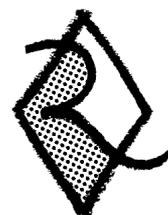


Aktenzeichen: 32-4354.1-A 94-6



Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

**A 94 München - Pocking
Abschnitt Pastetten - Dorfen
Neubau von km 16+980 bis km 34+423**

München, 3. Dezember 2009

Inhaltsverzeichnis

A Entscheidung	8
1. Feststellung des Plans	8
2. Festgestellte Planunterlagen	8
3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen	10
3.1 Unterrichtungspflichten	10
3.2 Baubeginn, Bauablauf, Bauausführung	12
3.3 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)	12
3.4 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz	13
3.5 Verkehrslärmschutz	15
3.6 Landwirtschaft	17
3.7 Forstwirtschaft	17
3.8 Jagd	18
3.9 Denkmalschutz	18
3.10 Sonstige Nebenbestimmungen	19
4. Wasserrechtliche Erlaubnisse	19
4.1 Gegenstand/Zweck	19
4.2 Plan	20
4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen	20
5. Straßenrechtliche Verfügungen	22
6. Entscheidungen über Einwendungen	23
6.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen	23
6.2 Zurückweisungen	23
7. Entscheidungsvorbehalt	24
8. Sofortige Vollziehbarkeit	24
9. Kostenentscheidung	24
B Sachverhalt	25
1. Beschreibung des Vorhabens	25
2. Vorgängige Planungsstufen	28
2.1 Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen	28
2.2 Landesplanung/Raumordnung	28
2.3 Linienbestimmung nach § 16 FStrG	29
2.4 Sonstiges: Regionalplan, Bauleitplan	29
3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	30
C Entscheidungsgründe	38
1. Verfahrensrechtliche Bewertung	38
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen, Anhörungsverfahren)	38
1.2 Behandlung von verfahrensrechtlichen Rügen	40

1.3 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen	46
2. Umweltverträglichkeitsprüfung	48
2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)	48
2.2 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)	76
3. FFH-Verträglichkeitsprüfung (FFH-VP)	79
3.1 Rechtsgrundlage/Prüfmaßstab	81
3.2 FFH-Gebiet DE 7739371 („Isental mit Nebenbächen“)	83
3.2.1 Bestandserfassung und -bewertung	83
3.2.1.1 Erhaltungsziele	83
3.2.1.2 Maßgebliche Gebietsbestandteile	85
3.2.1.3 Grundlagen und Methodik der Bestandserfassung und -bewertung	86
3.2.1.4 Konkrete Bestandserfassung und -bewertung	87
3.2.2 Erfassung und Bewertung von Beeinträchtigungen	105
3.2.2.1 Projektwirkungen	106
3.2.2.2 Bewertungsmethode	107
3.2.2.3 Bewertungskriterien	107
3.2.2.4 Beeinträchtigungsgrad	108
3.2.2.5 Beurteilung der Erheblichkeit	110
3.2.2.6 Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten	112
3.2.2.7 Beeinträchtigung des Lebensraumtyps *91E0: Auenwälder mit <i>Alnus glutinosa</i> und <i>Fraxinus excelsior</i>	115
3.2.2.8 Beeinträchtigung des Lebensraumtyps 3260: Flüsse der planaren bis montanen Stufe mit Vegetation des <i>Ranuncion fluitantis</i> und des <i>Callitricho-Batrachion</i>	129
3.2.2.9 Beeinträchtigung des Lebensraumtyps 6430: Feuchte Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe	133
3.2.2.10 Beeinträchtigung der Anhang II – Art Groppe	134
3.2.2.11 Beeinträchtigung der Anhang II – Art Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling	135
3.2.2.12 Beeinträchtigung der Anhang II – Art Bachmuschel (<i>Unio crassus</i>)	136
3.2.2.13 Zusammenfassende Beurteilung für das FFH-Gebiet DE 7739371 („Isental mit Nebenbächen“)	137
3.3 FFH-Gebiet DE 7637371 („Strogn mit Hammerbach und Köllinger Bächlein“)	139
3.3.1 Bestandserfassung und -bewertung	139
3.3.1.1 Erhaltungsziele	139
3.3.1.2 Maßgebliche Gebietsbestandteile	140
3.3.1.3 Grundlagen und Methodik der Bestandserfassung und -bewertung	140
3.3.1.4 Konkrete Bestandserfassung und -bewertung	140
3.3.2 Erfassung und Bewertung von Beeinträchtigungen	147
3.3.2.1 Projektwirkungen	147
3.3.2.2 Bewertungsmethode	147
3.3.2.3 Bewertungskriterien	148
3.3.2.4 Beeinträchtigungsgrad	148
3.3.2.5 Beurteilung der Erheblichkeit	148
3.3.2.6 Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten	148
3.3.2.7 Beeinträchtigung des Lebensraumtyps *91E0: Auenwälder mit <i>Alnus glutinosa</i> und <i>Fraxinus excelsior</i>	148
3.3.2.8 Beeinträchtigung des Lebensraumtyps 3260: Flüsse der planaren bis montanen Stufe mit Vegetation des <i>Ranuncion fluitantis</i> und des <i>Callitricho-Batrachion</i>	149
3.3.2.9 Beeinträchtigung des Lebensraumtyps 6430: Feuchte Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe	150
3.3.2.10 Beeinträchtigung der Anhang II – Art Groppe	150
3.3.2.11 Zusammenfassende Beurteilung für das FFH-Gebiet DE 7637371 („Strogn mit Hammerbach und Köllinger Bächlein“)	151

3.4 FFH-Gebiet DE 7839371 („Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“)	152
3.4.1 Bestandserfassung und -bewertung	152
3.4.1.1 Erhaltungsziele	152
3.4.1.2 Maßgebliche Gebietsbestandteile	153
3.4.2 Erfassung und Bewertung von Beeinträchtigungen	155
4. Materiell-rechtliche Würdigung	157
4.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)	157
4.2 Abschnittsbildung	157
4.2.1 Eigenständige Verkehrsfunktion	158
4.2.2 Keine unüberwindlichen Hindernisse	159
4.2.2.1 FFH-Verträglichkeit (Vorausschau)	159
4.2.2.1.1 FFH-Gebiet DE 7739371 („Isental mit Nebenbächen“)	160
4.2.2.1.2 FFH-Gebiet DE 7839371 („Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“)	165
4.2.2.2 Europäischer Artenschutz (Vorausschau)	166
4.2.2.3 Beeinträchtigung öffentlicher und privater Belange (Vorausschau)	169
4.3 Planrechtfertigung	169
4.3.1 Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplanung)	169
4.3.2 Planungskonzept	170
4.3.2.1 Raumordnerische Belange	171
4.3.2.2 Verkehrliche und verkehrspolitische Planungsziele	173
4.3.3 Derzeitige Straßen- und Verkehrsverhältnisse	174
4.3.4 Künftige Verkehrsentwicklung	176
4.3.5 Entlastungswirkung und Netzfunktion	178
4.4 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	181
4.4.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung, Linienbestimmung	181
4.4.2 Planungsvarianten	182
4.4.2.1 Beschreibung der Trasse Dorfen	184
4.4.2.2 Beschreibung der Trasse Haag	187
4.4.2.3 Planzielerreichung	190
4.4.2.4 Zwangspunktwirkung	196
4.4.2.5 Flächenverbrauch, planungs- und bautechnische Gesichtspunkte	196
4.4.2.6 Verkehrslärmschutz	197
4.4.2.7 Naturschutz und Umweltbelange	202
4.4.2.8 Wasserrechtliche Belange	208
4.4.2.9 Luft Reinhaltung	210
4.4.2.10 Waldrechtliche Belange	211
4.4.2.11 Gemeindliche Belange	212
4.4.2.12 Sonstige öffentliche Belange	213
4.4.2.13 Private Belange	214
4.4.2.14 Gesamtergebnis der Trassenabwägung	214
4.4.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt)	216
4.4.3.1 Entwurfsgeschwindigkeit, Trassierungselemente, Zwangspunkte	217
4.4.3.2 Querschnitt	217
4.4.3.3 Auswirkungen auf das nachgeordnete Straßen- und Wegenetz, Kreuzungen	218
4.4.4 Immissionsschutz/Bodenschutz	230
4.4.4.1 Verkehrslärmschutz	230
4.4.4.2 Schadstoffbelastung	244
4.4.4.3 Bodenschutz	246
4.4.5 Naturschutz- und Landschaftspflege	247
4.4.5.1 Verbote	247
4.4.5.1.1 Schutzgebiete/geschützte Flächen	247
4.4.5.1.2 Artenschutz	247
4.4.5.2 Berücksichtigung von Natur und Landschaft als öffentlicher Belang	277

4.4.5.3	Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)	278
4.4.6	Gewässerschutz	286
4.4.6.1	Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung	286
4.4.6.2	Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse	290
4.4.7	Landwirtschaft als öffentlicher Belang	292
4.4.8	Waldrechtliche Belange	294
4.4.9	Jagdliche Belange	298
4.4.10	Städtebauliche Belange	299
4.4.10.1	Gemeinde Pastetten	300
4.4.10.2	Gemeinde Buch a. Buchrain	300
4.4.10.3	Gemeinde Lengdorf	301
4.4.10.4	Stadt Dorfen	303
4.4.11	Sonstige öffentliche Belange	304
4.4.11.1	Denkmalschutz	304
4.4.11.2	Kreislaufwirtschafts- und Abfallrecht	306
4.4.11.3	Träger von Versorgungsleitungen	308
4.5	Private Einwendungen	309
4.5.1	Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden:	309
4.5.1.1	Flächenverlust	309
4.5.1.2	Beantragte Entscheidungen/Schutzauflagen	310
4.5.2	Einzelne Einwender	314
4.5.3	Einwender ohne anwaltliche Vertretung	315
4.5.4	Mandanten der Kanzlei Deißler, Krauß & Domcke	347
4.5.5	Mandanten der Kanzlei Hanslmaier & Kollegen	371
4.5.6	Mandanten der Kanzlei Labbé & Partner	373
4.5.7	Mandanten der Kanzlei Schönefelder Ziegler Lehnerts	390
4.5.8	Mandanten der Kanzlei Dr. Cichon & Partner	403
4.5.9	Weitere Betroffene	405
4.6	Gesamtergebnis	405
4.7	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	405
5.	Sofortige Vollziehbarkeit	406
6.	Kostenentscheidung	406

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
23. BImSchV	23. 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
Ipkt.	Immissionspunkt
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
ÖFW	Öffentlicher Feld- und Waldweg
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 Wegege- setz

Aktenzeichen: 32-4354.1-A 94-6

**Vollzug des FStrG;
A 94 München - Pocking
Abschnitt Pastetten - Dorfen;
Neubau von km 16+980 bis km 34+423**

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 Pastetten und Dorfen von km 16+980 bis km 34+423 mit den sich aus Ziffern 3 und 6 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern und aus *kursiven* und handschriftlichen Blaueträgungen 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:

Unterlage Nr.	Blatt Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1 T		Erläuterungsbericht	
2.2		Übersichtslageplan	1:25000
3 T	1-9	Lagepläne	1:2000
4 T	1-9	Höhenpläne	1:2000/200
4 T	10-27, 29-31	Höhenpläne	1:1000/100
5	1-4	Straßenquerschnitte	1:50
6 T		Bauwerksverzeichnis	

7 T	1-9, 1a, 3a	Grunderwerbspläne	1:2000
8 T		Grunderwerbsverzeichnis	
11 T	1-5	Luftbilder zur Lärmberechnung	1:5000
12.1 T		Landschaftspflegerischer Begleitplan – Textteil	
12.2 T	1	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Legende	1:5000
12.3 T	1-4	Landschaftspflegerische Bestands- und Konfliktpläne	1:5000
12.4 T	1	Übersichtsplan der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	1:25000
12.5 T	1-4	Lagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen	1:5000
12.6 T		Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) im Abschnitt Pastetten - Dorfen	
17.1 T		Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet „Isental mit Nebenbächen“ (DE 7739-371) - Textteil	
17.1 T	1 2,3 7,8	Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet „Isental mit Nebenbächen“ (DE 7739-371) - Karten	1:50000, 1:5000, 1:2000
17.2 T		Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet „Strogn mit Hammerbach und Köllinger Bächlein“ (DE 7637-371) - Textteil	
17.2 T	1 2 3	Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet „Strogn mit Hammerbach und Köllinger Bächlein“ (DE 7637-371) - Karten	1:40000, 1:5000, 1:2000
17.3 T		Unterlagen zur FFH-Verträglichkeit für das FFH-Gebiet DE 7839-371 „Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“ - Textteil	
17.3 T	1	Unterlagen zur FFH-Verträglichkeit für das FFH-Gebiet DE 7839-371 „Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“ - Karte	1:100000

Nachrichtlich beigelegt sind folgende Unterlagen:

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)
- 2.5.2 T-2.5.4 T: Verkehrslärmbelastungen der Trassen Dorfen und Haag (M=1:5000)
- 12.7 T: Naturschutzfachliche Angaben zum speziellen Artenschutz, Vorausschau im Abschnitt Dorfen – Heldenstein
- 16 T: Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung
- 17.4: FFH-Verträglichkeitsprüfung (Vorausschau); Darstellung der technischen Maßnahmen

3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen

3.1 Unterrichtungspflichten

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

- 3.1.1 Der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH, 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.

- 3.1.2 Der E.ON Netz GmbH, Betriebszentrum Bamberg, Leitungen, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Stromleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können. Mit dem Versorgungsunternehmen sind vor Beginn der Arbeiten an der Stromleitung Kreuzungsvereinbarungen abzuschließen und Kreuzungshefte zu erstellen.

Der Stadtwerke Dorfen GmbH, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Stromleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

Der Kraftwerke Haag GmbH, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Stromleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass die Unfallverhütungsvorschriften der Bau-Berufsgenossenschaft zu beachten sind. Vor allem beim Einsatz größeren Baugerätes im Bereich der Energieversorgungsfreileitungen ist besondere Vorsicht geboten. Eine Annäherung auf wenige Meter an die Leiterseile ist mit Lebensgefahr verbunden. Es ist sicherzustellen, dass Personen, Gerüste und Geräte einen ausreichenden Schutzabstand zu eingeschalteten Leitungen einhalten, der auch von ausschwingenden Lasten oder bei Bruch von Trag- und Lastaufnahmemitteln nicht unterschritten wird. Der Vorhabensträger hat die bauausführenden Firmen hinzuweisen, dass sie sich vor Beginn der Bauarbeiten mit den einschlägigen Schutzvorschriften vertraut machen.

3.1.3 Der Stadtwerke Dorfen GmbH, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Wasserleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

3.1.4 Dem Vermessungsamt Erding, damit die erforderlichen Punktsicherungen im Trassenbereich rechtzeitig durchgeführt werden können.

3.1.5 Der Deutschen Transalpinen Ölleitung GmbH, damit die erforderlichen Maßnahmen zum Schutz der Mineralölferrleitung, die in einem Gestattungsvertrag schriftlich festzulegen sind, rechtzeitig abgestimmt und durchgeführt werden können.

Die bauausführenden Firmen sind vom Vorhabensträger über die „Richtlinien für die Inanspruchnahme des Schutzstreifens der Ölleitung durch Dritte“ der Deutschen Transalpinen Ölleitung GmbH zu unterrichten. Die darin enthaltenen Anforderungen sind zu beachten, sofern mit dem Versorgungsunternehmen schriftlich keine abweichenden Vereinbarungen getroffen werden.

3.1.6 Der COLT Telecom GmbH, damit die erforderlichen Maßnahmen zum Schutz des parallel zur Mineralölferrleitung verlaufenden Steuerkabels abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

Die bauausführenden Firmen sind vom Vorhabensträger über die „Hinweise zum Schutze unterirdischer Glasfaser-Versorgungskabel“ der COLT Telecom GmbH zu unterrichten. Die darin enthaltenen Anforderungen sind zu beachten, sofern mit dem Versorgungsunternehmen schriftlich keine abweichenden Vereinbarungen getroffen werden.

3.1.7 Dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, mindestens drei Monate vor Beginn von Arbeiten, die in den Boden eingreifen, damit die ggf. erforderlichen Sondagen und Ausgrabungen mit einem Vertreter der Dienststelle geplant und die Ober-

bodenarbeiten im Hinblick auf archäologische Bodenfunde beobachtet werden können.

Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass gemäß Art. 8 Abs. 1 Denkmalschutzgesetz vor- und frühgeschichtliche Bodenfunde (z. B. Tonscherben, Knochen- und Metallfunde) der unteren Denkmalschutzbehörde zu melden sind.

- 3.1.8 Den Fischereiberechtigten der betroffenen Gewässer mindestens drei Wochen vor Baubeginn, 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

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

3.3 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)

- 3.3.1 Die Baustelleneinrichtung darf grundsätzlich nur außerhalb der Überschwemmungsgebiete (ermitteltes Überschwemmungsgebiet der Isen, Talraum der Lappach) erfolgen. Bei der Isen ist der ermittelte Wasserspiegel eines hundertjährigen Hochwassers von 473,50 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 Baustellenrichtung 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 Gewässerufer 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 Unterhaltung der Gewässer richtet sich nach dem jeweilig geltenden Wasserrecht, d. h. dem Straßenbulasträger obliegt derzeit die Unterhaltung insoweit, als es durch seine Wasserbenutzungsanlagen oder sonstigen Anlagen bedingt ist.

3.4 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz

- 3.4.1 Im FFH-Gebiet darf im Bereich der Gewässerquerungen der Rückschnitt von Gehölzen, die zu den für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen des betreffenden Gebiets gehören, nur im Zeitraum vom 01. Oktober bis zum 28./29. Februar erfolgen.
- 3.4.2 Die Rodung von Waldbeständen und sonstigen Gehölzen, die nicht unter Auflage 3.4.3 fallen, darf nur im Zeitraum vom 01. Oktober bis zum 28./29. Februar erfolgen. Abweichend davon dürfen solche Maßnahmen nur durchgeführt werden, wenn aufgrund einer vorhergehenden naturschutzfachlichen Überprüfung in Abstimmung mit der zuständigen Naturschutzbehörde gewährleistet ist, dass keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten, die in Anhang IVa der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführt sind, oder der europäischen Vogelarten beschädigt oder zerstört werden.
- 3.4.3 Großbäume mit Baumhöhlen und Spalten, die als Brutplätze höhlenbrütender Vogelarten oder als Quartiere von Fledermäusen dienen können, dürfen nur in der Zeit zwischen dem 01. September und 30. September gerodet werden. Abweichend davon dürfen solche Maßnahmen nur durchgeführt werden, wenn aufgrund einer naturschutzfachlichen Prüfung in Abstimmung mit der zuständigen Naturschutzbehörde, gegebenenfalls unter Berücksichtigung geeigneter Vermeidungsmaßnahmen, si-

chergestellt ist, dass zum Zeitpunkt der Rodung keine Tiere der besonders geschützten Arten, die in Anhang IVa der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführt sind, oder der europäischen Vogelarten anwesend sind.

- 3.4.4 In den Bereichen der Agrarlandschaft und Grünflächen, wo 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.
- 3.4.5 Vor ihrer Beseitigung sind die zum Abriss vorgesehenen Gebäude auf das Vorkommen von Brutvögeln und Fledermäusen naturschutzfachlich zu untersuchen. Werden Vorkommen von Brutvögeln festgestellt, darf die Beseitigung des Gebäudes nur in der Zeit zwischen dem 15. August und dem 28./29. Februar erfolgen. Werden Vorkommen von Fledermäusen festgestellt, sind die Tiere in Abstimmung mit der zuständigen Naturschutzbehörde in geeignete Ersatzquartiere umzusetzen.
- 3.4.6 Die in den Planunterlagen 12.1 T und 12.5 T als vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen/CEF bezeichneten landschaftspflegerischen Maßnahmen zur Sicherung der ökologischen Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten sind rechtzeitig vor Beginn des jeweiligen baubedingten Eingriffs fertig zu stellen.
- 3.4.7 Die in den Planunterlagen 12.1 T und 12.5 T dargestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sollen spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme fertig gestellt sein. Nach Abschluss der Arbeiten ist dem Bayer. Landesamt für Umwelt gemäß Art. 6 b Abs. 7 BayNatSchG ein Verzeichnis in aufbereiteter Form für das Ökoflächenkataster unter Verwendung des Formblatts ÖFK-Online zu übermitteln.
- 3.4.8 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.
- 3.4.9 Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (Feuchtflächen, Quellhorizonte, Magerstandorte, etc.) zu erfolgen.
- 3.4.10 Eine qualifizierte ökologische Baubegleitung ist sicherzustellen.

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 5 mit violetten Sechsecken gekennzeichneten Gebäude (Immissionspunkte) steht dem Grunde nach ein Anspruch auf Ersatz der notwendigen Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen zu. Es handelt sich um folgende Immissionspunkte:

Gemeinde Buch a. Buchrain:

Immissionspunkt 5 (Gebäude auf Grundstück Fl.Nr. 1309 Gmkg. Buch a. Buchrain)

Gemeinde Lengdorf:

Immissionspunkt 18 (Reithal 1)

Immissionspunkt 19 (Wimpasing 1)

Immissionspunkt 20 (Wimpasing 3)

Stadt Dorfen:

Immissionspunkt 36 (Tiefenbach 7)

Immissionspunkt 39 (Pausenberg 3)

Immissionspunkt 40 (Pausenberg 1)

Immissionspunkt 64 (Eck 3)

Immissionspunkt 69 im Wohngebiet Oberhausmehring

Immissionspunkte 70/71 im Mischgebiet Zieglhaus

Immissionspunkt 72 (Zieglhaus)

Gemeinde St. Wolfgang:

Immissionspunkte 73/74 im Ortsteil Reit

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 Umfassungsbau- teilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen im Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden und in Räumen mit Sauerstoff verbrauchenden Energiequellen. Schutzbedürftig sind die in Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage zu dieser Verordnung genannten Aufenthaltsräume.

3.5.3 Den Eigentümern folgender in Unterlage 11 T, Blätter 4 und 5 dargestellten Wohn- anwesen (Immissionspunkte) steht dem Grunde nach ein Anspruch auf angemessene Entschädigung für die Beeinträchtigung von Außenwohnbereichen zu, soweit die zulässigen Tageslärmgrenzwerte gemäß den Lärmberechnungen überschritten wer- den:

Stadt Dorfen:

Immissionspunkt 39 (Pausenberg 3)

Immissionspunkte 70/71 im Mischgebiet Zieglhaus

Auszugleichen ist nur die Lärmbelastung, die oberhalb des in der 16. BImSchV festgelegten Tagesgrenzwertes von 64 dB(A) liegt. Die Bemessung der Entschädigung richtet sich nach den "Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 1997" mit der Maßgabe, dass die Entschädigung sich nach der durch die Lärmbeeinträchtigung bedingten Wertminderung des gesamten Anwesens zu richten hat (BVerwG vom 27.10.1998, 11 A 1/97, - juris, Rn. 146 m. w. N.). Die Entschädigungsansprüche bestehen nur, soweit auf den zu schützenden Gebäudeseiten tatsächlich Außenwohnbereiche vorhanden sind, d.h. Balkone, Loggien, Terrassen oder sonstige zum Wohnen im Freien geeignete und bestimmte Flächen eines Grundstückes. Die Betroffenen sind vom Vorhabensträger auf ihre Anspruchsberechtigung hinzuweisen.

- 3.5.4 Den Eigentümern folgender Wohngebäude in der Ortsdurchfahrt von Lengdorf im Zuge der Kreisstraße ED 12 steht dem Grunde nach ein Anspruch auf Ersatz der notwendigen Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen zur Einhaltung der Lärmwerte von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht zu:

Bergfeldstraße 22	Brückenstraße 2/4
Hauptstr. 1	Hauptstr. 2
Hauptstr. 4a	Hauptstr. 6
Hauptstr. 7	Hauptstr. 9
Hauptstr. 9a	Isener Str. 2
Isener Str. 8	Isener Str. 10
Isener Str. 11	Isener Str. 12/14
Isener Str. 13	Isener Str. 17

Bezüglich Art und Umfang der Schallschutzmaßnahmen wird auf Ziff. 3.5.2 verwiesen.

- 3.5.5 Der Lärmschutzwall südlich der Trasse von km 17+900 bis km 18+180 (BWV Nr. 11c) ist von km 17+900 bis km 18+070 mit einer Höhe von 3,5 m über Gradiente herzustellen.
- 3.5.6 Der Lärmschutzwall südlich der Trasse von km 31+300 bis km 31+525 (BWV Nr. 226) ist von km 31+300 bis km 31+510 mit einer Höhe von 8,0 m über Gradiente herzustellen.
- 3.5.7 Nördlich der Trasse ist von km 33+340 bis km 33+540 ein Lärmschutzwall mit einer Höhe von 2,0 m über Gradiente herzustellen.
- 3.5.8 Die Brückenbauwerke über die Fließgewässer Hammerbach (BWV Nr. 61), Isen (BWV Nr. 116) und Lappach (BWV Nr. 229) sind mit lärm mindernden Übergangskonstruktionen herzustellen, die dem Stand der Technik entsprechen.

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.

Nachträgliche Entscheidungen bleiben vorbehalten.

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 Der bei der Baumaßnahme anfallende Mutterboden ist fachgerecht zu lagern und wiederzuverwenden.

3.6.4 Der ursprüngliche Zustand der landwirtschaftlichen Flächen, die für die Baumaßnahmen vorübergehend in Anspruch genommen werden, ist wiederherzustellen. Bodenverdichtungen sind zu beseitigen.

3.6.5 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.

3.6.6 Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen.

3.7 Forstwirtschaft

3.7.1 Im Rahmen der Ausführungsplanung sind die Maßnahmen zur Ersatzaufforstung 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 Waldränder zu beachten.

3.7.4 Über den Abschluss der Maßnahmen zur Ersatzaufforstung ist die zuständige Forstbehörde zu unterrichten.

3.8 Jagd

Der Vorhabensträger soll im Rahmen seiner Prüfung, ob aufgrund der Bestimmungen der Wildschutzzsauen-Richtlinien (VkBl. 1985, S. 453 f.) Schutzmaßnahmen gegen Wildunfälle erforderlich sind, die betroffenen Eigentümer von Eigenjagdrevieren und Jagdgenossenschaften beteiligen.

3.9 Denkmalschutz

3.9.1 Soweit durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der Bauausführung möglich, sind Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden (z.B. durch Überdeckungen in Dammlage) oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen.

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

3.9.3 Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Vorhabensträger die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Befunde und Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten der wissenschaftlichen Auswertung der Befunde und Funde zählen nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die 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 Aufwendung) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im oben genannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen Vorhabensträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Für den Fall, dass eine solche Vereinbarung nicht zustande kommt, behalten wir uns eine ergänzende Entscheidung vor. Der Vorhabensträger hat die dafür erforderlichen Unterla-

gen unverzüglich nach dem Scheitern der Verhandlungen mit dem Landesamt für Denkmalpflege bei der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.

3.10 Sonstige Nebenbestimmungen

3.10.1 Abweichend zur Regelung in Unterlage 6 T, BWV Nr. 265 hat die Bundesrepublik Deutschland die Kosten für die Herstellung der Kreisverkehrsanlage im Zuge der Bundesstraße 15 gemäß § 12 Abs. 1 Satz 1 und 2 FStrG zu tragen.

3.10.2 Der Vorhabensträger hat alle Zusagen einzuhalten, die er während des Planfeststellungsverfahrens gegenüber der Planfeststellungsbehörde 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 16+980 bis km 34+423, 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 17+750 bis km 18+440 über die Entwässerungsanlage 1 bei km 17+905 (BWV Nr. 16) in den Harrainer Bach,
- von km 18+440 bis km 19+150 über die Entwässerungsanlage 2 bei km 19+080 (BWV Nr. 37) in die Stroger,
- von km 19+150 bis km 20+635 über die Entwässerungsanlage 3 bei km 20+635 (BWV Nr. 54) in den Hammerbach,
- von km 20+635 bis km 22+170 über die Entwässerungsanlage 4 bei km 20+800 (BWV Nr. 63) in den Hammerbach,
- von km 22+170 bis km 24+190 über die Entwässerungsanlage 5 bei km 24+120 (BWV Nr. 101) in die Isen,
- von km 24+190 bis km 26+350 über die Entwässerungsanlage 6.1 bei km 24+900 (BWV Nr. 127, 127a) in die Isen,
- aus dem Bereich der südlichen Rampen der Anschlussstelle Lengdorf über die Entwässerungsanlage 6.2 bei km 24+800 (BWV Nr. 127a) in die Isen,

- von km 26+350 bis km 27+080 über die Entwässerungsanlage 7 bei km 26+300 (BWV Nr. 157) in die Isen,
- von km 27+080 bis km 28+480 über die Entwässerungsanlage 8 bei km 28+215 (BWV Nr. 8) in den namelosen Entwässerungsgraben zur Isen,
- von km 28+480 bis km 29+640 über die Entwässerungsanlage 9 bei km 28+600 (BWV Nr. 187) in den namenlosen Entwässerungsgraben zur Isen,
- von km 29+640 bis km 30+530 über die Entwässerungsanlage 10 bei km 30+650 (BWV Nr. 210) in die Lappach,
- von km 30+530 bis km 31+850 über die Entwässerungsanlage 11 bei km 31+550 (BWV Nr. 232) in die Lappach,
- von km 31+850 bis km 33+120 über die Entwässerungsanlage 12 bei km 31+750 (BWV Nr. 235) in die Lappach.

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 Die Entwässerungseinrichtungen sind regelmäßig auf Betriebsfähigkeit und Betriebssicherheit zu überprüfen. Die Unterhaltung der gesamten Straßenentwässerungseinrichtungen obliegt dem jeweiligen Straßenbaulastträger.

4.3.3 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 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.

4.3.4 An den Standorten der Entwässerungsanlagen, an denen eine Versickerung vorgesehen ist, sind geböschte Schürfgruben für Sickerversuche anzulegen. Nach einer Dokumentation der angetroffenen Bodenverhältnisse sind Sickerversuche mit größte-

ren Wasserzugaben (ca. 5 bis 10 m³) 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.

