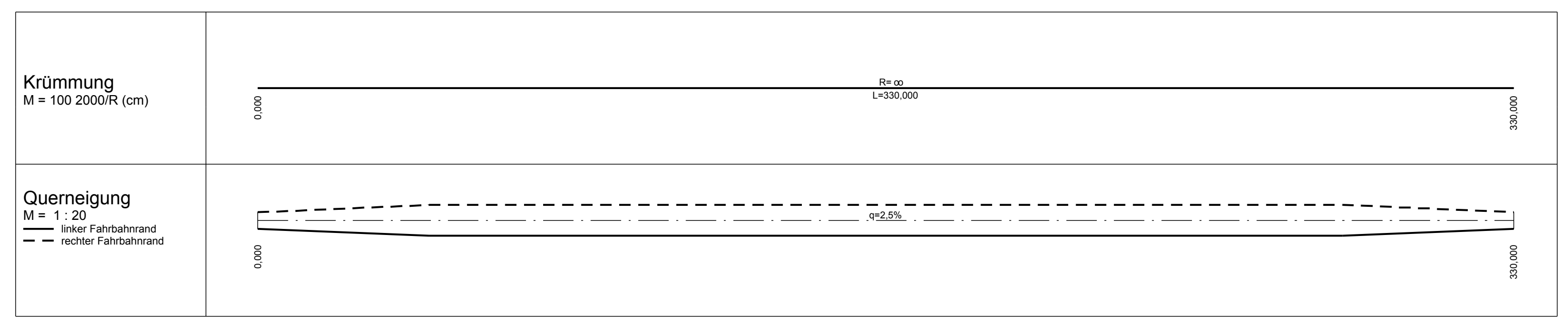
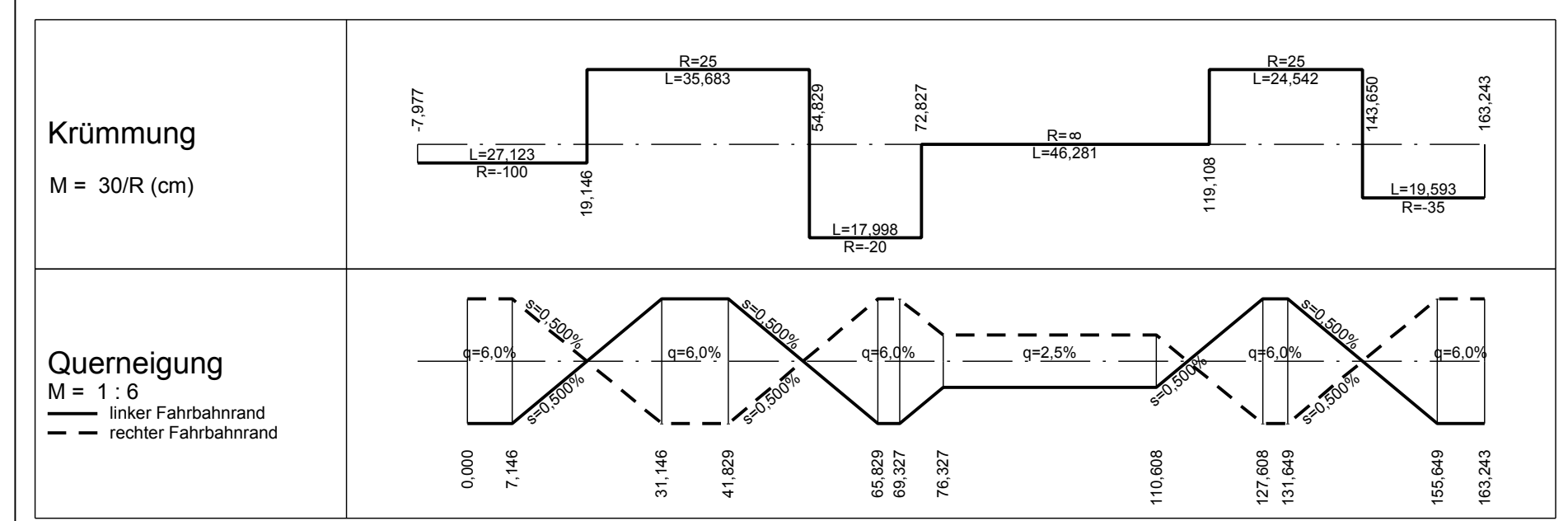
km 0+268,000  
H = 3450,000 m  
T = 60,374 m  
f = 0,528 m  
TS = 479,186 m

km 0+330,000  
TS = 479,826 m



Gradiente	483,051	486,387	488,559	488,897	489,845	490,147	490,772
Gelände	483,05	485,51	488,10	488,10	490,15	490,77	
Station	0,000	50,000	90,766	95,741	100,000	141,841	150,000
Km	0+000	0+100					

Gradiente	474,965	473,347	472,824	472,827	473,914	476,126	478,115	478,657	479,389	479,826
Gelände	474,96	473,23	473,98	472,827	476,34	477,64	478,73	478,115	479,47	479,81
Station	0,000	50,000	100,000	100,500	107,468	150,000	200,000	250,000	268,000	300,000
Km	0+000	0+100	0+200	0+300						



3. Tektur vom 28.02.2011  
zu den Planfeststellungsunterlagen  
vom 31.07.1998

Aufgestellt:  
München, den 28.02.2011  
Autobahndirektion Südbayern  
*Lichtenwald*  
Lichtenwald, Präsident

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

Freistaat Bayern  
Autobahndirektion Südbayern  
Seidstraße 7-11, 80335 München, Tel. 089/54552-0, Fax 089/54552-200, E-Mail: poststelle@abdn.sudbayern.de

Unterlage **4 T**  
Blatt Nr. **12**  
Datum  
Zeichen

<b>BAB A 94 München - Pocking (A 3)</b>  <b>Neubau</b> <b>Dorfen - Heldenstein</b>  Strecken-km 34,730 bis 50,040	bearbeitet	gezeichnet	Dez. 2010	Schmidt / M. Swita
	aufgestellt	Referat 431	Dez. 2010	Peetz
	geprüft	Sachgebiet 43	Dez. 2010	Rehm

**Höhenplan**  
Maßstab 1 : 1 000/100

Aufgestellt und geprüft:  
München, den 31.07.1998  
Autobahndirektion Südbayern  
*Woltereck*  
Woltereck, Präsident

Planfestgestellt mit Beschluss  
der Regierung von Oberbayern  
Nr. 32-4354.1-A94-9  
München, den 22.11.2011  
Beier  
Oberregierungsrat

Projekt: \_\_\_\_\_ Datum: \_\_\_\_\_  
Plotdatum: 14.03.2011 Luftbild(er), Geodaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung

K 36/1 Bau-km 36+995.000  
 Brücke über das Goldachtal  
 STW = 420,00 m ; LH max. = 17,00 m  
 B.zw.Gel. = 29,50 m  
 Krz.winkel = 100 gon

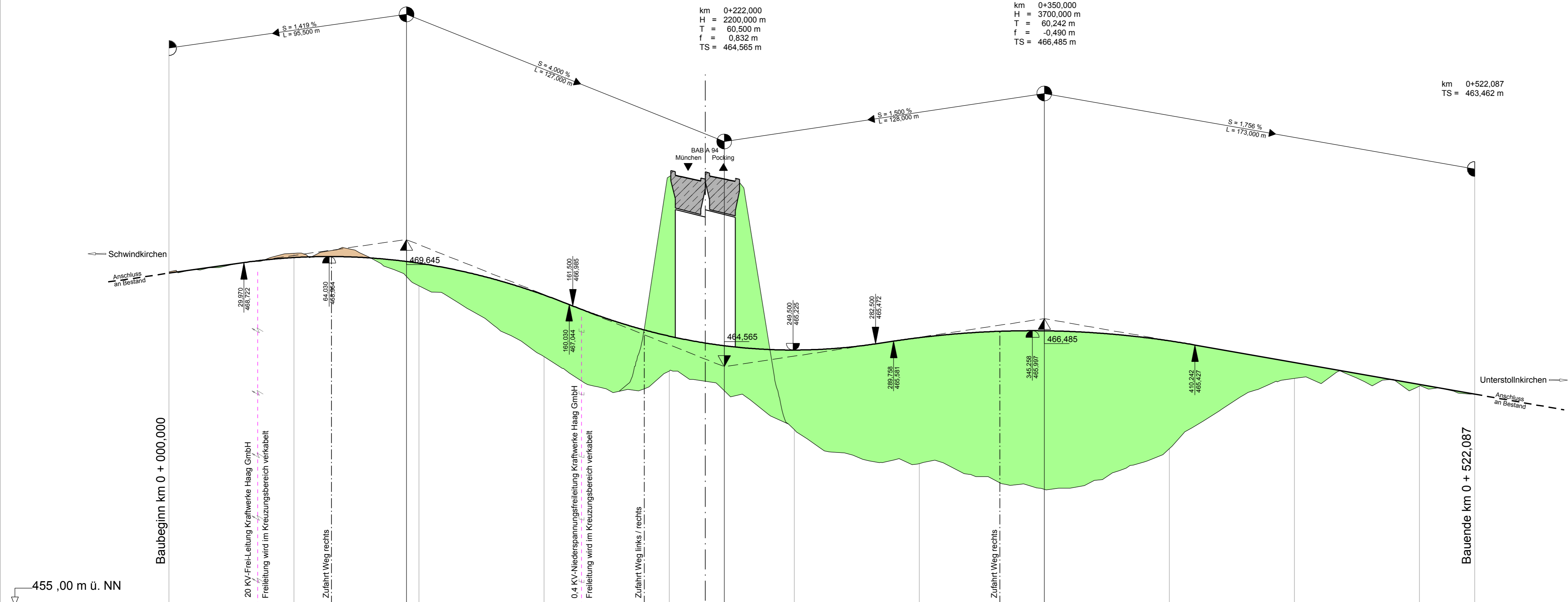
km 0+000,000  
 TS = 468,297 m

km 0+095,000  
 H = 2400,000 m  
 T = 65,030 m  
 f = 0,881 m  
 TS = 469,645 m

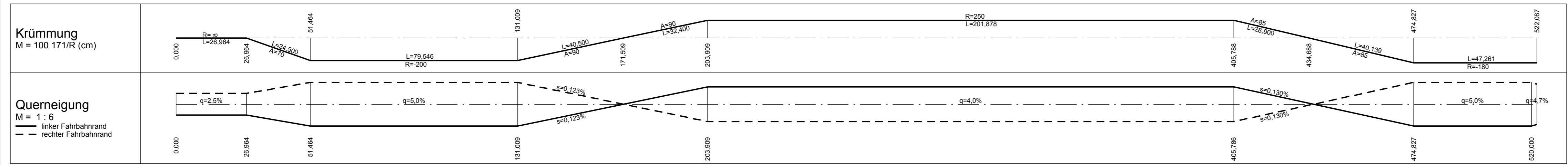
km 0+222,000  
 H = 2200,000 m  
 T = 60,500 m  
 f = 0,832 m  
 TS = 464,565 m

km 0+350,000  
 H = 3700,000 m  
 T = 60,242 m  
 f = -0,490 m  
 TS = 466,485 m

km 0+522,087  
 TS = 463,462 m



Km	0+000	50,000	95,000	100,000	150,000	200,000	214,397	222,000	250,000	300,000	350,000	400,000	450,000	500,000	522,087
Gradiente	468,297	468,923	468,764	468,694	467,424	465,782	465,397	465,225	465,225	465,721	465,994	465,593	464,729	463,850	463,462
Gelände	468,35	469,09	467,80	464,96	464,38	462,04	460,69	459,65	461,28	464,09	464,729	463,79	463,46	463,46	463,46
Station	0,000	50,000	95,000	100,000	150,000	200,000	214,397	222,000	250,000	300,000	350,000	400,000	450,000	500,000	522,087



3. Tektur vom 28.02.2011  
 zu den Planfeststellungsunterlagen  
 vom 31.07.1998

Aufgestellt:  
 München, den 28.02.2011  
 Autobahndirektion Südbayern  
 Lichtenwald, Präsident

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

Freistaat Bayern Autobahndirektion Südbayern <small>Siedlerstraße 7-11, 80335 München, Tel. 089/54552-0, Fax 089/54552-200, E-Mail: poststelle@avdsvb.bayern.de</small>		Unterlage Blatt Nr. Datum Zeichen	4 T 13
Planfeststellung		bearbeitet aufgestellt geprüft	Dez. 2010 Dez. 2010 Dez. 2010
BAB A 94 München - Pocking (A 3)		Referat 431 Sachgebiet 43 Abteilung 4	Peetz Rehm Dr. Wüst
Neubau Dorfen - Heldenstein		Höhenplan	
Strecken-km 34,730 bis 50,040		GVSt Unterstollnkirchen - Schwindkirchen - K 36/1	
Maßstab 1 : 1 000/100			

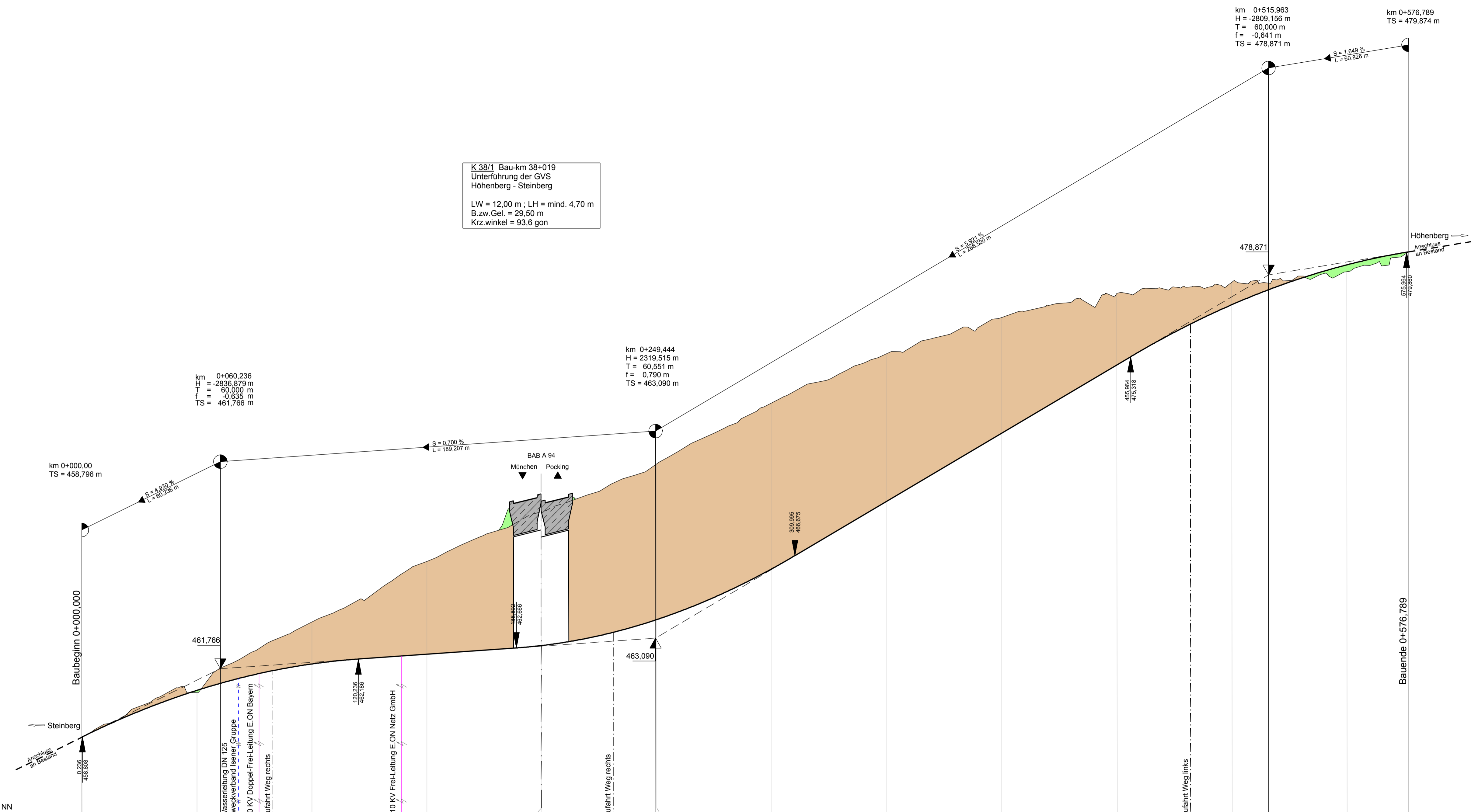
Aufgestellt und geprüft:  
 München, den 31.07.1998  
 Autobahndirektion Südbayern  
 Woltereck, Präsident

Planfestgestellt mit Beschluss  
 der Regierung von Oberbayern  
 Nr. 32-4354.1-A94-9  
 München, 22.11.2011  
 Oberregierungsrat

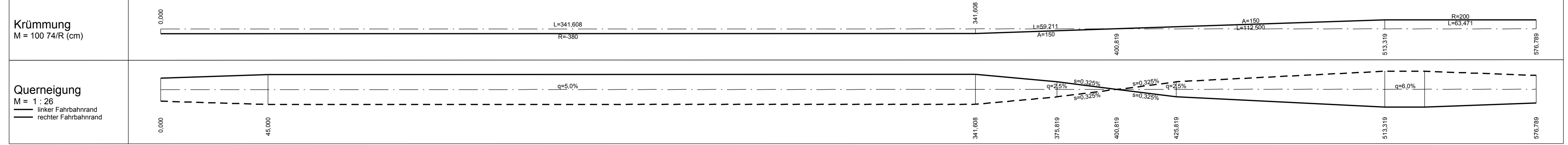
Projekt:  
 Datum:

Plottedatum: 14.03.2011  
 Luftbild(er), Geodaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung

K 38/1 Bau-km 38+019  
 Unterführung der GVS  
 Höhenberg - Steinberg  
 LW = 12,00 m ; LH = mind. 4,70 m  
 B.zw.Gel. = 29,50 m  
 Krz.winkel = 93,6 gon