- 4.3.5 Von den Entwässerungsanlagen sind Längsschnitte durch den Absetz- und Sicker- teil einschließlich der Einzeichnung der Bodenprofile und Grundwasserstände anzu- fertigen und dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt vorzulegen.
- 4.3.6 Maßnahmen zur künstlichen Steigerung der Versickerungsleistung, bei denen aus- geprägte, gering durchlässige Deckschichten durchörtert werden, wie z. B. Boden- austausch in größere Tiefen zwischen vier bis sechs Meter unter der natürlichen Ge- ländeoberkante, Lockerungsbohrungen oder das Niederbringen von Bohrungen und deren anschließende Auffüllung mit Kies sind unzulässig.
- 4.3.7 Die Absetzbecken sind entsprechend der RAS-Ew Ausgabe 2005, Ziff. 1.4.7 zu be- messen und auszuführen.
- 4.3.8 Bei Absetz-, Boden- und Sickerbecken mit Dämmen sind Dammkronen mit einem Freibord von mindestens 0,30 m über dem höchstmöglichen Wasserspiegel zu er- richten. Notüberläufe sind herzustellen, die für den maximal möglichen Zufluss aus- reichend bemessen sind.
- 4.3.9 Dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt sind Nachweise zur hydraulischen Lei- stungsfähigkeit der Gräben, in die Drosselabflüsse aus den Entwässerungsanlagen E 7, E 8 und E 9 vorgesehen sind, vorzulegen.
- 4.3.10 Zur Überprüfung der Versickerungsleistung entsprechend den Bemessungsansätzen sind bei mindestens zwei Entwässerungsanlagen mit ungünstigen Untergrundver- hältnissen Einrichtungen zur Messdatenerfassung einzurichten und zu betreiben. Lage, Art und Umfang der Maßnahmen sind vorher mit dem zuständigen Wasser- wirtschaftsamt festzulegen.
- 4.3.11 Oberflächen- und Drainagewasser von landwirtschaftlichen Flächen ist getrennt von der Fahrbahntwässerung den Vorflutern zuzuleiten, soweit dies erforderlich, tech- nisch möglich und zumutbar ist.
- 4.3.12 Treten bei der Herstellung von Geländeeinschnitten ergiebiger Hang- und Schicht- wasseraustritte auf, deren Schüttung auch mehrere Tage nach ihrem Anschnitt noch anhält, sind diese in ihrer Lage und Höhe einzumessen und dem zuständigen Was- serwirtschaftsamt zu melden. In Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt sind

geeignete Maßnahmen zur Fassung und schadlosen Ableitung solchen Wassers zu treffen.

- 4.3.13 Im Rahmen der Bauausführungsplanung sind am Standort der Entwässerungsanlage 10 (BWV Nr. 210) Proben des anstehenden Bodens zu entnehmen und auf ihre Wasserdurchlässigkeit und Scherfestigkeit zu überprüfen. Erforderlichenfalls sind in Abstimmung mit dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt geeignete Maßnahmen zur Böschungsbruchsicherheit zu ergreifen.
- 4.3.14 Die geplanten Standorte der Sickeranlagen sind vor Bodenverdichtungen aus dem Baubetrieb zu schützen (keine Nutzung als Baustelleneinrichtungs- oder Lagerfläche).
- 4.3.15 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.
- 4.3.16 Vor Verkehrsübergabe hat uns der Vorhabensträger die ordnungsgemäße Entwässerung des Streckenabschnitts km 33+120 bis km 34+423 nachzuweisen. Gegebenenfalls hat er eine wasserrechtliche Gestattung einzuholen.
- 4.3.17 Für evtl. erforderlich werdende Bauwasserhaltungen ist vorher unter Vorlage der erforderlichen Unterlagen die wasserrechtliche Erlaubnis bei der zuständigen Wasserrechtsbehörde zu beantragen.

5. Straßenrechtliche Verfügungen

5.1 FStrG

Die Widmung der neuen Bundesfernstraße und die sonstigen Verfügungen nach FStrG erfolgen in diesem Planfeststellungsbeschluss (§ 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG).

Soweit nicht § 2 Abs. 6a FStrG gilt, werden von Bundesstraßen

- die nach den Planunterlagen aufzulassenden Teile mit der Maßgabe eingezogen, dass die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird,
- die nach den Planunterlagen zur Umstufung vorgesehenen Teile mit der Maßgabe umgestuft, dass die Umstufung mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck wirksam wird und

- die nach den Planunterlagen neu zu erstellenden Teile mit der Maßgabe gewidmet, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe wirksam wird, sofern die Widmungsvoraussetzungen zum Zeitpunkt der Verkehrsübergabe vorliegen.

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Bauwerksverzeichnis (Unterlage 6 T und den Lageplänen (Unterlage 3 T, Blätter 1 bis 9).

5.2 BayStrWG

Soweit nicht Art. 6 Abs. 7, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG gelten, werden von Staatsstraßen, Kreisstraßen, Gemeindestraßen und sonstigen 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

Zugunsten des Einwenders Nr. 2018 wird festgelegt: Die private Wassergewinnungsanlage samt Saugleitung auf dem Grundstück Fl.Nr. 1049 der Gemarkung Watzling ist funktionsfähig zu erhalten, ggf. ist rechtzeitig Ersatz zu schaffen. Hierüber ist der Beweis zu sichern.

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. Entscheidungsvorbehalt

Für den Fall, dass die Verkehrsübergabe des Bauabschnitts Pastetten – Dorfen vor Inbetriebnahme des Folgeabschnitts Dorfen – Heldenstein erfolgt, behalten wir uns eine Entscheidung über die bis zur Fertigstellung des Folgeabschnitts befristete, abschnittsweise Beschränkung der Staatsstraße St 2084 zwischen Heldenstein und der Einmündung in die B 15 bei Dorfen für den Lkw-Verkehr – mit Ausnahme des Anliegerverkehrs – in beiden Fahrtrichtungen vor, wenn nicht vorrangig durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen der zuständigen Straßenverkehrsbehörden die Umlenkung des Lkw-Verkehrs auf der St 2084 zwischen Heldenstein und Dorfen über die Bundesstraßen B 12 und B 15 erreicht bzw. die o. g. Verkehrsbeschränkung der St 2084 angeordnet wird.

8. Sofortige Vollziehbarkeit

Dieser Beschluss ist gemäß § 17 Abs. 6 a Satz 1 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 Pastetten bis Dorfen von km 16+980 bis km 34+423. Der Abschnitt beginnt nordöstlich von Pastetten (Landkreis Erding) an der Staatsstraße 2331 und endet südlich von Dorfen (Landkreis Erding) an der Bundesstraße 15. Er erstreckt sich über die Gemeinden Pastetten, Buch a. Buchrain, Lengdorf, St. Wolfgang sowie die Stadt Dorfen. Für naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen werden zudem Flächen in den Gemeinden Wörth und Walpertskirchen beansprucht.

Ab der Anschlussstelle Pastetten verläuft die geplante A 94 in nordöstlicher Richtung, kreuzt die Kreisstraße ED 8 bei km 17+265 und führt durch das Harrainer Holz und das Auholz. Südlich von Hammersdorf überquert die Autobahn die Kreisstraße ED 20 und das Fließgewässer Hammerbach bei km 20+704. In diesem Bereich kreuzt die Trasse das FFH-Gebiet „Strogn, Hammerbach und Köllinger Bächlein“ (DE 7637-371). Entlang des Herweger Holzes verläuft die A 94 in östlicher Richtung weiter und durchquert anschließend das Kühholz. Südlich von Grass und nördlich von Außerbittlbach wird die Trasse durch landwirtschaftliche Flur geführt und quert bei km 24+500 das Tal des Flusses Isen über eine Brücke mit einer Länge von 585 m. Im Talgrund befindet sich das FFH-Gebiet „Isental mit Nebenbächen“ (DE 7739-371). Nach Querung des Talgrunds wird die Kreisstraße ED 12 unter der Autobahn unterführt und über Rampen mit der A 94 verbunden (Anschlussstelle Lengdorf). Südlich an Lengdorf vorbei führt die Trasse den Isenhang hinauf und verläuft in östlicher Richtung parallel zur Kreisstraße ED 16. Nördlich der Trasse entlang des Isenhangs befinden sich die Orte Gmaind, Höhenberg, Kopfsburg, Tiefenbach und Watzling. Südlich der Trasse befinden sich einzelne Wohngebäude im Außenbereich. Die Kreisstraße ED 16 und die Staatsstraße St 2086 werden südlich von Haidvocking überquert. Ab Pfaffing führt die Trasse in einem Rechtsschwenk hinein in das Tal der Lappach, die bei km 31+693 mit einer Brücke von 275 m Länge überquert wird. Das Lappachtal ist Bestandteil des o. g. FFH-Gebiets „Isental mit Nebenbächen“. Zwischen den Ansiedlungen Westholz und Osendorf zieht sich die Trasse den Hang des Lappachtals hinauf und verläuft auf landwirtschaftlicher Flur bis zur Anschlussstelle Dorfen, wo die Bundesstraße B 15 höhenungleich verknüpft wird. Die Bundesstraße wird dabei über die A 94 überführt. Der nördliche Verbindungsarm

der Kreuzung bindet an die Staatsstraße St 2084 an, die über eine neue Kreisverkehrsanlage mit der B 15 verknüpft wird.

Insgesamt umfasst der Planfeststellungsabschnitt den vierstreifigen Neubau der A 94 auf einer Länge von rd. 17,4 km mit einem Regelquerschnitt von 26 m Breite. Die Planung sieht den Bau von zwei Anschlussstellen (Kr ED 12 und B 15/St 2084) sowie von großen Brücken (mit lichten Weiten zwischen 20 m und 585 m) über den Harrainer Bach, die Strogg, den Hammerbach, das Isental und das Lappachtal vor. Zudem werden weitere acht Brücken (mit lichten Weiten zwischen 4 m und 20 m) über kleinere Bäche und Gräben errichtet. Außerdem werden Unterführungen der Kr ED 16 und der St 2086 sowie Über- und Unterführungen mehrerer untergeordneter Straßen und Wirtschaftswege neu angelegt. Hinzu kommen begleitende technische Anlagen zur Eingriffsminimierung wie Lärmschutzwälle und -wände, Immissions-schutzwände auf der Hammerbach-, Isental-, und Lappachtalbrücke, Entwässerungsanlagen für das Straßenoberflächenwasser, Amphibienleiteinrichtungen und Amphibiendurchlässe. Der Bau der A 94 im Abschnitt von Pastetten bis Dorfen hat ferner die Verlegung nachgeordneter Straßen zur Folge. Dies betrifft die Kreisstraße ED 8, die Kreisstraße ED 12 im Bereich der Anschlussstelle Lengdorf und die Staatsstraße St 2086. Desweiteren 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 und direkt angrenzenden Geländemodellierungen eingebaut werden können, werden auf einer älteren, weitgehend ausgebeuteten Kiesabbau-stelle bei Osendorf deponiert.

Das Bauvorhaben wird in diesem Abschnitt dauerhaft ca. 216 ha Grund und Boden (überwiegend land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen sowie Biotopflächen) beanspruchen, die sich wie folgt aufteilen:

Art der Fläche	Fläche für A 94 sowie nachgeordnetes Straßen- und Wegenetz
für befestigte Flächen der Fahrbahnen (Autobahn sowie nachgeordnetes Straßen- und Wegenetz)	ca. 50 ha
für Mittelstreifen, Bankette, Entwässerungsanlagen, etc. sowie Straßenbegleitgrün (Gestaltungs- und Schutzmaßnahmen)	ca. 107 ha

für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach Naturschutz- oder Waldrecht	ca. 59 ha
--	-----------

Zusätzlich werden für den Baubetrieb und für straßennahe Geländeneugestaltungen mit Überschussmassen überwiegend landwirtschaftlich genutzte Flächen sowie Waldflächen für Waldmantelvor- und unterpflanzungen vorübergehend in Anspruch genommen (ca. 43 ha). Darüber hinaus wird eine ausgebeutete Kiesabbaufläche bei Osendorf (ca. 5 ha) durch Deponierung von anlagebedingten Überschussmassen rekultiviert (Wiederverfüllung).

Für die geplante Autobahn wird für das Jahr 2025 unter Berücksichtigung der Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs vom Beginn des Planfeststellungsabschnitts bis zur Anschlussstelle ED 12 eine Verkehrsbelastung (DTV) von 44.200 Kfz/24h und von der Anschlussstelle ED 12 bis zur Anschlussstelle B 15 von 42.500 Kfz/24h erwartet. Im weiteren Verlauf nach Osten ist mit einer Verkehrsmenge von 37.400 Kfz/24h zu rechnen.

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) 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 mittlere Planungsabschnitt der insgesamt rund 39 km langen „Trasse Dorfen“. Für das westlich an den vorliegenden Abschnitt anschließende Teilstück Forstinning - Pastetten liegt ein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss vor. Es ist derzeit im Bau und soll bis Ende 2011 fertig gestellt werden. Für den östlich anschließenden Abschnitt Dorfen - Heldenstein wurde das Planfeststellungsverfahren am 25.09.1998 eingeleitet. Zwei Planänderungen wurden ins dortige Verfahren eingebracht. Ein Planfeststellungsbeschluss erging noch nicht.

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)" in der Neufassung der Bekanntmachung vom 20. Januar 2005, BGBl. I/2005, S. 201. Diesem Gesetz ist der "Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen" als Anlage (Anlage zu § 1 Abs. 1 FStrAbG in der Fassung vom 4. Oktober 2004 (BGBl. I 2004, S. 2574) – Beilage als Faltblatt) beigelegt. Die A 94 ist im Abschnitt Forstinning – Winhöring, in dem auch der vorliegende Abschnitt Pastetten - Dorfen 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 19.05.1999 beantragte die Autobahndirektion Südbayern, für den Neubau der Bundesautobahn A 94 im Abschnitt Pastetten - Dorfen das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit

- vom 09.07.1999 bis 09.08.1999 bei der Verwaltungsgemeinschaft Pastetten für die Gemeinden Buch a. Buchrain und Pastetten nach ortsüblicher Bekanntmachung vom 01.07.1999,
- vom 05.07.1999 bis 06.08.1999 bei der Gemeinde Lengdorf nach ortsüblicher Bekanntmachung vom 30.06.1999,
- vom 01.07.1999 bis 02.08.1999 bei der Stadt Dorfen nach ortsüblicher Bekanntmachung vom 25.06.1999 und
- vom 02.07.1999 bis 02.08.1999 bei der Gemeinde St. Wolfgang nach ortsüblicher Bekanntmachung vom 24.06.1999

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

- bei der Verwaltungsgemeinschaft Pastetten bis spätestens 23.08.1999,
- bei der Gemeinde Lengdorf bis spätestens 20.08.1999,
- bei der Stadt Dorfen bis spätestens 17.08.1999,
- bei der Gemeinde St. Wolfgang bis spätestens 16.08.1999

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

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

- Landratsamt Erding
- Wasserwirtschaftsamt Freising

- Straßenbauamt München
- Direktion für Ländliche Entwicklung
- Bezirk Oberbayern – Fachberater für Fischerei
- Bezirk Oberbayern – Bezirksheimatpfleger
- Bayerisches Landesamt für Umweltschutz
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Bayerisches Landesamt für Wasserwirtschaft
- Forstdirektion Oberbayern
- Bayerischer Bauernverband
- Amt für Landwirtschaft Erding
- Vermessungsamt Erding
- Wehrbereichsverwaltung VI
- Deutsche Telekom AG
- Isar-Amperwerke AG
- Kraftwerke Haag GmbH
- Stadtwerke Dorfen GmbH
- Transalpine Ölleitung GmbH
- 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 Pastetten
- Jagdgenossenschaft Buch a. Buchrain
- Jagdgenossenschaft Lengdorf
- Jagdgenossenschaft Watzling
- Jagdgenossenschaft Dorfen-West
- Eigenjagdrevier Fendsbach

- Eigenjagdrevier Harrain
- Eigenjagdrevier Tannenhof
- Eigenjagdrevier Hammersdorf
- Eigenjagdrevier Osendorf

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

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 03.05., 04.05., 10.05. und 11.05.2001 in Lengdorf erörtert. Die Behörden, Träger öffentlicher Belange und Verbände wurden hiervon benachrichtigt; im Übrigen erfolgte die Benachrichtigung durch öffentliche und ortsübliche Bekanntmachung. Das Ergebnis der Erörterungstermine ist in Niederschriften festgehalten.

Aufgrund der im bisherigen Verfahren 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 8 bis 12 wird verwiesen. Mit Schreiben vom 08.11.2002 hat der Vorhabensträger beantragt, das Planfeststellungsverfahren mit dieser als Tektur vom 31.10.2002 bezeichneten Planänderung fortzusetzen.

Die von den Planänderungen im Einzelnen Betroffenen wurden ermittelt und mit Schreiben vom 21.02.2003 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 Tektur in der Zeit vom 10.03.2003 bis 04.04.2003 bei der Verwaltungsgemeinschaft Pastetten für die Gemeinden Pastetten und Buch a. Buchrain, bei der Verwaltungsgemeinschaft Hörlkofen für die Gemeinden Wörth und Walpertskirchen, bei der Gemeinde Lengdorf, der Stadt Dorfen und der Gemeinde St. Wolfgang 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 18.04.2003 erhoben werden können. Es wurde darauf hingewiesen, dass mit Ablauf dieser Einwendungsfrist alle Einwendungen ausgeschlossen sind.

Die Regierung gab mit Schreiben vom 21.02.2003 neben den vorgenannten Gemeinden und der Stadt Dorfen noch folgenden Behörden, sonstigen Trägern öffentli-

cher Belange und Verbänden Gelegenheit zur Stellungnahme zu der geänderten Planung:

- Landratsamt Erding
- Wasserwirtschaftsamt Freising
- Bayerisches Landesamt für Umweltschutz
- Forstdirektion Oberbayern
- Bayerischer Bauernverband
- Amt für Landwirtschaft Erding
- 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 20.11.2003 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 7637-371 („Strogn mit Hammerbach und Köllinger Bächlein“) und DE 7739-371 („Isental mit Nebenbächen“) durch den Freistaat Bayern vom 21.12.2004, die unmittelbar durch die Autobahntrasse berührt werden, hat der Vorhabensträger Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsuntersuchung 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 12/13 wird ergänzend verwiesen.

Da die geplante Autobahn in ihrem weiteren Verlauf im Abschnitt Dorfen – Heldenstein ebenfalls nachgemeldete Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung berührt (FFH-Gebiete „Isental mit Nebenbächen“ DE 7739-371 und „Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“ DE 7839-371), wurden die Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung auch in den von dem folgenden 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 nach ortsüblicher Bekanntmachung vom 13.04.2006,
- 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 nach ortsüblicher Bekanntmachung vom 13.04.2006,
- vom 10.05.2006 bis 12.06.2006 bei der Stadt Dorfen nach ortsüblicher Bekanntmachung vom 28.04.2006,
- vom 28.04.2006 bis 29.05.2006 bei der Gemeinde St. Wolfgang nach ortsüblicher Bekanntmachung vom 27.04.2006,
- vom 24.04.2006 bis 25.05.2006 bei der Gemeinde Schwindegg nach ortsüblicher Bekanntmachung vom 13.04.2006,
- vom 24.04.2006 bis 26.05.2006 bei der Gemeinde Obertaufkirchen nach ortsüblicher Bekanntmachung vom 21.04.2006 und,
- vom 24.04.2006 bis 24.05.2006 bei der Verwaltungsgemeinschaft Heldenstein für die Gemeinden Heldenstein und Rattenkirchen nach ortsüblicher Bekanntmachung vom 13.04.2006,

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,
- bei der Gemeinde Lengdorf bis spätestens 23.06.2006,
- bei der Verwaltungsgemeinschaft Hörlkofen bis spätestens 07.06.2006,
- bei der Stadt Dorfen bis spätestens 26.06.2006,
- bei der Gemeinde St. Wolfgang bis spätestens 12.06.2006,
- bei der Gemeinde Schwindegg bis spätestens 08.06.2006,
- bei der Gemeinde Obertaufkirchen bis spätestens 09.06.2006,
- bei 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 öffentlicher 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. Ein Erörterungstermin wurde **nicht** durchgeführt.

Aufgrund des Erörterungstermins vom 20.11.2003 zur 1. Tektur und insbesondere aufgrund der Untersuchungen zur FFH-Verträglichkeit im Rahmen der 2. Tektur sowie der Erkenntnisse aus dem Gerichtsverfahren vor dem BayVGH für den Planfeststellungsabschnitt Forstinning – Pastetten hat der Vorhabensträger die Planung geändert. Diese Planänderung umfasst insbesondere Maßnahmen zur Vermeidung oder Verringerung der vorhabensbedingten Auswirkungen auf Natur und Umwelt. Neben einer geringfügigen Trassenverschiebung wurde das Entwässerungssystem der Autobahn geändert und der Umfang der landschaftspflegerischen Maßnahmen erweitert. Daneben wurde die Planung der Lärmschutzanlagen aktualisiert. Auf die Erläuterungen in Unterlage 1 T auf den Seiten 13 bis 19 wird ergänzend verwiesen.

Mit Schreiben vom 27.02.2009 hat der Vorhabensträger beantragt, das Planfeststellungsverfahren mit diesen als 3. Tektur vom 27.02.2009 bezeichneten Planunterlagen fortzusetzen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit

- vom 30.03.2009 bis 30.04.2009 bei der Verwaltungsgemeinschaft Pastetten für die Gemeinden Buch a. Buchrain und Pastetten nach ortsüblicher Bekanntmachung vom 20.03.2009,
- vom 30.04.2009 bis 04.05.2009 bei der Gemeinde Lengdorf nach ortsüblicher Bekanntmachung vom 19.03.2009,
- vom 27.03.2009 bis 27.04.2009 bei der Verwaltungsgemeinschaft Hörlkofen für die Gemeinden Walpertskirchen und Wörth nach ortsüblicher Bekanntmachung vom 26.03.2009,
- vom 02.04.2009 bis 04.05.2009 bei der Stadt Dorfen nach ortsüblicher Bekanntmachung vom 27.03.2009 und
- vom 30.03.2009 bis 30.04.2009 bei der Gemeinde St. Wolfgang nach ortsüblicher Bekanntmachung vom 26.03.2009

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

- bei der Verwaltungsgemeinschaft Pastetten bis spätestens 14.05.2009,
- bei der Gemeinde Lengdorf bis spätestens 19.05.2009,
- bei der Verwaltungsgemeinschaft Hörlkofen bis spätestens 11.05.2009,
- bei der Stadt Dorfen bis spätestens 18.05.2009,
- bei der Gemeinde St. Wolfgang bis spätestens 14.05.2009

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

Die Regierung gab mit Schreiben vom 17.03.2009 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
- Wasserwirtschaftsamt München

- 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
- Vermessungsamt Erding
- Bayerischer Bauernverband
- Deutsche Telekom AG
- Deutsche Transalpine Ölleitung GmbH
- E.ON Bayern AG
- E-Plus Mobilfunk GmbH & Co. KG
- Kraftwerke Haag GmbH
- Stadtwerke Dorfen GmbH

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich der Vorhabensträger anschließend. Ein Erörterungstermin wurde **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, Anhörungsverfahren)

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 § 7 WHG. Aufgrund von § 14 WHG i. V. m. Art. 84 BayWG kann die Regierung jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden. Gleiches gilt für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Fernstraßengesetz und dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz.

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurden Einwendungen gegen den Plan in seiner ursprünglichen Fassung sowie gegen die Planänderungen der ersten Tektur in mehreren Terminen erörtert. Nachdem im Planungsverfahren zum insgesamt für die Wahl der Trasse Dorfen weichenstellenden Abschnitt Forstinning – Pastetten die Notwendigkeit der Prüfung der Verträglichkeit des gesamten Projekts mit den in den Folgeabschnitten berührten FFH-Gebieten im Rahmen einer Vorausschau erkannt wurde, hat der Vorhabensträger Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung in die Planfeststellungsverfahren für die Abschnitte Pastetten – Dorfen und Dorfen – Heldenstein als zweite Tektur eingebracht. Die Planunterlagen beinhalteten keine Änderungen an der technischen oder landschaftspflegerischen Planung. Um uns im Hin-

blick auf diesen eng umgrenzten Themenbereich möglichst umfassend Informationen zu verschaffen, haben wir diese Unterlagen nicht nur den Umweltbehörden und Naturschutzvereinen zur Verfügung gestellt, sondern öffentlich ausgelegt. Die weit überwiegende Anzahl der eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen 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. Ein Erörterungstermin musste nicht durchgeführt werden. Eine Verpflichtung hierzu ergibt sich weder aus den Regelungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes, der Naturschutzgesetze noch des europäischen Rechts. Die verbindliche Verpflichtung zur Durchführung eines Erörterungstermins sieht Art. 73 Abs. 8 BayVwVfG nicht vor (vgl. BVerwG vom 27.10.2000, 4 A 18/99 – juris, Rn. 23). Erst Recht bestand vorliegend keine Erörterungspflicht, da der Plan durch die Unterlagen zur FFH-Verträglichkeit nicht geändert wurde und die Identität des Vorhabens gänzlich unangetastet blieb. Wir haben 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 ist 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 Planänderung 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 verfahrenswirtschaftlich unzumutbar.

Unter Hinweis auf das damals noch laufende Verfahren im Abschnitt Forstinning – Pastetten und den beim EuGH anhängigen Vorlagefragen zum FFH-Gebietsschutz hielten 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 zweckmäßig war.

Mit der dritten Tektur wurden die Erkenntnisse, die sich aus den umfangreichen Untersuchungen zur FFH-Verträglichkeit ergeben haben, in Form von Änderungen des ausgelegten Plans umgesetzt. Daneben wurden weitere Planänderungen in das Verfahren eingebracht. Gemäß § 17a Nr. 6 Satz 3 FStrG haben wir von einer Erörterung abgesehen. 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.

Im Hinblick auf die FFH-Verträglichkeit und dem 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 Naturschutzvereine haben auf die rechtzeitige Erhebung von Einwendungen sogar gänzlich verzichtet. Die Änderungen des Plans waren zudem sehr überschaubar. Neben einer geringfügigen Änderung der Linienführung der A 94 im Bereich der Lappach im Ausmaß von rd. 13 m kam es im nachgeordneten Wegenetz zu einzelnen kleineren Veränderungen. Die Grundbetroffenheiten veränderten sich an einzelnen Punkten geringfügig. Die Lärmauswirkungen wurden anhand einer für das Prognosejahr 2025 fortgeschriebenen Verkehrsprognose überprüft, was zu Änderungen der geplanten Lärmschutzmaßnahmen zugunsten der Betroffenen führte. Die entscheidungsrelevanten Auswirkungen dieser 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.

1.2 Behandlung von verfahrensrechtlichen Rügen

1.2.1 Antrag auf Aussetzung des Verfahrens

Im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens wurde von Verfahrensbeteiligten die Aussetzung des Verfahrens beantragt. Die langjährige Verfahrensdauer, die Änderun-

gen der Planung durch drei Tekturen, die Aufteilung der Planung der Trasse Dorfen in drei Abschnitte und die Ungewissheiten, ob dem weiteren Verlauf der Trasse Dorfen unüberwindliche Hindernisse entgegenstehen, führten insgesamt zu einem Verfahrenswirrwarr, das die Verfahrensaussetzung aus Gründen des fairen Verfahrens und des Rechtsstaatsprinzips, jedenfalls bis zur angekündigten dritten Tektur im Planungsabschnitt Dorfen – Heldenstein – erforderlich mache. Wir halten diese Rüge für nicht durchgreifend. Zunächst ist festzuhalten, dass staatliche Planungen wegen einer langen Verfahrensdauer nicht rechtswidrig werden oder gar aufgegeben werden müssen. Dies findet im Gesetz keine Stütze und ist auch vom Grundsatz des fairen Verfahrens nicht geboten (vgl. BayVGH vom 30.10.2007, 8 A 06.40024, UA Seite 15). Von einer ungewöhnlich langen Verfahrensdauer kann zudem vorliegend schon keine Rede sein, denn die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens wurde für den Planungsabschnitt am 19.05.1999 beantragt. Die rund zehnjährige Verfahrensdauer ist angesichts der vielfältigen Konflikte nicht unangemessen. Weder die Optimierung der Planung im Wege von Tekturen noch die Bildung von Planungsabschnitten stellt sich verfahrensrechtlich als unzulässig dar. Die Instrumente dienen letztlich der Steigerung der Verfahrenseffizienz. Die Planänderungen während des laufenden Planfeststellungsverfahrens führen dazu, dass die bisherigen Planungsschritte nicht wiederholt werden müssen (Grundsatz der Planerhaltung) und kein weiterer Zeitverzug eintritt. Die Abschnittsbildung ist ein Mittel zur sachgerechten und überschaubaren Gliederung der planerischen Problembewältigung. Sie dient damit nicht nur der Verwaltung, sondern auch den Planbetroffenen. Die Prüfung der Rechtmäßigkeit der Abschnittsbildung anhand der von der Rechtsprechung entwickelten Kriterien ergibt vorliegend deren Zulässigkeit. Auf unsere Erläuterungen hierzu unter C.4.2 wird verwiesen. Auch mit Blick auf das laufende Planfeststellungsverfahren im Folgeabschnitt Dorfen – Heldenstein liegen keine Gründe für die Aussetzung des vorliegenden Verfahrens vor.

Die Verfahrensaussetzung wurde daneben unter Hinweis auf eine beim Bundesverfassungsgericht anhängigen Verfassungsbeschwerde (Az. 1 BvR 599/09) gegen die planerische und gerichtlichen Entscheidungen zum Planungsabschnitt Forstinning – Pastetten gefordert. Die Beschwerde richte sich inhaltlich gegen die mit der Planfeststellung verbundenen Eingriffe in die Eigentumsrechte von Planbetroffenen aus Art. 14 Abs. 1 GG und gegen die überlange Verfahrensdauer, die mit der Gewährleistung effektiven Rechtsschutzes aus Art. 19 Abs. 4 GG nicht vereinbar sei. Die Forderung nach einer Verfahrensaussetzung halten wir für nicht gerechtfertigt. Die Verfassungsbeschwerde hat keine Suspensivwirkung. Im Hinblick sowohl auf die Begründung des BayVGH in den Urteilen zu den Klagen gegen den Planfeststel-

lungsbeschluss für den weichenstellenden Abschnitt Forstinning – Pastetten als auch auf die Entscheidungsgründe des Bundesverwaltungsgerichts zu den Nichtzulassungsbeschwerden, halten wir es für höchst unwahrscheinlich, dass die Verfassungsbeschwerde Erfolg haben wird. Angesichts dessen wäre es nicht gerechtfertigt, das vorliegende Planungsverfahren auszusetzen und damit den Fortgang des weiteren Ausbaus der Autobahn A 94 als wichtige Infrastrukturmaßnahme zu verzögern. Aus den gleichen Gründen wird auch der Baubetrieb zwischen Forstinning und Pastetten nicht eingestellt.