Gradiente	0,000	458,808	458,796	460,824	461,131	461,972	462,394	462,771	463,890	463,899	466,105	469,044	472,004	474,965	477,580	478,230	479,312	479,874
Gelände	0,000	458,80	458,80	460,74	461,131	463,80	464,43	465,59	467,08	468,59	473,32	475,46	477,03	478,08	478,66	479,230	479,02	479,87
Station	0,000	50,000	60,236	100,000	150,000	199,670	200,000	249,444	250,000	300,000	350,000	400,000	450,000	500,000	515,964	550,000	576,789	
Km	0+000			0+100		0+200		0+300		0+400		0+500		0+576,789				



**3. Tektur vom 28.02.2011**  
 zu den Planfeststellungsunterlagen  
 vom 31.07.1998

Aufgestellt:  
 München, den 28.02.2011  
 Autobahndirektion Südbayern  
 Lichtenwald, Präsident

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

Freistaat Bayern  
 Autobahndirektion Südbayern  
Geobürostr. 7-11, 80335 München, Tel. 089/4652-0, Fax 089/4652-200, E-Mail: poststelle@adsb.bayern.de

Unterlage: **4 T**  
 Blatt Nr.: **14**  
 Datum:                      Zeichen:

Planfeststellung	bearbeitet	gezeichnet	Dez. 2010	Schmidt / M.Swita
<b>BAB A 94 München - Pocking (A 3)</b>	aufgestellt	Referat 431	Dez. 2010	Peetz
	geprüft	Sachgebiet 43	Dez. 2010	Rehm
	geprüft	Abteilung 4	Dez. 2010	Dr. Wüst

**Neubau Dorfen - Heldenstein**  
 Strecken-km 34,730 bis 50,040

**Höhenplan**  
 GVS - K 38/1  
 Maßstab 1 : 1 000/100

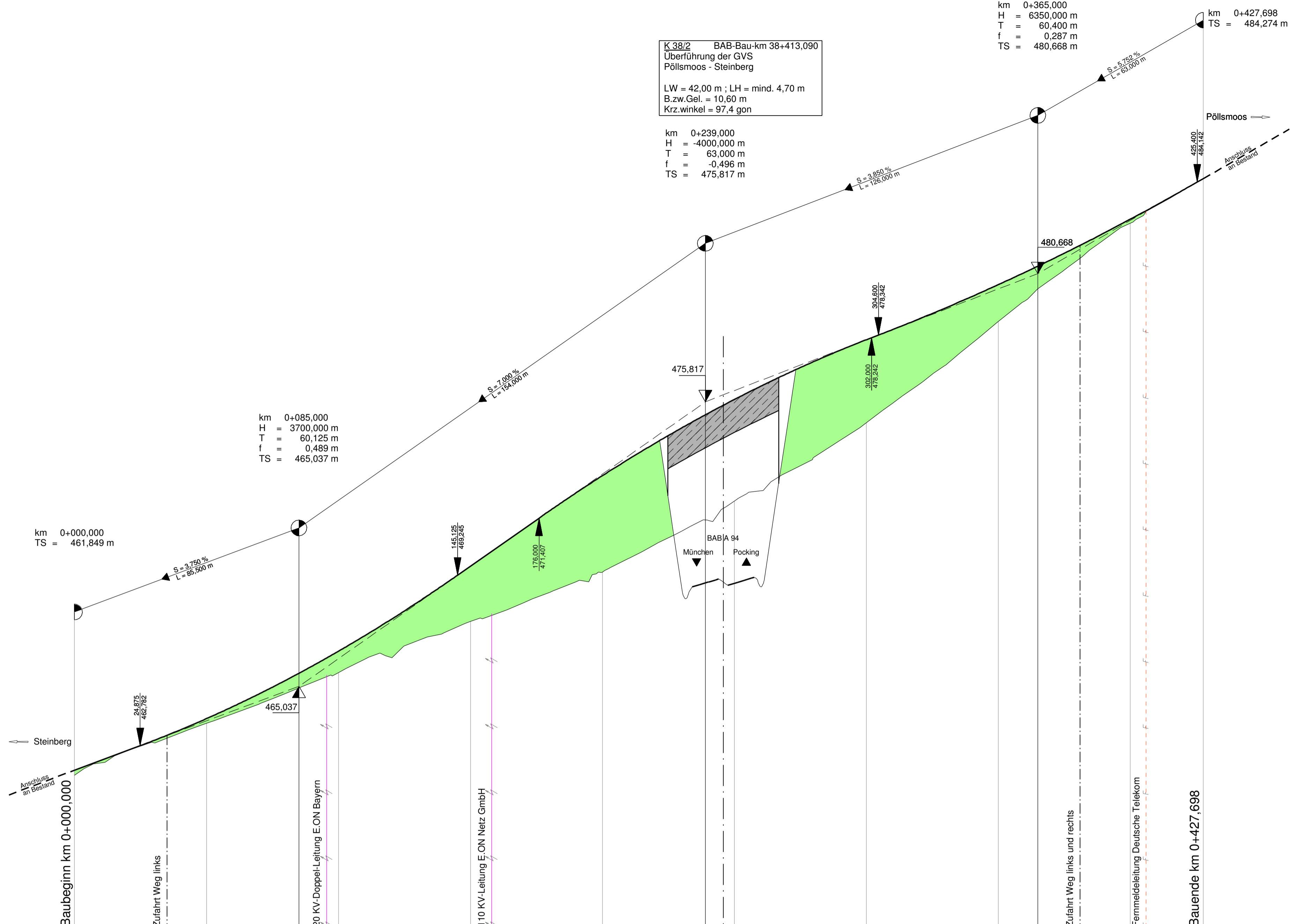
Aufgestellt und geprüft:  
 München, den 31.07.1998  
 Autobahndirektion Südbayern  
 Wollterek, Präsident

Planfestgestellt mit Beschluss  
 der Regierung von Oberbayern  
 Nr. 32-4354.1-A94-9  
 München, den 22.11.2011  
 Oberbayerischer  
 Oberregierungsrat

Projekt:                      Datum:

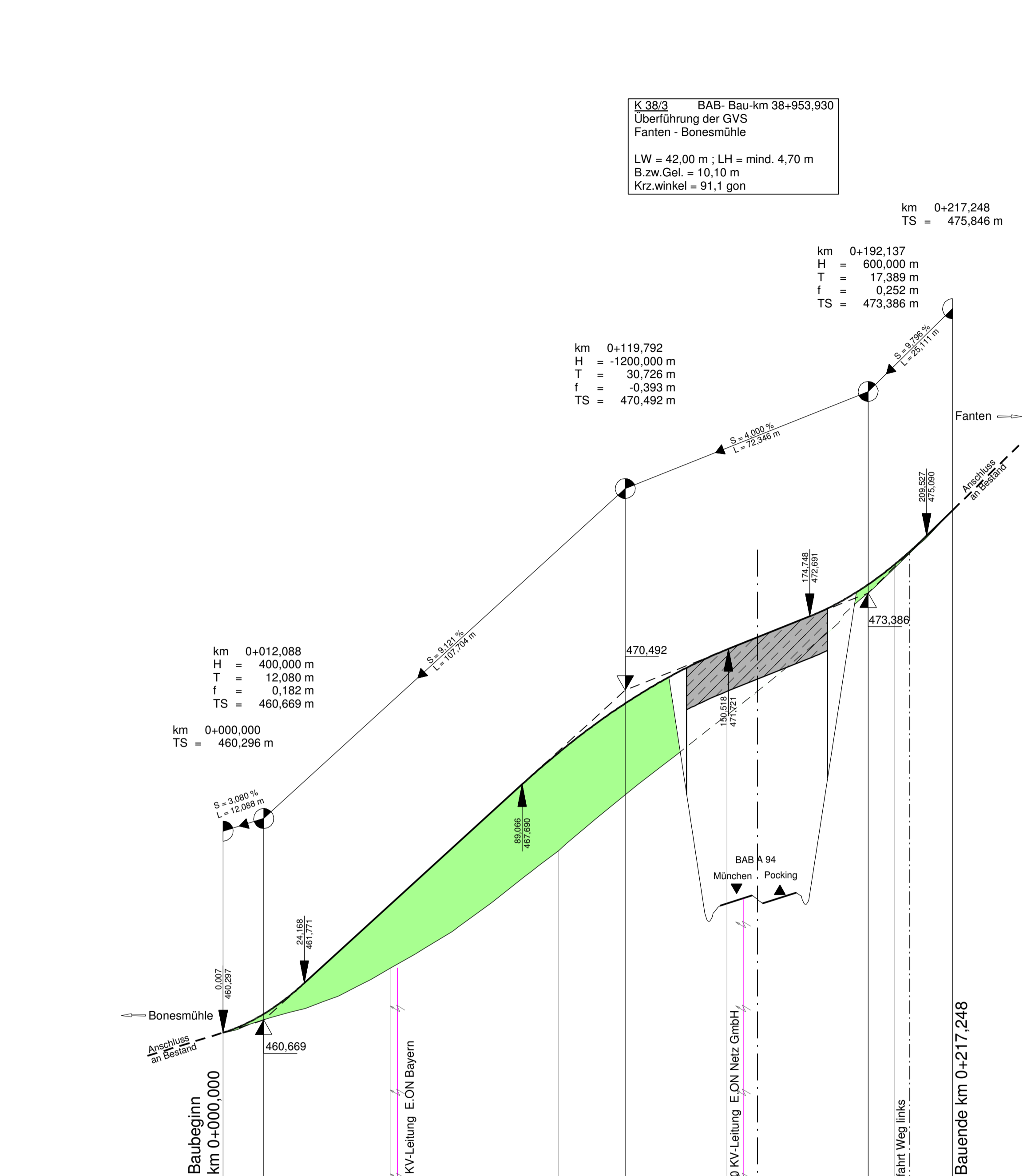
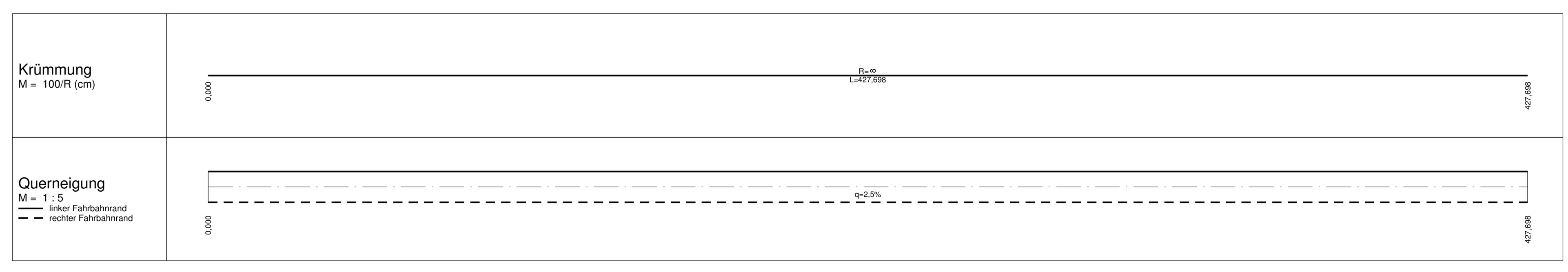
Plandatum: 14.03.2011                      Luftbild(er), Geodaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung





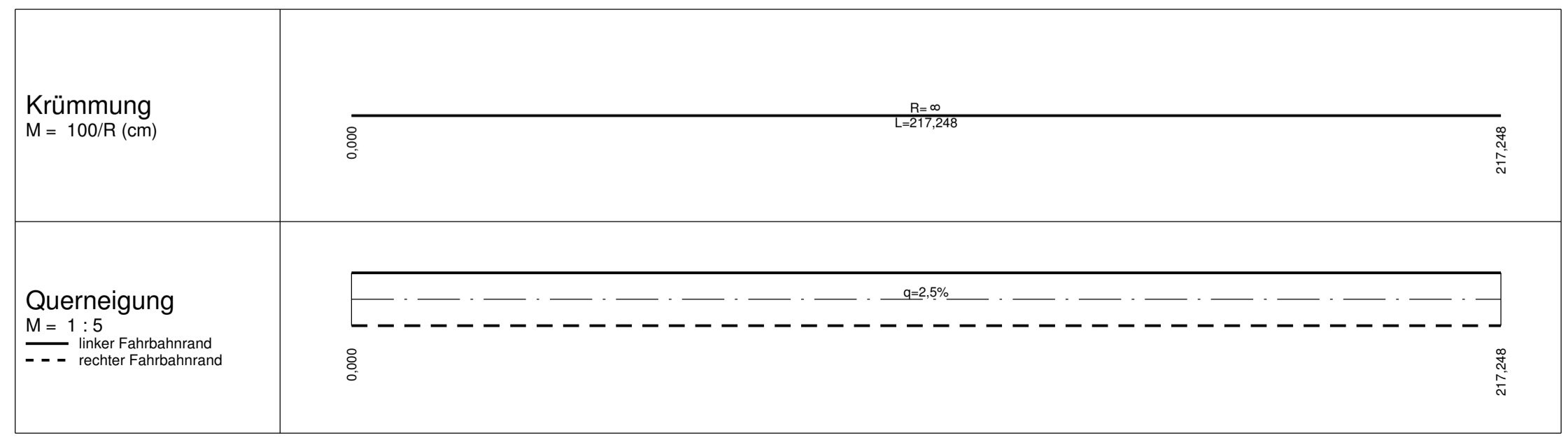
455,00 m ü. NN

Gradiente	461,649	463,899	465,525	466,962	469,587	473,015	475,220	475,902	478,165	480,252	480,955	482,792	484,274
Gelände	461,66	463,63	465,56	467,49	469,37	471,015	472,813	472,05	475,02	478,86	480,000	482,26	484,26
Station	0,000	50,000	85,000	100,000	150,000	200,000	229,000	250,000	300,000	350,000	385,000	400,000	427,698
Km	0+000		0+100			0+200			0+300			0+400	



455,00 m ü. NN

Gradiente	460,296	460,851	464,127	468,637	470,889	471,701	473,698	474,232	475,846
Gelände	460,29	460,85	464,127	468,637	470,889	471,701	473,698	474,232	475,846
Station	0,000	12,088	50,000	100,000	119,792	150,000	192,137	200,000	217,248
Km	0+000		0+100		0+200			0+217,248	

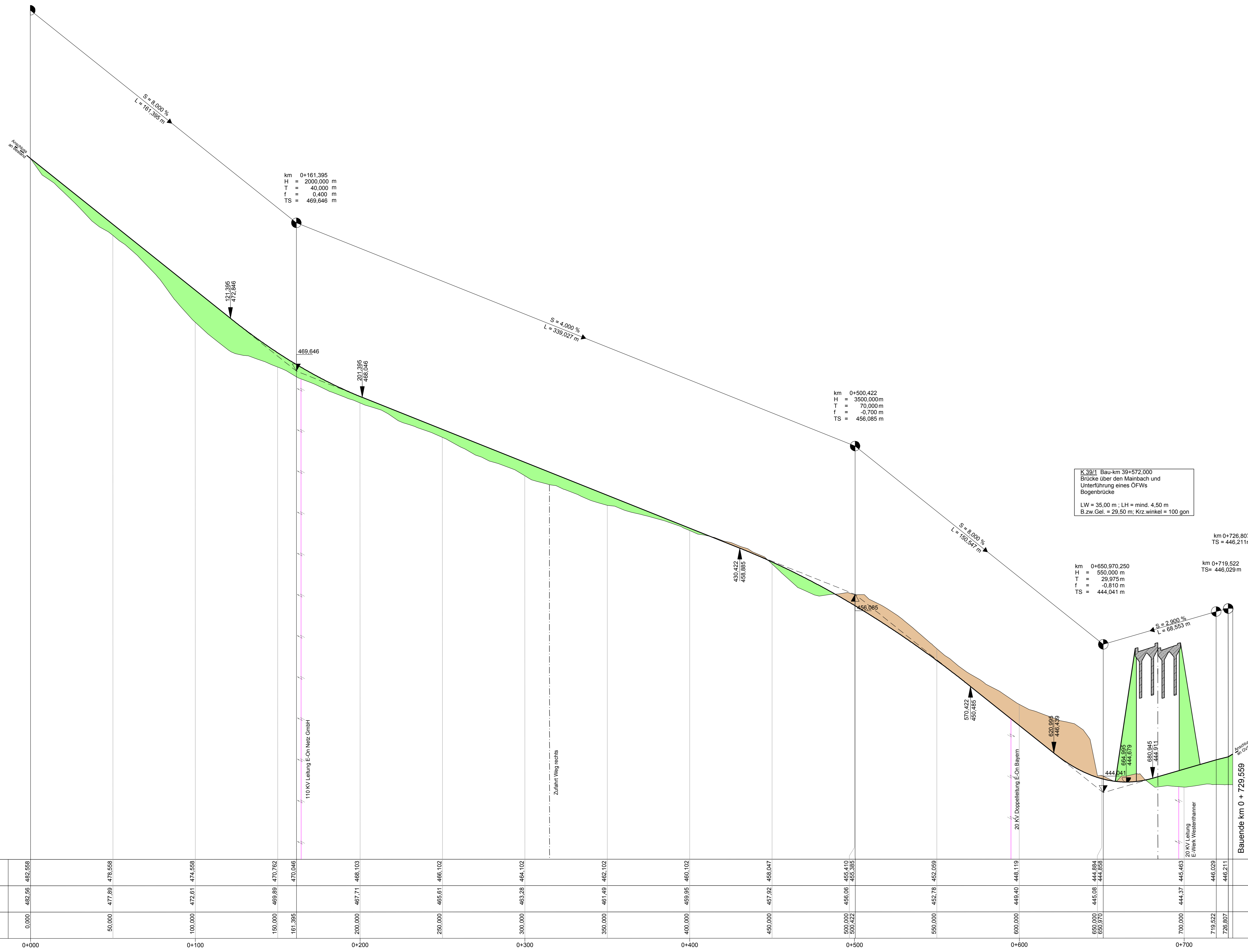


**3. Tektur vom 28.02.2011**  
zu den Planfeststellungsunterlagen  
vom 31.07.1998

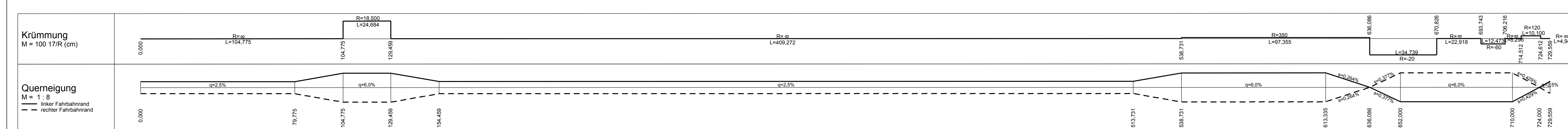
Aufgestellt:  
München, den 28.02.2011  
Autobahndirektion Südbayern  
Lichtenwald, Präsident