1.2.2 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 anlässlich des Erörterungstermins vom 04.05.2001 mit Hinweis auf die Einheitlichkeit der Verfahren wiederholt, ohne dass neue Tatsachen hinzugefügt worden sind (vgl. Niederschrift vom 04.05.2001, Seite 1 f.). 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 vorgetragenen 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 Überprüfung 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 berührten Belange sind in den nachfolgenden Planfeststellungsverfahren für die Folgeabschnitte, insbesondere für den von der Untervariante betroffenen vorliegenden 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).

1.2.3 Aufspaltung der FFH-Verträglichkeit auf zwei Tekturen

Von Verfahrenbeteiligten wurde die Aufspaltung der planerischen Auseinandersetzung mit der FFH-Verträglichkeit in zwei Tekturen für verfahrensrechtlich unzulässig erachtet. Wir dagegen meinen, dass die Durchführung des vorliegenden Verfahrens zweckmäßig und zulässig war. Wie bereits oben kurz erläutert, bedurfte es im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den weichenstellenden Abschnitt Forstinning – Pastetten einer Vorausschau, ob dem weiteren Verlauf der Trasse Dorfen im Hinblick auf die Betroffenheit von FFH-Gebieten in den nachfolgenden Planungsabschnitten unüberwindliche Hindernisse entgegenstehen. Zur Klärung dieser Frage wurden Unterlagen zur FFH-Verträglichkeit in den Folgeabschnitten erstellt und in die dortigen Planungsverfahren eingebracht. Das diene nicht zuletzt der Verfahrensbeschleunigung, da so eine rasche Entscheidung im weichenstellenden Abschnitt herbeigeführt werden konnte, ohne die weitere technische Planung in den Folgeabschnitten abwarten zu müssen. Das Vorgehen ist unseres Erachtens auch dann zulässig, wenn im Rahmen der zweiten Tektur bereits klargelegt wurde, dass die Änderung der technischen Planung erst in einer dritten Tektur erfolgen wird. Eine Verkürzung des Rechtsschutzes tritt dadurch nicht ein. Im Übrigen wurden im Rahmen der dritten Tektur daneben weitere Änderungen an dem Plan vorgenommen. Von einer künstlichen Aufspaltung einer Planänderung in zwei Verfahrensschritte kann nicht die Rede sein.

1.2.4 Beteiligungsmangel im Anhörungsverfahren (bzgl. Planänderungen der 3. Tektur)

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. rügte mit Schreiben vom 24.11.2009, eingegangen bei der Regierung von Oberbayern am 25.11.2009, er sei im Anhörungsverfahren über die Planänderungen der dritten Tektur nicht beteiligt worden. Weder der anwaltliche Vertreter des Vereins noch der Verein selbst als nicht ortsansässig Betroffener sei von der Auslegung der geänderten Planunterlagen benachrichtigt worden. Der Verein habe nur durch Zufall von der Planänderung erfahren und sei deshalb gehindert gewesen, rechtzeitig Einwendungen zu erheben. Der Verein forderte die Übersendung der maßgeblichen Planunterlagen, verbunden mit einer sechswöchigen Frist zur Erhebung von Einwendungen.

Die Rüge des Bund Naturschutz in Bayern e. V. ist ungerechtfertigt. Die Benachrichtigung des Naturschutzvereins erfolgte durch die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung der Planunterlagen in den Gemeinden, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirkt (vgl. § 17a Nr. 2 Satz 2 FStrG). Eine darüber hinausgehende individuelle Benachrichtigung von Vereinigungen ist im Rahmen von fernstraßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren nicht erforderlich. Der Gesetzgeber hat mit

dem Gesetz zur Beschleunigung von Planungsverfahren bei Infrastrukturmaßnahmen vom 09.12.2006 (BGBl I 2006, S. 2833 ff.) die Beteiligungsrechte der anerkannten Naturschutzvereine denen der vorhabensbetroffenen Bürgerinnen und Bürgern gleichgestellt, die ebenfalls durch ortsübliche Bekanntmachung benachrichtigt werden. Die Verfahrensvorschriften über die Beteiligung der anerkannten Vereine waren im Rahmen der Anhörung zu den Planänderungen der dritten Tektur anwendbar (vgl. § 24 Abs. 1 Satz 1 FStrG). Ob Verfahrensbeteiligte anwaltlich vertreten werden, ist für die Benachrichtigung durch ortsübliche Bekanntmachung ohne Bedeutung.

Eine vom Regelfall der Benachrichtigung durch ortsübliche Bekanntmachung abweichende Behandlung des Bund Naturschutz ergibt sich vorliegend nicht aus der Vorschrift des Art. 73 Abs. 5 Satz 3 BayVwVfG über die Benachrichtigung nicht ortsansässig Betroffener. Eine Betroffenheit im Sinne dieser Verfahrensvorschrift lässt sich nicht aus dem bloßen Beteiligungsrecht des Vereins im Planfeststellungsverfahren herleiten. Eine Beteiligung als nicht ortsansässig Betroffener stünde in krassem Widerspruch zu den Maßgaben, die im Fernstraßengesetz für die Beteiligung der Naturschutzvereine und Umweltvereinigungen enthalten sind. Entgegen der vom Gesetzgeber beabsichtigten Gleichstellung mit den Bürgerinnen und Bürgern wäre jede in Deutschland bestehende Umweltvereinigung individuell zu benachrichtigen, wenn das Projekt nicht zufällig am Vereinsort geplant wird. Eine Betroffenheit des Bund Naturschutz ergibt sich auch nicht aus Rechten, die ihm als Grundeigentümer zustehen. Nach den Angaben des Vereins ist er Miteigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 2394/2 der Gemarkung Lengdorf. Daneben sei er vom Autobahnbau in seinen Rechten als Grundstückseigentümer im Folgeabschnitt Dorfen – Heldenstein betroffen. Das Grundstück Fl.Nr. 2394/2 der Gemarkung Lengdorf, das im Planungsabschnitt Pastetten – Dorfen gelegen ist, befindet sich in einer Entfernung von rd. 100 m zur Außenkante der Brücke über die Isen. Eigentumsrechte oder andere rechtlich geschützte Interessen werden von dem Vorhaben tatsächlich nicht betroffen. Zudem wurde die Planung im Bereich der Isenquerung durch die dritte Tektur mit Wirkung für das Grundstück Fl.Nr. 2394/2 nicht geändert, so dass eine erstmalige oder stärkere Berührung von Rechten des Naturschutzvereins ausgeschlossen ist. Gleiches gilt im Hinblick auf die Eigentumsrechte an Grundstücken im Folgeabschnitt.

Im Übrigen ist die Behauptung des Bund Naturschutz, er habe nur durch Zufall von der dritten Planänderung erfahren, nicht nachvollziehbar. Die ortsüblichen Bekanntmachungen über die Auslegung der Planunterlagen zur 3. Tektur in den von dem Vorhaben betroffenen Kommunen datieren zwischen dem 19. und 27. März 2009. In einer Pressemitteilung vom 18.03.2009 (Nr. 108/2009) informierte die Regierung von

Oberbayern die Öffentlichkeit über die Fortsetzung des Planfeststellungsverfahrens im Abschnitt Pastetten – Dorfen und die bevorstehende Planauslegung in den Gemeinden. Bereits am 19. März 2009 äußerte sich in Reaktion darauf der 1. Vorsitzende der Ortsgruppe Dorfen des Bund Naturschutz in einer Pressemitteilung der „Aktionsgemeinschaft gegen die A 94“ zur dritten Tektur. Der Vorsitzende ist zugleich auch Pressesprecher der Aktionsgemeinschaft. Er äußerte sich zur 3. Tektur daneben auch gegenüber Zeitungen, wie entsprechenden Artikeln der Erdinger SZ vom 20.03.2009 und der Ebersberger Zeitung vom 23.03.2009 zu entnehmen ist. Zudem unterhält der Bund Naturschutz zusammen mit der Aktionsgemeinschaft einen gemeinsamen Internetauftritt, in dem die Öffentlichkeit über das Planungsverfahren informiert wird und in dem auch auf die Fortsetzung des Planfeststellungsverfahrens mit der 3. Tektur hingewiesen wurde.

Wäre die Verfahrensrüge des Bund Naturschutz in erweiterter Auslegung als Antrag auf Wiedereinsetzung in den vorigen Stand gemäß Art. 32 Abs. 1 BayVwVfG zu verstehen, so wäre der Antrag abzulehnen. Gründe für eine Wiedereinsetzung in den vorigen Stand sind nicht ansatzweise dargelegt oder ersichtlich. Der Naturschutzverein handelte nicht ohne Verschulden, als er die Einwendungsfrist verstreichen ließ. Auch die Unkenntnis über die Rechtslage im Hinblick auf die Beteiligungsrechte anerkannter Vereine nach Inkrafttreten des Gesetzes zur Beschleunigung von Planungsverfahren bei Infrastrukturmaßnahmen entschuldigt die Fristversäumung nicht. Wir weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die anerkannten Naturschutzvereine durch ein Schreiben des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz vom 15.01.2007 über die Auswirkungen des Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetzes auf ihre Beteiligungsrechte aufgeklärt worden sind.

1.3 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 § 3b Abs. 1 Satz 1 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (UVPG) in Verbindung mit Nr. 14.3 der Anlage 1 zu § 3 UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich. Maßgeblich ist das UVPG in der Fassung der Bekanntmachung vom 25.06.2005 (BGBl. I S. 1757, ber. S. 2797), da der Planfeststellungsantrag nach dem 14. März 1999 gestellt worden ist (vgl. § 25 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 Satz 1 UVPG). Soweit sich aus den Bestimmungen des Gesetzes zur Umsetzung der UVP-Änderungsrichtlinie, der IVU-Richtlinie und weiterer EG-Richtlinien zum Umweltschutz vom 27.07.2001 (BGBl. I S. 1950) geänderte Anforderungen an

die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung ergeben haben, sind die Änderungen vorliegend nicht anwendbar, weil das Vorhaben im Ausgangsverfahren bereits vor dem 3. August 2001 öffentlich bekannt gemacht worden ist (vgl. § 25 Abs. 1 Satz 3 UVPG). 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 § 17a FStrG, 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 Abwägung 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, sondern es reicht die Prognose, dass der Verwirklichung der Straße in den nachfolgenden Abschnitten keine von vornherein unüberwindbaren Hindernisse entgegenstehen (BVerwG vom 28.02.1996, NVwZ 1996, 1011).

Durch Linienbestimmung und Raumordnung ist eine abschnittsübergreifende Koordination gewährleistet. Die Möglichkeit der Weiterführung der Straße über den Abschnitt hinaus und die sich aus dem jetzt planfestgestellten Abschnitt ergebenden Zwangspunkte für die nachfolgenden Abschnitte sind in die Entscheidung einbezogen. Das Anhörungsverfahren für den Abschnitt von Dorfen bis Heldenstein ist bereits seit 25.09.1998 im Gange, d.h. die wesentlichen Aussagen zum Projekt liegen vor.

Die nachfolgende Umweltverträglichkeitsprüfung berücksichtigt insbesondere die in Unterlage 1 T (Ziff. 3.2 und 3.3 Vergleich der Trassen Dorfen und Haag sowie Vari-

antenvergleich im Planfeststellungsabschnitt Pastetten – Dorfen; Ziff. 5.2 schalltechnische Untersuchungen; Ziff. 5.2.2 Abschätzung der zu erwartenden Luftschadstoffimmissionen), Unterlage 11 T (schalltechnische Untersuchungen), Unterlage 12 T (Landschaftspflegerischer Begleitplan einschließlich der Unterlagen zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung), Unterlagen 17.1 T und 17.2 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, Äußerungen und Einwendungen Dritter sowie 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 Straße im Einschnitt bei Außerbittlbach, Lengdorf, Gmaind, Höhenberg, Tiefenbach, Hub, Watzling, Pfaffing, Lindum.

Schutzmaßnahmen:

- Lärmschutzwälle bzw. -wände bei Harrain, Ötz, Ödenbach, Grass, Weinhackl, Außerbittlbach, Wimpasing, Holzfeld 1, Kopfsburg, Tiefenbach, Hub, Watzling, Haidvocking, Lindum, Lappach, Westholz, Osendorf und Zieglhaus;
- Lärmschutz- bzw. Immissionsschutzwände auf den Brücken über den Harrainer Bach, die Isen und die Lappach;

- 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.

Minimierungsmaßnahmen:

- Verschiebung der Überführung der Kr ED 8 (BW 17/1 bei km 17+257) um ca. 100 m nach Osten zur Erhaltung des bei km 17+150 südlich der Autobahn gelegenen Waldes.
- Verschiebung der AS ED 12 um ca. 20 m nach Osten zur Erhaltung der mageren, trockenen Böschungen der aufgelassenen Bahnlinie zwischen Lengdorf und Isen.

- Trassenverschiebung im Bereich der Lappachquerung bis ca. 13 m nach Südwesten, um das dortige FFH-Gebiet an einer günstigeren Stelle queren zu können.
- Verringerung der Eingriffe im Waldrandbereich des Kopfsburger Holzes durch Verlegung der Entwässerungsanlage Nr. 7 von der Süd- auf die Nordseite der A 94 und günstigere Anlage eines Öffentlichen Feld- und Waldwegs.
- 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.
- Anlage von Sonderstrukturen (Totholz-, Stein-, Sand- und Kiesschüttungen) als vorgezogene Lebensraumoptimierung für die Zauneidechse.
- Anlage von Sonderstrukturen (Kleingewässer) als vorgezogene Lebensraumoptimierung für die Gelbbauchunke.
- 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 und der Deponie für Überschussmassen bei Osendorf.

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 des Isentales und des Lappachtales von Baustelleneinrichtungen und Materiallagern.

Schutzmaßnahmen:

- 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 des Harrainer Baches, der Strog, des Hammerbaches), des Quellbaches des Bittlbaches, der Isen, von 5 Bachtälern zwischen Lengdorf und Pausenberg, der Lappach und des Grabens südlich von Eck.
- Gestaltung der Durchlässe und überbrückten Bereiche (s. Wasser) unter Berücksichtigung tierökologischer Kriterien.
- Sicherung der Auenfunktionen im Bereich der FFH-Gebietsquerungen durch Anlage grundwassernaher Feuchtzonen unter den überbrückten Bereichen.

Schutzmaßnahme:

Waldrandvor- und -unterpflanzungen.

Gestaltungsmaßnahmen:

- Naturnahe Gestaltung und landschaftsgerechte Einbindung der verlegten und neugeschaffenen Gräben.
- Stärkung der Leitlinien durch angrenzende Gestaltungs- bzw. Ausgleichsflächen.
- Verstärkte Pflanzung dichter Gehölzbestände an Böschungen als Überfliegerhilfen.

Projektwirkung: Kollisionen

Schutzmaßnahmen:

- Wildsperrzäune beidseitig (soweit es die Wilddichte erfordert).
- Amphibienleiteinrichtungen von km 17+100 bis km 23+100, 24+850 bis km 29+300, 30+400 bis km 31+000, 31+800 bis km 32+300.
- Gestaltung der Böschungflächen in Waldgebieten durch dichte begleitende Gehölzpflanzungen zum Schutz von fliegenden Tierarten vor Kollisionen.

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.
- Weitgehende Versickerung des gefassten Straßenabwassers in Versickeranlagen mit Einbau von Retentionsfilterböden.
- Ausführung der Feldwege im nachgeordneten Straßen- und Wegenetzes i.d.R. mit Kiestragschicht und wassergebundener Decke.
- Naturnahe Gestaltung der zu verlegenden Gewässer.

Schutzmaßnahmen:

- Trennung von Oberflächenwasser und Straßenabwässern an gequerten Bächen und Gräben.

- Frühzeitiger Bau der Entwässerungsanlagen (12 Versickeranlagen und 1 Rückhalteanlage) mit Leichtflüssigkeitsabscheider und mit Sumpfbzw. Schilfzonen, die als Pflanzenkläranlagen dienen; Versickermulden am Dammfuß.

Gestaltungsmaßnahme:

Naturnahe Gestaltung und landschaftsgerechte Einbindung der Entwässerungsanlagen und der Zu- und Ablaufgräben (Ausbildung von Sumpfbzonen, Pflanzung von Gehölzbeständen).

Projektwirkung: Wasserabfluss in benachbarte Grundstücke

Minimierungsmaßnahmen:

- Bau von großen Brücken über die wichtigen Flüsse und Bäche (siehe Tiere und Pflanzen).
- Bau von kleineren Brücken und Durchlässen für die anderen Fließgewässer.

Schutzmaßnahmen:

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:

- nördlich von Ödenbach,
- westlich von Außerbittlbach nordseitig und südseitig,
- südlich von Lengdorf an der Anschlussstelle Kr ED 12 und der Rückseite des Lärmschutzwalles bei Wimpasing,
- südlich von Kopfsburg beidseits,
- südlich von Tiefenbach nordseitig bzw. Rückseiten der Lärmschutzwälle,
- nördlich von Pausenberg nordseitig bzw. Rückseite des Lärmschutzwalles sowie südseitig,
- südlich von Haidvocking und von Lappach nordseitig und

- südlich von Lappach: nordseitig bzw. Rückseite des Lärmschutzwalles.

Schutzmaßnahmen:

Waldmantelvor- und –unterpflanzungen.

Gestaltungsmaßnahmen:

- Landschaftsgerechte bzw. naturnahe Gestaltung von Böschungen, Lärmschutzwällen, Entwässerungsanlagen, Anschlussstellen und Gräben sowie der Deponie für Überschussmassen bei Osendorf durch Bepflanzung bzw. Sukzession.
- Einbindung querender Straßen und Wege mit Baumreihen.

Projektwirkung: Zerschneidung

Minimierungsmaßnahme:

Bündelung der Trasse mit einer Hochspannungsleitung im östlichen Teilabschnitt.

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 Tierwelt 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 Nutzungsänderungen sein, 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 konkrete Auswirkungen und Wechselwirkungen des Vorhabens 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 im Außenbereich geprägt. Die einzigen größeren Siedlungen, in denen sich auch festgesetzte Wohngebiete befinden, sind Lengdorf und der zu Dorfen gehörende Ortsteil Oberhausmehring. Die Siedlungsbereiche im Umfeld der A 94 sind im Einzelnen in Unterlage 16 T auf Seite 20 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 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:

Gemeinde Pastetten:

Im Bereich des Ortsteils Harrain werden von km 17+550 bis km 18+180 an der Nordseite der Autobahn 3,5 m hohe Lärmschutzwälle errichtet. Zwischen km 17+700 und km 17+765 wird auf der Brücke über den Harrainer Bach eine 3,0 m hohe Lärmschutzwand erstellt, die schalldicht in die angrenzenden Lärmschutzwälle eingebunden ist. Die Immissionsgrenzwerte können eingehalten werden (Immissionspunkte 1 und 2.)

Gemeinde Pastetten/Gemeinde Buch a. Buchrain:

- Ortsteile Ötz/Ödenbach bei km 17+500 bis 18+180 – Immissionspunkte 3, 3a, 4:
Beginnend am Überführungsbauwerk der Kr ED 8 bei km 17+290 wird bis km 17+710 südlich der Autobahn ein Lärmschutzwall mit einer Höhe von 3,0 m über Gradienten errichtet. Daran anschließend wird eine 2,75 m hohe Lärmschutzwand auf der Brücke über den Harrainer Bach und dann weiter auf einem Damm bis km 17+900 geführt. Hier mündet die Wand in einen Lärmschutzwall, der aufgrund der Auflage A.3.5.5 bis km 18+070 eine Höhe von 3,5 m aufweist und in der Folge mit einer Höhe von 3,0 m am Überführungsbauwerk eines ÖFW bei km 18+180 dicht angeschlossen wird. Die Immissionsgrenzwerte können in den Ortsteilen Ötz und Ödenbach eingehalten werden (Immissionspunkte 3, 3a und 4).

Gemeinde Lengdorf:

Nördlich der Autobahn wird zwischen km 22+500 und km 22+900 ein 6,0 m hoher Lärmschutzwall errichtet. Am Überführungsbauwerk des ÖFW wird der Wall dicht angeschlossen. Durch diese Maßnahme können die Grenzwerte im Ortsteil Graß (Immissionspunkte 7 und 8) eingehalten werden.

Zum Schutz der Ortsteile Außerbittlbach und Weg wird auf der Isentalbrücke am südlichen Fahrbahnrand eine Immissionsschutzwand mit einer Höhe von 3,50 m (km 24+190 – km 24+840) errichtet, die östlich der Brücke bis zur Anschlussstellenrampe um rd. 100 m verlängert wird. Westlich schließt unmittelbar an die Brücke ein Lärmschutzwand mit einer Höhe von 3,50 m bis 5,25 m und einer Länge von 270 m an. Weiter in westlicher Richtung von km 23+345 bis km 23+595 wird ein Lärmschutzwand südlich der Autobahn mit einer Höhe über der Gradienten von 0,5 m bis 3,5 m geschüttet. Am nördlichen Fahrbahnrand der Isentalbrücke ist eine 2,5 m hohe Immissionsschutzwand vorgesehen. Westlich schließt, wie im Süden, unmittelbar an die Brücke ein 2,5 m hoher und 230 m langer Lärmschutzwand an. Damit werden in den Ortsteilen Außerbittlbach, Weg und Weinhackl die Grenzwerte eingehalten. Bei

einem Einzelanwesen in Reithal (Immissionspunkt 18) kann der nächtliche Grenzwert nicht eingehalten werden.

Die Häuser des Ortsteiles Wimpasing können aufgrund ihrer Hanglage gegen den Verkehrslärm von der Autobahn bzw. der Anschlussstelle der Kreisstraße ED 12 nur teilweise geschützt werden. Entlang der südlichen Rampe der Anschlussstelle und des Einfahrtsastes Richtung Osten wird ein 9,0 m hoher Lärmschutzwall errichtet. Mit Ausnahme von zwei, der Autobahn am nächsten gelegenen Häusern (Immissionspunkte 19 und 20), die im Außenbereich liegen und bei denen der Nachtgrenzwert von 54 dB(A) überschritten wird, können die Grenzwerte im Übrigen eingehalten werden.

Von km 25+710 bis km 25+910 wird ein Lärmschutzwall mit einer Höhe von 8,5 m über der Gradierte errichtet. Der nächtliche Grenzwert kann beim Einzelanwesen Holzfeld 1 bei km 25+800 (Immissionspunkt 25) nicht eingehalten werden.

Im Bereich des Ortsteils Kopfsburg wird auf beiden Seiten der Autobahn ein Lärmschutzwall (im Bauwerksbereich eine Wand) errichtet. Der nördliche Lärmschutzwall hat eine Höhe von 2,0 m und eine Länge von 545 m, der südliche Lärmschutzwall eine Höhe von 3,0 m und eine Länge von 455 m. Damit können die Grenzwerte im Ortsteil Kopfsburg eingehalten werden (Immissionspunkte 29, 31 bis 34, 34a, 68).

Stadt Dorfen:

Die Ortsteile Tiefenbach, Hub und Watzling zwischen km 28+300 und 29+200 werden durch einen 2,0 m hohen und 800 m langen Lärmschutzwall auf der Nordseite der Autobahn geschützt. Die Immissionsgrenzwerte können eingehalten werden (Immissionspunkte 38, 42 bis 44).

Der Ortsteil Haidvocking (Immissionspunkte 49, 50) wird durch einen 4,0 m hohen und 400 m langen Lärmschutzwall auf der Nordseite der Autobahn geschützt, der am westlichen und östlichen Ende, abgestuft auf eine Höhe von 3,0 m, in die anschließenden Autobahneinschnitte einbindet. Der 3,0 m hohe und 620 m lange Lärmschutzwall gegenüber auf der Südseite der Autobahn schützt zusammen mit dem nach einem kurzen 250 m langen Autobahneinschnitt beginnenden 8,0 m hohen und 210 m langen Lärmschutzwall den Ortsteil Lindum (Immissionspunkte 53, 54, 55, 56). An den Wall schließt eine 2,5 m hohe und 320 m lange Lärmschutzwand auf der Brücke an, die im weiteren Verlauf der Brücke eine Höhe von beidseits 2,5 m erhält. Die Ortsteile Lappach und Westholz im Norden der Autobahn können durch die 2,5 m hohe Immissionschutzwand auf der Lappachtalbrücke und die unmittelbar im Osten und Westen sich anschließenden Lärmschutzwälle geschützt werden. Der

Lärmschutzwall im Osten hat eine Höhe von 2,0 m und eine Länge von 245 m, der Lärmschutzwall im Westen eine Höhe von 3,0 m und eine Länge von 190 m. Südlich der Autobahn wird zwischen km 31+845 und km 32+080 die Lücke zwischen dem Ende der Lärmschutzwand auf der Lappachtalbrücke und dem Beginn des Autobahneinschnitts durch Schüttung eines 2,0 m hohen Lärmschutzwalles geschlossen. Die Grenzwerte können eingehalten werden.

Zwischen km 33+824 und km 33+964 wird an der Nordseite der Autobahn ein Lärmschutzwall errichtet. Die Wallkrone liegt 5,0 m über der Autobahngradienten. Zusätzlich ist an der Westseite der verlegten Bundesstraße 15 eine 2,0 m hohe Lärmschutzwand zwischen km 0+160 und km 0+280 vorgesehen. Mit diesen Lärmschutzmaßnahmen kann im Ortsteil Ziegldorf am Immissionspunkt 72 lediglich der Grenzwert von 64 dB(A) am Tag an den beiden Häusern eingehalten werden. Der Nachtgrenzwert wird überschritten. Im Wohngebiet Oberhausmehring (Immissionspunkt 69) wird der Nachtgrenzwert geringfügig überschritten. Im Mischgebiet Oberhausmehring/Ziegldorf (Immissionspunkte 70 und 71) werden sowohl der Tages- als auch der Nachtgrenzwert deutlich überschritten, wobei zu berücksichtigen ist, dass bereits die Ausgangsbelastung deutlich über den Grenzwerten liegt.

Insgesamt kommt es durch das vorliegende Projekt trotz der aktiven Lärmschutzmaßnahmen zu Grenzwertüberschreitungen bei insgesamt 21 Wohngebäuden, wovon sich lediglich zwei in einem ausgewiesenen Wohngebiet und fünf in einem ausgewiesenen Mischgebiet befinden. Alle übrigen Gebäude befinden sich im Außenbereich. Bei den fünf Wohngebäuden in dem ausgewiesenen Mischgebiet wird der Taggrenzwert und der Nachtgrenzwert nicht eingehalten bei einer Lärmbelastung von 72 dB(A) am Tag und bis zu 65 dB(A) in der Nacht. Daneben kommt es bei einem weiteren Einzelanwesen im Außenbereich mit einer Lärmbelastung von 70 dB(A) am Tag und 65 dB(A) in der Nacht zu einer deutlichen Grenzwertüberschreitung. Mit Ausnahme der oben genannten Überschreitungen des Tagesgrenzwerts kommt es nur zu Überschreitungen des einschlägigen Nachtgrenzwerts.

Unterhalb der durch die Grenzwerte der 16. BImSchV markierten Zumutbarkeitsschwelle kommt es nachts bei 45 Wohngebäuden in ausgewiesenen Wohngebieten zu Verkehrslärmbelastungen zwischen 43 und 45 dB(A) und bei 68 Gebäuden von 45 bis 49 dB(A). In ausgewiesenen Dorf- und Mischgebieten ist bei 144 Wohngebäuden in der Nacht mit Lärmwerten zwischen 43 und 50 dB(A) bzw. bei 24 Gebäuden zwischen 50 und 54 dB(A) zu rechnen. Im Außenbereich kommt es bei 135 Gebäuden zu nächtlichen Belästigungen durch Verkehrslärm zwischen 43 und 50 dB(A) und bei 63 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 22. BImSchV für Schadstoffkonzentrationen von NO₂, PM₁₀ 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 weit unterhalb des Werts, der als zumutbare Belastung in Wohngebieten tagsüber anzusetzen ist, in denen die Wohnbevölkerung besonders schutzwürdig ist.

Das landschaftliche Vorbehaltsgebiet Isen-, Lappach- und Mühlbachtal liegt im Beeinträchtigungsband (50dB(A)-Isophone) der geplanten A 94. 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 geplanten A 94 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 geplanten A 94 im Abschnitt zwischen Pastetten und Dorfen kommen insgesamt ca. 860 ha ausgewiesene Erholungsflächen innerhalb des 50 dB(A)-Korridors zu liegen. Diese Erholungsflächen werden auf einer Gesamtlänge von ca. 7,0 km durchfahren.

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 bis 17.3 T (Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung) wird verwiesen.

Die nachteiligen Auswirkungen der A 94 im Abschnitt Pastetten – Dorfen auf die FFH-Gebiete „Strogn mit Hammerbach und Köllinger Bächlein“ sowie „Isental mit Nebenbächen“ und „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 Art. 13c Abs. 2 BayNatSchG bzw. § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG. Die gesetzlichen Regelungen über 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 Prüfkriterien. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung ist die Erheblichkeit der Projektwirkungen anhand weit gefasster, allgemeiner Oberbegriffe (Schutzgüter) zu untersuchen. Dagegen beschränkt die FFH-Verträglichkeitsprüfung die Un-

tersuchung der Projektwirkungen auf die spezifischen Erhaltungsziele des betroffenen FFH-Gebiets.

Der Neubau der A 94 im vorliegenden Planungsabschnitt führt zu unmittelbaren und mittelbaren Beeinträchtigungen von Lebensräumen mit sehr hoher Bedeutung. Dies betrifft v. a. die Überbauung und randliche Zerschneidung von bisher unzerschnittenen großflächigen, bedeutsamen Waldbeständen mit z. T. kleinräumiger Standortvielfalt im Bereich des südlichen Auholzes sowie im westlichen Teil des Mühl- und Kühholzes, die zudem starken verkehrsbedingten Auswirkungen ausgesetzt werden. Daneben werden Lebensräume im Hammerbach- und Isental durch Überbauung, Zerschneidung und Verkehrsimmisionen betroffen. Ihre Funktion als Wanderkorridor und Vernetzungsachsen wird durch die Querung der Autobahn berührt.