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

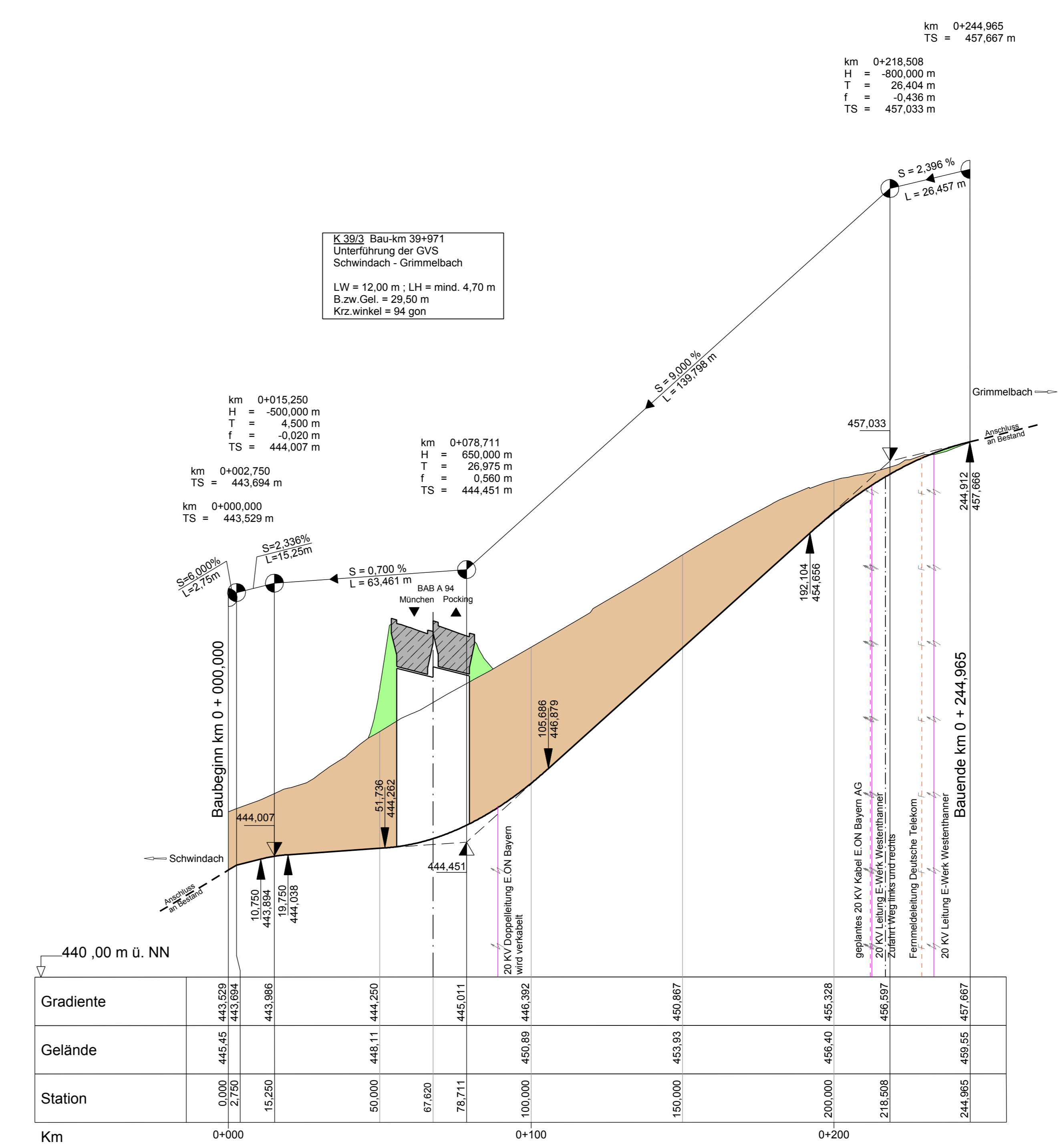
Freistaat Bayern Autobahndirektion Südbayern <small>Südbayern 7-11, 80335 München, Tel. 0895492-0, Fax. 0895492-200, E-Mail: poststelle@abdb.bayern.de</small>		 Unterlage: <b>4 T</b> Blatt Nr.: <b>15</b> Datum:     Zeichen: <i>Schmidt / M. Swita</i>								
<b>Planfeststellung</b> <b>BAB A 94 München - Pocking (A 3)</b> <b>Neubau</b> <b>Dorfen - Heidenstein</b> Strecken-km 34,730 bis 50,040		<table border="1" style="font-size: x-small;"> <tr> <th>Höhenplan</th> <td> bearbeitet gezeichnet Dez. 2010 <i>Schmidt / M. Swita</i></td> </tr> <tr> <th> </th> <td> aufgestellt Referat 431 Dez. 2010 <i>Peetz</i></td> </tr> <tr> <th> </th> <td> geprüft Sachgebiet 43 Dez. 2010 <i>Rehm</i></td> </tr> <tr> <th> </th> <td> Abteilung 4 Dez. 2010 <i>Dr. Wüst</i></td> </tr> </table>	Höhenplan	bearbeitet gezeichnet Dez. 2010 <i>Schmidt / M. Swita</i>		aufgestellt Referat 431 Dez. 2010 <i>Peetz</i>		geprüft Sachgebiet 43 Dez. 2010 <i>Rehm</i>		Abteilung 4 Dez. 2010 <i>Dr. Wüst</i>
Höhenplan	bearbeitet gezeichnet Dez. 2010 <i>Schmidt / M. Swita</i>									
	aufgestellt Referat 431 Dez. 2010 <i>Peetz</i>									
	geprüft Sachgebiet 43 Dez. 2010 <i>Rehm</i>									
	Abteilung 4 Dez. 2010 <i>Dr. Wüst</i>									
Aufgestellt und geprüft: München, den 31.07.1998 Autobahndirektion Südbayern  Wolterrek, Präsident		Planfestgestellt mit Beschluss der Regierung von Oberbayern Nr. 22/4354.1-A94-9 München, 22.11.2011  Oberregierungsrat								
Projekt:     Datei:     Platdatum: 18.03.2011     Luftbild(er), Geodaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung										



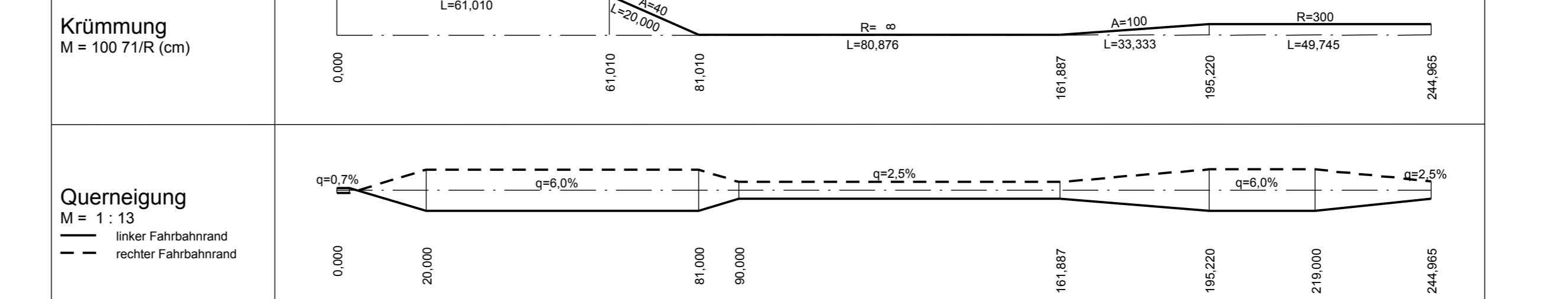
Km	0+000	50+000	100+000	150+000	181,395	200+000	250+000	300+000	350+000	400+000	450+000	500+000	550+000	600+000	650+000	700+000	719,522	729,559
Gradierte	0,000	482,95	482,958	477,89	476,958	470,752	470,046	468,103	466,102	462,102	458,047	455,385	452,098	448,119	444,007	443,929	443,929	442,211
Gelände	0,000	482,95	482,958	477,89	476,958	470,752	470,046	468,103	466,102	462,102	458,047	455,385	452,098	448,119	444,007	443,929	443,929	442,211
Station	0,000	50,000	100,000	150,000	181,395	200,000	250,000	300,000	350,000	400,000	450,000	500,000	550,000	600,000	650,000	700,000	719,522	729,559



Km	0+000	50+000	100+000	150+000	181,395	200+000	250+000	300+000	350+000	400+000	450+000	500+000	550+000	600+000	650+000	700+000	719,522	729,559
Gradierte	0,000	482,95	482,958	477,89	476,958	470,752	470,046	468,103	466,102	462,102	458,047	455,385	452,098	448,119	444,007	443,929	443,929	442,211
Gelände	0,000	482,95	482,958	477,89	476,958	470,752	470,046	468,103	466,102	462,102	458,047	455,385	452,098	448,119	444,007	443,929	443,929	442,211
Station	0,000	50,000	100,000	150,000	181,395	200,000	250,000	300,000	350,000	400,000	450,000	500,000	550,000	600,000	650,000	700,000	719,522	729,559



Km	0+000	50+000	100+000	150+000	200+000	218,538	244,965
Gradierte	0,000	443,929	444,250	443,011	450,067	450,328	457,667
Gelände	0,000	443,929	444,250	443,011	450,067	450,328	457,667
Station	0,000	50,000	100,000	150,000	200,000	218,538	244,965



Km	0+000	50+000	100+000	150+000	200+000	218,538	244,965
Gradierte	0,000	443,929	444,250	443,011	450,067	450,328	457,667
Gelände	0,000	443,929	444,250	443,011	450,067	450,328	457,667
Station	0,000	50,000	100,000	150,000	200,000	218,538	244,965

3. Tektur vom 28.02.2011 zu den Planfeststellungsunterlagen vom 31.07.1998

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

Freistaat Bayern Autobahndirektion Südbayern		Unterlage Blatt Nr. 16
Planfeststellung	bearbeitet aufgestellt geprüft	gezeichnet Referat Sachgebiet Abteilung
BAB A 94 München - Pocking (A 3)	Neubau Dorfen - Heldenstein	Schnitt / M. S. Wita Pewitz Rahm Dr. Wüst
Strecken-km 34,730 bis 50,040		Höhenplan OFW - K 39/1 und GVS - K 39/3
Maßstab 1 : 1 000/100		
Aufgestellt und geprüft München, den 31.07.1998 Autobahndirektion Südbayern		Planfestgestellt mit Beschluss des Regierung von Oberbayern München, den 22.11.2011
Wolter, Präsident		Oberrichter

K 41/1 Bau - km 41 + 069,500  
 Überführung der GVS  
 Hangmaul - Reibersdorf

LW = 42,00 m; LH mind. 4,70 m  
 B. zw. Gel. = 10,10 m  
 Krz.winkel = 95,2 gon

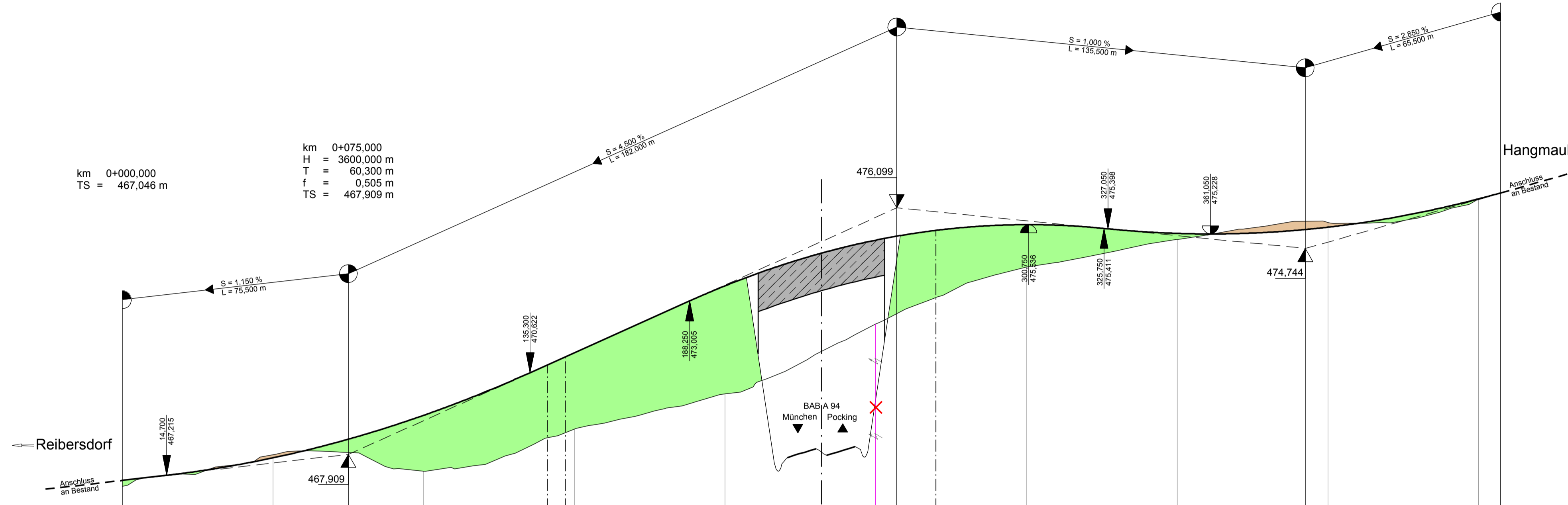
km 0+257,000  
 H = -2500,000 m  
 T = 68,750 m  
 f = -0,945 m  
 TS = 476,099 m

km 0+392,500  
 H = 3400,000 m  
 T = 65,450 m  
 f = 0,630 m  
 TS = 474,744 m

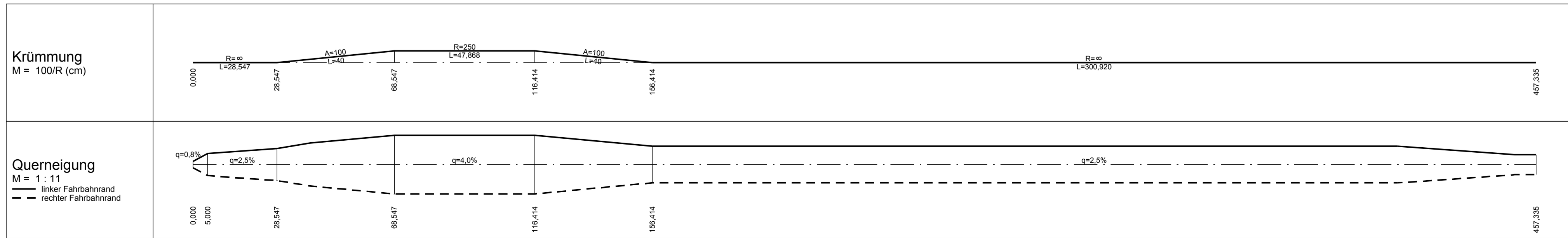
km 0+457,335  
 TS = 476,591 m

km 0+075,000  
 H = 3600,000 m  
 T = 60,300 m  
 f = 0,505 m  
 TS = 467,909 m

km 0+000,000  
 TS = 467,046 m




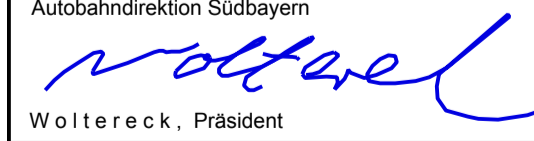

Baubeginn km 0 + 000,00	455,00 m ü. NN										Bauende km 0 + 457,335				
	0+000	50,000	75,000	100,000	150,000	200,000	231,940	250,000	257,000	300,000		350,000	392,500	400,000	450,000
Gradiente	467,046	467,794	468,414	469,207	471,284	473,506	475,021	475,153	475,538	475,246	475,374	475,451	476,392	476,591	
Gelände	466,85	467,90	468,35	469,207	468,75	469,92	472,24	472,00	474,13	475,05	475,374	475,61	476,37	476,57	
Station	0,000	50,000	75,000	100,000	150,000	200,000	231,940	250,000	257,000	300,000	350,000	392,500	400,000	450,000	457,335
Km	0+000	0+100	0+200	0+300	0+400										



**3. Tektur vom 28.02.2011**  
 zu den Planfeststellungsunterlagen  
 vom 31.07.1998

Aufgestellt:  
 München, den 28.02.2011  
 Autobahndirektion Südbayern  
 Lichtenwald, Präsident

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

Freistaat Bayern Autobahndirektion Südbayern <small>Siedlestraße 1-11, 80335 München, Tel. 089-54552-0, Fax 089-54552-200, E-Mail poststelle@ad-sb.bayern.de</small>		 Unterlage <b>4 T</b> Blatt Nr. <b>17</b> Datum Zeichen
<b>Planfeststellung</b> <b>BAB A 94 München - Pocking (A 3)</b> <b>Neubau Dorfen - Heldenstein</b> Strecken-km 34,730 bis 50,040		bearbeitet gezeichnet aufgestellt Sachgebiet 43 geprüft Abteilung 4 Dez. 2010 Schmidt / M.Swila Dez. 2010 Peetz Dez. 2010 Rehm Dez. 2010 Dr. Wüst
Aufgestellt und geprüft: München, den 31.07.1998 Autobahndirektion Südbayern  Wolter, Präsident		Planfestgestellt mit Beschluss der Regierung von Oberbayern Nr. 32-4354.1-A94-9 München, den 22.11.2011  Oberregierungsrat
Projekt: Plstdatum: 14.03.2011		Datum: Luftbild(er), Geodäten © Bayerische Vermessungsverwaltung

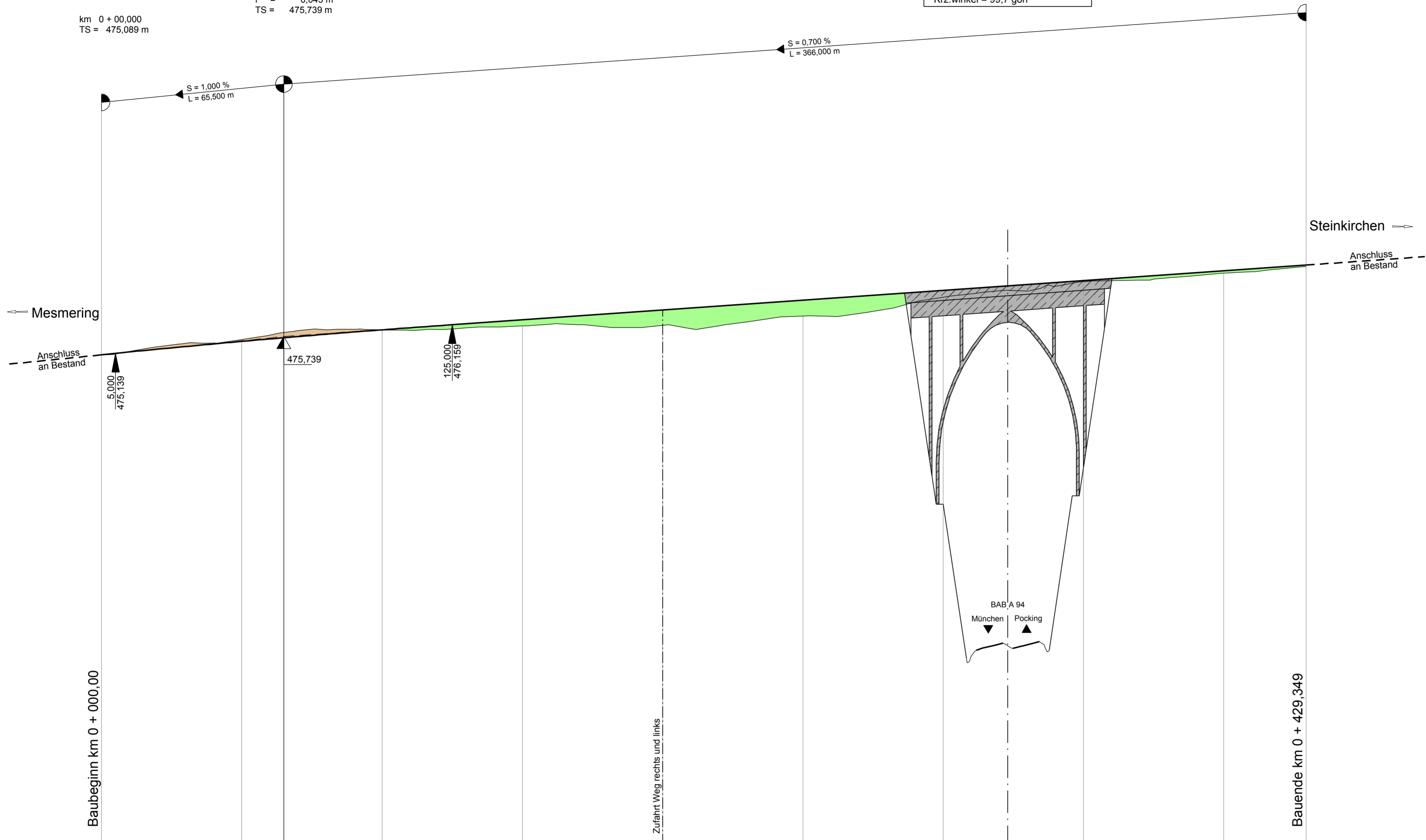
km 0 + 00,000  
TS = 475,089 m

km 0 + 065,000  
H = 40000,000 m  
T = 60,000 m  
f = 0,045 m  
TS = 475,739 m

K 42/1 Bau-km 42+197,000  
Überführung der GVS  
"Hochstraße" (Bogenbrücke)

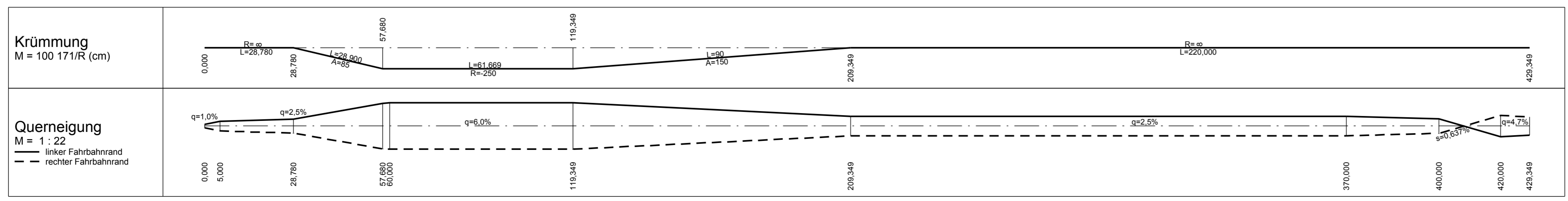
LW = 69,00 m ; LH = mind. 4,70 m  
B.zw.Gel. = 10,10 m  
Krz.winkel = 99,7 gon

km 0 + 429,349  
TS = 475,739 m



455,00 m ü. NN

Gradiente	475,089	475,564	475,694	475,976	476,334	476,684	477,034	477,384	477,734	478,084	478,289	
Gelände	475,08	475,62	475,694	475,97	476,11	476,13	476,47	477,14	477,69	478,00	478,23	
Station	0,000	50,000	65,000	100,000	150,000	200,000	250,000	300,000	323,000	350,000	400,000	429,349
Km	0+000			0+100		0+200		0+300		0+400		



**3. Tektur vom 28.02.2011**  
zu den Planfeststellungsunterlagen  
vom 31.07.1998

Aufgestellt:  
München, den 28.02.2011  
Autobahndirektion Südbayern  
*Lichtenwald*  
Lichtenwald, Präsident

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

Freistaat Bayern Autobahndirektion Südbayern <small>Siedlstraße 7-11, 80335 München, Tel. 089/54552-0, Fax 089/54552-200, E-Mail: poststelle@abdb.bayern.de</small>		Unterlage Blatt Nr. <b>18</b> Datum Zeichen
<b>Planfeststellung</b>	bearbeitet gezeichnet aufgestellt geprüft	Dez. 2010 Dez. 2010 Dez. 2010 Dez. 2010
<b>BAB A 94 München - Pocking (A 3)</b>	Referat 431 Sachgebiet 43 Abteilung 4	Schmidt / M.Swita Peetz Rehm Dr. Wüst
<b>Neubau Dorfen - Heldenstein</b>	<b>Höhenplan</b>	
Strecken-km 34,730 bis 50,040	GVS "Hochstraße" K 42/1	
	Maßstab 1 : 1 000/100	
Aufgestellt und geprüft: München, den 31.07.1998 Autobahndirektion Südbayern <i>Woltereck</i> Woltereck, Präsident	Planfestgestellt mit Beschluss der Regierung von Oberbayern Nr. 32-4354.1-A94-9 München, 22.11.2011 <i>Beier</i> Oberregierungsrat	
Projekt:	Datum:	

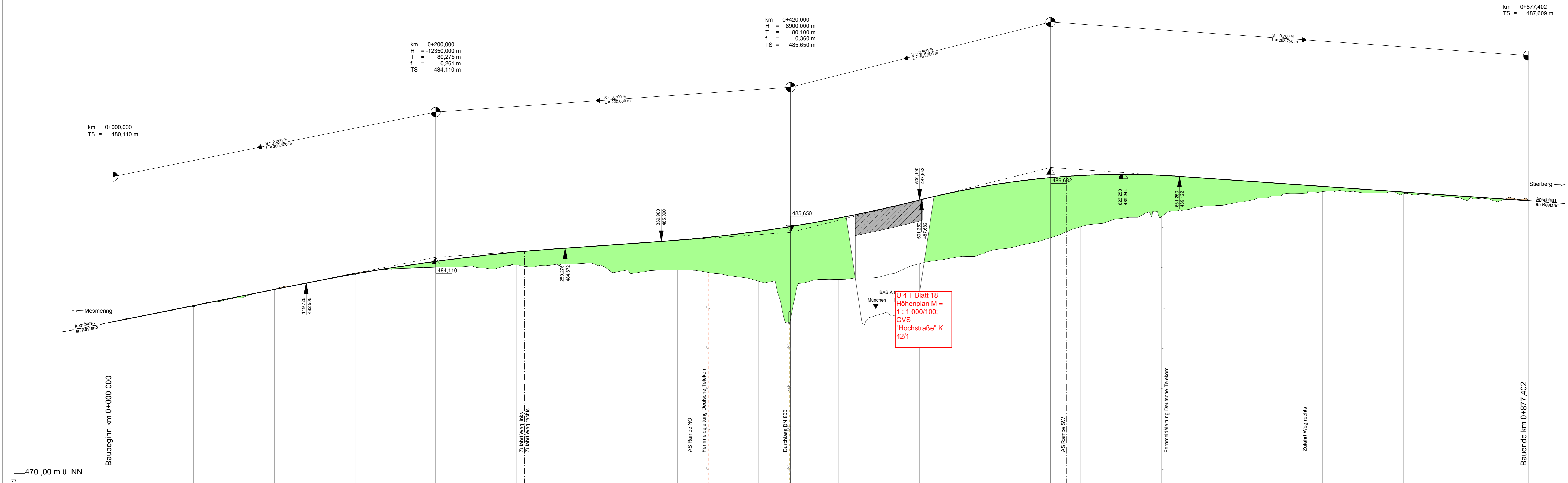
K 43/2 Bau-km 43+638,016  
Überführung der Kr Mü 22  
LW = 42,00 m ; LH = mind. 4,70 m  
S zw Gel. = 13,25 m  
Krz.winkel = 100 gon

km 0+581,250  
H = -5000,000 m  
T = 80,100 m  
f = -0,640 m  
TS = 489,682 m

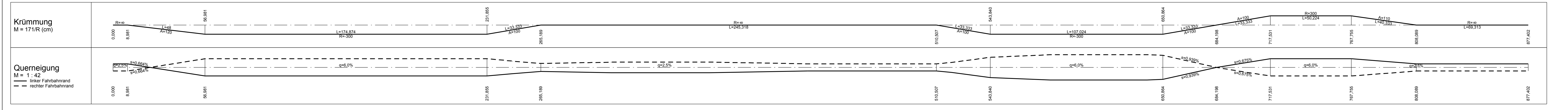
km 0+200,000  
H = -12350,000 m  
T = 80,275 m  
f = -0,261 m  
TS = 484,110 m

km 0+420,000  
H = 8900,000 m  
T = 80,100 m  
f = 0,360 m  
TS = 485,650 m

km 0+877,402  
TS = 487,609 m



Gradiente	0+000	50+000	100+000	150+000	200+000	250+000	300+000	350+000	400+000	420+000	450+000	500+000	550+000	581,250	600+000	700+000	750+000	800+000	850+000	877,402		
Gelände	480,110	481,05	482,10	483,01	483,48	483,63	483,62	483,32	482,63	486,011	482,73	486,541	484,62	488,663	488,042	488,00	487,15	488,650	488,18	488,04	487,75	487,609
Station	0,000	50,000	100,000	150,000	200,000	250,000	300,000	350,000	400,000	420,000	450,000	500,000	550,000	581,250	600,000	700,000	750,000	800,000	850,000	877,402	877,402	
Km	0+000	0+100	0+200	0+300	0+400	0+500	0+600	0+700	0+800													



**3. Tektur vom 28.02.2011**  
zu den Planfeststellungsunterlagen  
vom 31.07.1998

Aufgestellt:  
München, den 28.02.2011  
Autobahndirektion Südbayern  
*Lichtenwald*  
Lichtenwald, Präsident

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

Freistaat Bayern  
Autobahndirektion Südbayern  
Hofstraße 7-11, 80335 München, Tel. 089/5452-0, Fax 089/5452-200, E-Mail: poststelle@adso.bayern.de

Unterlage **4 T**  
Blatt Nr. **19**  
Datum  
Zeichen

Planfeststellung	bearbeitet	gezeichnet	Dez. 2010	Schmitt / M. Swita
<b>BAB A 94 München - Pocking (A 3)</b>  <b>Neubau Dorfen - Heidenstein</b>  Strecken-km 34,730 bis 50,040	aufgestellt	Referat 431	Dez. 2010	Peetz
	geprüft	Sachgebiet 43	Dez. 2010	Rehm
	geprüft	Abteilung 4	Dez. 2010	Dr. Wüst

**Höhenplan**  
Kr Mü 22 - K 43/2  
Maßstab 1 : 1.000/100

Aufgestellt und geprüft:  
München, den 31.07.1998  
Autobahndirektion Südbayern  
*Wolter*  
Wolter, Präsident

Planfestgestellt mit Beschluss  
der Regierung von Oberbayern  
Nr. 32-4354.1-A94-9  
München, den 22.11.2011  
Bayer  
Oberbürgermeister

km 0+000,000  
TS = 473,026 m

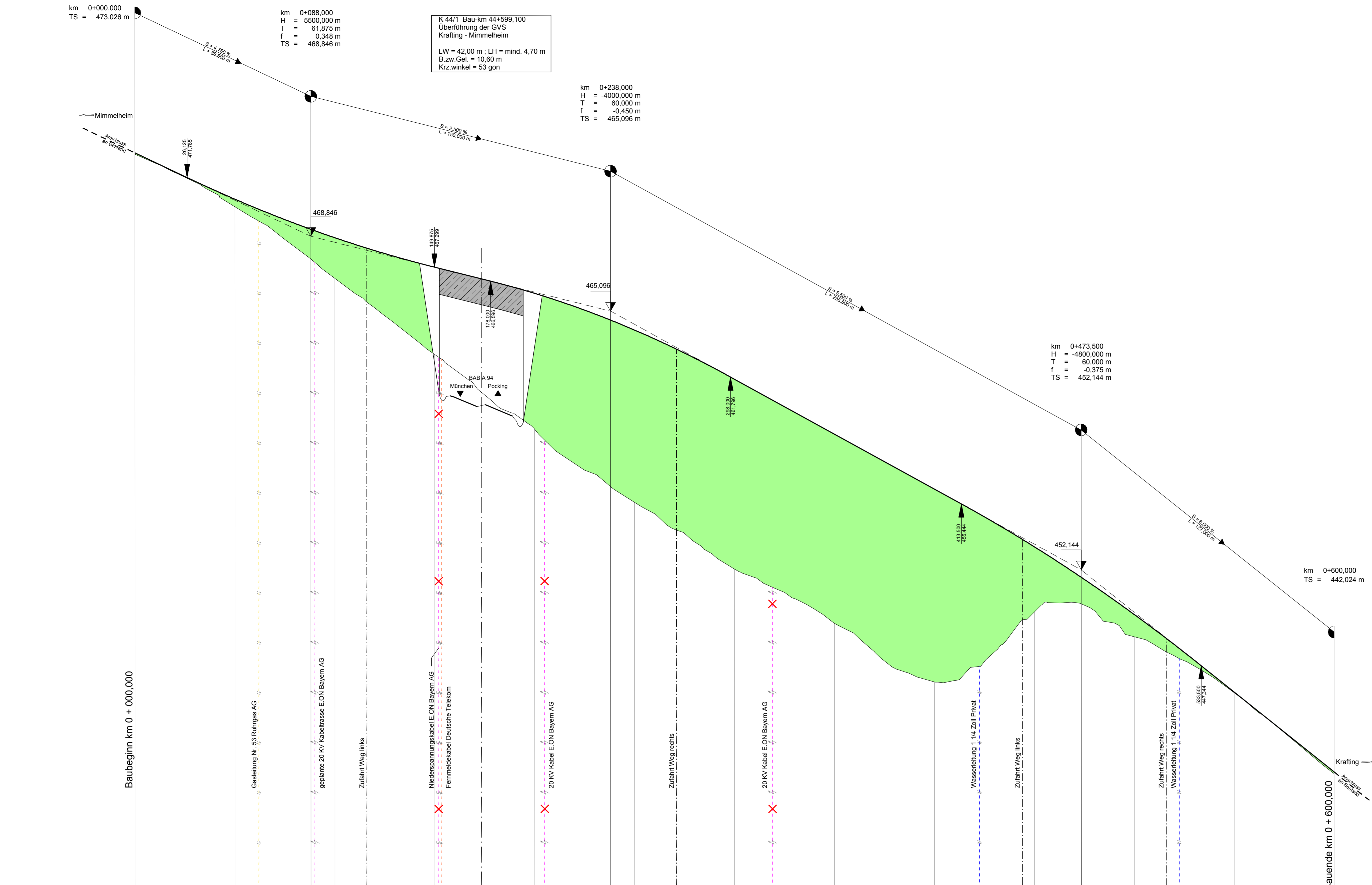
km 0+088,000  
H = 5500,000 m  
T = 61,875 m  
f = 0,348 m  
TS = 468,846 m

K 44/1 Bau-km 44+599,100  
Überführung der GVS  
Krafting - Mimmelheim  
LW = 42,00 m ; LH = mind. 4,70 m  
B.zw.Gel. = 10,60 m  
Krzwinkel = 53 gon