Lebensräume mit hoher Bedeutung werden im Bereich des Harrainer Holzes und des Harrainer Baches durch Überbauung und Zerschneidung sowie durch die Bachverlegung betroffen. Weitere bedeutsame Waldbereiche im Niedermüller Holz, am Schellenberg, im östlichen Teil des Mühl- und Kühholzes oder entlang der Strogn werden ebenfalls derartig betroffen. Die Bachtäler von Strogn, Lappach und Harrainer Bach werden zerschnitten, wobei ihre Funktion als Wanderkorridor und Vernetzungsachse infolge der Überbrückung teilweise aufrecht erhalten bleibt. Durch verkehrsbedingte Auswirkungen, Überbauung und Zerschneidung werden bedeutsame Biotopkomplexe südlich von Lengdorf und Watzling sowie zwischen Tiefenbach und Haidvocking betroffen. Das Gleiche gilt für einen Biotopkomplex mit Bedeutung für Heckenbrüter zwischen Pfaffing und Vocking. Südlich von Grass wird ein Teich berührt und seine Funktionsbeziehungen zu den nördlich davon gelegenen Lebensräumen zerschnitten.

Beeinträchtigungen für Lebensräume von mittlerer Bedeutung ergeben sich insbesondere für eine Anzahl von Bächen und Gräben mit ihrer Begleitvegetation. Zudem kommt es zu verkehrsbedingten Beeinträchtigungen eines Bahndamms einer aufgelassenen Bahnlinie mit Bedeutung als Leitlinie für Arten trockener Standorte. Südlich von Kopfsburg werden großflächige Obstwiesen und Gehölzbestände überbaut.

Weitere Beeinträchtigungen der ökologischen Funktionsbeziehungen sind zu erwarten in der Feldflur südlich von Hammersdorf, am südlichen Isentalhang und bei Westholz sowie innerhalb eines Heckenkomplexes zwischen Pfaffing und Vocking.

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 Popula-

tionen nicht zu erwarten sind. Für einzelne Arten sind jedoch aufwändigere Schutzmaßnahmen oder vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen erforderlich. Insbesondere die Baumhöhlen bewohnenden Arten (z. B. der Grauspecht) im Harrainer Holz und Auholz, die Vogelarten der Offenlandbiotope im Bereich des Isentals sowie die Schmetterlingsart Dunkler-Wiesenknopfameisenbläuling bei Watzling sind von erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen bedroht. Für wenige Arten kann die signifikante Erhöhung der Kollisionsgefahr nicht ausgeschlossen werden. Es werden durch das Bauvorhaben keine Biotope zerstört, die für streng geschützte Arten, die nicht zugleich gemeinschaftsrechtlich geschützt sind, nicht ersetzbar sind.

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. 50 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 enthalten (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.

Reglungsfunktion

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 ist 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 Betriebs 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 Versickereinrichtungen 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 (Altmoräne), die über günstige Deckschichten (ausreichend mächtig und bindiges Material) zum Schutz der Grundwasservorkommen vor Schadstoffeinträgen verfügen. Die weitgehende Versickerung des anfallenden Fahrbahnwassers über Böschungsflächen (breitflächig nach Durchdringen der belebten Bodenzone) oder die vorgesehene Absetz- und Versickeranlagen mit Retentionsfilterböden kann deshalb auch für die oberflächennahen Grundwasservorkommen keine schwerwiegenden Nachteile verursachen.

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 Isar werden neben kleineren Gräben der Harrainer Bach, die Strog und der Hammerbach gequert.

Im Einzugsgebiet der Isen werden die größeren Fließgewässer Isen und Lappach sowie zahlreiche 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 fast alle Entwässerungsanlagen umgewandelt in großvolumige Versickerungsanlagen mit vorgeschalteten Absetzbecken mit Leichtstoffabscheidern. 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 Bereich der Isenquerung befindet sich ein Überschwemmungsgebiet, das allerdings durch die Isentalbrücke überspannt wird. Trotz der im Überschwemmungsgebiet stehenden Brückenpfeiler wird das Überschwemmungsgebiet nicht weiter beeinträchtigt.

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. Die 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.

Zu großen Veränderungen des Landschaftsbildes kommt es insbesondere bei der Querung der Talräume des Hammerbaches, der Isen und der Lappach mit hohen Brückenbauwerken und aufgesetzten Immissionsschutzwänden.

Außerdem stellen die Dämme bei Außerbittlbach, die Anschlussstellen der Kr ED 12 und der B 15/St2084, die Dämme und Lärmschutzwälle in der strukturreichen Hügel Landschaft am Hang der Altmoräne (bei Kopfsburg, Tiefenbach, Pausenberg, Haidvocking und Lindum) und am östlichen Lappachbrückenwiderlager erhebliche Veränderungen des Landschaftsbildes dar. Besonders gravierenden Eingriffe in das Landschaftsbild am östlichen Talrand des Isentales, südlich von Kopfsburg, Tiefenbach und Haidvocking sowie beidseits des Lappachtales werden durch Modellierung mit Überschussmassen vermieden.

Größere technische Überprägungen der Landschaft ergeben sich zudem im Bereich östlich von Harrain und des Strogntals sowie in den landwirtschaftlichen Fluren und entlang der Waldränder östlich des Hammerbaches und südlich von Graß am Holz.

Die Veränderung der Geländegestalt durch die Deponiefläche für Überschussmassen bei Osendorf wird durch die Gestaltungsmaßnahmen auf der Fläche selbst kompensiert.

Im östlichsten Bereich verläuft die Trasse vorwiegend im vorbelasteten Bereich einer Hochspannungsleitung.

2.1.4.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Kulturgüter

Baudenkmäler werden von der gesamten Baumaßnahme nicht überbaut. Bei einzelnen Gebäuden (insbesondere Flachdachstadel in Lindum und Filialkirche südöstlich von Lindum) wird jedoch die zum Gebäude gehörende Umgebung durch die Baumaßnahme beeinträchtigt.

Ein bekanntes Bodendenkmal (Fundstellenummer 7738/0036, Siedlungsspuren unbekannter Zeitstellung im Luftbild) wird zwischen der Staatsstraße 2086 und Lindum von der Baumaßnahme zwischen Bau-km 31+180 bis 31+390 überbaut. Die weiteren bekannten Bodendenkmäler liegen mit deutlichem Abstand von der Trasse entfernt und werden nicht beeinträchtigt.

Ferner werden folgende kulturhistorische Landschaftsteile beeinträchtigt: Hammerbachtal, Isental zwischen Außerbittlbach und Lengdorf, Hangleiten des Isentals zwischen Lengdorf und Lappach sowie Lappachtal mit Hangleite.

Sonstige Sachgüter

Landwirtschaft

Die Autobahn verläuft weitgehend quer zu den Nord-Süd verlaufenden Bachtälern. In den Hochlagen der Höhenrücken zwischen den Bachtälern werden in den landwirtschaftlich genutzten Gebieten meist hochwertige Ackerstandorte überbaut, während die Talflanken und die Talböden meist mittelwertige Standorte oder Grünlandstandorte mit unterschiedlichen Erzeugungsbedingungen sind.

Wald

Im Abschnitt Pastetten - Dorfen werden durch die geplante Baumaßnahme 23,3 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 nicht vorgesehen.

2.1.4.8 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 Art. 6a Abs. 1 BayNatSchG ausgeglichen bzw. können die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes gleichwertig ersetzt werden.

Die Zerstörungen oder sonstigen Beeinträchtigungen von nach Art. 13d Abs. 1 BayNatSchG gesetzlich geschützten Biotopen sowie die Rodung und sonstige Beeinträchtigung von Hecken, lebenden Zäunen, Feldgehölzen oder -gebüsch gem. Art. 13e Abs. 1 Satz 1. BayNatSchG 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.

Um Beeinträchtigungen der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten oder erhebliche Störungen besonders und streng geschützter Arten auszuschließen, sind Vermeidungsmaßnahmen geplant. Wesentlich in diesem Zusammenhang sind u. a. die Förderung des Lebensraums für baumhöhlenbewohnende Arten (insb. Grauspecht) im Harrainer Holz und Auholz, die Anlage von Feldgehölz-Ranken-Komplexlebensräumen am Isentalhang zwischen Isen und Lappach für Vogelarten der Offenlandbiotope sowie die Anlage von Magerwiesen-Hecken-Komplexlebensräumen bei Watzling zur Förderung des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings. Desweiteren sind umfangreiche Maßnahmen zur Vermeidung von Tierkollisionen geplant.

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 jedoch 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 Beeinträchtigungen 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 mit einzelnen baumfreien Waldinnenflächen vorgesehen. Im Rahmen der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden daher auf insgesamt 23,3 ha naturnahe Waldbestände und Waldmantelvorpflanzungen gegründet, die als Wald gemäß Art. 2 BayWaldG gewertet werden. Die Größe der Waldfläche im Naturraum verändert sich damit nicht.

2.1.5 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 zusammenzupralen, 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 Nutzungsexensivierung sind überwiegend positive Auswirkungen in Bezug auf die biotischen und abiotischen Ressourcen sowie auf das Landschaftsbild, Erholung und Naturgenuss abzusehen. Als Wechselwirkung mit dem Schutzgut Sachgüter gehen durch die Ausweisung von Ersatz- und Ausgleichsflächen landwirtschaftlich nutzbare Flächen verloren. Es ergibt sich aufgrund der teilweise ökologisch hochwertigen Ausstattung der Bachtäler im Untersuchungsgebiet ein hoher Flächenbedarf an landwirtschaftlichen Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (ca. 59 ha). Diese Kompensationsmaßnahmen werden allerdings wiederum weitgehend auf den

grundwassernahen Standorten der Talauen oder an steileren Hanglagen durchgeführt, die für die landwirtschaftliche Nutzung meist keine günstigen Erzeugungsbedingungen aufweisen. Nur teilweise werden Ackerflächen in den flurbereinigten Lagen der Höhenrücken für Kompensationsmaßnahmen herangezogen.

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

2.1.6.1 Geprüfte anderweitige Lösungsmöglichkeiten

Den Anforderungen des § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG ist Rechnung getragen. Diese Vorschrift 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 Satz 2 FStrG verlangt insoweit nicht mehr (BVerwG vom 25.01.1996, DVBl 1996, 677).

Die der Zulassungsbehörde im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung aufgebene Bewertung hat strikt projektbezogen zu erfolgen (vgl. BVerwG vom 25.01.1996, 4 C 5/95 – juris, Rn. 28). Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung ist vorliegend der Teilabschnitt der A 94 zwischen Pastetten und Dorfen. Aus diesem Grunde ist die Trasse Haag an dieser Stelle nicht als anderweitige Lösungsmöglichkeit zu prüfen, da sie ungeeignet ist, eine Autobahnverbindung zwischen Pastetten und Dorfen 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 Pastetten – Dorfen wurden folgende Varianten untersucht (vgl. Unterlage 16 T, Ziff. 4 und Übersichtslageplan, Unterlage 2.1 T):

Teilabschnitt Pastetten - Lengdorf:

- Raumordnungs-Trasse GTV (RO-Trasse GTV)
- Harthofen

Die RO-Trasse GTV schwenkt bei dem Weiler Ödenbach nach Süden. Sie verläuft anschließend zwischen dem nördlich der Autobahntrasse gelegenen Weiler Hammersdorf (Abstand zur Autobahn: rd. 600 m) und den zwei südlich der Autobahntrasse gelegenen Einzelanwesen des Weilers Tannenhof (Abstand zur Autobahn: rd. 200 m). Das sich fast über die gesamte Länge der Raumordnungstrasse erstrecken-

de Waldgebiet des Harrainerholz, Auholz, Herweger Holz und Kühholz wird auf rd. 3,5 km Länge durchschnitten. Die RO-Trasse GTV verläuft auf ca. 3,5 km in einem Abstand von 100 bis 300 m südlich zur Plantrasse. Sie erreicht beim Weiler Graß den gemeinsamen Endpunkt der untersuchten Varianten.

Die Variante Harthofen liegt größtenteils südlich der RO-Trasse GTV und schwenkt nordwestlich von Pastetten nach Süden ab und verläuft in einem Abstand von bis zu 1,2 km südlich der Plantrasse 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 RO-Trasse GTV.

Teilabschnitt Lengdorf – Dorfen:

- Raumordnungs-Trasse GTV (RO-Trasse GTV)
- Isental-Süd
- Isental-Hang (mit Untervarianten Haidvocking, Parschalling und Watzling)

Nach der Anschlussstelle mit der ED 12 durchschneidet die RO-Trasse GTV südlich Lengdorf einen langgestreckten Hügel und führt dann in das Isental östlich von Lengdorf. Hier verläuft sie eine lange Strecke im Talboden in einem Abstand zwischen ca. 700 m und 100 m zur Isen. Bei Lappach schwenkt die Trasse wieder nach Süden in das Hügelland, quert das Lappachtal mit einer Talbrücke und schwenkt südlich von Westholz nach Osten in ein Hügellandtäälchen südlich von Dorfen ein.

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 RO-Trasse GTV.

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 RO-Trasse GTV.

Die Untervariante Haidvocking entspricht weitgehend der Plantrasse und wurde im Rahmen der 3. Tektur vom 27.02.2009 nur noch geringfügig verändert (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 RO-Trasse GTV.

Die Untervariante Watzling wurde erstmalig im Rahmen der 3. Tektur untersucht. Sie rückt im Bereich von Watzling auf einer Länge von ca. 2,5 km um bis zu 200 m von der Variante Isental-Hang nach Norden ab.

2.1.6.2 Wesentliche Auswahlgründe

Im Teilabschnitt Pastetten – Lengdorf führt die Variante RO-Trasse GTV zu den größten Konflikten für das Schutzgut Tiere und Pflanzen, denn sie zerschneidet die großflächigen und zusammenhängenden Waldgebiete des Harrainer Holzes, des Auholzes, des Herweger Holzes und des Kùhholzes mit ihren bedeutsamen Artvorkommen im Vergleich zu allen übrigen Lösungsmöglichkeiten am gravierendsten. Daraus resultieren Lebensraumverluste für Tiere und Pflanzen und Funktionsbeziehungen werden durchtrennt. Diese Variante quert zudem den Hammerbach im FFH-Gebiet „Strogn mit Hammerbach und Köllinger Bächlein“ in einem naturnahen Abschnitt und trifft unmittelbar auf den prioritären Lebensraumtyp *91E0 (Auwald). Das Schutzgut Menschen wird dagegen weniger stark beeinträchtigt, weil die Variante RO-Trasse GTV die nördlichen Wohngebiete von Pastetten, Harthofen und Buch a. Buchrain weiträumig umfährt. Lediglich einzelne kleinere Weiler und Einzelgehöfte werden betroffen. Da diese Variante größtenteils im Wald verläuft, ergeben sich die stärksten Auswirkungen aller Varianten für das Schutzgut Sonstige Sachgüter im Hinblick auf den Wald. Andererseits werden landwirtschaftlich genutzte Böden am wenigsten beansprucht.

Die Variante Harthofen erweist sich vor allem im Hinblick auf das Schutzgut Menschen als erheblich nachteilig im Vergleich zu allen übrigen Varianten. Sie führt in lediglich geringem Abstand an den nördlichen Wohngebieten von Pastetten, Harthofen und Buch a. Buchrain vorbei. Von ihr werden weitaus am meisten Menschen von Verkehrslärm betroffen. Zudem verursacht die Variante Harthofen im Vergleich zur Planfeststellungsstrasse größere unmittelbare und mittelbare Beeinträchtigungen für das FFH-Gebiet „Strogn, Hammerbach und Köllinger Bächlein“, weil sie im spitzen Winkel zum Bachlauf bzw. über eine längere Strecke parallel zum FFH-Gebiet verläuft. In Bezug auf das Schutzgut Sonstige Sachgüter weist die Variante Harthofen hinsichtlich der Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Nutzflächen die größten Beeinträchtigungen auf. Dagegen ist sie im Hinblick auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen sowie Sonstige Sachgüter in Bezug auf die Inanspruchnahme von Waldflächen die günstigste Variante, da sie weitgehend außerhalb der o. g. Waldflächen

verläuft. Sie quert zudem weitaus weniger Oberflächengewässer und schont im Bereich der naturschutzfachlich bedeutsamen Schwillachsenke den Bereich des Wiesenbrüterlebensraums etwas mehr als die anderen Linien. Diese im Vergleich zu den anderen Varianten weniger starken Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser führt auch zu einer weniger starken Beeinträchtigung des Schutzguts Landschaft, weil für die Variante Harthofen weniger Ingenieurbauwerke notwendig sind.

Die Variante RO-Trasse GTV ist bereits aufgrund der gravierenden Eingriffe in das FFH-Gebiet „Strogn mit Hammerbach und Köllinger Bächlein“ abzulehnen. Daneben zählen auch die gravierenden Eingriffe in die Waldflächen und ihre Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen zu den Ablehnungsgründen. Die Variante Harthofen erweist sich im Hinblick auf ihre Auswirkungen für das Schutzgut Menschen als nicht vorzugswürdig. Dem Schutz der Wohnbevölkerung, die dem Verkehrslärm nicht ausweichen kann, messen wir einen hohen Stellenwert bei. Daneben führt die größere Beeinträchtigung des FFH-Gebiets „Strogn mit Hammerbach und Köllinger Bächlein“ aus Gründen des europäischen Naturschutzes zu einer insgesamt schlechteren Bewertung gegenüber der Plantrasse. Im Übrigen ist hier darauf hinzuweisen, dass die Variante Harthofen nicht realisierbar ist, ohne den bestandskräftigen Plan für den westlichen Abschnitt Forstinning – Pastetten, der sich bereits im Bau befindet, wesentlich zu ändern.

Im Abschnitt Lengdorf - Dorfen verläuft die RO-Trasse GTV im Talgrund des Isentals auf langer Strecke parallel zum FFH-Gebiet „Isental mit Nebenbächen“ auf einem Untergrund mit hoch anstehendem Moorwasser. Sie weist den geringsten Abstand aller Varianten zum FFH-Gebiet auf. Daher sind die größten mittelbaren Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebiets durch diese Variante zu erwarten. Der Talgrund stellt insbesondere für Tiere und Pflanzen einen bedeutsamen Lebensraum dar. Die RO-Trasse GTV verursacht Eingriffe in Natur und Landschaft, die nicht ausgleichbar sind. Bereits angesichts der sehr hohen Belastungen für das Schutzgut Tiere und Pflanzen ist diese Variante auszuschließen. Die Variante Isental-Süd vermeidet zwar unausgleichbare Eingriffe in den Talgrund des Isentals, sie führt jedoch nahe an den dicht besiedelten Bereichen am Hangfuß der Altmörane entlang. Weil diese Trassenführung unterhalb der Wohnbebauung verläuft, können erhebliche Lärmauswirkungen auf die oberhalb liegende Bebauung durch aktive Lärmschutzmaßnahmen nur in sehr eingeschränktem Umfang vermieden werden. Zudem wird auch von dieser Variante der Talgrund betroffen, wenn auch nicht so stark wie von der RO-Trasse GTV. Insbesondere aufgrund der sehr starken Belastungen für das Schutzgut Menschen wird die Variante Isental-Süd ausgeschlossen.

Die Variante Isental-Hang mit ihren Untervarianten verursacht im Vergleich zu den anderen Varianten deutlich weniger erhebliche Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter Menschen und Tiere und Pflanzen. Die Untervariante Watzling vermeidet eine Überbauung einer Lebensstätte der streng geschützten Schmetterlingsart Dunkler-Wiesenknopfameisenbläuling. Diese Untervariante verursacht jedoch gravierende Umweltauswirkungen an anderer Stelle. Im Gegensatz zur Variante Isental-Hang verläuft sie weitgehend im Damm. Dieser reicht bis auf wenige Meter an den Ortsteil Watzling heran. Das Heranrücken hat erhebliche Lärmauswirkungen für 14 Anwesen zur Folge, bei denen der nächtliche Grenzwert der 16. BImSchV überschritten wird. Zur Einhaltung der Grenzwerte erforderliche aktive Lärmschutzanlagen würden zusammen mit dem Straßendamm am südlichen Ortsrand insgesamt eine Höhe von bis zu 21 m erreichen. Die Untervariante Watzling besitzt im Vergleich zur Variante Isental-Hang also deutlich größere Auswirkungen für das Schutzgut Menschen und das Schutzgut Landschaft. Die Beeinträchtigung der Schmetterlingsart bei Realisierung der Plantrasse führt aufgrund der vorgesehenen Maßnahmen zu keiner Verschlechterung des guten Erhaltungszustands der lokalen Population. Das Schutzgut Tiere und Pflanzen wird durch die Plantrasse zwar stärker betroffen als durch die Untervariante Watzling, im Ergebnis ist diese Variante jedoch wegen der erheblich größeren Auswirkungen auf die Menschen und die Landschaft abzulehnen.

Für die Variante Isental-Hang wurden im Bereich des Lappachtals zwei weitere Untervarianten entwickelt. Die Untervariante Parschalling quert die Lappach als Teil des FFH-Gebiets „Isental mit Nebenbächen“ an einer Stelle, an der der prioritäre Lebensraumtyp *91E0 (Auwald) breit ausgebildet ist. Dagegen erfolgt die Querung des FFH-Gebiets bei der Untervariante Haidvocking im Bereich einer bestehenden Stromleitung, wo der Lebensraumtyp nur in schmalen Restbeständen vorhanden ist. Die Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen, das durch den Habitatschutz ein besonderes Gewicht erfährt, sind bei der Untervariante Haidvocking geringer. Die Plantrasse optimiert durch eine geringfügige Verschiebung der Linienführung die Untervariante Haidvocking. Durch die Verschiebung an der Lappachquerung um ca. 13 m in Richtung Südwesten können die Auswirkungen auf das FFH-Gebiet weiter minimiert werden. Im Bereich des Schutzguts Tiere und Pflanzen erachten wir den europäischen Habitatschutzes für besonders gewichtig, so dass die Varianten gegenüber der Plantrasse ausgeschieden werden.

Die Varianten werden ausführlich in Unterlage 1 T, Ziff. 3.2.2.3.4.1 (Erläuterungsbericht) und Unterlage 16 T Ziff. 4.2 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 Umweltaanforderungen) für Straßenbauvorhaben enthalten, sind die Umweltauswirkungen nach Maßgabe der gesetzlichen Umweltaanforderungen 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 22. 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 vier Wohngebäuden in einem ausgewiesenen Mischgebiet wird der Grenzwert am Tag nicht eingehalten bei einer Lärmbelastung von 72 dB(A) am Tag und bis zu 65 dB(A) in der Nacht. Daneben kommt es bei einem weiteren Einzelan-

wesen im Außenbereich zu einer Überschreitung der Grenzwert bei einer Lärmbelastung von 70/65 dB(A). Die Planung der Autobahn in ihrer Linien- und Gradientenbildung und unter Berücksichtigung der vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen gewährleistet jedoch nicht nur die überwiegende Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte der 16. BImSchV, sondern meist auch deren deutliche Unterschreitung. Insbesondere die Tagwerte werden beinahe durchgängig 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 ganz überwiegend 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 Pastetten und Dorfen ist indes nicht stark besiedelt. Die weitgehende Meidung größerer Siedlungsbereiche führt dazu, dass die Erholungsnutzung im unmittelbaren Wohnumfeld nur in geringem Maße beeinträchtigt wird. 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 unmittelbaren 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“.

Weil das Vorhaben weitgehend im Außenbereich verläuft, werden im Hinblick auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen vorhabensbedingt eine ganze Reihe von Lebensräumen und Bereichen mit hohem Standort- und Entwicklungspotenzial von den Projektwirkungen unmittelbar und mittelbar betroffen. Insbesondere die Querungen der FFH-Gebiete, die einem strengen Schutzregime unterstehen, sind hier besonders hervorzuheben. Die Durchschneidung von bedeutsamen Waldlebensräumen und Biotopkomplexen, die besonders und streng geschützte Tierarten beherbergen, stellt eine große Belastung für die ökologischen Funktionsbeziehungen 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. 50 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. Daher resultieren hieraus mittlere Belastungen.

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

Das Schutzgut Wasser wird vorhabensbedingt durch zahlreiche Querungen von Oberflächengewässer beeinträchtigt. Durch die Querungen ergeben sich Einschränkungen für die Durchgängigkeit der Talauen und ihrer Funktionsbeziehungen. Insbesondere bei den Querungen der FFH-Gebiete werden die Einschränkungen durch weit gespannte Brücken vermieden oder stark reduziert. 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. Die weitgehende Versickerung des anfallenden Oberflächenwassers von den Fahrbahnen entweder breitflächig über Böschungsflächen 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 „mittel“.

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. Ein bekanntes Bodendenkmal wird im Trassenverlauf direkt überbaut. 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. 23 ha gerodet, wobei dafür ein gleich großer 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 Pastetten - Dorfen quert die Autobahntrasse zwei Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiet). Es handelt sich dabei um das FFH-Gebiet DE 7637371 („Strogn mit Hammerbach und Köllinger Bächlein“) und Teile des FFH-Gebiets 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 Entscheidung der Kommission vom 12. Dezember 2008 über die zweite aktualisierte Liste, Abl. 2009 L 43/63).

Da sich nicht von vornherein ausschließen lässt, dass die FFH-Gebiete „Strogn mit Hammerbach und Köllinger Bächlein“, „Isental mit Nebenbächen“ und „Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“ von dem Projekt im vorliegenden Planungsabschnitt Pastetten – Dorfen 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 Pastetten – Dorfen 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). 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 bis 17.3 T vom 27.02.2009 auf die Bezug genommen wird. Die FFH-VP berücksichtigt zudem die im Laufe des Anhörungsverfahrens zum Abschnitt Pastetten - Dorfen und zur 2. Tektur im Abschnitt Dorfen - Heldenstein sowie im Verfahren zur Änderung des Beschlusses vom 7. März 2002 für den Abschnitt Forstinning - Pastetten vorgebrachten Stellungnahmen und Einwendungen. 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 Folgeabschnitt Dorfen - Heldenstein quert die geplante A 94 das FFH-Gebiet DE 7739371 („Isental mit Nebenbächen“) an zwei weiteren Stellen. Zudem verläuft sie in

geringer Entfernung zur Ortschaft Schwindkirchen, deren Kirchturm die Teilfläche 07 des FFH-Gebiets DE 7839371 („Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“) bildet und eine Wochenstube der Fledermausart „Großes Mausohr“ beherbergt.

Im Gegensatz zur FFH-Verträglichkeitsprüfung für den Planfeststellungsabschnitt dient die Prüfung der Projektauswirkungen im Folgeabschnitt Dorfen – Heldenstein dazu, im Rahmen der notwendigen Vorausschau nach Art eines „vorläufig positiven Gesamturteils“ zu prognostizieren, dass dem weiteren Trassenverlauf in Ansehung der Vorschrift des Art. 13c Abs. 2 BayNatSchG keine unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen. Die Vorausschau wird an anderer Stelle in diesem Beschluss unter Ziffer C.4.2.2.1 behandelt, worauf verwiesen wird.

3.1 Rechtsgrundlage/Prüfmaßstab

Gemäß Art. 13c Abs. 2 BayNatSchG sind Projekte, die einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung oder Europäische Vogelschutzgebiete in den für ihren Schutzzweck oder für ihre Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen erheblich beeinträchtigen können, unzulässig. Gemäß Art. 49a Abs. 1 BayNatSchG sind Projekte im Sinne von Art. 13c Abs. 2 vor ihrer Zulassung (ggf. vor einer Entscheidung nach Art. 49) auf ihre Verträglichkeit mit den für das Gebiet festgelegten Erhaltungszielen (FFH-Verträglichkeitsprüfung) zu prüfen.

Der Freistaat Bayern hat mit diesen Regelungen die Vorgaben des Art. 6 Abs. 3 Satz 2 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. Ob ein Straßenbauvorhaben ein betroffenes FFH-Gebiet erheblich beeinträchtigt, ist mit Blick auf die Erhaltungsziele des FFH-Gebiets zu beurteilen. Hierfür stellt allein der günstige Erhaltungszustand der geschützten Lebensräume und Arten ein geeignetes Bewertungskriterium dar (BVerwG, aaO, Leitsatz 3).

An die Zulassungsentscheidung hat der EuGH in seinem Urteil vom 07.09.2004 (EuGH, Urt. 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. 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). 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, 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). Die EU-Kommission führt in ihren Leitlinien zur Frage der Beeinträchtigung eines FFH-Gebiets „als solchem“ aus: „Die Beeinträchtigung eines Gebietes als solches bezieht sich auf dessen ökologische Funktionen. Die Entscheidung, ob eine Beeinträchtigung vorliegt, sollte sich auf die für das Gebiet festgelegten Erhaltungsziele konzent-

rieren und auf diese beschränkt bleiben“ (Natura 2000 – Gebietsmanagement: Die Vorgaben des Artikel 6 der Habitat-Richtlinie 92/43/EWG, 4.6.3).

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 Projekts mit den Erhaltungszielen des Gebiets (Art. 13c Abs. 2 BayNatSchG, § 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

Die für die FFH-Verträglichkeitsprüfung maßgebenden Erhaltungsziele sind dem sog. Standard-Datenbogen zu entnehmen, solange die betreffenden FFH-Gebiete – wie hier – noch nicht unter Festlegung des Schutzzwecks im Verordnungswege nach Landesnaturschutzrecht zu einem besonderen Schutzgebiet erklärt worden sind. Erhaltungsziele für das FFH-Gebiet sind die Erhaltung bzw. Sicherung eines günstigen Erhaltungszustands der in dem Gebiet vorkommenden Lebensräume und Arten der Anhänge I und II der FFH-RL (Art. 2 Abs. 2 der FFH-RL, § 10 Abs. 1 Nr. 9a BNatSchG) (vgl. BVerwG vom 17.01.2007, 9 A 20.05 – juris, Rn. 74f; BVerwG vom 12.03.2008, 9 A 3.06 – juris, Rn. 72).

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*)

Lebensraumtypen und Arten, die im Standard-Datenbogen nicht genannt sind, können kein Erhaltungsziel des jeweiligen Gebiets darstellen (vgl. BVerwG vom 17.01.2007, – juris, Rn. 77).

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.

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.

Die Konkretisierungen 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).

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 Art. 13c Abs. 2 BayNatSchG für die Erhaltungsziele maßgebliche Bestandteile. Zudem sind im FFH-Gebiet die Habitate 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). 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-Wiesenknopfameisenbläuling 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 beeinflussen 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 günsti-

gen 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.

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 25/26 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 begutachtet, 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 cha-

rakteristischen Tierarten vorgenommen. Die Wirkzone richtet sich nach den artspezifischen Effektdistanzen bzw. artspezifischen kritischen Schallpegeln, die sich aus dem Gutachten von Garniel et al. (2007) 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 Flächenumfang des FFH-Gebiets hinaus ausgedehnt, wenn Funktionsbeziehungen mit Beständen außerhalb des FFH-Gebiets vermutet wurden. Außerdem wurden trotz der großen Längenausdehnung 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-Wiesenknopfameisenbläuling (*Maculinea teleius*) bekannt. Die Tierart ist ein Bewohner von Streuwiesen, Feuchtwiesen und Staudenfluren und nutzt das Vorkommen der Pflanzenart Großer Wiesenknopf als Futter- und Eiabla-

geplatzt. Das Verbreitungsgebiet der Art liegt mehrere Kilometer vom Projekt entfernt und befindet sich damit außerhalb seines Wirkraums.