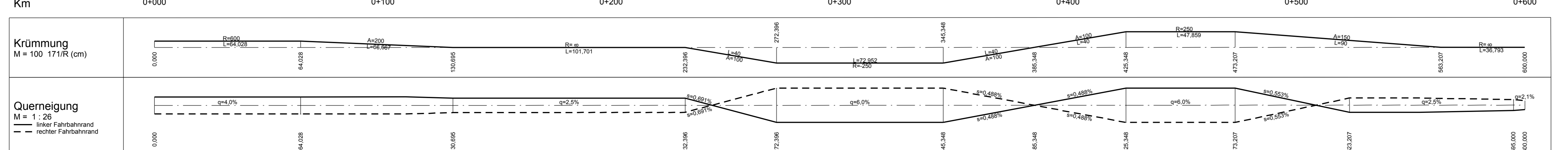
km 0+238,000  
H = -4000,000 m  
T = 60,000 m  
f = -0,450 m  
TS = 465,096 m

km 0+473,500  
H = -4800,000 m  
T = 60,000 m  
f = -0,375 m  
TS = 452,144 m

km 0+600,000  
TS = 442,024 m



Gradiente	0.000	50.000	88.000	100.000	150.000	173.270	200.000	239.000	250.000	300.000	350.000	400.000	450.000	473.500	500.000	550.000	600.000
Gelände	473,026	470,703	469,194	468,772	467,296	465,996	464,646	464,148	461,686	459,936	456,186	453,297	451,769	449,907	446,024	441,04	442,024
Station	0+000	0+50	0+88	0+100	0+150	0+173,270	0+200	0+239	0+250	0+300	0+350	0+400	0+450	0+473,500	0+500	0+550	0+600
Km	0+000		0+100		0+200		0+300		0+400		0+500		0+600				



**3. Tektur vom 28.02.2011**  
zu den Planfeststellungsunterlagen  
vom 31.07.1998

Aufgestellt:  
München, den 28.02.2011  
Autobahndirektion Südbayern  
*Lichtenwald*  
Lichtenwald, Präsident

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

Freistaat Bayern Autobahndirektion Südbayern <small>Südstraße 1-11, 80335 München, Tel. 089-9450-0, Fax 089-9450-200, E-Mail: poststelle@autob.bayern.de</small>		Unterlage Blatt Nr. Datum	<b>4 T</b> <b>20</b> Zeichen
<b>Planfeststellung</b>  <b>BAB A 94 München - Pocking (A 3)</b>  <b>Neubau</b> <b>Dorfen - Heldenstein</b>  Strecken-km 34,730 bis 50,040		bearbeitet	gezeichnet
		Referat 431	Dez. 2010
<b>Höhenplan</b> GVSt Krafting - Mimmelheim - K 44/1 Maßstab 1 : 1 000/100		aufgestellt	geprüft
		Sachgebiet 43	Abteilung 4
Aufgestellt und geprüft: München, den 31.07.1998 Autobahndirektion Südbayern <i>Wolter</i> Wolter, Präsident		Planfestgestellt mit Beschluss der Regierung von Oberbayern Nr. 32-4354.1-A94-9 München, 22.11.2011 <i>Beier</i> Oberbürgermeister	
		Projekt:	Datum:

**K 45/1** Bau-km 43+310,000  
Unterführung eines ÖFW

LW = 7,00 m ; LH = mind. 4,50 m  
B.zw.Gel. = 29,50 m  
Krz.winkel = 100 gon

**K 45/2** Bau-km 45+709,000  
Brücke über Kagnbach und  
Unterführung eines ÖFW

LW = 18,00 m ; LH = mind. 4,50 m  
B.zw.Gel. = 29,50 m  
Krz.winkel = 80 gon

km 0+000,000  
TS = 433,719 m

km 0+049,000  
H = 10000,000 m  
T = 15,000 m  
f = 0,011 m  
TS = 434,062 m

km 0+089,000  
H = 10000,000 m  
T = 12,500 m  
f = 0,008 m  
TS = 434,462 m

km 0+118,919  
H = 2000,000 m  
T = 17,000 m  
f = 0,072 m  
TS = 434,836 m

km 0+000,000  
TS = 432,061 m

km 0+015,000  
H = 500,000 m  
T = 8,113 m  
f = 0,066 m  
TS = 431,424 m

km 0+048,000  
H = 2000,000 m  
T = 17,000 m  
f = 0,072 m  
TS = 431,094 m

km 0+180,000  
H = -5000,000 m  
T = 35,000 m  
f = -0,123 m  
TS = 432,018 m

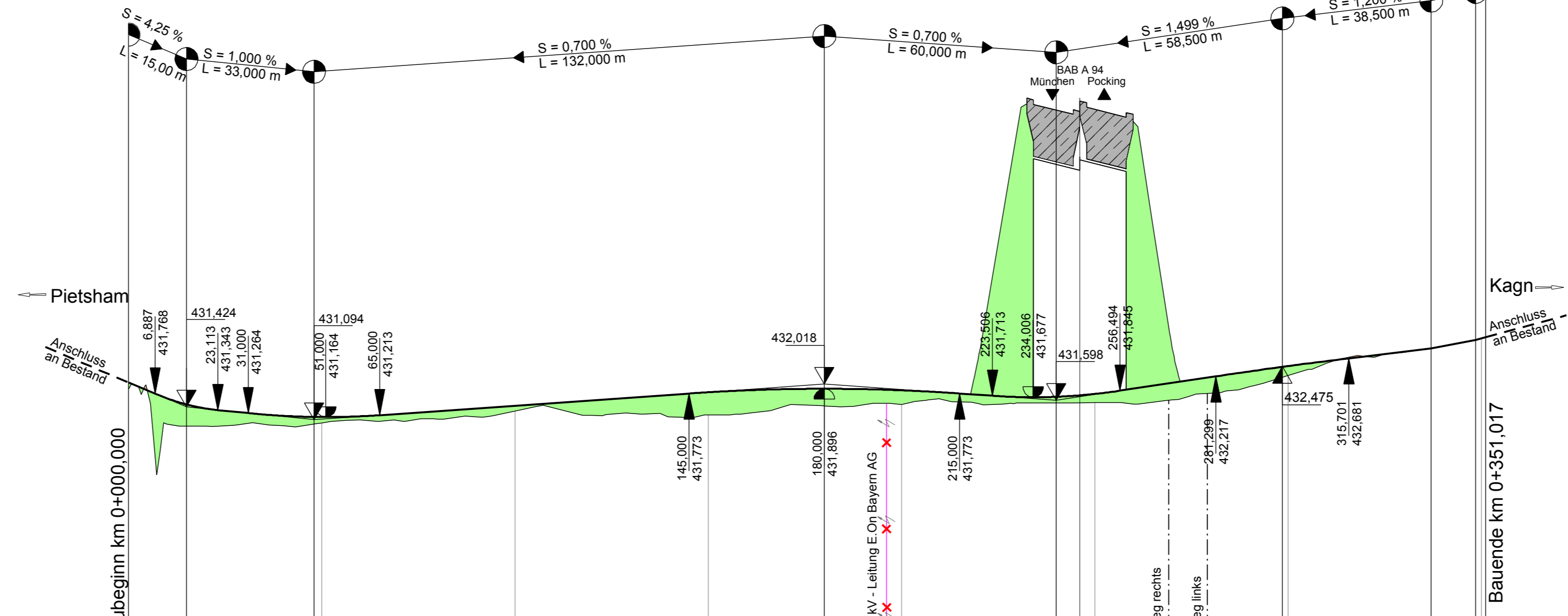
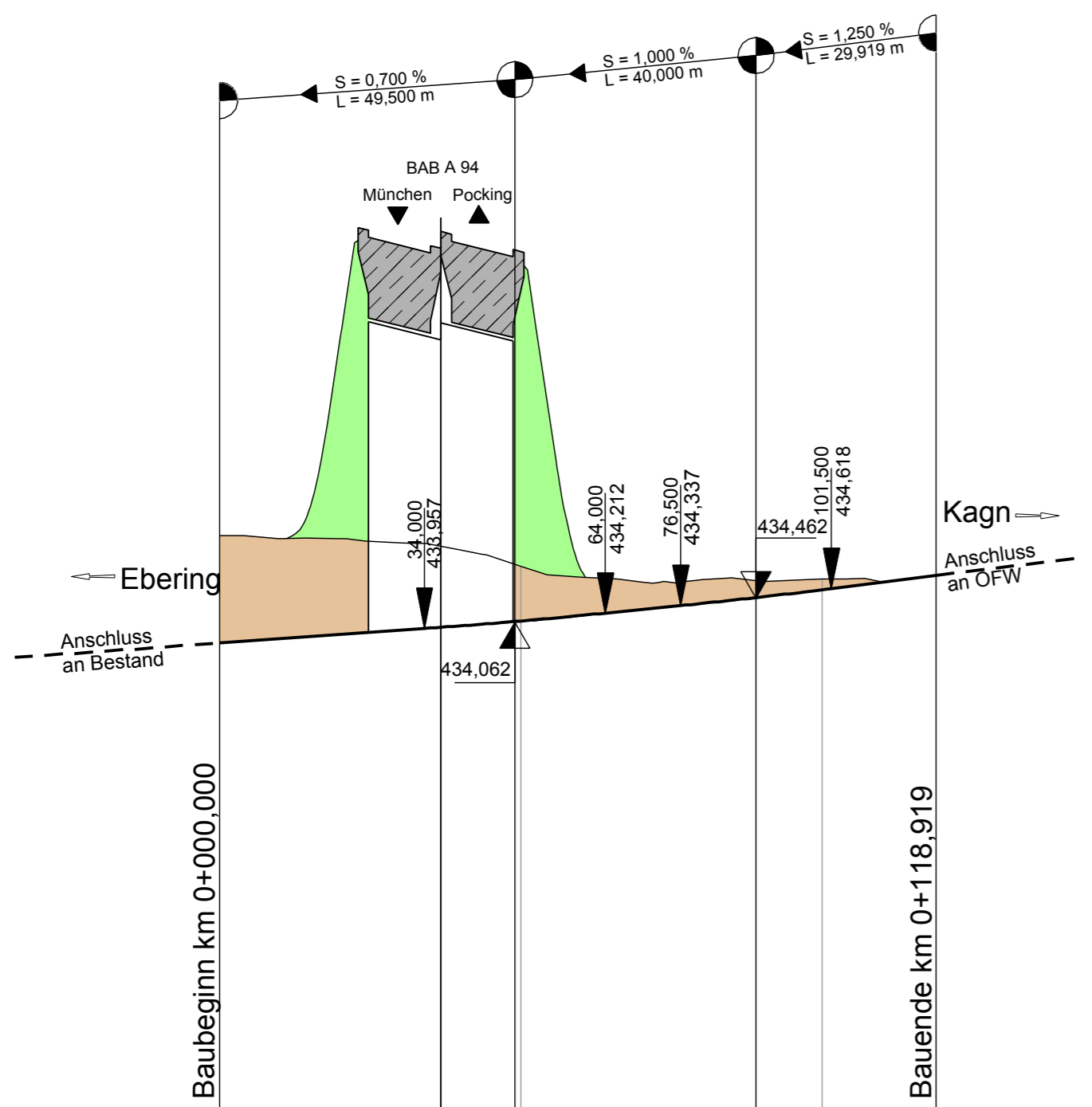
km 0+240,000  
H = 1500,000 m  
T = 16,494 m  
f = 0,091 m  
TS = 431,598 m

km 0+298,500  
H = -11500,000 m  
T = 17,201 m  
f = -0,013 m  
TS = 432,475 m

km 0+348,500  
TS = 433,229 m

km 0+348,500  
TS = 433,161 m

km 0+337,000  
TS = 432,937 m

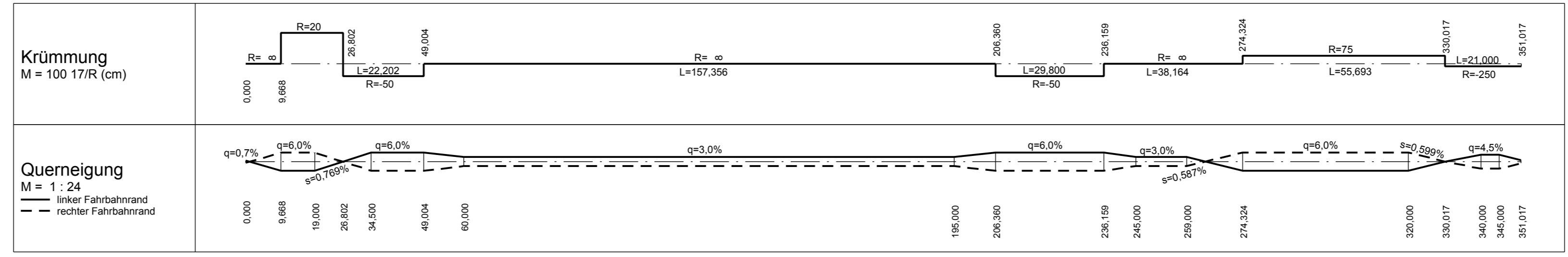
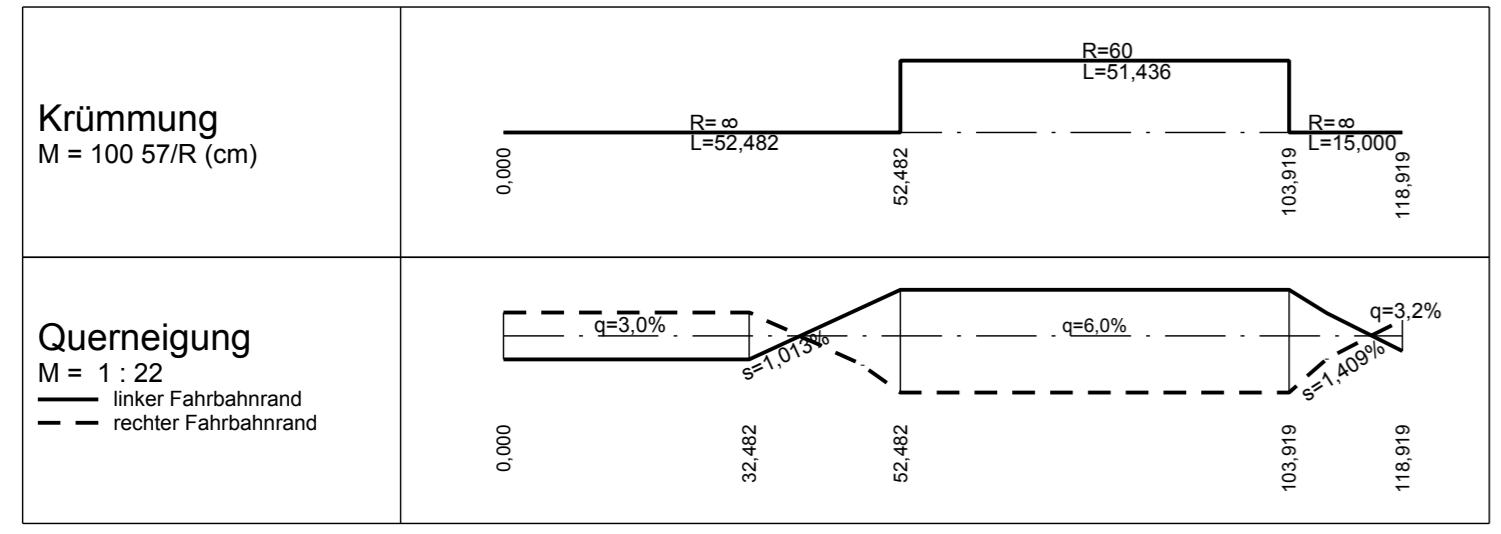


425,00 m ü. NN

Km	0+000	0+100
Gradiente	433,719	434,836
Gelände	435,50	434,83
Station	0,000	118,919

425,00 m ü. NN

Km	0+000	0+100	0+200	0+300
Gradiente	432,061	431,458	431,896	432,937
Gelände	431,90	431,32	431,806	432,24
Station	0,000	100,000	200,000	300,000



**3. Tektur vom 28.02.2011**  
zu den Planfeststellungsunterlagen  
vom 31.07.1998

Aufgestellt:  
München, den 28.02.2011  
Autobahndirektion Südbayern

*Lichtenwald*  
Lichtenwald, Präsident

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

Freistaat Bayern  
Autobahndirektion Südbayern  
Seidestraße 7-11, 80335 München, Tel. 089/54552-0, Fax 089/54552-200, E-Mail: poststelle@abdsb.bayern.de

Unterlage **4 T**  
Blatt Nr. **21**  
Datum  Zeichen

**Planfeststellung**

bearbeitet	gezeichnet	Dez. 2010	Schmidt / M.Swita
aufgestellt	Referat 431	Dez. 2010	Peetz
geprüft	Sachgebiet 43	Dez. 2010	Rehm
	Abteilung 4	Dez. 2010	Dr. Wüst