3.2.1.4.2 Nichtberücksichtigung von Arten der Anhänge II und IV der FFH-RL, die nicht im Standard-Datenbogen aufgelistet sind

Im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung werden folgende 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:

- Großes Mausohr (*Myotis myotis*)

Quartiere des Großen Mausohrs in Siedlungsbereichen im Umfeld des FFH-Gebiets sind bekannt. Besonders relevant ist ein Wochenstubenquartier in Schwindkirchen (Teilfläche 07 des FFH-Gebiets DE 7839371 „Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“). Die Quartiere liegen nicht innerhalb des FFH-Gebiets „Isental mit Nebenbächen“. Das Gebiet wird aufgrund der spezifischen Ansprüche der Fledermausart an die Nahrungshabitate nur in geringem Ausmaß als Nahrungsraum genutzt. Die Bäche und Auen können als Leitlinien für den Flug in die umgebenden großen Waldgebiete als bevorzugte Jagdgebiete dienen.

- Gelbbauchunke (*Bombina variegata*)

Laichhabitate 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 5 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 Wiederherstellungsop-

tion (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.

- Hirschkäfer (*Lucanus cervus*)

Ein Vorkommen des Hirschkäfers soll es nach den Angaben des Bund Naturschutz nordöstlich vom Tannenhof, ca. 300 m von der Trasse entfernt, geben. Er schwärme zudem um einzelne Alteichen ca. 200 m südlich der Trasse. Der schlecht sehende, plumpe Käfer fliege langsam knapp über dem Boden, vor allem auf freien Schneisen, auf schwarze Eichensilhouetten vor dem Abendhimmel zu. Die Art sei durch Verkehrsschneisen stark bedroht. Dies treffe auch auf die geplante A 94 zu, die zwischen den beiden Vorkommen verlaufe (vgl. Schreiben des Bund Naturschutz in Bayern e. V. vom 30.05.2006, Seite 19). Der Hirschkäfer ist im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung nicht zu untersuchen. Weder Hirschkäfer noch einzelne Eichenbestände sind Gegenstand von Erhaltungszielen des FFH-Gebiets oder kommen im Wirkraum der Trasse vor. Ein Bezug der beiden behaupteten Vorkommen zum FFH-Gebiet ist nicht erkennbar. Die Vorkommen sollen nach den eigenen Angaben des Bund Naturschutz außerhalb des FFH-Gebiets liegen. Von Beständen innerhalb des FFH-Gebiets gibt es keine Nachweise. Zudem konnte bei einer gezielten Nachprüfung durch den Gutachter des Vorhabensträgers das gemeldete Vorkommen des Hirschkäfers nicht nachgewiesen werden (Stellungnahme der Autobahndirektion Südbayern vom 31.07.2006, zu I.1.d, S.3).

- 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 beider 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.

Für alle o. g. 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 aufge-

nommen, weil sie keine Signifikanz für das FFH-Gebiet aufweisen. Sie 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 Erhaltungszustands von Auwaldbeständen geeignet sind. Ergänzend hierzu wurde eine Gewässerstrukturkartierung für die Isen und die Lappach 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 neueren 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 Erhaltungszustand 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) genannten Vogelarten kommen entweder nicht im Wirkraum vor oder weisen wegen des feh-

lenden 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. 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 Rim-bachtal. 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 Pastetten – Dorfen betroffenen Querungsstellen ergibt sich für den konkreten Bestand des Lebensraumtyps *91E0 anhand der spezifischen Kartierungsergebnisse folgendes Bild:

Isen:

Die Isen wird im Querungsbereich von schmalen und sehr lückigen Galeriegehölzen, vorwiegend mit Weide, Erle und Traubenkirsche begleitet, die als Lebensraumtyp *91E0 Auwald mit einem ungünstigen Erhaltungszustand („C“) einzustufen sind. Kleinere Lücken im Auwaldbestand (Hochstaudensäume, die teilweise dem Lebensraumtyp 6430 zugeordnet werden können), werden ebenso wie Abschnitte mit Weidengebüsch flächig dem Lebensraumtyp Auwald zugeordnet. Als charakteristische

Arten kommen im relevanten Wirkraum der Pirol und der Grünspecht vor. Als Ergebnis der Brutvogelkartierung 2008 kann festgestellt werden, dass der Pirol die Gehölze entlang der Isen von Furtarn flussaufwärts durchgehend nutzt. Aktivitätsschwerpunkte zeichnen sich sowohl nördlich als auch südlich der Isenquerung ab, wobei unklar ist, ob es sich um ein Brutpaar oder zwei Brutpaare handelt. Das 2008 festgestellte Grünspechtrevier umfasst ebenfalls die Isenaue flussaufwärts von Furtarn bis weit über die Querungsstelle hinaus, schließt aber auch noch die Gehölzbestände am Isentalhang um Wimpasing und die westlichen Ausläufer des Kopfsburger Holzes mit ein.

Lappach:

Im Bereich der geplanten Querung der Trasse über die Lappach ist der Lebensraumtyp *91E0 Auwald im Bestand bereits durch eine Stromleitung vorbelastet, die die Bachaue quert. Die darunter liegenden Bäume sind zurückgeschnitten und bilden daher im Kronenbereich eine Lücke im Saum der älteren, höheren Gehölze. Abweichend zu anderen Auwaldstrukturen im Lappachtal befindet sich der Auwald an der unmittelbaren Querungsstelle aufgrund des nicht vollständig ausgebildeten Gehölzstreifens in einem für den Erhaltungszustand "B" nicht repräsentativen Zustand.

Östlich der Querungsstelle ist der Auwald in einer schmalen Ausprägung vorhanden, die vorwiegend von älteren Eschen und Erlen aufgebaut wird. Am linken Ufer befindet sich ein schmaler und einreihiger Gehölzsaum, dort wird zum Teil bis an die Böschungsoberkante gemäht. In Bachschlingen erfolgten in jüngerer Zeit künstliche und möglicherweise missbräuchliche Nachpflanzungen von Eschen mit einem Alter von ca. 5 bis 10 Jahren (vgl. BayVGH vom 30.10.2007, 8 A 06.40024 – juris, Rn. 142); dort befindet sich vorrangig die Brennessel im Unterwuchs. Auch dieser Bestand befindet sich aufgrund der geringen Breite des Gehölzstreifens in einem für den Erhaltungszustand "B" nicht repräsentativen Zustand.

Westlich an die Querungsstelle anschließend liegen räumlich eng benachbart größere Auwaldbestände, die sich in einem günstigen Erhaltungszustand befinden. Da diese günstigen Strukturen im betroffenen Talabschnitt überwiegen, kann insgesamt für den gesamten Bereich von einem günstigen Erhaltungszustand ("B") des Lebensraumtyps ausgegangen werden, auch wenn einzelne Teilbereiche nicht repräsentativ ausgebildet sind. Den Kernbereich dieses Bestandes stellt ein Erlen-Eschenwald auf quellzünftigem Hangfuß im Übergang zur Talaue der Lappach dar. Im Wald befinden sich eingestreute Sumpfquellen (Helokrenen) mit Quellabflüssen. Der Auwald liegt in einem Komplex mit einem Fichtenforst, Berg-Ahorn ist beigemischt. Durch die flächige Ausdehnung hat sich im Gegensatz zu den Fließgewässer begleitenden Galerie-

waldbeständen ein ausgeprägtes Waldinnenklima ausbilden können. Wichtige Kennarten in der Krautschicht des Bestandes sind: *Aconitum vulparia* agg., *Equisetum telmateia*, *Carex remota*, *Thalictrum aquilegifolium*. Das rechte Ufer weist westlich der Straße Lindum - Berg einen mehrreihigen Gehölzsaum (Altbäume) und im Übergang zum Hangwald einen Bestand mit Ahorn, Linden und Fichten auf.

Als charakteristische Vogelarten kommen im relevanten Wirkraum der Kleinspecht, der Pirol und der Grünspecht vor. Das Kleinspechtrevier an der Lappach erstreckt sich von der Ortschaft Lappach entlang des Bachlaufs bis etwa Parschalling (Längsausdehnung ca. 1,5 km). Als wahrscheinlicher Brutplatz wurde 2008 das Wäldchen südwestlich Lindum identifiziert (Abstand zur Trasse ca. 250-300 m). Ein ebenfalls langgestrecktes Revier entlang der Lappach konnte für den Pirol kartiert werden. Es reicht vom flächigen Auwaldbestand südlich Haidvocking bis weit über Vocking hinaus (Längsausdehnung ca. 2 km) und schließt das Wäldchen südlich Haidach ein (vermuteter Brutplatz, Abstand zur Trasse mind. 400 m). Die Querungsstelle selbst wird nicht mehr dem Revier zugerechnet. Die vom Rückschnitt betroffenen Auengehölze an der Lappach sind Teil von einem oder zwei Grünspechtrevieren, die neben den Auengehölzen die angrenzenden Feldgehölze, Baumreihen (z. B. östlich Tiefenbach) und Waldrandbereiche (z. B. südlich Lindum und Osendorf) einschließen.

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. Zudem sei der Lebensraumtyp unzureichend differenziert betrachtet worden. 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. Gleichermaßen 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 Erhaltungszustandes 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 Habitats 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. Anhand dieser 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 „Ent-

scheidungsbaumes“. 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 für Auwälder besonders geeignete Leitartengruppen Laufkäfer und Schnecken. 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 ermöglichen 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.3.2.2.7.2 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 charakteristische 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 *Callitriche-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 Querschnittsbereiche 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.

Isen:

Die Isen ist im Querungsbereich durch die Wehranlage bei Weinhackl angestaut und weist keinen Fließgewässercharakter auf. Sie ist deshalb nicht dem Lebensraumtyp 3260 zuzuordnen. Abschnitte mit dem Lebensraumtyp 3260 und Altwasser (Lebensraumtyp 3150), die im möglichen Wirkraum von Stoffeinträgen von der Autobahn liegen, sind erst unterhalb von Lengdorf vorzufinden.

Im Rahmen der Gewässerstrukturkartierung wurde für die Querungsstelle eine geringe Veränderung ermittelt, unmittelbar nördlich anschließend ist sie im Zulauf zum Kraftwerk Weinhackl stark verändert. Etwa 200 m südlich der Trasse ist die Gewässerstruktur als sehr gering verändert einzustufen.

Bestände charakteristischer Fischarten im Querungsbereich und unterstrom der Querungsstelle, die mit den Beständen in den als FFH-Lebensraumtyp einzustufenden Abschnitten vernetzt sein können, sind Bachforelle, Schneider, Hasel, Schmerle, Aitel und Gründling. Der Eisvogel kommt als Brutvogel im relevanten Wirkraum nicht vor. Er wird dennoch als charakteristische Art betrachtet, da er den relevanten Wirkraum des Vorhabens zur Nahrungssuche nutzt.

Lappach:

Die Lappach ist im unmittelbaren Querungsbereich naturnah ausgeprägt. Sie weist jedoch hier wie in ihrem gesamten weiteren Verlauf keine Unterwasservegetation

auf, die dem Lebensraumtyp 3260 zuzuordnen wäre. Auch Altwasser des Lebensraumtyps 3150 fehlen.

Im Rahmen der Gewässerstrukturkartierung wurde für die Querungsstelle eine sehr geringe Veränderung ermittelt, unmittelbar östlich und westlich anschließend ist sie gering verändert. In der Nähe zu den Siedlungsbereichen von Lindum und Lappach ist die Gewässerstruktur als mäßig verändert einzustufen (Schuttablagerungen und Steinverbauten im Uferbereich).

Bestände charakteristischer Fischarten im Querungsbereich und unterstrom der Querungsstelle, die mit den Beständen in den als FFH-Lebensraumtyp einzustufenden Abschnitten der Isen, in die die Lappach einmündet, vernetzt sein können, sind Bachforelle und Aitel. Der Eisvogel ist im relevanten Wirkraum weder als Brutvogel noch als Nahrungsgast nachgewiesen.

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 könnten. 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.

Isen:

Im Bereich der Querungsstelle an der Isen werden schmale, langgestreckte Bestände entlang von Seitengräben der Isen durch die FFH-Gebietsgrenze durchschnitten. Nur die Isen nahen Teilbereiche werden als Bestandteile des FFH-Gebiets in die Betrachtung einbezogen.

Das Blaukehlchen ist eine charakteristische Art der Hochstaudenfluren, die bei der aktuellen Kartierung im Jahr 2008 allerdings nicht im Querungsbereich der Trasse im Isen oder Lappachtal vorgefunden wurde. Da die Art aber von Jahr zu Jahr schwankende Bestandszahlen aufweist und sie bei früheren Kartierungen im Isental nachgewiesen wurde, wird sie als charakteristische Art bei der weiteren Beeinträchtigungsanalyse behandelt.

Lappach:

An der Lappach befinden sich im relevanten Wirkungsbereich keine ausreichend großen Bestände an feuchten Hochstaudenfluren (6430). Hier sind Hochstaudenfluren nur in sehr kleinflächigen Restbeständen in Lücken oder am Rand des Auwalds vorhanden; die charakteristische Vogelart Blaukehlchen fehlt in diesem Bereich.

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.

Isen:

An der Isen konnten nur Vorkommen oberstrom (Kaltenbach einschließlich Mündungsbereich in die Isen, Schinderbach, Loipfinger Bach, Oberlauf der Isen) festgestellt werden. Der Querungsbereich selbst und die folgenden Abschnitte sind aktuell

nicht besiedelt (vermutlich wegen unzureichender Gewässergüte und veränderten Temperatur-, Sauerstoff- und Substratverhältnissen in den Staustrecken). Hier ist beim aktuellen Gewässerzustand keine Funktion zur Vernetzung der übrigen Groppenbestände im Einzugsgebiet zu unterstellen.

Lappach:

In der Lappach wurden ebenfalls nur oberhalb der Querungsstelle Groppen nachgewiesen.

Vorkommen in den Wirkräumen von Stoffeinträgen unterstrom sind damit bei diesen beiden Gewässern nicht vorhanden.

3.2.1.4.7 Anhang II Art: Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling (*Glaucopsyche nausithous*)

Im Standard-Datenbogen ist der Erhaltungszustand für die Art mit ungünstig („C“) angegeben. Die Wiesenknopf-Ameisenbläulinge besiedeln Streuwiesen, Feuchtwiesen und Staudenfluren. Die Art ist auf das Vorkommen einer Pflanzenart, nämlich *Sanguisorba officinalis* (Großer Wiesenknopf), und auf spezifische Wirtsameisen (v.a. *Myrmica rubra*, *Myrmica scabrinodis*) angewiesen.

Der Dunkle Wiesenknopf-Ameisenbläuling wurde im FFH-Gebiet um Schwindegg nachgewiesen (Schwerpunktorkommen Moosmühlwiesen), ebenso im oberen Isental bei Weiher. An den Querungsstellen der A 94 mit dem FFH-Gebiet und deren Wirkraum von unmittelbaren Wirkungen oder stofflichen Einträgen sind keine Vorkommen vorhanden. Der Abstand der Trasse zum nächst gelegenen Vorkommen im FFH-Gebiet beträgt über 1,5 km.

Da in einer Studie von Binzenhöfer und Settele (2000) belegt wird, dass Individuen der Art Distanzen von einem oder sogar mehreren Kilometern bewältigen können, kann nicht ausgeschlossen werden, dass die im Gebiet vorhandenen Bestände der Art im Sinne einer Metapopulation miteinander vernetzt sind. Ausbreitungsflüge zwischen den bekannten Vorkommen sind möglich, bei denen sich die Falter v.a. entlang des Isentales, aber auch der übrigen Bachtäler als Leitlinien orientieren.

3.2.1.4.8 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 Bächen 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.

Ein weiteres Lebendvorkommen soll sich nach einer Mitteilung von Forstmaier im Jahre 2005 in der Isen unterhalb Dorfens 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 zumindest 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“ vom Vorkommen von Bachmuscheln in der Isen oberhalb Dorfens (im FFH-Gebiet) im weiteren Einwirkungsbereich stofflicher Einträge der Autobahn in das Gewässer unterstrom der Querungen ausgeht und die Projektwirkungen auch in dieser Hinsicht überprüft werden.

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), 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 14 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 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
- 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 17.1T, 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 17.1T, 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 Funktions-

beziehungen 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 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 Wirtiefe 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 Erhaltungs-

ziele, 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. I.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 zu-

rückzukehren. 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 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).

Ein Zusammenwirken ist nur berücksichtigungsfähig, wenn sich die Projektwirkungen auf dieselben Erhaltungsziele erstrecken. 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).

Pläne und Projekte, die bereits vor der Meldung eines Gebiets als FFH-Gebiet an die Kommission genehmigt worden sind, werden nicht als andere Pläne und Projekte im Sinne von Art. 13c Abs. 2 BayNatSchG im Rahmen der Summationsbetrachtung berücksichtigt. Sie gehen als Vorbelastung des Gebiets in die Verträglichkeitsprüfung ein (vgl. BVerwG vom 09.07.2009, 4 C 12.07 – juris, Rn. 31). Denn es ist davon auszugehen, dass ein Projekt, dessen Auswirkungen zum Zeitpunkt der Meldung des Gebiets verlässlich absehbar waren, bereits in der Gebietsmeldung berücksichtigt und bewertet wurde.

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 Pro-

jekte ermittelt, die anhand der vorgenannten Kriterien in der Verträglichkeitsprüfung zu berücksichtigen sind (vgl. Unterlage 17.1T, Ziff. 9.2, Seite 158 f.; Unterlage 17.2T, Ziff. 7.2, Seite 74).

Im Bereich des FFH-Gebiets „Isental mit Nebenbächen“ laufen derzeit drei Planungsverfahren zur Beseitigung von Bahnübergängen bei Schwindegg, Obertaufkirchen und Rattenkirchen. Wann mit Planfeststellungsbeschlüssen zu rechnen sein wird, ist derzeit nicht absehbar. Für den im Bedarfplan für die Bundesfernstraßen 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 2. Dringlichkeit enthalten. Ein Planfeststellungsantrag liegt derzeit nicht vor. Die Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens ist derzeit nicht absehbar.

Im Verlauf des Anhörungsverfahrens zum vorliegenden Planungsabschnitt sowie in der mündlichen Verhandlung zum Nachbarabschnitt Forstinning – Pastetten vor dem BayVGH wurde von Verfahrensbeteiligten bzw. Klägern vor allem die Berücksichtigung der Auswirkungen einer Baumaßnahme zum Hochwasserschutz im Ortsbereich von Schwindegg im Rahmen einer Summationsbetrachtung gefordert. Vor allem die Auswirkungen auf den Lebensraumtyp *91E0 seien im Zusammenwirken mit der A 94 zu bewerten. Wir meinen, dass die Hochwasserschutzmaßnahme im Rahmen der Verträglichkeitsprüfung für die Autobahn unter Summationsgesichtspunkten nicht zu berücksichtigen ist. 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 159). Die bereits im Gerichtsverfahren zum Abschnitt Forstinning – Pastetten 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 (vgl. BayVGH vom 30.10.2007, aaO). Anhaltspunkte dafür, dass diese naturschutzfachliche Bewertung etwa aufgrund neuester Erkenntnisse nicht mehr aufrechterhalten werden kann, haben sich im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens nicht ergeben.

Die geplante Autobahn im Nachbarabschnitt Dorfen – Heldenstein muss nicht im Rahmen dieser Verträglichkeitsprüfung im Hinblick auf ein „Zusammenwirken“ mit dem vorliegenden Planfeststellungsabschnitt geprüft werden. Denn die Planfeststellung für den Nachbarabschnitt ist noch nicht abgeschlossen und daher sind die Auswirkungen auf das FFH-Gebiet noch nicht verlässlich absehbar. Eine Prüfung der Projektwirkungen „im Zusammenwirken mit anderen Projekten“ im Sinne von Art. 13c Abs. 2 BayNatSchG kann deshalb noch nicht stattfinden (vgl. BVerwG vom 21.05.2008, 9 A 68.07 - juris, Rn. 21). Der Vorhabensträger hat bereits angekündigt, im Rahmen einer dritten Planänderung für den Nachbarabschnitt Dorfen – Heldenstein weitere Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung von Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebiets in das laufende Verfahren einzubringen. Die nach derzeitigem Planungsstand voraussehbaren Auswirkungen des Nachbarabschnitts auf das FFH-Gebiet „Isental mit Nebenbächen“ werden im Rahmen der Vorausschau im Hinblick auf die Frage, ob dem weiteren Trassenverlauf unüberwindbare Hindernisse entgegenstehen, geprüft. Dabei werden die Auswirkungen des vorliegenden Planungsabschnitts unter dem Aspekt der Summation berücksichtigt.

Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat im Verlauf des anlässlich der dritten Tektur fortgesetzten Anhörungsverfahrens im Mai 2009 bestätigt, dass Summationswirkungen mit anderen Plänen und Projekten mit erheblichen negativen Auswirkungen auf das FFH-Gebiet aktuell nicht bekannt sind (vgl. Stellungnahme des LfU vom 28.05.2009, Seite 7).

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

3.2.2.7.1 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 Baugruben für die Stützpfeiler der Brückenbauwerke und den nächstgelegenen Auwaldbeständen ist ausreichend groß (mindestens 2,5 m), 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 Aue, in denen nur sehr geringe Grundwasserfließgeschwindigkeiten gegeben sind, sowie die kurze 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 Isen beträgt ca. 62,20 ha, diejenige im Bereich der Lappach ca. 11,16 ha. Durch die beiden Brückenbauwerke werden ca. 190 m² an der Isen und ca. 530 m² an der Lappach überspannt. Die Brücken über die Isen und Lappach weisen Lichte Höhen von 11 m und 15 m auf (vgl. Unterlage 17.1 T, Seite 67).

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 neun Bäume im Bereich der Isenquerung und vier Bäume im Bereich der Lappachquerung betroffen sein. Von einem Rückschnitt neben den Brücken werden an der Isen kein Baum, an der Lappach vier 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 land-

schaftstypischen 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, Schlussstand 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.

3.2.2.7.2 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.

Eine Betroffenheit von Nistplätzen charakteristischer Vogelarten ist nicht zu erwarten, da sich keine Brutplätze (bzw. Höhlenbäume) im Bereich der Brücken und des Baufeldes befinden. 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. Angesichts des Gesamtlebensraumangebots im Gebiet stellt der Rückschnitt von Auwaldbäumen diesbezüglich 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. Erläuterungsbericht zum FuE-Vorhaben 02.237/2003/LR „Quantifizierung und Bewältigung entscheidungserheblicher Auswirkungen von Verkehrslärm auf die Avifauna“ im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung, Schlussbericht, November 2007), 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 im Gerichtsverfahren zum Abschnitt Forstinning – Pastetten 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. Nur zwei Arten betreffe dieses Phänomen nicht. Am stärksten betroffen seien die Laufkäfer-Waldarten, wie z. B. die charakteristische Laufkäferart des Lebensraumtyps *91E0

Elaphrus aureus. Auch die für den Lebensraumtyp *91E0 charakteristische Art Carabus granulatus meide die Brückenbereiche.

Wir halten die Kritik an der Auswahl der charakteristischen Arten zur Erfassung und Bewertung der Beeinträchtigungen für nicht gerechtfertigt. Wie bereits im Rahmen der Bestandserfassung und –bewertung ausgeführt, haben die Untersuchungen des Vorhabensträgers ergeben, dass im Bereich der Querungsstellen aufgrund der dort herrschenden Standortbedingungen besonders wertgebende charakteristische Käferarten nicht vorkommen. Die eigene Untersuchung der Kläger im Verfahren zum Abschnitt Forstinning – Pastetten belegt, dass die beiden Arten Elaphrus aureus und Carabus granulatus an den Querungsstellen der Isen und der Lappach gar nicht vorkommen (vgl. Planungsbüro Forstmaier, Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet „Isental mit Nebenbächen“ (DE 7739-371) vom Juni 2007, Seiten 189 und 191). Sie können vorliegend daher schon allein aus diesem Umstand keine Indikatorfunktion besitzen. Zudem 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 von Verfahrensbeteiligten behauptete Indikatorfunktion lässt sich nicht aus den in Bezug genommenen wissenschaftlichen Untersuchungen von Kneitz aus dem Jahre 1997 herleiten. Diese Untersuchung hatte die Erforschung von möglichen Minimierungen von Zerschneidungseffekten zum Gegenstand, die durch Straßenbauten hervorgerufen werden. Dagegen wurden keine wissenschaftlichen Feststellungen zu der Frage getroffen, ob bestimmten Laufkäferarten eine Indikatorfunktion zur Beurteilung projektbedingter Beeinträchtigungen des Lebensraumtyps *91E0 zukommt. Insoweit ist die Herstellung eines Zusammenhangs zwischen Zerschneidungseffekten für Laufkäfer einerseits und der Beeinträchtigung des Lebensraumtyps *91E0 andererseits, wie ihn die verfahrensbeteiligten Kritiker zu konstruieren versuchen, unzulässig und vermag keinen Zweifel an der korrekten Auswahl der charakteristischen Arten hervorzurufen. Zudem ist zu berücksichtigen, dass sich die der Untersuchung aus dem Jahre 1997 zugrunde liegenden Rahmenbedingungen und die vorliegende Planung wesentlich unterscheiden. Untersucht wurden damals

Brückenbauwerke, die mit der vorliegenden Planung nicht vergleichbar sind. So weist nur eine der untersuchten Brücken eine Lichte Höhe von 10 m auf, die übrigen sind zum Teil erheblich niedriger, wogegen die Brücken über die Isen und die Lappach Lichte Höhen von 11 m bzw. 15 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). Gerade die von den Kritikern ins Feld geführten Laufkäferarten *Elaphrus aureus* und *Carabus granulatus* als hygrobionte Art bzw. als Feld-/Waldart werden in der Untersuchung von Kneitz als eher tolerant gegenüber den unter den Brückenbauwerken vorherrschenden Habitatbedingungen bezeichnet (vgl. Kneitz, Seite 42 ff. – insbesondere Abb. 11). Keine der beiden Arten wird von Kneitz als Waldart eingestuft. Die in der Untersuchung von Forstmaier als vorkommend bezeichneten Arten an der Isenquerung werden in der umfangreichen Untersuchung von Kneitz nicht behandelt. Die an der Lappachquerung von Forstmaier als vorkommend bezeichneten Arten sind überwiegend hygrobionte Arten, die z. T. gänzlich unempfindlich gegenüber überbrückten Bereichen sind. Lediglich für die Art *Abax carinatus* als Waldart könnte aufgrund der Forschungsergebnisse von Kneitz überhaupt eine Empfindlichkeit unterstellt werden. Die Lappachquerung mit 15 m Höhe und die vorgesehenen Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Vegetation des LRT *91E0 in den überbrückten Bereichen lassen jedoch keine Indikatorfunktion dieser Art für die Beurteilung von Beeinträchtigungen erkennen, die über die vegetationskundlichen Parameter hinausgehen.

3.2.2.7.3 Beeinträchtigungen durch Veränderung der Sonneneinstrahlung

Die Beeinträchtigungen der Auwaldbäume durch Veränderung der Sonneneinstrahlung werden als gering eingestuft. Bei hohen Fließgewässerquerungen wie an der Isen und an der Lappach 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 Auwaldbäume (z.B. Traubenkirsche - *Prunus padus*) durchaus als schattenverträglich, andere zumindest als schattendulnd einzustufen, so dass ein Totalausfall des Baumbestandes wegen Lichtmangel 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 auseinandergeführt 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 Isen und Lappach 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 ohne. Die Planlösung ohne Aufspreizung quert die FFH-Gebiete an der Isen und der Lappach an Stellen mit lediglich schmal ausgebildeten Auwaldsäumen. Die infolge einer Aufspreizung erforderliche Verlegung der Fahrbahnen würde hingegen dazu führen, dass breitere Auwaldbestände, insbesondere an der Lappach überbrückt werden müssten. Der erforderliche Rückschnitt der Vegetation würde deutlich mehr Bäume – nicht zuletzt auch die Bäume zwischen den Fahrbahnen - betreffen. An der Lappach müssten bei einer zehn Meter breiten Aufspreizung sogar Flächen des Lebensraumtyps gerodet wer-

den. Insgesamt würde eine Aufspreizung 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 Lichtveraussetzungen 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) 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, Seiten 143 bis 147). 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.

3.2.2.7.4 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 einstellen. 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 stellten 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.

3.2.2.7.5 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 Versickerungs-

becken, 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, 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 A96. Im Vordergrund der Untersuchung stand die Chloridkonzentration im Grundwasser, da das Chlorid maßgeblich für mögliche Schädwirkungen 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 Analogieschlüsse 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 Ve-

getation an den untersuchten Entwässerungsanlagen der Autobahn A96 bestätigt im Wege des Analogieschlusses, dass die dort wachsenden Auwaldgehölze, die auch entlang der Lappach vorkommen, trotz höherer Salzkonzentrationen keine erkennbaren salzbedingten Vitalitätseinschränkungen aufweisen. Schließlich muss berücksichtigt werden, dass die Ufergehölze ihren Wasserbedarf überwiegend über die Fließgewässer und oberflächennahe Bodenschichten decken und daher eine zusätzliche Verdünnung der Chloridkonzentration anzunehmen ist. 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.

3.2.2.7.6 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 Standorte kann es durch die verkehrsbedingte Zufuhr von Stickstoff insbesondere im trassennahen Bereich zu einer negativen Beeinflussung der Vegetationsstruktur kommen.

Von Bedeutung ist in diesem Zusammenhang die bereits vorhandene Hintergrundbelastung (Vorbelastung), die ihre Ursachen in der allgemeinen industriellen und landwirtschaftlichen Produktion – auch über nationale Grenzen hinweg – hat und nicht direkt mit dem Vorhaben in Verbindung steht. Zweifelhaft ist, ob diese Hinter-

grundbelastung dem Projekt im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung negativ angelastet werden darf. Der Wortlaut des Art. 6 Abs. 3 FFH-RL sowie der nationalen Umsetzungsregelungen gemäß Art. 13 c Abs. 2 BayNatSchG/§ 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG spricht nach unserer Auffassung gegen eine solche Zurechnung, weil nur konkrete andere Pläne und Projekte in Zusammenwirken mit einem Vorhaben prüfungsrelevant sind und die allgemeine Wirtschaftstätigkeit nicht darunter fällt. Da diese Thematik in der Rechtsprechung noch nicht geklärt ist, blenden wir in der weiteren Prüfung die Hintergrundbelastung vorsorglich nicht aus.