**Neubau Dorfen - Heldenstein**

Strecken-km 34,730 bis 50,040

**Höhenplan**  
ÖFW - K 45/1; ÖFW - K 45/2  
Maßstab 1 : 1 000/100

Aufgestellt und geprüft:  
München, den 31.07.1998  
Autobahndirektion Südbayern

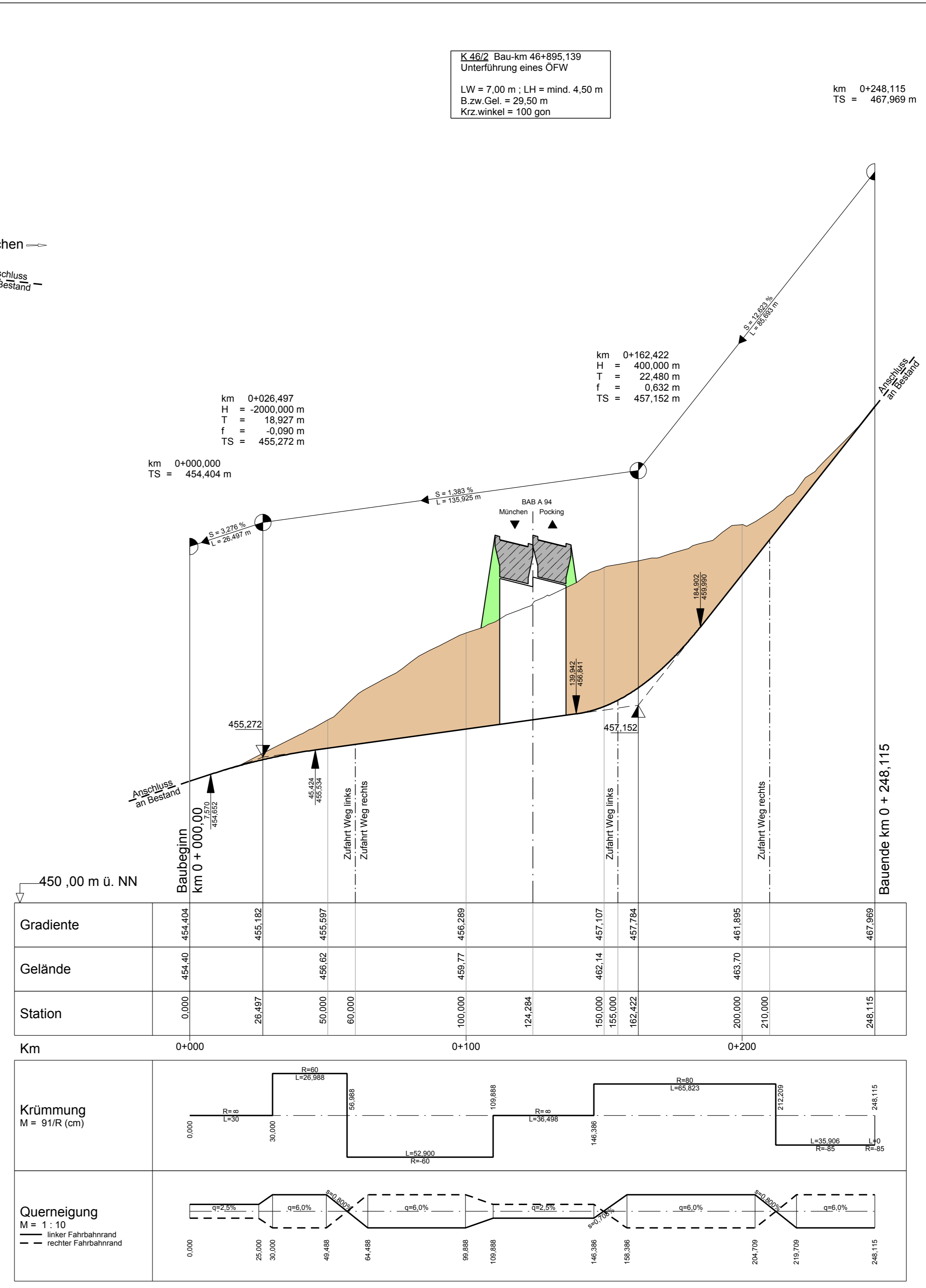
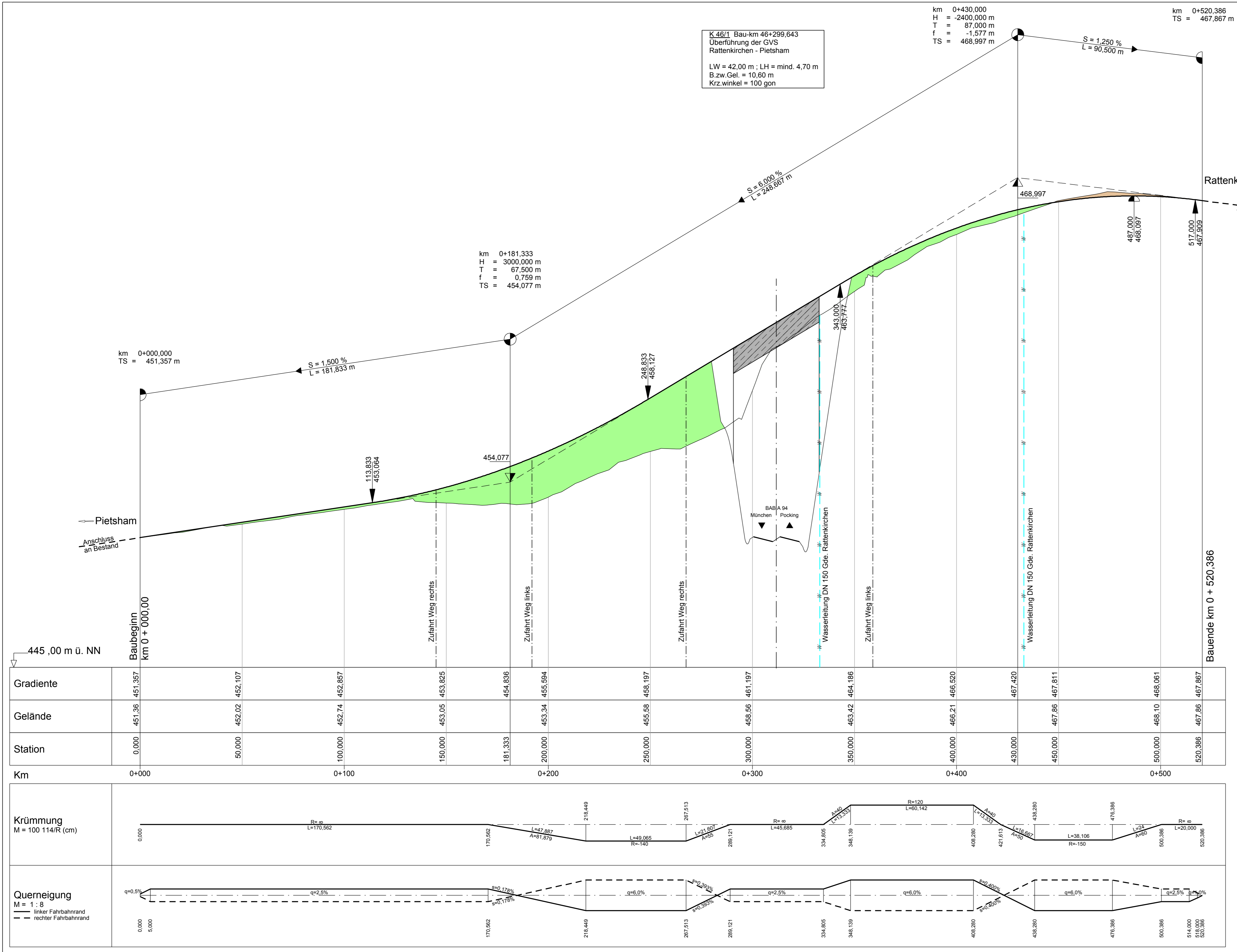
*Wolter*  
Wolter, Präsident

Planfestgestellt mit Beschluss  
der Regierung von Oberbayern  
Nr. 32-4354.1-A94-9  
München, den 22.11.2011

*Beier*  
Beier  
Oberregierungsrat

Projekt:  Datum:

Ploddatum: 14.03.2011 Luftbild(er), Geodaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung



**3. Tektur vom 28.02.2011**  
zu den Planfeststellungsunterlagen  
vom 31.07.1998

Aufgestellt:  
München, den 28.02.2011  
Autobahndirektion Südbayern  
*Lichtenwald*  
Lichtenwald, Präsident

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

Freistaat Bayern  
Autobahndirektion Südbayern  
Südstraße 7-11, 80339 München, Tel. 08954452-0, Fax 08954452-200, E-Mail: poststelle@abdb.bayern.de

Unterlage **4 T**  
Blatt Nr. **22**  
Datum   
Zeichen

**Planfeststellung**  
bearbeitet gezeichnet Dez. 2010 Schmidt / M. Svita  
aufgestellt Referat 431 Dez. 2010 Peetz  
geprüft Sachgebiet 43 Dez. 2010 Rehm  
Abteilung 4 Dez. 2010 Dr. Wüst

**BAB A 94 München - Pocking (A 3)**

**Neubau Dorfen - Heldenstein**

Strecken-km 34,730 bis 50,040

**Höhenplan**  
GVS - K 46/1; ÖFW - K 46/2  
Maßstab 1 : 1 000/100

Aufgestellt und geprüft:  
München, den 31.07.1998  
Autobahndirektion Südbayern  
*Wolter*  
Wolter, Präsident

Planfestgestellt mit Beschluss  
der Regierung von Oberbayern  
Nr. 24354-1-A94-0  
München, 22.11.2011  
Beier  
Oberregierungsrat

Projekt:  Datum:   
Protokoll: 14.03.2011 Luftbild(er), Geodaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung



K 47/3 Bau-km 47+956,255  
Überführung der GVS  
Waldsberg - Weidenbach  
Bogenbrücke  
LW = 49,00 m ; LH = mind. 4,70 m  
B.zw.Gel. = 10,60 m  
Krz.winkel = 94,5 gon

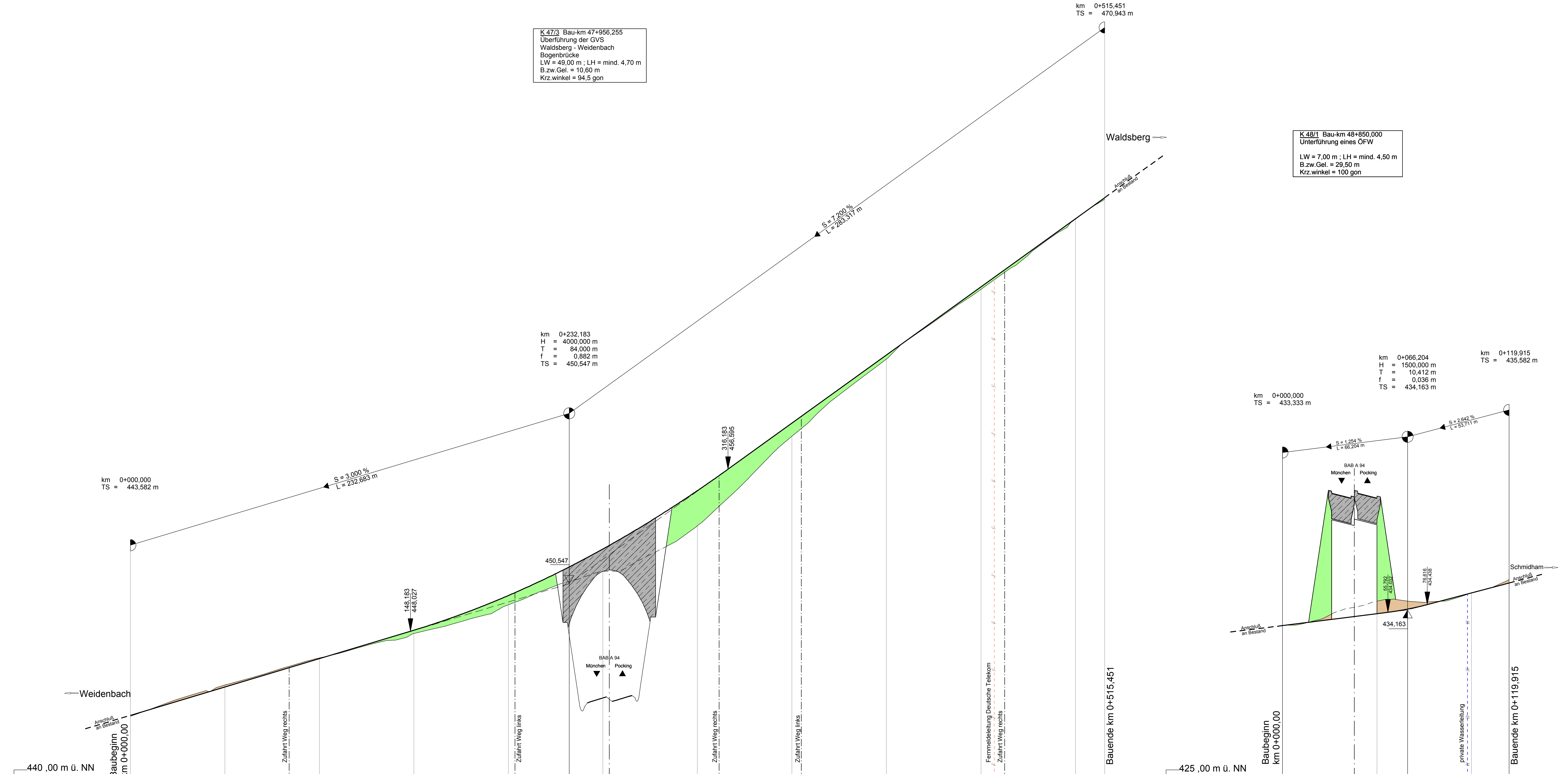
K 48/1 Bau-km 48+850,000  
Unterführung eines ÖFW  
LW = 7,00 m ; LH = mind. 4,50 m  
B.zw.Gel. = 29,50 m  
Krz.winkel = 100 gon

km 0+232,183  
H = 4000,000 m  
T = 84,000 m  
f = 0,882 m  
TS = 450,547 m

km 0+066,204  
H = 1500,000 m  
T = 10,412 m  
f = 0,036 m  
TS = 434,163 m

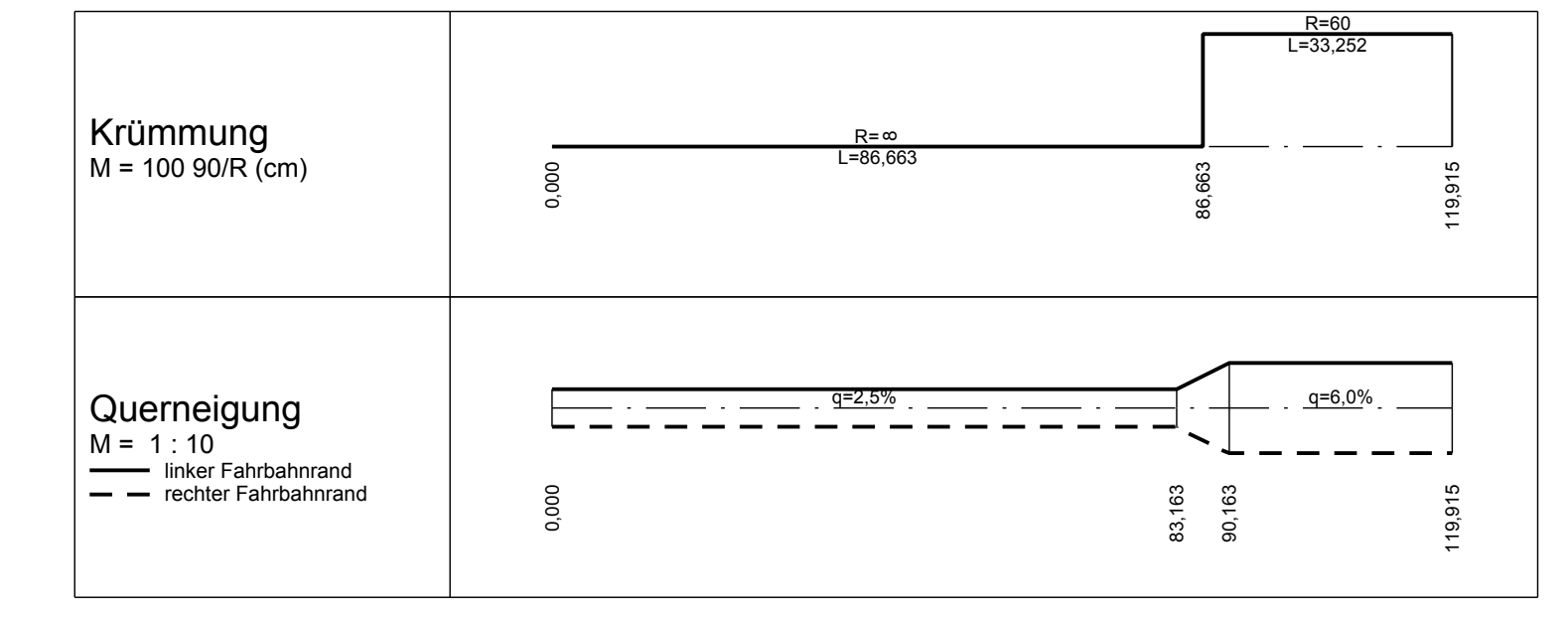
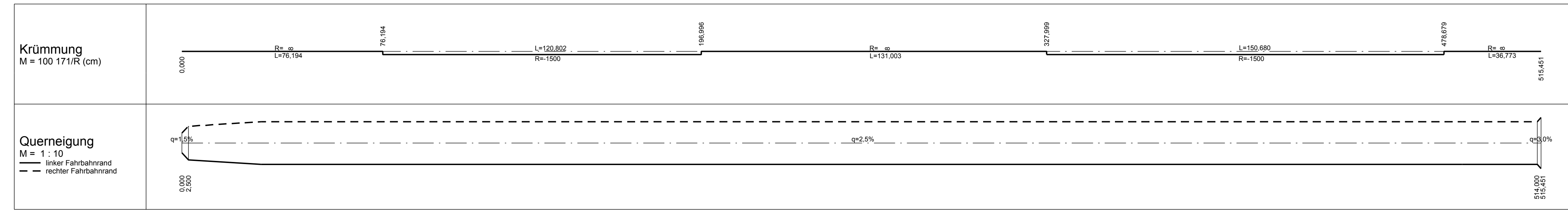
km 0+119,915  
TS = 435,582 m

km 0+000,000  
TS = 433,333 m



Gradiente	443,582		445,082	446,582	448,082	451,129	452,378	455,463	459,030	462,630	466,230	469,830	470,843
Gelände	443,53		445,19	446,62	447,91	449,43	451,20	453,60	456,34	459,10	462,42	465,81	470,86
Station	0+000		50,000	100,000	150,000	200,000	232,183	250,000	300,000	350,000	400,000	450,000	515,451
Km	0+000		0+100	0+200	0+300	0+400	0+500						

Gradiente	433,333		433,980	434,199	435,095	435,582
Gelände	433,33		434,62	434,199	435,05	435,582
Station	0+000		38,000	50,000	66,204	100,000
Km	0+000		0+100			