Bisher liegen abgesicherte lebensraumspezifische Wirkungswerte für Stickstoffeinwirkungen nicht vor. Dementsprechend gibt es noch keine allgemein anerkannten Bewertungsverfahren und Belastungsgrenzen für FFH-Lebensraumtypen (vgl. BVerwG vom 12.03.2008, Rn. 108). Der Vorhabensträger hat bei den Untersuchungen zur Bewertung der Beeinträchtigungen des Lebensraumtyps *91E0 durch Stickstoffeinträge das Konzept der Critical Loads berücksichtigt, das im Rahmen der UN-ECE-Luftreinhaltekonvention („Berner Liste“) entwickelt worden ist und in der höchstgerichtlichen Rechtsprechung zu Infrastrukturprojekten Resonanz gefunden hat. Allerdings hat das Bundesverwaltungsgericht auf den experimentellen Charakter der Heranziehung der Critical Loads und Unsicherheiten des Erkenntnisstandes und der Methodik zur Ermittlung der Critical Loads hingewiesen (vgl. BVerwG, aaO). Aufgrund dieser Unsicherheiten, insbesondere der vergleichsweise noch dünnen Datenbasis empirischer Untersuchungen und dem Fehlen von Langzeitstudien hat beispielsweise der Hessische Verwaltungsgerichtshof nicht beanstandet, dass die Planfeststellungsbehörde im zugrunde liegenden Fall anstelle der Anwendung des Konzepts der Critical Loads eine vergleichende Betrachtung der Ist-Situation von Lebensraumtypen im Umfeld des zugelassenen Projekts mit der Situation im Planungsfall angestellt hat, um zu prognostizieren, wie sich die vorhabensbedingt zunehmende Stickoxidbelastung auf den Erhaltungszustand der umliegenden FFH-Gebiete auswirken wird (vgl. HeVGH vom 02.01.2009, 11 B 368/08 T – juris, Rn. 136 ff.). Dabei handele 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. HeVGH aaO m. w. N.).

Der Vorhabensträger hat die Beeinträchtigungen, die sich aus der Zufuhr von Stickstoffverbindungen und ihrer Anreicherung im Boden für den Lebensraumtyp *91E0 ergeben können, untersucht. Dabei wurde die Empfindlichkeit des Lebensraumtyps *91E0, die Hintergrundbelastung und die Zusatzbelastung durch die neue Autobahn berücksichtigt.

Der Lebensraumtyp *91E0 als Bestandteil des regelmäßig überschwemmten Auensystems ist eindeutig als nicht empfindlich gegenüber Stickstoffeutrophierung einzustufen. 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. Entsprechend der Unempfindlichkeit gegenüber Stickstoffeinträgen sind für den Lebensraumtyp *91E0 in der „Berner Liste“ keine spezifischen Informationen zu Critical Loads angegeben. Ebenso wenig wurden diesem Lebensraumtyp Critical Loads in einer Liste, die in Großbritannien erarbeitet wurde, zugeordnet.

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 Hintergrundbelastung ausgesetzt. 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 77). Nach den einschlägigen Werten des Umweltbundesamtes für Waldlebensraumtypen ist für das Isental von einer Hintergrundbelastung von 42 kg N/ha*a, im Lappachtal von 42-48 kg N/ha*a auszugehen. Dies entspricht mehr als dem Doppelten der für Laubwälder (nicht dem Lebensraumtyp *91E0 entsprechend) angegebenen empirischen Critical Loads in der „Berner Liste“.

Durch die geplante Autobahn A 94 ist nach den Berechnungen des Vorhabensträgers zusätzlich zur vorhandenen Hintergrundbelastung mit einem Stickstoffeintrag von ca. 1,2 kg N/ha*a an der Isen und ca. 1,2 bis 1,8 kg N/ha*a an der Lappach im unmittelbaren Nahbereich der Trasse zu rechnen. Die geringen Werte für die zusätzliche Stickstoffdeposition im Boden sind auf die hohen Brücken und die Immissionschutzwände 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 sogar gerade den Bereich des Lappachtals mit der hohen 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 keinem Verfahrensbeteiligten Kritik an der Behandlung der Stickstoffeinträge geübt.

3.2.2.8 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 Gewässerquerungen 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 beträgt. Im Bereich solcher Konzentrationen sind nachweisbare Beeinträchtigungen der aquatischen Lebensgemeinschaften ausgeschlossen.

Um die zu erwartende Konzentration von Chlorid in den Fließgewässern Isen und Lappach 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 A96 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 Wassermen-

ge 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. Die Werte bewegen sich zwischen 67 und 80 mg/l in der Isen und bei 86 mg/l in der Lappach (vgl. Unterlage 17.1 T, Seite 87, Tab. 17). Damit kann bereits für den Worst-Case eine erhebliche Beeinträchtigung ausgeschlossen werden. Dies 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.

3.2.2.9 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 die an der Isenquerung vorhandenen Bestände in großer Höhe (11 m) überbrückt werden. 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. Die Reduzierung des Lichteinfalls unter der hohen Isenquerung wird daher nur eine sehr geringe Beeinträchtigung darstellen. Außerhalb der FFH-Gebietsgrenzen werden ca. 10 m² dauerhaft und vorübergehend in Anspruch genommen. Unabhängig von der Wirksamkeit des strengen FFH-Schutzregimes auf solchen Flächen kann angesichts der nur sehr geringen Inanspruchnahme von einer bagatellhaften Beeinträchtigung ausgegangen werden. 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 Bestände in der Talaue von einem Orientierungswert hinsichtlich der Critical Loads 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 Loh-

meyer 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.

Der Vorhabensträger hat als Worst-Case die Hintergrundbelastung aus den Daten des Umweltbundesamts für Wiesen, Weiden, seminaturliche 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 Hintergrundbelastung. Trotz der Berechnungen des Vorhabensträgers zum Worst-Case meinen wir, dass es keinen vernünftigen Zweifel an der Unerheblichkeit der Beeinträchtigungen gibt. Fraglich ist schon, ob die vom Umweltbundesamt genannten Lebensräume vergleichbar sind mit dem Lebensraumtyp 6430. Wiesen und Weiden, Ackerland oder seminaturliche 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 Isental konkret vorhandenen Bestände an Hochstaudenfluren werden von Stickstoff liebenden Pflanzenarten, wie Brennnessel, Schilf, Ackerwinde dominiert. Es kann daher sicher davon ausgegangen werden, dass die vorhabensbedingten Stickstoffeinträge zu keiner Verschiebung des Artgefüges führen werden. Im Übrigen verweisen wir auf Unterlage 17.1, Kap. 6.1.3, Seite 94ff.

3.2.2.10 Beeinträchtigung der Anhang II – Art Groppe

Da die Art im Rahmen der aktuellen Bestandserfassung lediglich oberhalb der Querungsstellen der Autobahn mit der Isen und der Lappach nachgewiesen wurde, kann es vorhabensbedingt zu keiner unmittelbaren Betroffenheit und zu keiner Verdriftung relevanter Mengen schädlicher Stoffe in entfernter liegende Teilpopulationen kommen. Insbesondere der Eintrag von Tausalz 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 westlichen Nachbarabschnitt bestätigt (vgl. BayVGH vom 30.10.2007, UA Seite 60, Rn. 158).

3.2.2.11 Beeinträchtigung der Anhang II – Art Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling

Die Vorkommen dieser Tierart innerhalb des FFH-Gebiets Isental mit Nebenbächen liegen weitab vom Wirkraum der Trasse in einem Abstand von mindestens 1,5 km. Beeinträchtigungen für diese Bestände wird es vorhabensbedingt nicht geben.

Der Vorhabensträger hat die Auswirkungen der geplanten Autobahn auf ein Vorkommen des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings bei Pausenberg, das sich deutlich außerhalb des FFH-Gebiets befindet, untersucht. Demnach korrespondierten die Tiere dieser Population möglicherweise mit der Population innerhalb des FFH-Gebiets. Wahrscheinlich seien die vorhandenen Bestände im Sinne einer Metapopulation miteinander vernetzt. Für die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands der derzeit in einem ungünstigen Erhaltungszustand befindlichen Population des FFH-Gebiets könne das Vorkommen bei Pausenberg wichtig sein. Bestände der für die Schmetterlingsart notwendigen Pflanzenart Großer Wiesenknopf und von Wirtsameisennestern bei Pausenberg würden durch die Autobahn in einer Größenordnung von maximal 20% des Bestands direkt überbaut. Die individuenstärksten Teilhabitate blieben vollständig und unzerschnitten erhalten. Ein Zusammenbruch der Population bei Pausenberg sei nicht zu erwarten, wenn die derzeitige extensive Nutzung der betroffenen Flächen (insbesondere der späte Mahdzeitpunkt des Großen Wiesenknopfes) aufrecht erhalten werde.

Ob aus der vorhabensbedingten Betroffenheit der Population des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings bei Pausenberg eine erhebliche Beeinträchtigung von Erhaltungszielen des FFH-Gebiets Isental mit Nebenbächen erwachsen kann, ist schon grundsätzlich sehr zweifelhaft (vgl. BayVGH vom 30.10.2007, UA Seite 60, Rn. 159). Das derzeitige Vorkommen liegt nicht im FFH-Gebiet und steht daher grundsätzlich nicht unter dem strengen Schutzregime des FFH-Gebietsschutzes (vgl. BVerwG vom 12.3.2008, 9 A 3.06 – juris, Rn. 140). Der EuGH hat in einer zur Ausweisung eines Vogelschutzgebietes ergangenen Entscheidung die Mitgliedsstaaten verpflichtet, die Grenzen der Schutzgebiete rechtsverbindlich zu kennzeichnen, da anderenfalls das Risiko bestünde, dass der mit Art. 4 V-RL bezweckte Vogelschutz nicht vollständig erreicht werden könnte. Die Durchsetzung des Vogelschutzes gegenüber Dritten erfordere die rechtsverbindliche Festsetzung der Gebietsgrenzen (vgl. EuGH vom 27.02.2003, C-415/01). Im Umkehrschluss bedeutet dies jedoch auch, dass der Gebietsschutz mit seinen die Rechte Dritter beschränkenden Wirkungen grundsätzlich an den Gebietsgrenzen endet.

Der Gebietsschutz könnte bei einem Projekt darüber hinaus dann eingreifen, wenn es zwar außerhalb der FFH-Gebietsgrenzen geplant wird, jedoch auf das FFH-Gebiet einwirkt (vgl. EuGH vom 10.01.2006, C-83/03). Ob eine solche Fallgestaltung vorliegend gegeben ist, wird bezweifelt. Zwar sollen nach den gutachtlichen Feststellungen die Populationen im FFH-Gebiet und bei Pausenberg im Sinne einer Metapopulation vernetzt sein und letztere als Lieferpopulation bei der Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands fungieren können. Ob aber bereits die Erwägung, den Erhaltungszustand der Schmetterlingsart im FFH-Gebiet zukünftig zu verbessern ausreicht, um Flächen deutlich außerhalb der FFH-Gebietsgrenzen dem strengen Gebietsschutz zu unterwerfen, erscheint indes gerade im Hinblick auf die o. g. Rechtsprechung des EuGH bedenklich. Zudem unterscheidet die FFH-Richtlinie selbst zwischen dem strengen Gebietsschutz der FFH-Gebiete und dem Schutz von Landschaftselementen, die der Verbesserung des Netzes Natura 2000 dienen (vgl. Art. 3 Abs. 3, Art. 10 FFH-RL). Der Bestand der Schmetterlingsart bei Pausenberg ist derzeit abhängig von der Aufrechterhaltung der extensiven landwirtschaftlichen Nutzung. Die Aufrechterhaltung dieser Bewirtschaftungsweise kann jedoch gegenüber dem derzeitigen Eigentümer bzw. Nutzer der Flächen nicht mit den Mitteln des Gebietsschutzes erzwungen werden. Es wäre daher schwer nachvollziehbar, wenn bei dieser Sachlage an den Autobahnbau die strengen Anforderungen des Gebietsschutzes gestellt würden.

Letztendlich kann die Frage hier offen bleiben. Die vorliegende Planung muss die Beeinträchtigung der Population des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings unter dem Gesichtspunkt des Europäischen Artenschutzrechts behandeln. Um artenschutzrechtliche Verbotstatbestände zu vermeiden bzw. um die Voraussetzung für die Erteilung einer Ausnahme von solchen Verboten zu schaffen, werden Lebensräume für die Schmetterlingsart neu angelegt (vgl. Unterlage 12.1 T, Maßnahmen A 32, A 35, A 36) und ihre Bewirtschaftung im Hinblick auf die Habitatansprüche der Tierart dauerhaft rechtlich sichergestellt. Damit wird die Aufrechterhaltung der Population bei Pausenberg als Lieferpopulation für das FFH-Gebiet über das bisherige Ausmaß hinaus sichergestellt, so dass eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebiets ausgeschlossen ist. Im Übrigen wird auf Unterlage 17.1 T, Kap. 6.2.2 verwiesen.

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

Unmittelbare vorhabensbedingte Beeinträchtigungen der Bachmuschel sind im FFH-Gebiet nicht zu erwarten, da das bekannte Vorkommen bei Oberdorfen etwa sechs Kilometer von der nächstgelegenen Querungsstelle der A 94 entfernt liegt. Beein-

trächtigungen können sich 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. 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 Grenzwert ist von Konzentrationen zwischen 200 und 300 mg Chlorid/l auszugehen, was im Übrigen auch von den Verfahrensbeteiligten im gerichtlichen Verfahren zum Abschnitt Forstinning Pastetten bestätigt wurde. Die maximale Chloridkonzentration in Isen und Lappach wird nach Realisierung der Autobahn zwischen 67 und 80 mg Chlorid/l liegen. Die von Verfahrensbeteiligten bemängelten Datenlücken (vgl. BayVGH vom 30.10.2007, UA Seite 60, Rn. 158) hinsichtlich anderer Wasserstände oder weiteren Einträgen aus der Landwirtschaft halten wir für unbeachtlich. Die maximalen Chloridkonzentrationen liegen deutlich unterhalb der Erheblichkeitsschwelle. Den Berechnungen der Maximalkonzentrationen liegt eine Worst-Case-Betrachtung zugrunde, die eine verlässliche Basis dafür darstellt, schlimmere Auswirkungen ausschließen zu können. Zusätzliche Einträge aus der Landwirtschaft stehen in keinem Zusammenhang mit dem vorliegenden Projekt und bleiben außer Betracht. Solche rein theoretischen Besorgnisse müssen in die Prüfung nicht einbezogen werden. Im Übrigen wird auf Unterlage 17.1 T, Kap. 6.2.4 verwiesen.

3.2.2.13 Zusammenfassende Beurteilung für das FFH-Gebiet DE 7739371 („Isental mit Nebenbächen“)

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 Isen- und Lappachtal sowie neben den geplanten Brückenbauwerken bleibt im relativen

Vergleich zum Gesamtbestand von Auwäldbäumen 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).

3.3 FFH-Gebiet DE 7637371 („Strogn mit Hammerbach und Köllinger Bächlein“)

Vorbemerkung:

Die Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet „Strogn, Hammerbach und Köllinger Bächlein“ wird analog zu den rechtlichen und methodischen Vorgaben durchgeführt, die im Rahmen der Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet „Isental mit Nebenbächen“ bereits ausführlich dargelegt und erläutert wurden. Um Wiederholungen zu vermeiden, wird auf obige Erläuterungen verwiesen, soweit nicht nachfolgend davon abgewichen wird.

Das FFH-Gebiet erstreckt sich im Landkreis Erding entlang der Fließgewässer Strogn, Hammerbach und Köllinger Bächlein als schmales Band, das die feuchten Auen einschließt, über eine Distanz von ca. 19 km Länge in Nord-Süd-Richtung. Eine genaue Übersicht über das FFH-Gebiet ist in Unterlage 17.2 T, Ziff. 2 und Karte Blatt Nr. 1 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 7637371 („Strogn mit Hammerbach und Köllinger Bächlein“), welcher der Gebietsmeldung zugrunde lag, sind folgende Lebensraumtypen und Arten der Anhänge I und II der FFH-RL genannt:

Lebensraumtypen

- LRT 3260 Flüsse der planaren bis montanen Stufe mit Vegetation des *Ranuncion fluitantis* und des *Callitricho-Batrachion*
- 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 *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*)

Lebensraumtypen und Arten, die im Standard-Datenbogen nicht genannt sind, können kein Erhaltungsziel des jeweiligen Gebiets darstellen (vgl. BVerwG vom 17.01.2007, – juris, Rn. 77).

Ebenso wie für das FFH-Gebiet „Isental mit Nebenbächen“ wurden die Erhaltungsziele für das Gebiet DE 7637371 („Strogn mit Hammerbach und Köllinger Bächlein“) durch das LfU und die Naturschutzbehörden mit Stand vom 27. Oktober 2006 konkretisiert. Die gebietsbezogenen „konkretisierten Erhaltungsziele“ für das FFH-Gebiet DE 7637-371 („Strogn mit Hammerbach und Köllinger Bächlein“) sind in Unterlage 17.2 T, Ziff. 2.2.4 dargestellt, worauf verwiesen wird.

Die Konkretisierungen 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.

3.3.1.2 Maßgebliche Gebietsbestandteile

Vgl. C.3.2.1.2

Im Standard-Datenbogen sind neben den als Erhaltungsziele zu begreifenden Arten des Anhangs II Dunkler-Wiesenknopf-Ameisenbläuling und Groppe keine charakteristischen Arten enthalten.

3.3.1.3 Grundlagen und Methodik der Bestandserfassung und -bewertung

Vgl. C.3.2.1.3

3.3.1.4 Konkrete Bestandserfassung und -bewertung

Vgl. C. 3.2.1.4

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 12. Dezember 2008 über die zweite aktualisierte 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 Bay-

ern, 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 17.2 T, Seiten 23/24 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 begutachtet, 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 aktuellen wissenschaftlichen Stand.

Wegen der großen räumlichen Ausdehnung des FFH-Gebiets und der vorhabensbedingten Berührung an seinem äußersten südlichen Ende (vgl. Planunterlage 17.2 T, Seite 3, Abb. 1), hat der Vorhabensträger nur den von möglichen unmittelbaren und mittelbaren Wirkungen der Autobahn betroffenen Bereich einer detaillierten Bestandsanalyse unterworfen. 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.

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 17.2 T, Seiten 18/19 verwiesen.

3.3.1.4.1 Lebensraumtypen des Anhangs I und Arten des Anhangs II 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 9170 Labkraut-Eichen-Hainbuchenwald (*Galio-Carpinetum*). Nachweise der Tierart Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling sind südlich des Orts Walpertskirchen nicht bekannt. Der von der Trasse berührte Abschnitt des Hammerbachs und die beidseits anschließenden Uferzonen stellen derzeit keinen geeigneten Lebensraum für diese Art dar. Auswirkungen auf aktuelle Vorkommen der Tierart durch den Bau und den Betrieb der Autobahn können ausgeschlossen werden, da sich die Vorkommen in mehreren Kilometern Abstand befinden. Geeignete Flächen zur Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands der Art, die derzeit einen ungünstigen Erhaltungszustand aufweist, gibt es im Wirkraum der Trasse nicht.

3.3.1.4.2 Nichtberücksichtigung von Arten der Anhänge II und IV der FFH-RL, die nicht im Standard-Datenbogen aufgelistet sind

Vgl. C.3.2.1.4.2

Von Verfahrensbeteiligten wurde im Anhörungsverfahren speziell im Hinblick auf das FFH-Gebiet „Strogn, Hammerbach und Köllinger Bächlein“ gerügt, die Tierarten Steinkrebs (*Austropotamobius torrentium*) und Schmale Windelschnecke (*Vertigo angustior*) seien unzulässig nicht untersucht worden. Es existierten im Strogn-System noch Restvorkommen des Steinkrebses im Grünbächle und in einem Graben bei Tankham, die eine Wiederbesiedelung ermöglichen könnten sowie Vorkommen der Schmalen Windelschnecke (*Vertigo angustior*), die ebenfalls hätten untersucht werden müssen.

Wir halten die Rüge für ungerechtfertigt. Allein die Auflistung von Tierarten in den Anhängen II und IV der FFH-RL rechtfertigt keine Berücksichtigung der Arten im Rahmen einer Verträglichkeitsprüfung, die den Habitatschutz zum Gegenstand hat. Vom Habitatschutz ist der Artenschutz zu unterscheiden. Die beiden o. g. Arten sind weder als Erhaltungsziel im Standard-Datenbogen aufgeführt noch ist sonst ersichtlich, warum sie zu berücksichtigen sein sollen. Sie wurden nicht einmal in der Rüge selbst als charakteristische Arten einem Lebensraumtyp zugeordnet.

3.3.1.4.3 Lebensraumtyp *91E0: Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior*

Vgl. C.3.2.1.4.3

Die Verbreitung von Auwaldbeständen wurde anhand von Luftbilddauswertungen und stichprobenhaften Geländeerfassungen im gesamten FFH-Gebiet sowie speziell im Bereich der Querungsstelle mit Vertretern des 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 7637371 wurde zusätzlich im Jahre 2005 eine Referenzkartierung vorgenommen. Ergänzend hierzu wurde eine Gewässerstrukturkartierung für den Hammerbach vorgenommen.

In Abstimmung mit der Naturschutzverwaltung wurden als charakteristische Arten 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) 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 Standard-Datenbogen für das FFH-Gebiet DE 7637371 „Strogn mit Hammerbach und Köllinger Bächlein“ ist der Erhaltungszustand des Lebensraumtyps *91E0 mit „B“ günstig angegeben. Aufgrund der Ergebnisse der umfangreichen Geländeerhebungen und Luftbildauswertungen wird jedoch der Erhaltungszustand des Lebensraumtyps mit „C“ (ungünstig) bewertet. Es hat sich gezeigt, dass die der Gebietsmeldung noch zugrunde liegende Annahme eines günstigen Erhaltungszustands bei genauerer Betrachtung nicht aufrecht erhalten werden kann. Entlang von Strogn und Hammerbach sind die Wälder durch forstliche Nutzungen geprägt und nur in Teilabschnitten in Form von Erlen-Eschenbeständen als Uferwald vorhanden. In manchen Abschnitten dominieren Fichten-Altersklassenbestände und als Folge von Windwürfen Vor- und Jungwaldbestände. Gut ausgeprägte Erlen-Eschenwälder befinden sich insbesondere am Oberlauf des Hammerbachs. An der Querungsstelle der Autobahn im Bereich des Hammerbachs jedoch ist auf der Ostseite des Gewässers ein sehr lückiger Gehölzsaum vorhanden, der nicht die für den Lebensraumtyp *91E0 erforderliche Artenzusammensetzung aufweist. Auf der Westseite stehen einzelne große Alteichen. Daran schließt sich unmittelbar hangseitig ein Fichtenreinbestand an. Auch hier ist kein Auwaldbestand mit den typischen Baumarten Erlen und Eschen vorhanden. Im Bereich der Querung des FFH-Gebiets am Hammerbach existiert kein Lebensraumtyp *91E0. Die nächstgelegenen Auwaldbestände liegen im Süden ca. 40 m und im Norden ca. 170 m von der Trasse entfernt.

Stellungnahmen und Einwendungen

Von Verfahrensbeteiligten wurde neben der allgemeinen Kritik an der Bestandserfassung und –bewertung anhand des „Entscheidungsbaums“ vorgebracht, die Querungsstelle mit dem Hammerbach weise Vegetationsstrukturen auf, die dem Lebensraumtyp *91E0 entsprechen.

Die Kritik ist unberechtigt. Mit den bereits oben dargestellten umfangreichen Bestandsuntersuchungen konnte eine flächenhafte Zustandserfassung der Auwälder des FFH-Gebiets erreicht und der Zustand sowie die Ausprägungen der Auwälder

hinreichend konkretisiert werden. An der 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. Dabei wurde festgestellt, dass im unmittelbaren Querungsbereich kein Lebensraumtyp *91E0 anzutreffen ist (vgl. auch BayVGH vom 30.10.2007, UA Seite 49, Rn. 135).

Der „Entscheidungsbaum“ enthält gebietsspezifische Kriterien für die Bewertung des Erhaltungszustandes. Anhand dieser Kriterien lässt sich feststellen, dass die Einstufung des Erhaltungszustandes des Lebensraumtyps *91E0 als hervorragend „A“ im FFH-Gebiet Stroggn, Hammerbach und Köllinger Bächlein analog zum Standard-Datenbogen nicht vorkommt. Daher fand die Bezeichnung „A“ keinen Eingang in die Darstellung des „Entscheidungsbaumes“.

3.3.1.4.4 Lebensraumtyp 3260: Flüsse der planaren bis montanen Stufe mit Vegetation des *Ranunculion fluitantis* und des *Callitriche-Batrachion*

Im Standard-Datenbogen für das FFH-Gebiet „Stroggn, Hammerbach und Köllinger Bächlein“ ist für den Lebensraumtyp 3260 ein günstiger Erhaltungszustand („B“) angegeben. Anhand der durchgeführten naturschutzfachlichen Untersuchungen, insbesondere der Gewässerstrukturkartierung und der Untersuchungen zur Erfassung der Fischfauna sowie der Brutvogelkartierung, kann der insgesamt günstige Erhaltungszustand bestätigt werden.

In den schmalen Bachoberläufen von Stroggn und Hammerbach, die durch starke Wasserstandsschwankungen, teilweise stärkere Geschiebeführung und starke Beschattung gekennzeichnet sind, tritt dieser Lebensraumtyp nicht auf. Der Schwerpunkt des Lebensraumtyps liegt im Mittellauf der Stroggn in den frei fließenden Abschnitten der meist grünlandgenutzten breiten Talräume weitab der geplanten Querungsstellen (mind. 4,0 - 4,5 km).

Der Fließgewässerabschnitt des Quellbachs der Stroggn an der Querungsstelle mit der geplanten A 94 liegt außerhalb des FFH-Gebiets.

Der Hammerbach ist im Querungsbereich ein frei fließender Bach und weist einen typischen Fließgewässercharakter ohne Barrieren auf. Die submerse und schwimmende Vegetation des Lebensraumtyps ist an der Querungsstelle nicht vorhanden. Im Rahmen der Gewässerstrukturkartierung wurde für den südlich der Querungsstelle liegenden Abschnitt aufgrund des begradigten Verlaufs eine deutliche Veränderung des Bachbetts und der Uferstrukturen ermittelt. Unmittelbar nördlich anschließend ist er durch Eingriffe in das Ufer stark verändert (abgetrennter Altarm, Müllab-

lagerungen). Etwa 100 m südlich der Querungsstelle ist die Gewässerstruktur im Waldbereich als unverändert einzustufen (naturnaher Zustand).

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.

Bestände charakteristischer Fischarten im Querungsbereich und unterstrom der Querungsstelle, die mit den Beständen in den als Lebensraumtyp 3260 einzustufenden Abschnitten vernetzt sein können, sind Aitel, Bachforelle, Elritze und Schmerle. Nördlich von Hammersdorf wurde am Hammerbach bei früheren Kartierungen der Eisvogel in seinem Jagdrevier festgestellt. Im Rahmen der aktuellen Brutvogelkartierung 2008 gelang am Hammerbach im Querungsbereich kein Nachweis des Eisvogels. Die charakteristischen Fischarten sowie der Eisvogel als charakteristische Vogelart wurden aber in und an den Gewässern im FFH-Gebiet außerhalb des Fließgewässerabschnitts mit entsprechender Vegetation nachgewiesen. Sie sind Teil der Gesamtpopulation, die im Gewässersystem von Strogn und Hammerbach beheimatet sind.

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. Insoweit wird auf obige Ausführungen unter C.3.2.1.4.4 verwiesen, die insoweit auch für das FFH-Gebiet „Strogn, Hammerbach und Köllinger Bächlein“ zutreffen.

3.3.1.4.5 Lebensraumtyp 6430: Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe

Im Standard-Datenbogen ist der Erhaltungszustand für den Lebensraumtyp 6430 mit günstig („B“) angegeben. Anhaltspunkte für eine davon abweichende Beurteilung haben sich im Verlauf des Verfahrens nicht ergeben.

Feuchte Hochstaudenfluren sind an den Gewässerabschnitten, die in den Waldbereichen verlaufen (also z.B. an und südlich der Querungsstelle), nicht oder nur sehr selten anzutreffen. Aber auch bei angrenzender landwirtschaftlicher Nutzung sind entsprechende Vegetationsgesellschaften nicht vorhanden, da hier durch den Eintrag von Nährstoffen ungünstige Standortbedingungen entstanden sind und aufgrund des Herbizideinsatzes artenarme Gras-Brennnesselfluren dominieren. Typische

Hochstaudenfluren sind deshalb hier nur kleinflächig und verstreut entlang der Ufer verteilt.

An der Strognquerung außerhalb des FFH-Gebiets sind keine Flächen des Lebensraumtyps in unmittelbaren oder mittelbaren Wirkräumen vorzufinden. Auch innerhalb des FFH-Gebiets sind in dem geschlossenen Waldbestand aufgrund der starken Beschattung Hochstaudenfluren, die dem Lebensraumtyp entsprechen, nicht vorhanden.

Am Hammerbach befinden sich in der Rodungsinsel von Hammersdorf nur sehr kleinflächige Restbestände, bei denen die typische Artenausstattung außerdem nicht vollständig vorhanden ist, sondern stark von nitrophytischen Pflanzen dominiert werden. Der nächstgelegene Bestand liegt nördlich der Querungsstelle am Nordufer des Bachlaufes.

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.

Ein Vorkommen der als charakteristische Tierart für den Lebensraumtyp 6430 ausgewählten Vogelart Blaukehlchen konnte im Wirkraum nicht festgestellt werden.

Gegen die Bestandserfassung und –bewertung wurden keine Bedenken vorgebracht.

3.3.1.4.6 Anhang II Art: Groppe (*Cottus gobio*)

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

Der durch die A 94 im Planfeststellungsabschnitt überbrückte Abschnitt des Hammerbaches und der südlich anschließende Oberlauf stellen derzeit keinen Lebensraum der Groppe dar (unzureichende Gewässergüte, natürlicherweise stark schwankende Wasserführung). Aktuelle Nachweise der Groppe liegen von der Strogn erst bei Walpertskirchen vor (ca. 4 - 4,5 km unterhalb der Querungsstelle A 94).

Für die Ansiedlung der Groppe sind eine dauerhafte Wasserführung des Fließgewässers sowie das Vorhandensein größerer Steine, deren Unterseite als Versteck dient, unabdingbar. Stillwasserbereiche bzw. Restwassergumpen bei Niedrigwasser sind keine geeigneten Habitatstrukturen. Der Hammerbach weist im Oberlauf und insbesondere im Querungsbereich eine stark schwankende Wasserführung auf. Im Extremfall können sehr geringe Wassertiefen auftreten. Aufgrund dieser hydrologischen Rahmenbedingungen und der derzeit unzureichenden Wasserqualität bietet sich der Bachabschnitt im Bereich der Querungsstelle nicht vorrangig für Wiederherstellungsmaßnahmen einer Groppen-Population an. Für Wiederherstellungsmaßnahmen sind andere bachabwärts liegende Fließgewässerabschnitte deutlich besser geeignet.

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), 12.5 T (Lagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen) dargestellt. Eine Zusammenstellung der wesentlichen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen im Hinblick auf die Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets „Strogn, Hammerbach und Köllinger Bächlein“ ist in Unterlage 17.2 T, Ziff. 3.1 auf den Seiten 11 bis 13 enthalten, worauf verwiesen wird.

3.3.2.2 Bewertungsmethode

Vgl. C.3.2.2.2

3.3.2.3 Bewertungskriterien

Vgl. C.3.2.2.3

Die im Einzelnen verwendeten Kriterien sind in den Planunterlagen bei der Behandlung der einzelnen Lebensraumtypen und Arten aufgeführt (vgl. Unterlage 17.2 T, Kap. 5.2), worauf verwiesen wird.

3.3.2.4 Beeinträchtigungsgrad

Vgl. 3.2.2.4

3.3.2.5 Beurteilung der Erheblichkeit

Vgl. C.3.2.2.5

3.3.2.6 Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten

Vgl. C.3.2.2.6

Vorliegend gibt es keine anderen Pläne und Projekte, die im Rahmen dieser Verträglichkeitsprüfung zu berücksichtigen sind. Für den Ausbau der Bahnlinie München - Mühldorf im Abschnitt Hörlkofen – Thann/Matzbach wurde am 10.06.1998 das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Seither ruht das Verfahren. Unterlagen zur FFH-Verträglichkeit wurden bisher nicht erstellt, so dass eine Abschätzung der Projektwirkungen nicht einmal im Ansatz möglich ist.

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

Vgl. C.3.2.2.7

Vorhabensbedingt kommt es zu keinem Flächenverlust des Lebensraumtyps *91E0. An der Querungsstelle des Hammerbachs befinden sich die nächstgelegenen Flächen des Lebensraumtyps oberstrom ca. 40 m und unterstrom ca. 170 m von der Fahrbahnaußenkante entfernt. Daher kommt es auch zu keinen vorübergehenden Flächenverlusten. Der regelmäßige Rückschnitt von Auwaldbäumen ist nicht erforderlich.

Der Eintrag schädlicher Stoffe wird durch die vorgesehenen 2,5 m hohen Immissionsschutzwände auf ein unerhebliches Maß reduziert, wobei hier - im Gegensatz zum FFH-Gebiet Isental mit Nebenbächen – zusätzlich zu berücksichtigen ist, dass die benachbarten Auwaldbestände von der Autobahn weiter entfernt liegen und daher von einem noch größeren Verdünnungs- bzw. Verwirbelungseffekt auszugehen ist. Eine erhebliche Beeinträchtigung von Auwaldvegetation durch den Eintrag von

Salzfrachten aus den Versickerbecken über das Grundwasser ist ausgeschlossen. Ergänzend zu den entsprechenden Untersuchungen zur Lappachquerung und der zugrunde liegenden Worst-Case-Betrachtung ist vorliegend zusätzlich darauf hinzuweisen, dass zwischen dem Versickerbecken und dem Auwaldbestand im FFH-Gebiet derzeit ein Fichtenwald existiert, der in einen Laubwald umgewandelt werden soll und der als Puffer für Einflüsse über das Grundwasser dienen wird. Die geplante Brücke weist mit ca. 74 m Länge und einer Höhe von bis zu sieben Metern über der Wasserfläche eine Dimensionierung auf, die die Aufrechterhaltung der Durchlässigkeit des Auenverbunds und damit auch dessen Funktionsgefüge gewährleistet. Die Überschwemmungs- und Fließgewässerdynamik bleibt erhalten. Für die charakteristischen Tierarten ergeben sich keine erheblichen Beeinträchtigungen. Deren Reviere sind so groß, dass weite Teile davon außerhalb der Effektdistanzen (nach Garniel et. alt. 2007) liegen und daher davon ausgegangen werden kann, dass erhebliche Störungen oder die Aufgabe von Revieren ausgeschlossen sind. Im Übrigen wird auf Unterlage 17.2 T, Kap. 6.1.2, Seiten 61 bis 70 verwiesen.

Im Verlauf des Anhörungsverfahrens wurde von Verfahrensbeteiligten im Hinblick auf die Beeinträchtigung des Lebensraumtyps *91E0 behauptet, die Autobahnplanung sei weitaus gravierender zu bewerten als an den Querungsstellen des FFH-Gebiets Isental mit Nebenbächen, da die Brücke eine geringere lichte Höhe aufweist. Im Bereich der Trasse komme der Lebensraumtyp vor. Wir halten die Kritik für unberechtigt. Die Erheblichkeit wird hergeleitet aus der Annahme, im Querungsbereich existiere der Lebensraumtyp *91E0, was – wie bereits mehrfach ausgeführt – nicht richtig ist (vgl. auch BayVGH vom 30.10.2007, UA Seite 49, Rn. 135).

3.3.2.8 Beeinträchtigung des Lebensraumtyps 3260: Flüsse der planaren bis montanen Stufe mit Vegetation des *Ranunculion fluitantis* und des *Callitriche-Batrachion*

Vgl. C.3.2.2.8

Vorhabensbedingt wird es zu keinem Flächenverlust des Lebensraumtyps 3260 kommen. Das zur Autobahn nächstgelegene Vorkommen befindet sich ca. vier bis viereinhalb Kilometer unterstrom der Querungsstelle (vgl. BayVGH vom 30.10.2007, UA Seite 49, Rn. 136). Beeinträchtigungen des Lebensraumtyps könnten sich insbesondere durch den Eintrag von Tausalz in das Fließgewässer ergeben. Der Vorhabensträger hat durch umfangreiche Untersuchungen nachgewiesen (vgl. oben C.3.2.2.8), dass mit Hilfe der vorgesehenen Entwässerungsanlagen das anfallende Niederschlagswasser bei normalen Niederschlägen vollständig versickert werden kann und nur bei extremen Niederschlägen in das Fließgewässer gelangt, wobei in diesen Fällen eine sehr starke Verdünnung eintreten wird. Darüber hinaus hat der

Vorhabensträger jedoch im Rahmen einer Worst-Case-Betrachtung konkret untersucht, welche Chloridkonzentration in den Fließgewässern Hammerbach und Strogn nach vollständiger Durchmischung in diesem ungünstigsten Modellfall auftreten können. Dabei wurde ein Maximalwert an einer Messstelle errechnet, die sich oberstrom der eigentlichen Einleitungsstelle aus den Entwässerungsanlagen befindet und daher einen niedrigeren Wasserstand und somit auch ungünstigere Ausgangsparameter aufweist als die Querungsstelle selbst. Im Ergebnis wird der in der Wissenschaft als Grenze der Nachweisbarkeit für Beeinträchtigungen der aquatischen Lebensgemeinschaft angesehene Wert von 200 mg Chlorid/l auch im Worst-Case deutlich unterschritten, so dass eine erhebliche Beeinträchtigung sicher ausgeschlossen werden kann. Im Übrigen wird auf Unterlage 17.2 T, Kap. 6.1.1, Seiten 49 bis 61 verwiesen.

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

Vgl. C.3.2.2.9

Im Bereich der Querungsstelle der Trasse mit dem Hammerbach tritt der Lebensraumtyp nicht auf. Ein vorhabensbedingter Flächenverlust ist ausgeschlossen. Ein kleinflächiger, isolierter Bestand befindet sich ca. 150 m nördlich der Trasse. Angesichts der Entfernung und die damit verbundenen Verdünnungs- und Verwirbelungseffekte von potentiell schädlichen Stoffen können erhebliche Beeinträchtigungen bereits im Rahmen einer Grobanalyse ausgeschlossen werden. Im Verlauf des Anhörungsverfahrens und des gerichtlichen Verfahrens zum Abschnitt Forstinning Pastetten wurde keine Kritik an dieser Einschätzung geübt. Im Übrigen wird auf Unterlage 17.2 T, Kap. 5.2.3, Seite 48 verwiesen.

3.3.2.10 Beeinträchtigung der Anhang II – Art Groppe

Die Groppe konnte im Wirkungsbereich der Trasse weder im Quellbach der Strogn noch im Hammerbach nachgewiesen werden. Außerdem sind derzeit weder der Quellbach der Strogn noch der Hammerbach im Bereich der Überbrückung und oberstrom davon als Lebensraum für die Groppe geeignet (unzureichende Gewässergüte, natürlicherweise stark schwankende Wasserführung). Die vorgesehene Planung, insbesondere die Dimensionierung des Brückenbauwerks sowie der Entwässerungsanlagen gewährleisten, dass die Tierart vorhabensbedingt keine erheblichen Beeinträchtigungen erfährt. Vernünftige Zweifel an dieser Feststellung wurden im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens von Verfahrensbeteiligten nicht geäußert (vgl. auch BayVGH vom 30.10.2007, UA Seite 50, Rn. 137).

3.3.2.11 Zusammenfassende Beurteilung für das FFH-Gebiet DE 7637371 („Strogn mit Hammerbach und Köllinger Bächlein“)

Vorhabensbedingte Beeinträchtigungen für die gebietsrelevanten Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-Richtlinie 6430 (Feuchte Hochstaudenfluren), 6510 (Magere Flachland-Mähwiesen) und 9170 (Labkraut-Eichen-Hainbuchenwald) sowie für den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling als Art des Anhangs II der FFH-Richtlinie sind ausgeschlossen.

Für den Lebensraumtyp 3260 Fließgewässer sind wegen der zu erwartenden Einträge von Tausalz, insbesondere durch Fernwirkungen im Mittel- und Unterlauf der Strogn, keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten. Die vorgesehenen Reinigungs-, Rückhalte- und Versickerungsanlagen gewährleisten die Begrenzung der Beeinträchtigungen auf ein unerhebliches Maß. Durch die für den Lebensraumtyp Fließgewässer vorgesehenen Minimierungsmaßnahmen wird zugleich sichergestellt, dass vorhabensbedingt keine Beeinträchtigungen für die Groppe auftreten werden, die im Wirkungsbereich der Trasse aufgrund der bestehenden Umweltbedingungen derzeit keinen geeigneten Lebensraum vorfindet.

Beim prioritären Lebensraumtyp *91E0 Auwald treten keine Flächenverluste ein. Aus den mittelbaren Wirkungen, insbesondere Lärmimmissionen und den daraus resultierenden Beeinträchtigungen der charakteristischen Vogelart Pirol entsteht ein geringer Beeinträchtigungsgrad für die Vogelart.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen durch Einträge von flüssigen oder festen Stoffen in die Lebensräume werden durch Minimierungsmaßnahmen weitestgehend minimiert und sind als unerheblich einzustufen.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen durch Einträge von gasförmigen Stoffen (v. a. Stickstoff) in die Lebensräume sind aufgrund der geringen Empfindlichkeit der betroffenen Ausprägungen der Lebensraumtypen als unerheblich einzustufen.

Für die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands des Lebensraumtyps Auwald spielt der durch das Vorhaben betroffene Bereich keine wichtige Rolle. Die Wiederherstellungsoptionen werden nicht eingeschränkt.

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

Biotopstrukturen und die Leitlinienfunktion in der Auenzone des Baches werden durch die Brücke nicht erheblich beeinträchtigt. Die wichtigen Auenfunktionen über die Fließgewässerdynamik in Form von Hochwasserereignissen, Erosions- und Sedimentationsvorgängen bleiben ebenso erhalten wie die Durchgängigkeit und Durchlässigkeit für die dort lebenden Tierarten.

Insgesamt gesehen kann festgestellt werden, dass es durch die vorliegende Planung der Autobahn zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen prioritärer oder nicht prioritärer Lebensraumtypen und Arten im Planfeststellungsabschnitt Pastetten - Dorfen kommt. Die Wiederherstellungsoptionen zur Erzielung eines günstigen Erhaltungszustands werden nicht behindert oder unmöglich gemacht.

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).

3.4 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 T, Seiten 2/3 enthalten, worauf verwiesen wird.

3.4.1 Bestandserfassung und -bewertung

Vgl. C.3.2.1

3.4.1.1 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 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.

3.4.1.2 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 Flächenumgriff 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 17.01.2008 – Rn. 77; BVerwG vom 12.03.2008 – Rn. 72). Unter Berücksichtigung der im Standard-Datenbogen enthaltenen Angaben zum FFH-Gebiet kann als maßgeblicher Bestandteil das Kirchengelände

bäude von Schwindkirchen angesehen werden, in dem sich die Wochenstube befindet. Die geplante Autobahn wirkt sich auf das Wochenstubenquartier aufgrund ihrer Entfernung zur Ortschaft Schwindkirchen nicht direkt aus.

In den „konkretisierten Erhaltungszielen“ ist neben dem Schutz der Wochenstuben und ihrer Quartiere auch die Erhaltung unzerschnittener Flugkorridore zwischen Kolonien und Nahrungshabitaten enthalten. Weder im Standard-Datenbogen noch in den „konkretisierten Erhaltungszielen“ sind die Jagd- und Nahrungshabitate der Kolonien unter Schutz gestellt.

Wir halten weder die Flugkorridore noch die Jagd- und Nahrungshabitate für geschützte Gebietsbestandteile. Bis zur Festlegung des Schutzzwecks im Verordnungswege ist im Hinblick auf die Erhaltungsziele derzeit allein der Standard-Datenbogen maßgebend (vgl. BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, 9 A 20.05 – juris, Rn. 75). Das ausgewiesene FFH-Gebiet besteht lediglich aus den Quartieren der geschützten Arten in den Kirchen und Klöstern. Dementsprechend führt der Standard-Datenbogen hinsichtlich der Fläche des FFH-Gebiets auch aus, dass diese null Hektar beträgt. Eine flächenhafte Ausdehnung des Gebietsschutzes wurde weder bei der Meldung der Gebiete durch den Freistaat Bayern noch bei der Entscheidung über die Aufnahme der Gebiete in die Gemeinschaftsliste durch die Europäische Kommission für notwendig erachtet. Vor dem Hintergrund der strengen Rechtsprechung des EuGH zur klaren Abgrenzung der Schutzgebiete meinen wir, dass die Ausdehnung des Gebietsschutzes auf Flächen außerhalb des abgegrenzten FFH-Gebiets nicht möglich ist.

Werden die „konkretisierten Erhaltungsziele“ als inhaltliche Vorwegnahme einer später zu erwartenden Verordnung zum Schutz der Gebiete gedeutet, so wären allenfalls die unzerschnittenen Flugkorridore zwischen Kolonie und Nahrungshabitat vom Schutzzweck des Gebietsschutzes umfasst. Die Nahrungshabitate selbst sind jedenfalls auch nach den konkretisierten Erhaltungszielen nicht Gegenstand des Gebietsschutzes. Da die Fledermausart Großes Mausohr nach den Untersuchungen des Vorhabensträgers ihre Jagd- und Nahrungshabitate in einem Umkreis von ca. 15 km um die Wochenstube hat, müssten anderenfalls weite Teile des südostbayerischen Raums flächendeckend als FFH-Gebiet für die Fledermäuse ausgewiesen werden. Dass dies bei der Meldung und Ausweisung des FFH-Gebiets versehentlich unterlassen wurde, ist ausgeschlossen. Dass Nahrungshabitate trotz des bestehenden Zusammenhangs mit geschützten Fortpflanzungs- und Lebensstätten nicht als deren Bestandteil gelten und daher nicht vom Schutz der FFH-RL umfasst sind, hat das Bundesverwaltungsgericht im Anwendungsbereich des strengen europäischen Ar-

tenschutzrechts bereits entschieden (vgl. BVerwG vom 09.07.2008, 9 A 14.07 – juris, Rn. 100). Wir meinen, dass diese Rechtsprechung auch für den Gebietsschutz Geltung beanspruchen kann, wenn das FFH-Gebiet wie vorliegend nur aus einem Quartier – also einer Fortpflanzungs- und Lebensstätte – einer geschützten Tierart besteht. Im Rahmen der Eingriffsregelung werden die Lebensraumsprüche der Fledermäuse berücksichtigt. Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen dienen auch der Aufrechterhaltung und Verbesserung ihrer Jagd- und Nahrungshabitate.

Der Vorhabensträger hat vorsorglich die Auswirkungen der geplanten Autobahn im Planfeststellungsabschnitt auf die Wochenstube in Schwindkirchen im Hinblick auf die Zerschneidung von Flugkorridoren und den Verlust von Jagd- und Nahrungshabitatflächen untersucht. Die Ergebnisse der Untersuchungen greifen wir vorliegend auf, auch wenn nochmals betont wird, dass jedenfalls die Jagd- und Nahrungshabitate keiner Verträglichkeitsbetrachtung bedürfen.

3.4.2 Erfassung und Bewertung von Beeinträchtigungen

Gegenstand der Betrachtung ist das festgestellte Projekt einschließlich sämtlicher Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung der Beeinträchtigungen. Das Vorhaben wird in Unterlage 17.3 T, Kap. 3 beschrieben, worauf verwiesen wird.

Das westliche Ende des Planfeststellungsabschnitts im Bereich der Anschlussstelle Dorfen (Bundesstraße 15) ist ca. vier Kilometer von der Wochenstube in Schwindkirchen entfernt. Direkte Wirkungen auf das Wochenstubenquartier sind ausgeschlossen.

Da sich die Jagdgebiete der Fledermausart nach den Untersuchungen des Vorhabensträgers in einem Radius von ca. 15 km um die Wochenstube befinden, ist davon auszugehen, dass der Planfeststellungsabschnitt in diese Gebiete hineinragt. Das Große Mausohr orientiert sich bei seinem Flug oftmals an Leitstrukturen, die zwischen Pastetten und Dorfen in den Bereichen des Isentals südwestlich von Lengdorf, des Kopfsburger Holzes und des Lappachtals angenommen werden können. Ob diese Leitstrukturen als Flugkorridore zwischen der Kolonie und den Nahrungshabitaten im Sinne der „konkretisierten Erhaltungsziele“ angesehen werden können, ist indes zweifelhaft. Die Wochenstube im Kirchturm von Schwindkirchen befindet sich in rund vier Kilometer Entfernung westlich der Anschlussstelle Dorfen in nahezu geradliniger Fortsetzung des Autobahnabschnitts. Die in West-Ost-Richtung verlaufende A 94 kann daher Flugkorridore, die das Quartier direkt mit den Nahrungshabitaten verbinden, schwerlich zerschneiden. Womöglich kann sie Korridore zwischen einzelnen Nahrungshabitaten zerschneiden, die jedoch vom Wortlaut der „konkreti-

sierten Erhaltungsziele“ nicht erfasst werden. Um auf der sicheren Seite zu liegen, unterstellen wir vorsorglich eine vorhabensbedingte Zerschneidung von Flugkorridoren im Sinne der „konkretisierten Erhaltungsziele“.

Die Leitstrukturen werden von großzügig dimensionierten Brückenbauwerken der geplanten Autobahn gequert. Die Fledermäuse unterfliegen diese Brücken und können dadurch gefahrlos die Autobahn überwinden. Die Leitstrukturen bleiben aufrechterhalten, sie werden nicht zerschnitten. Daneben gewährleisten dichte, mindestens vier Meter hohe Schutzpflanzungen auf den Böschungen beidseits der Autobahn bei angrenzenden Grünlandflächen, dass die Fledermäuse eine Mindestflughöhe über der Fahrbahn erreichen, die Kollisionen mit Kraftfahrzeugen verhindert. Diese Schutzmaßnahmen werden aus Gründen des Artenschutzes vorgesehen und werden hier berücksichtigt, obwohl abseits von Leitstrukturen eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele ausgeschlossen ist. Nicht vermeidbare vereinzelte Verluste von Exemplaren des Großen Mausohrs fallen aufgrund der geringeren Nutzungsintensität der von der Wochenstube weiter entfernt liegenden Jagdhabitats und der damit verbundenen geringen Überflughäufigkeit sowie unter Berücksichtigung der Reproduktionsrate der Wochenstube nicht ins Gewicht. Erhebliche Beeinträchtigungen sind mit Sicherheit ausgeschlossen.

Die Flächenverluste von geeigneten Nahrungshabitats der Fledermausart werden nur sehr geringe Auswirkungen auf die Wochenstube haben. Die Trasse wurde waldschonend geplant, so dass die großflächigen Wälder im Umkreis von 15 km um die Wochenstube nicht in Anspruch genommen werden. Durch die vorgesehenen Maßnahmen zum Schutz der angrenzenden Waldgebiete in Form von dichten Waldunterpflanzungen neben der Autobahn werden Störungen durch Lichtimmissionen zusätzlich begrenzt. Das Offenland, welches zumindest zeitweise als Jagdrevier dient, bietet in dem von der Autobahn betroffenen Raum ein enormes Angebot abseits der durch die Überbauung, temporäre Inanspruchnahme und Verlärmung betroffenen Bereiche, so dass auch hier von einer nur sehr geringen Beeinträchtigung auszugehen ist.

Aufgrund der rechtlichen Erwägungen hinsichtlich der maßgeblichen Gebietsbestandteile, der räumlichen Entfernung der Autobahn zum FFH-Gebiet und den umfangreichen Schadensvermeidungsmaßnahmen kann sicher davon ausgegangen werden, dass eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebiets nicht ernstlich zu besorgen ist (vgl. BVerwG vom 26.11.2007, 4 BN 46.07 – juris, Leitsatz). Darüber hinaus steht ohne Zweifel aufgrund der durchgeführten Untersuchungen fest, dass erhebliche Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen ausgeschlossen sind.

Die Berücksichtigung anderer Pläne und Projekte führt zu keinem anderen Ergebnis. Auf Unterlage 17.3 T, Kap. 6 wird verwiesen.

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).

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 Planungsleitsätze, Gebote und Verbote und entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebotes. Dem Vorhaben stehen – auch in seinem weiteren Verlauf – keine unüberwindlichen Hindernisse entgegen.

4.2 Abschnittsbildung

Der vorliegende Planfeststellungsabschnitt der Autobahn A 94 zwischen Pastetten und Dorfen ist Bestandteil der sog. Trasse Dorfen, deren Realisierung in die drei Streckenabschnitte Forstinning – Pastetten, Pastetten – Dorfen und Dorfen – Heldenstein unterteilt ist. Für den ersten Abschnitt Forstinning – Pastetten liegt ein bestandkräftiger Planfeststellungsbeschluss vor. Der Abschnitt befindet sich bereits im Bau. Das Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt Dorfen – Heldenstein läuft derzeit.

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 zugedachte - 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 und damit der Planung in den folgenden Streckenabschnitten in tatsächlicher 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. Erforderlich aber auch ausreichend ist eine Vorausschau auf nachfolgende Abschnitte nach Art eines „vorläufigen positiven Gesamturteils“ (vgl. BVerwG vom 12.03.2008, 9 A 3.06 – juris, Rn. 270).

Zusammengefasst ist die planungsrechtliche Abschnittsbildung nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zulässig, wenn der jeweilige Teilabschnitt eine selbständige Verkehrsfunktion besitzt und der weiteren Verwirklichung des Vorhabens keine unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen (vgl. BVerwG vom 14.07.2005, 9 VR 20/04 – juris, Rn. 9 m.w.N.).

4.2.1 Eigenständige Verkehrsfunktion

Der rund 16,7 km lange Planfeststellungsabschnitt bindet im Westen an den bereits bestandskräftig planfestgestellten und im Bau befindlichen Abschnitt Forstinning – Pastetten an und verlängert die A 94 bis zur Bundesstraße 15 bei Dorfen. Die A 94 wird damit bei Verwirklichung des vorliegenden Teilabschnittes wieder an das Netz der Bundesfernstraßen angebunden. Der Lückenschluss im Fernstraßennetz gewährleistet die überregionale Verkehrsfunktion des Abschnitts Pastetten – Dorfen.

Neben der überregionalen Verkehrsfunktion besitzt der Abschnitt Pastetten – Dorfen auch bereits ohne die Fortsetzung der A 94 in Richtung Osten eine eigenständige regionale Verkehrsfunktion. Um diese zuverlässig abschätzen zu können, wurde von Prof. Dr.-Ing. Kurzak eine Verkehrsprognose „A 94 München – Mühldorf - Pocking“ vom 03. März 2005 erstellt, in der die Auswirkungen untersucht werden, die nach Realisierung des Planfeststellungsabschnitts für das Jahr 2020 zu erwarten sind. Die Prognose wurde in der Verkehrsuntersuchung vom 18.06.2008 für das Jahr 2025 fortgeschrieben. Im Planfeststellungsabschnitt ergibt sich danach ohne Fortsetzung der A 94 in Richtung Osten eine Verkehrsbelastung von bis zu 23.000 Kfz/24h (vgl.

Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak vom 18.06.2008, Pläne 10a und 10b). Die Bundesstraße 12 wird andererseits durch den Planungsabschnitt zwischen dem Anschluss an die A 94 und Haag um rund 6.000 bis 9.600 Kfz/24h entlastet (vgl. Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak vom 03. März 2005, Pläne 11a und 11b für das Prognosejahr 2020). Die Verkehrswirksamkeit des Planfeststellungsabschnitts ist gegeben.

4.2.2 Keine unüberwindlichen Hindernisse

Unüberwindbare Hindernisse ergeben sich weder aus den Anforderungen und Schutzziele des europäischen Habitatschutzes im Hinblick auf die FFH-Verträglichkeit des Gesamtprojekts noch aus artenschutzrechtlichen Verbotsnormen oder anderen, strikt geltenden Rechtsnormen. Gleichfalls nicht erkennbar sind Hindernisse, die im Rahmen der Abwägung ein Überwiegen der für das Vorhaben sprechenden Belange ausschließen. Diese Feststellung beruht auf den Erkenntnissen, die im Planungsverfahren für den Abschnitt Dorfen – Heldenstein gewonnen werden konnten. Jenes Planfeststellungsverfahren ist am 25.09.1998 eingeleitet worden. Die zwei bisherigen Tekturen datieren vom 31.07.2002 und vom 10.03.2006. Die gegen die Planungen und Tekturen erhobenen Einwendungen der Betroffenen und die Stellungnahmen der Fachbehörden und anerkannten Naturschutzvereine liegen der Planfeststellungsbehörde vor und werden im Rahmen unserer Entscheidung berücksichtigt. Die Bewertung, dass der Trasse Dorfen keine unüberwindlichen Hindernisse aus Naturschutzrecht entgegenstehen, wird vom LfU geteilt (vgl. Stellungnahme zum ergänzenden Verfahren für den Abschnitt Forstinning – Pastetten vom 18.01.2007, S. 2).

4.2.2.1 FFH-Verträglichkeit (Vorausschau)

Der für die Vorausschau anzulegende Prüfmaßstab entspricht nicht demjenigen der eigentlichen FFH-Verträglichkeitsprüfung, der unter Ziffer C.3.1 dargestellt wird. Im Rahmen der Vorausschau verlangt die Prüfung nicht, einen Grad der Gewissheit zu erreichen, der eine Verzögerung oder auch ein Scheitern des Gesamtvorhabens – aus welchen Gründen auch immer – ausschließt (vgl. BayVGh vom 30.10.2007, 8 A 06.40024, UA Seite 44, Rn. 112; BVerwG vom 23.11.2007, 9 B 38.07 – juris, Rn. 21 ausdrücklich für das Habitatschutzrecht). Im Rahmen der anzustellenden Prognose sind die voraussehbaren nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens auf FFH-Gebiete in Rechnung zu stellen und zu bewerten. Es gibt aber keine Beweisregel des Inhalts, dass das Habitatschutzrecht nach der FFH-Richtlinie sich als unüberwindliches Planungshindernis erweist (BVerwG vom 23.11.2007, Rn 22). Selbst

wenn in der Vorausschau eine erhebliche Beeinträchtigung prognostiziert werden müsste, verbleibt dem Vorhabensträger die Möglichkeit, im Rahmen der späteren FFH-Verträglichkeitsprüfung, die dann den konkreten Planfeststellungsabschnitt betrifft, den Nachweis zu führen, dass sein Schutzkonzept durch ein geeignetes Risikomanagement den Eintritt des ökologischen Schadens wirksam verhindern wird. Darüber hinaus kann ein Straßenbauvorhaben, das diese Prüfschwelle nicht überwindet, schließlich noch immer aufgrund einer Abweichungsprüfung zugelassen werden (vgl. BVerwG aaO).

4.2.2.1.1 FFH-Gebiet DE 7739371 („Isental mit Nebenbächen“)

Im Folgeabschnitt Dorfen - Heldenstein quert die geplante A 94 das FFH-Gebiet DE 7739371 („Isental mit Nebenbächen“) an zwei Stellen. Der Vorhabensträger hat auf der Basis der derzeitigen Planungen die Verträglichkeit des Vorhabens mit dem Gebiet untersucht. Auf Unterlage 17.1 T, Kap. 7 wird verwiesen. Die Prognose, ob dem weiteren Trassenverlauf unüberwindliche Hindernisse entgegenstehen, stützen wir auf die Untersuchungen, wobei klarstellend darauf hingewiesen wird, dass weitere technische Maßnahmen zur Vermeidung und Reduzierung des ökologischen Schadens nicht ausgeschlossen sind.

Goldach

Bei Bau-km 36+995 soll die Goldach mit einer 420 Meter langen und bis zu 17 Meter hohen Brücke gequert werden, die beidseitig mit mindestens 2,5 m hohen Immissionsschutzwänden ausgestattet sein soll (vgl. Unterlage 17.4). Eine Verlegung der Fließgewässer im Bereich der Talquerung ist nicht vorgesehen. Die Dimensionierung der geplanten Entwässerungsanlagen ist wie im Planungsabschnitt Pastetten - Dorfen so geplant, dass das Fahrbahnwasser vollständig versickert wird und nur bei extremen Niederschlagsereignissen eine Einleitung in die Vorfluter erfolgt. Das Vorhaben einschließlich der bisher vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen wird in Unterlage 17.1 T, Kap. 7.1, Seiten 111 bis 114 beschrieben worauf verwiesen wird.

Die Goldach besteht im Bereich der Querungsstelle aus dem eigentlichen Goldachlauf und einem Nebengewässer (Bleichbach). Das Gewässer wird von einem durchgehenden Auwaldsaum (Lebensraumtyp *91E0) mit den Baumarten Schwarz-Erle, Esche und Silber-Weide begleitet, in den teilweise kleinflächige und rudimentär ausgebildete Staudenfluren eingestreut sind, die dem Lebensraumtyp 6430 zugeordnet werden können. Ein eigenes Waldinnenklima bildet sich nicht aus. Meist fehlt im Unterwuchs die Strauchschicht. Die Krautschicht wird aufgrund der unmittelbar angren-

zenden intensiven landwirtschaftlichen Nutzung zum Teil von der Brennessel gebildet. Der Erhaltungszustand des Lebensraumtyps *91E0 wird im Bereich der Querung als ungünstig eingestuft („C“). Die Güteklasse des Gewässers wird mit mäßig belastet bis kritisch belastet angegeben. Im Übrigen wird auf Unterlage 17.1 T, Kap. 7.3 verwiesen.

Rimbach

Bei Bau-km 41+808 soll der Rimbach mit einer 330 Meter langen und bis zu 20 Meter hohen Brücke gequert werden, auf der beidseitig mindestens 2,5 m hohe Immissionsschutzwände errichtet werden sollen (vgl. Unterlage 17.4, Bl. 5.2). Das Vorhaben einschließlich der bisher vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen wird in Unterlage 17.1 T, Kap. 7.1, Seiten 111 bis 114 beschrieben worauf verwiesen wird.

Der Rimbach ist ein stark mäandrierender Bach mit einer vielfältigen Gewässerstruktur und unterschiedlichen Sohlsedimenten. Er verfügt über eine weitgehend ungestörte Dynamik und wird von teilweise breiten Gehölzsäumen aus Schwarz-Erle, Esche, Linde, Hopfen, Traubenkirsche und Holunder begleitet, die mehrfach feuchtwaldartigen Charakter annehmen. Übergangstypen zu Eichen-Hainbuchen-Wäldern bzw. Eschen-Ahorn-Wäldern kommen in den Hangbereichen vor. Im Bereich der Querungsstelle ist der Gehölzbestand nur einreihig ausgebildet, die begleitende Bodenflur nimmt einen Streifen von ca. einem bis drei Metern ein. Nördlich und südlich der Querungsstelle befinden sich teilweise etwas breitere und mehrreihige Auwaldbestände mit zum Teil typischer Auwald-Krautschicht. An diese galerieartigen Bestände schließen flächenhaft ausgebildete Auwälder an, die zwar eine typische Vegetation aufweisen und an einem Altarm anschließen, aber nur kleinflächig auftreten. Dennoch ist der Erhaltungszustand des Lebensraumtyps *91E0 im Bereich des Rimbach als günstig („B“) einzustufen. Die Gewässergüte wird als mäßig belastet eingestuft. Im Übrigen wird auf Unterlage 17.1 T, Kap. 7.3 verwiesen.

Vorausschauende Beurteilung der Beeinträchtigung von Erhaltungszielen

Direkte flächenhafte Eingriffe in den prioritären Lebensraumtyp *91E0 können aufgrund der bisherigen Planung der Autobahn im Abschnitt Dorfen – Heldenstein aller Voraussicht nach vollständig vermieden werden. Im Bereich der beiden Querungsstellen müssen lediglich insgesamt 23 Bäume regelmäßig zurückgeschnitten werden, soweit dies zur Freihaltung des Lichtraumprofils der Autobahn und der Bauwerke aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich ist. Die Dimensionierung der Brückenbauwerke, insbesondere deren geplante Höhen von 17 bis 20 Metern wird gewährleisten, dass sich unter den Brücken weiterhin eine für den Lebensraumtyp

*91E0 typische Auwaldvegetation entwickeln kann. Die im Überschwemmungsbereich der Aue gelegenen Flächen unter den Brücken sollen soweit abgesenkt werden, dass sich dauerhaft feuchte Bodenverhältnisse einstellen. Die charakteristischen Arten des Lebensraumtyps werden nicht erheblich beeinträchtigt. Die Brücken stellen keine überwindlichen Hindernisse dar, die Querungsstellen können weiterhin als Nahrungshabitate genutzt werden. Einträge von festen und flüssigen sowie gasförmigen Stoffen werden soweit wie möglich durch die Immissionsschutzwände und die großzügig dimensionierten Entwässerungsanlagen zurückgehalten. Die verbleibenden geringen Stoffeinträge werden von der Pflanzengesellschaft des Lebensraumtyps schadlos toleriert. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die obigen Ausführungen der FFH-Verträglichkeitsprüfung verwiesen. In Ergänzung dazu und im Hinblick auf die Auswirkungen auf die übrigen Erhaltungsziele im Abschnitt Dorfen – Heldenstein wird auf Unterlage 17.1 T, Kap. 7.4 und 7.5 verwiesen.

Zusammenfassend können die Beeinträchtigungen für die Erhaltungsziele des FFH-Gebiets „Isental mit Nebenbächen“ im Abschnitt Dorfen – Heldenstein prognostisch wie folgt bewertet werden:

Es wird keine dauerhaften Lebensraumverluste an FFH-relevanten Lebensraumtypen innerhalb des FFH-Gebiets geben, lediglich Beschränkungen der Aufwuchshöhen von Auwaldbäumen. 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 durch regelmäßigen Rückschnitt betroffen sein werden.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen durch Einträge von flüssigen oder festen Stoffen in die Lebensräume werden durch geeignete Maßnahmen weitestgehend minimiert und als unerheblich eingestuft. 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 eines günstigen Erhaltungszustandes von Lebensraumtypen und Arten mit derzeit 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 Auwald oder anderer Lebensraumtypen oder Arten.

Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten

Da die Auswirkungen des vorliegend planfestgestellten Abschnitts Pastetten - Dorfen verlässlich absehbar sind im Sinne der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. BVerwG vom 21.05.2008, 9 A 68.07 - juris, Rn. 21) werden sie in der Vorausschau im Rahmen der Bewertung der Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets „Isental mit Nebenbächen“ kumulierend berücksichtigt. Denn die Planung würde vor unüberwindlichen Hindernissen stehen, wenn im Folgeabschnitt unter Summationsgesichtspunkten eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebiets prognostiziert werden müsste, ohne dass eine Ausnahmeerteilung möglich erschiene.

Aufgrund der intensiven Untersuchungen, die der Vorhabensträger zu allen Konfliktpunkten der geplanten Autobahn mit dem FFH-Gebiet „Isental mit Nebenbächen“ vorgenommen hat sowie anhand der bisherigen, bereits fortgeschrittenen technischen Planung für den Folgeabschnitt Dorfen – Heldenstein stellen wir jedoch fest, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebiets zu erwarten sind. Eine Zusammenstellung der voraussichtlichen kumulativen Projektwirkungen ist in Unterlage 17.1 T, Kap. 8 enthalten, worauf verwiesen wird.

An sämtlichen Querungsstellen ist aufgrund der vorgesehenen Planung gewährleistet, dass es zu keinem Flächenverlust von prioritären Auwaldstrukturen kommen wird. Insgesamt müssen die Kronen von lediglich 31 Bäumen unter und neun Bäumen neben der Autobahn regelmäßig zurückgeschnitten werden. Im Verhältnis zu den ca. 129 Hektar umfassenden prioritären Auwaldbeständen, die nach der aktuellen Kartierung durch das Büro Dr. Schober derzeit im gesamten FFH-Gebiet vorkommen, erachten wir die daraus resultierende Beeinträchtigung als unerheblich. Unter und neben den Brücken wird der prioritäre Lebensraumtyp *91E0 fortbestehen. Der Auenverbund und das Funktionsgefüge des FFH-Gebiets bleiben bestehen. Die Stoffeinträge werden an sämtlichen Querungsstellen so weitgehend minimiert, dass die restliche Beeinträchtigung unerheblich sein wird. Sowohl der prioritäre Lebensraumtyp *91E0 als auch die übrigen geschützten Lebensraumtypen und Arten werden nur unerheblich beeinträchtigt. Die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands wird nicht behindert.

Andere Pläne und Projekte, die nicht bereits als Vorbelastung Eingang in die Verträglichkeitsuntersuchung gefunden haben und deren Wirkungen auf das FFH-Gebiet verlässlich absehbar sind, gibt es derzeit nicht.

Auf die Gesamtübersicht der zu erwartenden Projektwirkungen und der daraus resultierenden Beeinträchtigungen für die Erhaltungsziele des FFH-Gebiets „Isental mit Nebenbächen“ unter Berücksichtigung anderer Pläne und Projekte in Unterlage 17.1 T, Kap. 10 wird ergänzend verwiesen.

Sollten sich im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens zum Folgeabschnitt Dorfen - Heldenstein wider Erwarten vernünftige Zweifel an der Verträglichkeit des Vorhabens ergeben, so wären weitere Maßnahmen zur Minimierung der Projektauswirkungen nicht ausgeschlossen. Äußerstenfalls käme auch die Erteilung einer Ausnahme gemäß Art. 49a Abs. 2 BayNatSchG, § 34 Abs. 3 BNatSchG in Betracht (vgl. BVerwG vom 17.01.2007, 9 A 20.05, Leitsatz 16). Dass die Erteilung einer Ausnahme auch bei der Betroffenheit prioritärer Lebensraumtypen und Arten möglich ist, ist in der Rechtsprechung geklärt (vgl. BVerwG vom 17.01.2007 – juris, Rn. 128). Ob die für das Vorhaben streitenden Gemeinwohlbelange als zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses in der Abwägung mit den gegenläufigen Belangen des Habitatschutzes überwiegen, bleibt auf der Grundlage der Gegebenheiten des Einzelfalls der Entscheidung im Verfahren zum Folgeabschnitt vorbehalten (BVerwG vom 23.11.2007, 9 B 38.07 - juris, Rn. 22). Die für das Vorhaben sprechenden Belange wie etwa die mit dem Vorhaben verfolgten Planungsziele in Verbindung mit der gesetzlichen Bedarfsfeststellung oder die Zugehörigkeit der geplanten Autobahn zum „Transeuropäischen Verkehrsnetz“ stellen Gemeinwohlbelange dar, die grundsätzlich geeignet sein können, den Habitatschutz zu überwinden (vgl. BVerwG vom 17.01.2007, 9 A 20.05 – juris, Rn. 137). Die Erteilung einer Ausnahme scheidet auch nicht von vornherein an der Notwendigkeit einer Alternativenprüfung. Inwieweit die von Verfahrensbeteiligten insoweit wiederholt in die Diskussion gebrachte Trasse Haag eine „zumutbare Alternative“ (§ 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG) darstellt, bleibt der nachfolgenden Planungsentscheidung vorbehalten. Da mit der Trasse Haag wesentliche Teile der verfolgten Planungsziele nicht erreicht werden können und die Alternative damit auf einen anderen Projektinhalt hinausläuft, ist derzeit nicht davon auszugehen, dass sie „zumutbar“ im Sinne der Ausnahmenvorschrift ist (vgl. BVerwG vom 17.01.2007 – juris, Rn. 143; BayVGH vom 30.10.2007, 8 A 06.40024 – juris, Rn. 185). Dass die im Fall einer Ausnahmeerteilung erforderlich werdende Vornahme von Kohärenzsicherungsmaßnahmen ausgeschlossen wäre, ist nicht erkennbar.

4.2.2.1.2 FFH-Gebiet DE 7839371 („Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“)

Im Folgeabschnitt Dorfen - Heldenstein verläuft die geplante Autobahn in einem Abstand von ca. 750 m südlich der Kirche von Schwindkirchen im Goldachtal. Aufgrund der bisherigen Untersuchungsergebnisse, die der Vorhabensträger mit den Planunterlagen zur 2. Tektur in das Planfeststellungsverfahren für den Folgeabschnitt eingebracht hat, ist davon auszugehen, dass in bestimmten Jahreszeiten sämtliche Tiere der ca. 120 Muttertiere umfassenden Wochenstube die geplante Autobahn überqueren werden, um zu dem südlich von Schwindkirchen gelegenen Waldstück „Hangmaul“ zu gelangen, das ein Nahrungshabitat der Art darstellt.

Im Hinblick auf die für den Schutzzweck maßgeblichen Gebietsbestandteile wird auf die entsprechenden Ausführungen hierzu für den Planfeststellungsabschnitt verwiesen. Beeinträchtigungen der Wochenstube im Kirchengebäude selbst sind aufgrund der Entfernung der Autobahn ausgeschlossen. Die Beeinträchtigung von Nahrungshabitaten wird angesichts des verbleibenden, ungestörten Flächenangebots nicht ins Gewicht fallen, wobei wiederum zu betonen ist, dass die Nahrungshabitate nicht unter den Gebietsschutz fallen.

Nicht von vornherein ausgeschlossen werden können Beeinträchtigungen der Wochenstube durch Kollisionen einzelner Exemplare des Mausohrs mit Kraftfahrzeugen, wo die Autobahn den Flugkorridor zwischen der Kolonie und den Nahrungshabitaten durchschneidet. Die Einbeziehung des Flugkorridors in den Habitatschutz ist sehr zweifelhaft, soll jedoch auch in der Vorausschau vorsorglich unterstellt werden. Zu beachten ist dabei jedoch, dass nach den Untersuchungen des Vorhabensträgers die Tiere der Wochenstube in Schwindkirchen in einem Radius von ca. 15 km um die Wochenstube ihre Jagd- und Nahrungshabitate nutzen. Der so beschriebene Kreis um die Wochenstube herum wird allerdings nicht als Korridor im Sinne der „konkretisierten Erhaltungsziele“ angesehen werden können, sondern nur erkennbare Leitstrukturen innerhalb dieses Raums, die von den Tieren benutzt werden.

Der Vorhabensträger hat im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens für den Abschnitt Dorfen – Heldenstein sowie im Verlauf des gerichtlichen Verfahrens zum Abschnitt Forstinning – Pastetten geäußert, zum Schutz der Fledermäuse vor Kollisionen wirksame Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung des Kollisionsrisikos zu entwickeln, die gewährleisten, dass eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebiets nicht zu erwarten ist. Im Wesentlichen geht es dabei neben einer Reihe von (gefährlosen) Über- und Unterquerungsmöglichkeiten bei den Brücken und Durchlässen im Bereich der durch Telemetrieuntersuchungen festgestellten Flugkorridore um ein besonderes Zeitmanagement der Baumaßnahmen, eine geeignete Gestal-

tung von Unterführungen, eine strukturierte Bepflanzung des unmittelbaren Umfelds der Autobahn, die die Fledermäuse zu Unterführungen oder potenziellen Querungsstellen hinleitet, sowie die Errichtung von Hindernissen, die ein Überfliegen der Autobahn in Bodennähe verhindert (vgl. nachrichtliche Unterlage 17.3, S. 35 ff., Maßnahmen S1 – S11). Über die Wirksamkeit solcher Schadensvermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen existieren bereits einschlägige wissenschaftliche Erkenntnisse, die bereits im gerichtlichen Verfahren zum Abschnitt Forstinning – Pastetten Gegenstand der Verhandlungen waren (vgl. BayVGH vom 30.10.2007, UA Seite 65, Rn. 167). Weitere, derzeit noch laufende Forschungsvorhaben werden in der Zukunft den Stand der Wissenschaft bereichern und können im laufenden Planfeststellungsverfahren für den Folgeabschnitt berücksichtigt werden.

Der Vorhabensträger hat zusätzlich dazu in der mündlichen Verhandlung vor dem BayVGH zum Abschnitt Forstinning – Pastetten ein Schutzkonzept vorgestellt, das weitere Maßnahmen in Form eines Monitorings und Risikomanagements beinhaltet, mit dem sichergestellt werden kann, dass die Population des Großen Mausohrs in einem günstigen Erhaltungszustand stabil bleiben wird (vgl. BayVGH vom 30.10.2007, UA Seite 66/67, Rn. 172 bis 177). Daneben wurde die Möglichkeit weiterer technischer Maßnahmen dargelegt, mit Hilfe derer eine Beeinträchtigung der Population des großen Mausohrs ausgeschlossen werden kann (vgl. BayVGH vom 30.10.2007, UA Seite 67, Rn. 178 bis 181).

Sollte trotz aller vorgesehenen Maßnahmen entgegen der bisherigen fachgutachterlichen Bewertung nicht der Beweis gelingen, dass die Population stabil bleibt, steht die rechtliche Möglichkeit einer Ausnahmegenehmigung nach Art. 49a Abs. 2 BayNatSchG, § 34 Abs. 3 BNatSchG offen. Auf die obigen Ausführungen wird verwiesen. Die Anforderungen an eine Ausnahmeerteilung wären hier sogar weniger streng als im Fall des FFH-Gebiets „Isental mit Nebenbächen“, weil es sich bei der Fledermausart Großes Mausohr nicht um eine prioritäre Art handelt (vgl. BVerwG vom 12.3.2008, Rn. 152).

Im Rahmen der Vorausschau kann derzeit festgestellt werden, dass das Schutzregime des FFH-Gebiets „Fledermauskolonien im Unterbayerischen Hügelland“ kein unüberwindliches Hindernis für die weitere Planung zwischen Dorfen und Heldenstein darstellt.

4.2.2.2 Europäischer Artenschutz (Vorausschau)

Die Verbote des § 42 Abs. 1 BNatSchG stehen dem weiteren Planungsabschnitt nicht als unüberwindliches Hindernis entgegen. Der Vorhabensträger hat zur Beur-

teilung der voraussichtlichen Betroffenheit geschützter Arten umfangreiche Untersuchungen vorgenommen, die schon Gegenstand des ergänzenden Verfahrens für den Abschnitt Forstinning – Pastetten und die darin vorzunehmende Vorausschau auf die Folgeabschnitte waren. Auf diese Untersuchungen kann vorliegend zurückgegriffen werden, weil nicht zu erwarten ist, dass sich das Artenspektrum innerhalb der letzten zwei Jahre erheblich verändert hat. Die damals gewonnenen wissenschaftlichen Erkenntnisse beruhen auf Geländebegehungen und der Auswertung umfangreicher Fachliteratur. Die vorausschauende Beurteilung der Betroffenheit wurde anders als noch im ergänzenden Verfahren auf der Grundlage der seither geänderten Rechtslage (Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes durch das Erste Gesetz zur Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes vom 12.12.2007) sowie der aktuellen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts hierzu (vgl. BVerwG vom 9.7.2008, 9 A 14.07 zur Ortsumfahrung Bad Oeynhausen) vorgenommen. Die Ergebnisse der Untersuchungen sind in Unterlage 12.7 T enthalten, auf die verwiesen wird.

Die Erfüllung des Verbotstatbestands des § 42 Abs. 1 Nr. 4 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG kann ausgeschlossen werden, da Pflanzenarten des Anhangs IV b) der FFH-RL in dem vom Folgeabschnitt betroffenen Gebiet nicht vorkommen.

Im Hinblick auf die Betroffenheit von Säugetierarten des Anhangs IV a) der FFH-RL haben die Untersuchungen des Vorhabensträgers ergeben, dass durch Vermeidungsmaßnahmen sowie Ausgleichs- und Schutzmaßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans bei den meisten vorkommenden Arten voraussichtlich nicht mit der Erfüllung von Verbotstatbeständen zu rechnen ist. Die Maßnahmen, die im Rahmen der noch nicht abgeschlossenen Planfeststellung zum Folgeabschnitt umgesetzt werden können, sind in Unterlage 12.7 T, Kap. 3 dargestellt, worauf verwiesen wird. Lediglich für sechs Fledermausarten kann trotz aller Maßnahmen voraussichtlich nicht ausgeschlossen werden, dass eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos eintritt und damit das Verbot nach § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG erfüllt wird. Dabei handelt es sich um die Arten:

- Braunes Langohr (*Plecotus auritus*)
- Fransenfledermaus (*Myotis nattereri*)
- Große Bartfledermaus (*Myotis brandtii*)
- Großes Mausohr (*Myotis myotis*)
- Kleine Bartfledermaus (*Myotis mystacinus*)
- Zwergfledermaus (*Pipistrellus pipistrellus*)

Gleiches gilt auch voraussichtlich hinsichtlich der Reptilienart Zauneidechse (*Lacerta agilis*).

Darüber hinaus werden voraussichtlich keine anderen Arten des Anhangs IV a) der FFH-RL verbotswidrig betroffen sein.

Im Hinblick auf die geschützten Europäischen Vogelarten kann voraussichtlich für folgende Arten trotz der vorgesehenen Maßnahmen von der Erfüllung des Verbots tatbestands des § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG infolge der signifikanten Erhöhung des Kollisionsrisikos ausgegangen werden:

- Habicht (*Accipiter gentilis*)
- Mäusebussard (*Buteo buteo*)
- Rebhuhn (*Perdix perdix*)
- Sperber (*Accipiter nisus*)
- Turmfalke (*Falco tinnunculus*)
- Waldohreule (*Asio otus*)

Für alle vorgenannten Arten liegen jedoch voraussichtlich die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme von den artenschutzrechtlichen Verboten gemäß § 43 Abs. 8 BNatSchG vor. Auf die obigen Ausführungen zur Möglichkeit der Erteilung einer Ausnahme für die Beeinträchtigung von FFH-Gebieten wird verwiesen. Ergänzend merken wir an, dass die für den Habitatschutz geltenden Anforderungen nicht unbesehen und unterschiedslos auf den allgemeinen Artenschutz übertragen werden können (vgl. BVerwG vom 09.07.2008, 9 A 14.07 – juris, Rn. 56 m.w.N.; BVerwG vom 17.07.2008, 9 B 15.08 - juris, Rn. 20). Wenn bereits eine Ausnahmeerteilung im Rahmen des Gebietsschutzes möglich ist, kann daraus gefolgert werden, dass die Erteilung einer Ausnahme von artenschutzrechtlichen Verboten nicht ausgeschlossen ist. Im Übrigen ist zu beachten, dass voraussichtlich nur Verstöße gegen das Tötungsverbot aufgrund der unvermeidbaren signifikanten Erhöhung des Kollisionsrisikos für einige Arten zu erwarten sind. Grundsätzlich würde auf jeder Alternativtrasse das erhöhte Kollisionsrisiko ebenfalls zum Tragen kommen, denn die Aktionsradien und Lebensräume der betroffenen Arten im Untersuchungskorridor sind so groß, dass sie auch bei jeder anderen Linienführung durchschnitten würden. Nach der gutachterlichen Einschätzung bleiben die Populationen der betroffenen Arten in einem günstigen Erhaltungszustand bzw. ihr Erhaltungszustand verschlechtert sich nicht.

4.2.2.3 Beeinträchtigung öffentlicher und privater Belange (Vorausschau)

Im Rahmen des bisherigen Anhörungsverfahrens für den Folgeabschnitt von Dorfen nach Heldenstein ist eine Vielzahl von Einwendungen eingegangen, die wir in unserer Planungsentscheidung mitberücksichtigen. Die Berücksichtigung kann jedoch nur im Rahmen einer vorausschauenden Abwägung auf der Grundlage des derzeitigen Planungsstands erfolgen und lässt daher noch Planungsspielraum für das nachfolgende weitere Planungsverfahren im Folgeabschnitt offen. So hat der Vorhabensträger bereits Änderungen an der technischen Planung im Abschnitt Dorfen – Heldenstein angekündigt, deren Umfang uns noch nicht bekannt ist. Eine abschließende Prüfung und Abwägung der Betroffenheiten kann daher erst in einem Planfeststellungsbeschluss für den Folgeabschnitt auf der Grundlage einer gesicherten Planung erfolgen. Aus dem Anhörungsverfahren haben sich keine Anhaltspunkte dafür ergeben, dass dem weiteren Verlauf der Trasse Dorfen unüberwindliche Hindernisse aufgrund der Betroffenheit öffentlicher oder privater Belange entgegenstehen. Insbesondere die von einigen Einwendern geäußerte Befürchtung, infolge des Autobahnbbaus werde ihre landwirtschaftliche Existenz gefährdet, stellt vorbehaltlich der konkreten Prüfung im Einzelfall grundsätzlich kein Hindernis für die weitere Planung dar, weil das öffentliche Interesse am Bau der A 94 auf der Trasse Dorfen von so starkem Gewicht ist, dass es sich in der Abwägung auch gegen existenzielle Betroffenheiten einzelner Betriebe durchsetzen kann, sofern anderenfalls nur ein Verzicht auf das Vorhaben in Betracht käme. Gleiches gilt etwa auch im Hinblick auf die möglicherweise erforderliche Beseitigung eines Anwesens bei Unterstollnkirchen, sowie auf Lärmbetroffenheiten in bisher weitgehend ruhig gelegenen Wohnbereichen, die vom öffentlichen Interesse am Bau der A 94 ebenso überwogen werden können.

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 verfolgten 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 ent-

steht 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 aktuellen amtlichen Straßenverkehrszählung 2005 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 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 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 be-

trägt, 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 Abschnitt Pastetten - Dorfen und stellt damit den „worst-case“ für die von der A 94 in diesem Abschnitt betroffenen Anwohner dar.

Im Verfahren zum Planungsabschnitt Forstinning – Pastetten haben Verfahrenseteiligte kritisiert, dass in der Verkehrsuntersuchung alle Projekte des vordringlichen Bedarfs im betroffenen Bereich sowie die Fertigstellung der B 15 neu zwischen der A 92 und der A 94 berücksichtigt werden. Die Kritik ist unberechtigt. Jede Zukunftsprognose ist mit Unwägbarkeiten behaftet. Entscheidend ist, ob die Prognose auf fundierter Grundlage fußt. Ob die der Prognose zugrunde liegenden Annahmen gerechtfertigt sind, bedarf einer rechtlichen Bewertung. Als Instrument dafür eignet sich der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen. Denn der Bundesgesetzgeber bringt im Bedarfsplan zum Ausdruck, 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 nicht willkürlich, sondern sachgerecht. Die Einbeziehung der B 15 neu in die Verkehrsuntersuchung unterliegt ebenfalls keinen Bedenken. Denn die Einbeziehung der B 15 neu erfolgt ausschließlich zu Gunsten der Anwohner im Planfeststellungsabschnitt Pastetten - Dorfen. Nur für die Bewertung der Lärmauswirkungen auf die Anwohner im Planfeststellungsabschnitt durch die Trasse Dorfen wird die B

15 neu in die Betrachtung einbezogen, weil dieser Fall den „worst-case“, also die stärkste Verkehrsbelastung der A 94 und damit die stärksten Lärmauswirkungen darstellt. Allen anderen Bewertungen liegt die Verkehrsprognose ohne Berücksichtigung der B 15 neu zugrunde. Denn mit der Fertigstellung der B 15 neu ist im Jahre 2025 mit großer Wahrscheinlichkeit nicht zu rechnen, da dieses Vorhaben abschnittsweise lediglich dem „weiteren Bedarf“ zugeordnet ist. Die Verkehrsbelastung der A 94 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 von den Bundesstraßen 388 und 304 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 Berücksichtigung 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 Verkehrsentlastung 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 Planfeststellungstrasse 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). Diese Zahlen waren bereits Gegenstand des gerichtlichen Verfahrens zum Abschnitt Forstinning – Pastetten (vgl. BayVGH vom 30.10.2007, UA Seite 22/23).

Die prognostizierte Entlastung beim Schwerverkehr wird durch den im Verfahren zum Abschnitt Forstinning – Pastetten vorgebrachten 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 unge-

fähr 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 Ortsdurchfahrt von Dorfen mit Fertigstellung der B15 neu wesentlich entlastet wird.

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 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 in den 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 Mühldorf 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.

Die höhere Landesplanungsbehörde hat im Verlauf des Anhörungsverfahrens erneut bestätigt, dass die Erfordernisse der Raumordnung der vorliegenden Planung nicht entgegenstehen.

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 Pastetten bis Dorfen 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 am derzeitigen Autobahnenende, weil sich von dort die beiden Trassenalternativen auseinander bewegen. Der östliche Endpunkt liegt bei Heldenstein, weil sich beide Alternativen dort wieder treffen. Der Plan für den nach Osten fortsetzenden Planungsabschnitt Heldenstein – Ampfing wurde bereits bestandskräftig festgestellt.

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 ei-

ner 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).

Variantenabwägung 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 eingeflossen und im Ergänzungsbeschluss vom 30.04.2007 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, die ausführliche Trassendiskussion in der mündlichen Verhandlung vor dem BayVGH und die Auseinandersetzung mit den zwei Trassen im Urteil des BayVGH vom 30.10.2007 beschränken wir uns im vorliegenden Trassenvergleich zur Vermeidung von Wiederholungen 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 Pastetten – Dorfen 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,
- Mesmering.

Die Varianten sind in Unterlage 1 (Erläuterungsbericht, Seiten 66 bis 68) 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 Böschungsfächen 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 findet der durch die Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses für den Abschnitt Forstinning – Pastetten geschaffene Zwangspunkt in der Variantenabwägung Beachtung. Denn dieser Zwangspunkt ist in der Abwägung als öffentlicher Belang berücksichtigungsfähig und -bedürftig, auch wenn ihm 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 73 bis 75) 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. Die bestandskräftige Planung des Abschnitts 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 teilweise 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) und der Schutz des FFH-Gebietes 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 bestandskräftige Planung und die bereits fortgeschrittene Realisierung 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 Auswirkungen der verschiedenen Varianten auf die o. g. entscheidungserheblichen Belange sind in Unterlage 1 (Erläuterungsbericht Seiten 76 bis 79) ausführlich dargestellt. Darauf wird Bezug genommen. Die Variante Isental-Hang mit Untervariante Haidvocking ist in das laufende Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt Pastetten – Dorfen eingebracht worden und entspricht der vorliegend festgestellten Planung. Die Wahl dieser Variante 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. Zudem wurde im Rahmen der 3. Tektur die Trasse weiter optimiert und um ca. 13 m in Richtung Südwesten verschoben, um den Eingriff noch weiter zu minimieren. 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 nach dem derzeitigen Kenntnisstand die Variante Friedlrimbach als vorzugswürdig. Die Auswirkungen der verschiedenen Varianten auf die o. g. entscheidungserheblichen Belange sind in Unterlage 1 (Erläuterungsbericht Seiten 79 bis 82) ausführlich