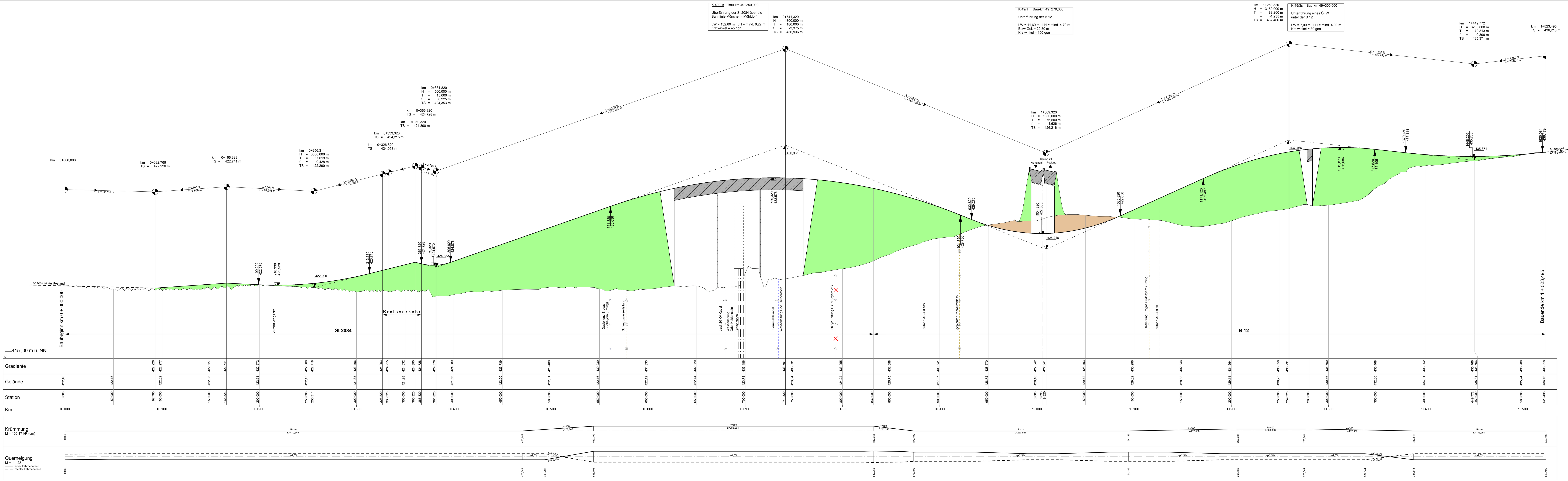


3. Tektur vom 28.02.2011  
zu den Planfeststellungsunterlagen  
vom 31.07.1998

Aufgestellt:  
München, den 28.02.2011  
Autobahndirektion Südbayern  
Lichtenwald, Präsident

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

Freistaat Bayern Autobahndirektion Südbayern		Unterlage <b>4 T</b>	
Siedstraße 7-11, 80335 München, Tel. 08954553-0, Fax 08954552-200, E-Mail: poststelle@autobib.bayern.de		Blatt Nr. <b>23</b>	Datum
<b>Planfeststellung</b>  <b>BAB A 94 München - Pocking (A 3)</b>  <b>Neubau</b> <b>Dorfen - Heldenstein</b>  Strecken-km 34,730 bis 50,040		bearbeitet	gezeichnet
		aufgestellt	Referat 431
		geprüft	Abteilung 4
Aufgestellt und geprüft: München, den 31.07.1998 Autobahndirektion Südbayern Wolterreck, Präsident		Sachgebiet 43 Dez. 2010 Rehm	Dez. 2010 Schmidt / M. Swita Peetz Rehm Dr. Wüst
Aufgestellt und geprüft: München, den 22.11.2011 Oberregierungsrat		<b>Höhenplan</b> GVS - K 47/3 und ÖFW - K 48/1 Maßstab 1:1 000/100	
Projekt:		Datum:	



K 49/2 s Bau-km 49+250,000  
 Überführung der St 2084 über die  
 Bahnlinie München - Mühldorf  
 km 0+741,320  
 H = -4900,000 m  
 T = 150,000 m  
 f = -3,375 m  
 TS = 436,936 m  
 LW = 132,60 m ; LH = mind. 6,22 m  
 Krz.winkel = 45 gon

K 49/1 Bau-km 49+279,000  
 Unterführung der B 12  
 km 1+009,320  
 H = -1800,000 m  
 T = 75,500 m  
 f = 6,226 m  
 TS = 426,216 m  
 LW = 11,60 m ; LH = mind. 4,70 m  
 B.zw.Gel. = 29,50 m  
 Krz.winkel = 100 gon

K 49/3 s Bau-km 49+300,000  
 Unterführung eines OFW  
 unter der B 12  
 km 1+259,320  
 H = -3150,000 m  
 T = 83,200 m  
 f = -1,235 m  
 TS = 437,466 m  
 LW = 7,00 m ; LH = mind. 4,00 m  
 Krz.winkel = 80 gon

km 1+449,772  
 H = 6250,000 m  
 T = 70,313 m  
 f = 0,396 m  
 TS = 435,371 m

km 1+523,495  
 TS = 436,218 m

3. Tektur vom 28.02.2011  
 zu den Planfeststellungsunterlagen  
 vom 31.07.1998

Aufgestellt:  
 München, den 28.02.2011  
 Autobahndirektion Südbayern  
 Lichtenwald, Präsident

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

Freistaat Bayern  
 Autobahndirektion Südbayern

Unterlage **4 T**  
 Blatt Nr. **24**  
 Datum  
 Zeichen

**Planfeststellung**

BAB A 94 München - Pocking (A 3)

Neubau  
 Dorfen - Heldenstein

Strecken-km 34,730 bis 50,040

Höhenplan  
 St 2084 / B 12 - K 49/1; K 49/2s  
 Maßstab 1:1 000/100

Aufgestellt und geprüft:  
 München, den 31.07.1998  
 Autobahndirektion Südbayern  
 Wolleraich, Präsident

Planfestgestellt mit Beschluss  
 Nr. 32-4354.1-A04-0  
 München, den 22.11.2011  
 Ministerpräsident  
 Oberregierungsrat

Projekt  
 Datum

Produktur: 14.01.2011  
 LfB/Bayris, Geodaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung

km 0+000,000  
TS = 438,459 m

km 0+035,000  
H = -1300,000 m  
T = 15,275 m  
f = -0,090 m  
TS = 436,184 m

K 49 / 3 s Bau-km 49+300,000  
Unterführung eines ÖfW unter der B 12  
LW = 7,00 m ; LH = mind. 4,00 m  
B.zw.Gel. = 11,50 m  
Krz.Winkel = mind. 80,00 gon

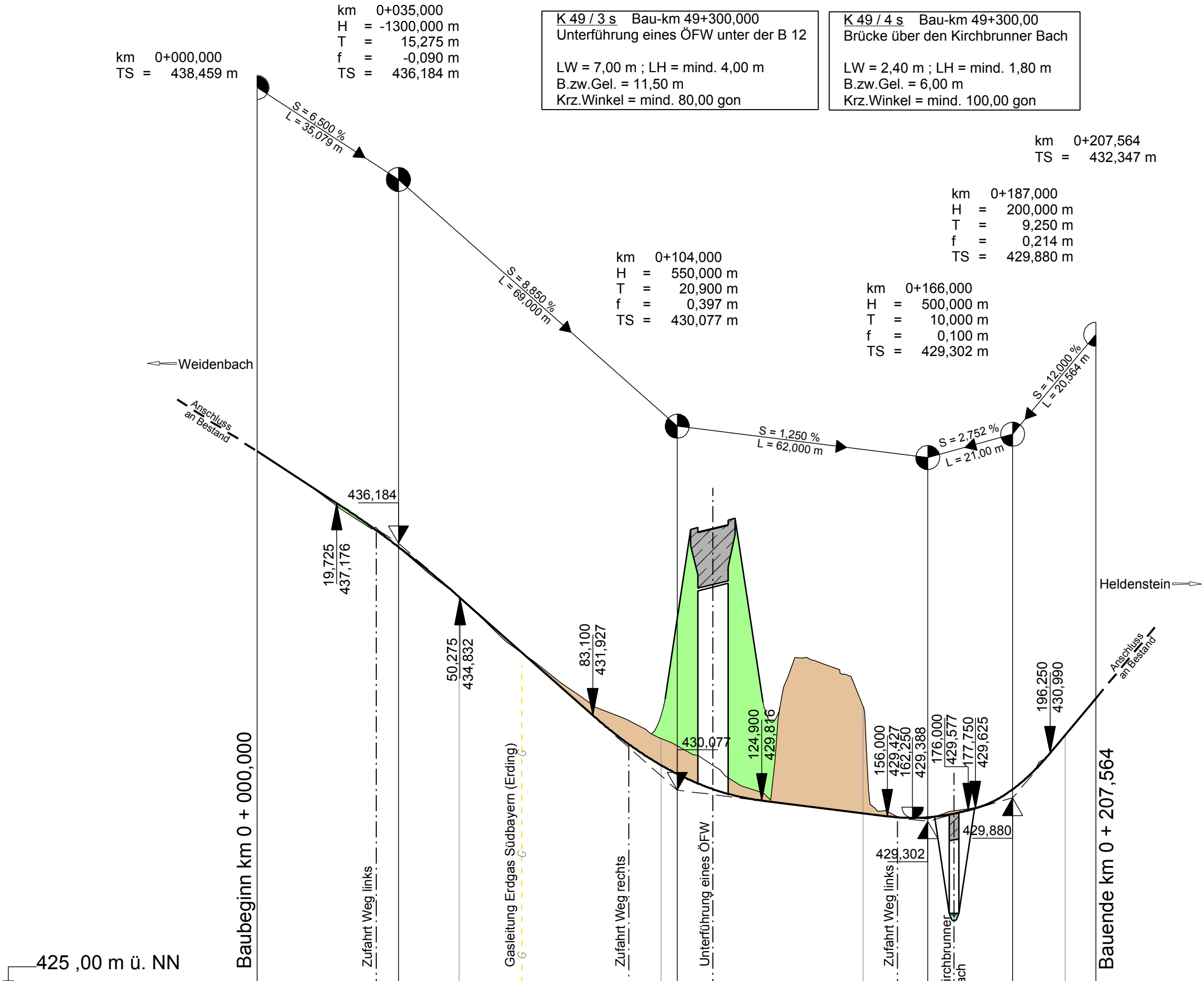
K 49 / 4 s Bau-km 49+300,00  
Brücke über den Kirchbrunner Bach  
LW = 2,40 m ; LH = mind. 1,80 m  
B.zw.Gel. = 6,00 m  
Krz.Winkel = mind. 100,00 gon

K 49 / 5 Bau-km 49+706,239  
Überführung der Kr Mü15  
LW = 42,00 m ; LH = mind. 4,70 m  
B.zw.Gel. = 11,60 m  
Krz.Winkel = 93,6 gon

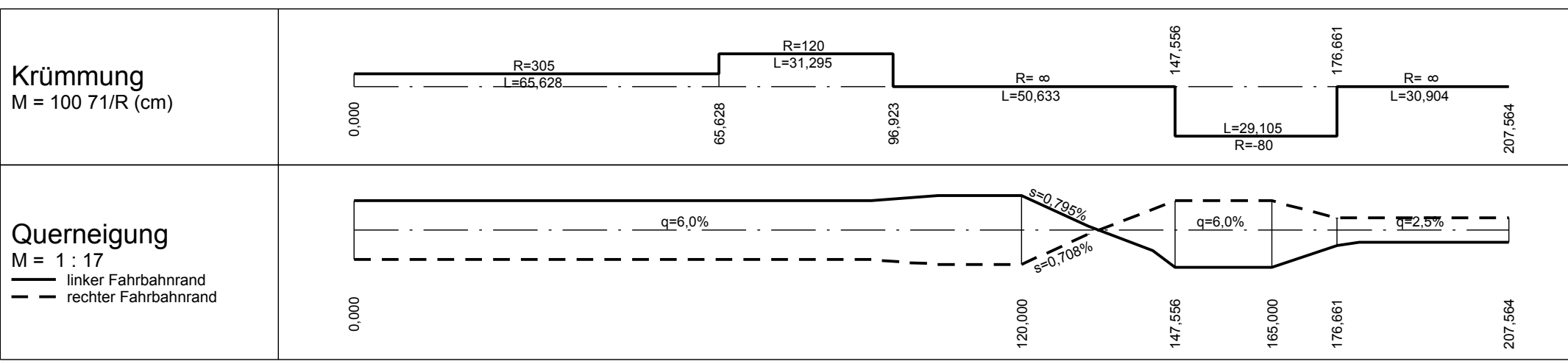
km 0+111,910  
H = -2000,000 m  
T = 28,794 m  
f = -0,207 m  
TS = 433,637 m

km 0+169,861  
H = 800,000 m  
T = 12,905 m  
f = 0,104 m  
TS = 432,902 m

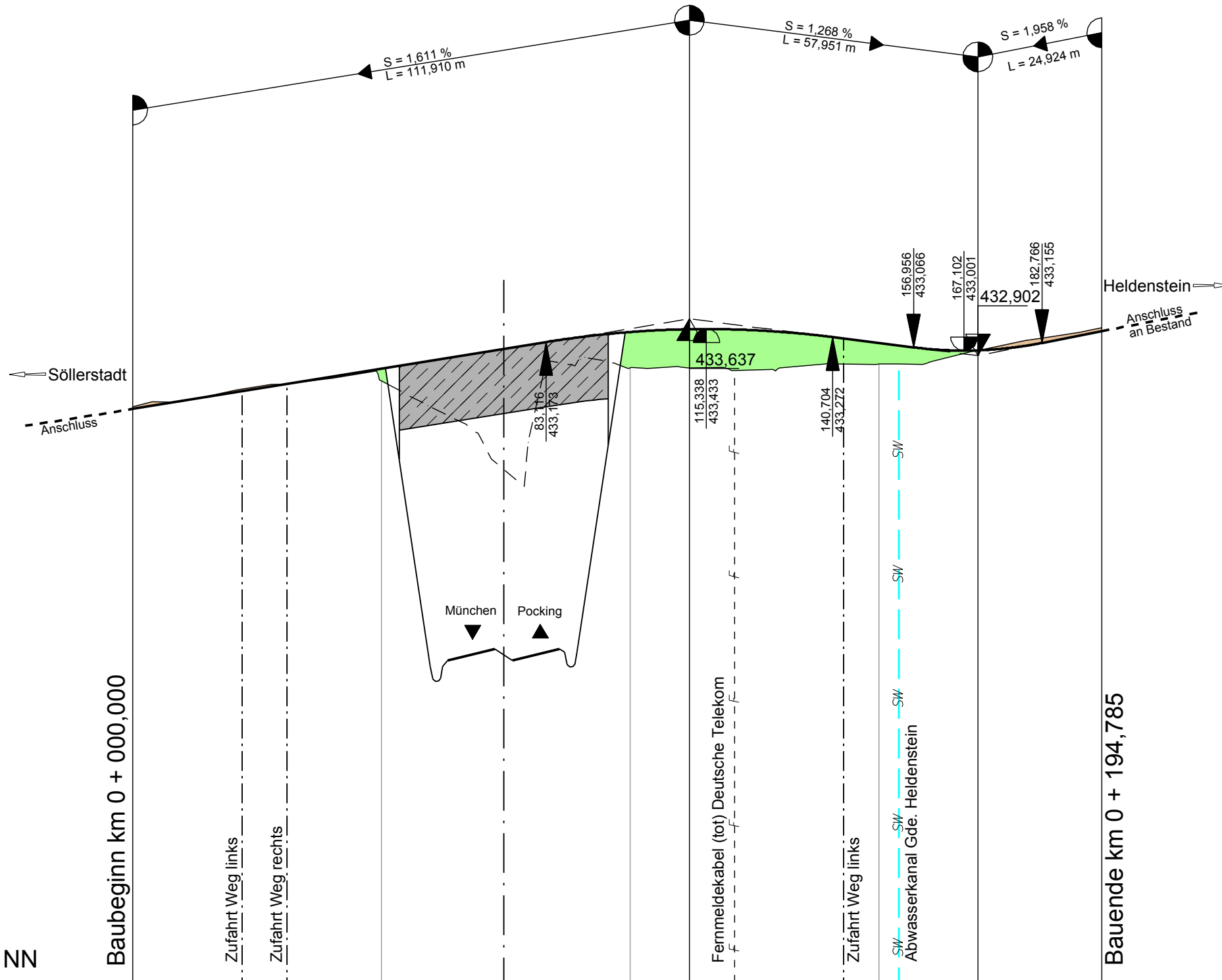
km 0+194,785  
TS = 433,390 m



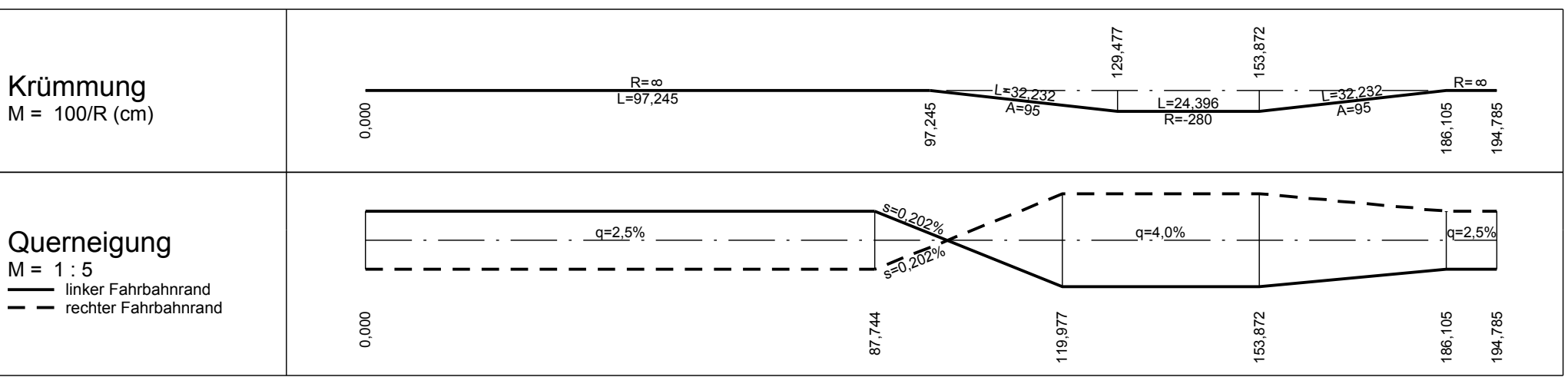
Gradiente	438,459	436,094	434,856	430,691	430,474	429,502	429,402	430,093	431,440	432,347
Gelände	438,46	434,85	431,35	430,14	429,14	429,14	431,42	432,37	433,006	433,390
Station	0,000	35,000	50,000	100,000	104,000	150,000	166,000	187,000	200,000	207,564
Km	0+000			0+100				0+200		



km 0+000,000  
TS = 431,834 m



Gradiente	431,834	432,640	433,374	433,430	433,154	433,006	433,390	
Gelände	431,87	432,39	432,65	433,374	432,73	433,006	433,390	
Station	0,000	50,000	74,606	100,000	111,910	150,000	169,861	194,785
Km	0+000			0+100				



3. Tektur vom 28.02.2011  
zu den Planfeststellungsunterlagen  
vom 31.07.1998

Aufgestellt:  
München, den 28.02.2011  
Autobahndirektion Südbayern  
Lichtenwald, Präsident

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

Freistaat Bayern  
Autobahndirektion Südbayern  
Seidstraße 7-11, 80335 München, Tel. 089/54552-0, Fax 089/54552-200, E-Mail: poststelle@abdsb.bayern.de

Unterlage **4 T**  
Blatt Nr. **25**  
Datum  
Zeichen

Planfeststellung	bearbeitet	gezeichnet	Dez. 2010	Schmidt / M.Swita
<b>BAB A 94 München - Pocking (A 3)</b>	aufgestellt	Referat 431	Dez. 2010	Peetz
	geprüft	Sachgebiet 43	Dez. 2010	Rehm
		Abteilung 4	Dez. 2010	Dr. Wüst

**Neubau  
Dorfen - Heidenstein**

Strecken-km 34,730 bis 50,040

**Höhenplan**  
ÖfW - K49/3s; Kr Mü15 - K49/5  
Maßstab 1 : 1 000/100

Aufgestellt und geprüft:  
München, den 31.07.1998  
Autobahndirektion Südbayern  
Wolterreck, Präsident

Planfestgestellt mit Beschluss  
der Regierung von Oberbayern  
Nr. 32-4354.1-A94-9  
München, den 22.11.2011  
Beier  
Oberregierungsrat

Projekt:  
Datei:

Plottdatum: 14.03.2011  
Luftbild(er), Geodaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung



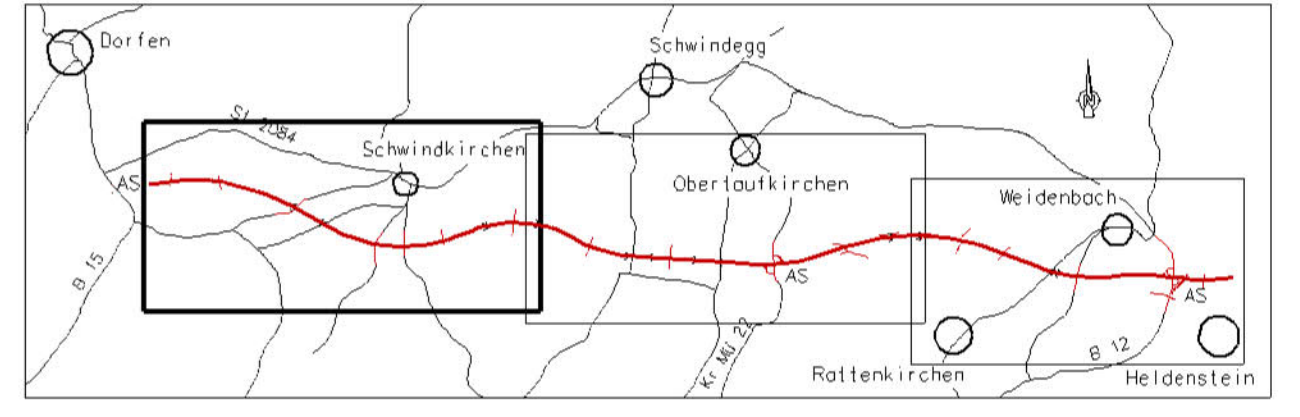
**Zeichenerklärung**

<b>W</b> Wohngebiet	<b>G</b> Gemarkungsgrenze
<b>M</b> Mischgebiet	
<b>G</b> Gewerbegebiet	

Lärmschutzwand oder -wall h = 2,80 m u. Grad. von km 36+400 bis km 36+450	aktiver Lärmschutz gemäß PLF	
Lärmschutzwand oder -wall h = 3,00 m u. Grad. von km 36+150 bis km 36+200	Änderung aktiver Lärmschutz	1. Tektur
Lärmschutzwand oder -wall h = 3,00 m u. Grad. von km 36+150 bis km 36+200	Änderung aktiver Lärmschutz	3. Tektur
23	Berechnungspunkt der schallechnischen Berechnung, Grenzwerte eingehalten (16. BImSchV)	3. Tektur
14	Berechnungspunkt der schallechnischen Berechnung, Grenzwerte nicht eingehalten (16. BImSchV), passiver Lärmschutz	3. Tektur
	Wohngebäude mit Fassadenseite an der die Grenzwerte nicht eingehalten sind (16. BImSchV), passiver Lärmschutz	3. Tektur
61 56	Beurteilungspegel ohne Lärmschutzmaßnahme	
60 54	Beurteilungspegel mit Lärmschutzmaßnahme	
59 54	Beurteilungspegel mit Lärmschutzmaßnahme	1. Tektur
57 53	Beurteilungspegel mit Lärmschutzmaßnahme	3. Tektur

Tag Nacht



**3. Tektur vom 28.02.2011**  
zu den Planfeststellungsunterlagen vom 31.07.1998

Aufgestellt: München, den 28.02.2011  
Autobahndirektion Südbayern  
*Wolter*  
Lichtenwald, Präsident

**1. Tektur vom 31.07.2002**  
zu den Planfeststellungsunterlagen vom 31.07.1998

Aufgestellt: München, den 31.07.2002  
Autobahndirektion Südbayern  
*Wolter*  
Wolter, Präsident

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name
1	Lärmschutz	Juli 02	Möhrer / M. Swita
2	Änderung aus ECo-Termin vom 12.11.2003	Dez. 03	Mastur / Hartmann
3	Lärmschutz entsprechend Aktualisierung Verkehrsuntersuchung auf 2025	Sept. 10	Hess

Freistaat Bayern Autobahndirektion Südbayern Bismarckstr. 7-11, 80539 München, Tel. 089/25523-0, Fax 089/25523-200, E-Mail: poststelle@sudbayern.de	Unterlage Blatt Nr. Datum Zeichen	11T 1 11.07.2011 1
<b>Planfeststellung</b>	bearbeitet gezeichnet	Sept. 2010 Hess
<b>BAB A 94 München - Pocking (A 3)</b>	aufgestellt Referat 431	Sept. 2010 Paezt
<b>Neubau Dorfen - Heldenstein</b>	geprüft Sachgebiet 43	Sept. 2010 Rahm
Strecken-km 34,730 bis 50,040	geprüft Abteilung 4	Sept. 2010 Dr. Wüst
		<b>Luftbildplan zur Lärmberechnung</b> von km 34,730 bis km 40,300
		Maßstab 1 : 5.000

Aufgestellt und geprüft:  
München, den 31.07.1998  
Autobahndirektion Südbayern  
*Wolter*  
Wolter, Präsident

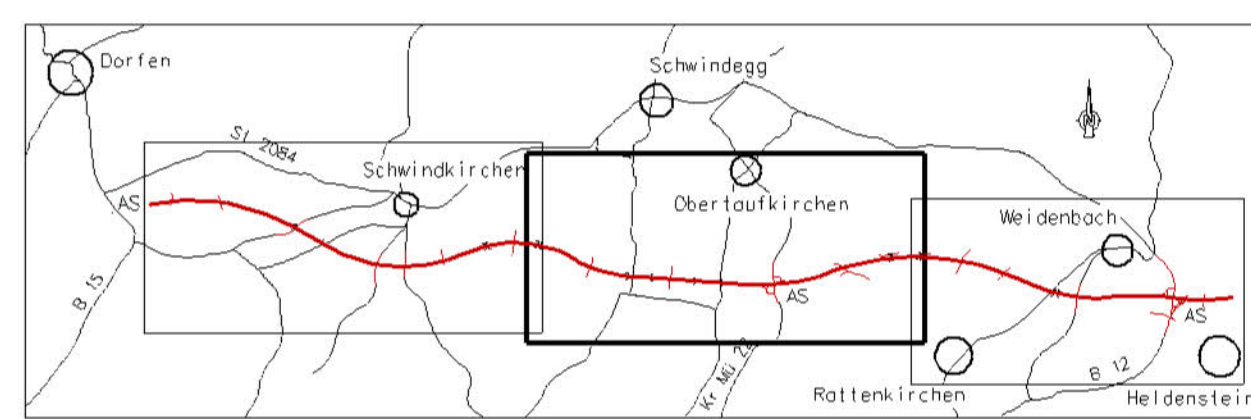
Planfestgestellt mit Beschluss  
der Regierung von Oberbayern  
Nr. 52-4354-1-A94-9  
München, den 22.11.2011  
Oberregierungsrat

Projekt: \_\_\_\_\_ Datum: \_\_\_\_\_  
Planfestst. 29.06.2010 Luftbildplan, Geodaten © Bayerische Vermessungsverwaltung



**Zeichenerklärung**

- W Wohngebiet
- M Mischgebiet
- G Gewerbegebiet
- Gemarkungsgrenze
- Lärmschutzwand oder -wall  
h = ... m u. Grad.  
von km ... bis km ... aktiver Lärmschutz gemäß PLF
- Lärmschutzwand oder -wall  
h = ... m u. Grad.  
von km ... bis km ... Änderung aktiver Lärmschutz 1. Tektur
- Lärmschutzwand oder -wall  
h = ... m u. Grad.  
von km ... bis km ... Änderung aktiver Lärmschutz 3. Tektur
- 23 Berechnungspunkt der schallechnischen Berechnung, Grenzwerte eingehalten (16. BImSchV) 3. Tektur
- 14 Berechnungspunkt der schallechnischen Berechnung, Grenzwerte nicht eingehalten (16. BImSchV), passiver Lärmschutz Wohngebäude mit Fassadenseite an der die Grenzwerte nicht eingehalten sind (16. BImSchV), passiver Lärmschutz 3. Tektur
- 61 56 Beurteilungspegel ohne Lärmschutzmaßnahme
- 60 54 Beurteilungspegel mit Lärmschutzmaßnahme
- 59 54 Beurteilungspegel mit Lärmschutzmaßnahme 1. Tektur
- 57 53 Beurteilungspegel mit Lärmschutzmaßnahme 3. Tektur



**3. Tektur vom 28.02.2011**  
zu den Planfeststellungsunterlagen vom 31.07.1998

Aufgestellt: München, den 28.02.2011  
Autobahndirektion Südbayern  
*Lichtenwald*  
Lichtenwald, Präsident

**1. Tektur vom 31.07.2002**  
zu den Planfeststellungsunterlagen vom 31.07.1998

Aufgestellt: München, den 31.07.2002  
Autobahndirektion Südbayern  
*Woltereck*  
Woltereck, Präsident

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name
1	Lärmschutz	Juli 02	Möhrer / M. Swila
2	Änderung aus Eo-Termin vom 12.11.2003	Dez. 03	Mastur / Hartmann
3	Lärmschutz entsprechend Aktualisierung Verkehrsuntersuchung auf 2005	Sept. 10	Hies

Freistaat Bayern Autobahndirektion Südbayern <small>Südbayern 7-11, 80333 München, Tel. 089 2553-2, Fax 089 2553-205, E-Mail: poststelle@sudbayern.de</small>	Unterlage <b>11T</b>
Planfeststellung	Blaß Nr. <b>2</b>
BAB A 94 München - Pocking (A 3)	Datum Zeichen
Neubau Dorfen - Heldenstein	
Strecken-km 34,730 bis 50,040	
	Luftbildplan zur Lärmberechnung von km 40,300 bis km 45,750
	Maßstab 1 : 5.000

Aufgestellt und geprüft:  
München, den 31.07.1998  
Autobahndirektion Südbayern  
*Woltereck*  
Woltereck, Präsident

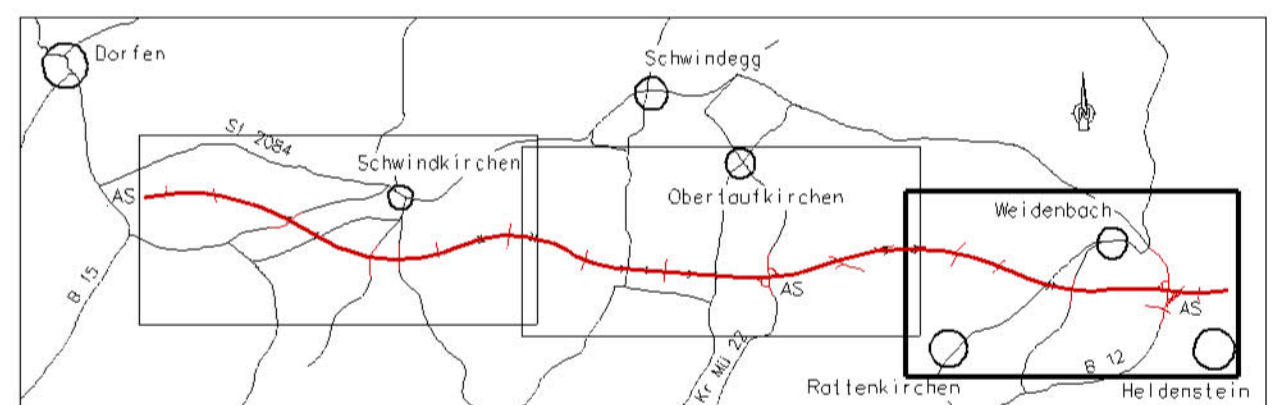
Planfestgestellt mit Beschluss  
der Regierung von Oberbayern  
Nr. 32-4354-1-A04-9  
München, 22.11.2011  
Oberregierungsrat

Projekt: \_\_\_\_\_ Datum: \_\_\_\_\_  
Planum: 29.06.2010 Luftbild(e), Geodaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung



**Zeichenerklärung**

<b>W</b> Wohngebiet	<b>G</b> Gemarkungsgrenze
<b>M</b> Mischgebiet	
<b>G</b> Gewerbegebiet	
Lärmschutzwand oder -wall h = ... m u. Grad von km ... bis km ...	aktiver Lärmschutz gemäß PLF
Lärmschutzwand oder -wall h = ... m u. Grad von km ... bis km ...	Änderung aktiver Lärmschutz
Lärmschutzwand oder -wall h = ... m u. Grad von km ... bis km ...	Änderung aktiver Lärmschutz
<b>23</b> Berechnungspunkt der schalltechnischen Berechnung, Grenzwerte eingehalten (16. BImSchV)	1. Tektur
<b>14</b> Berechnungspunkt der schalltechnischen Berechnung, Grenzwerte nicht eingehalten (16. BImSchV), passiver Lärmschutz	3. Tektur
<b>14</b> Berechnungspunkt der schalltechnischen Berechnung, Grenzwerte nicht eingehalten (16. BImSchV), passiver Lärmschutz	3. Tektur
<b>14</b> Berechnungspunkt der schalltechnischen Berechnung, Grenzwerte nicht eingehalten (16. BImSchV), passiver Lärmschutz	3. Tektur
<b>61/56</b> Beurteilungspegel ohne Lärmschutzmaßnahme	
<b>60/54</b> Beurteilungspegel mit Lärmschutzmaßnahme	
<b>59/54</b> Beurteilungspegel mit Lärmschutzmaßnahme	1. Tektur
<b>57/53</b> Beurteilungspegel mit Lärmschutzmaßnahme	3. Tektur



**3. Tektur** vom 28.02.2011  
zu den Planfeststellungsunterlagen  
vom 31.07.1998

Aufgestellt München, den 28.02.2011  
Autobahndirektion Südbayern  
*Lichtenwald*  
Lichtenwald, Präsident

**1. Tektur** vom 31.07.2002  
zu den Planfeststellungsunterlagen  
vom 31.07.1998

Aufgestellt München, den 31.07.2002  
Autobahndirektion Südbayern  
*Wolter*  
Wolter, Präsident

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name
1	Lärmschutz	Juli 02	Möller FM Swets
2	Änderung laut ECo-Termin vom 12.11.2000	Dez. 03	Mäuzel/Hartmann
3	Lärmschutz entsprechend Aktualisierung Verkehrsuntersuchung auf 2025	Sept. 10	Wess

Freistaat Bayern Autobahndirektion Südbayern	Urtitelange Blatt Nr.	11T 3
<small>Südbayern 7-11, 80025 München, Tel. 089-6621-0, Fax 089-6621-200, E-Mail poststelle@abdn.suedbayern.de</small>	Datum	Zeichen

<b>Planfeststellung</b>  <b>BAB A 94 München - Pocking (A 3)</b>  <b>Neubau</b> <b>Dorfen - Heldenstein</b>  Strecken-km 34,730 bis km 50,040	bearbeitet	gezeichnet	Sept. 2010	Hess
	aufgestellt	Referat 431	Sept. 2010	Pietz
	geprüft	Sachgebiet 43	Sept. 2010	Rehm
	geprüft	Abteilung 4	Sept. 2010	Dr. Wüst
<b>Luftbildplan zur Lärmberechnung</b> von km 45,750 bis km 50,040				
<b>Maßstab 1 : 5.000</b>				

Aufgestellt und geprüft:  
München, den 31.07.1999  
Autobahndirektion Südbayern

*Wolter*  
Wolter, Präsident

Planfestgestellt mit Beschluss  
der Regierung von Oberbayern  
Nr. 32/4354/1-404-0  
München, 22.11.2011

*Wolter*  
Wolter, Präsident

Projekt: \_\_\_\_\_ Datum: \_\_\_\_\_

Planfeststellungsamt  
Oberregierungsrat

Projekt: 29.05.2010  
Luftbilder, Geodaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung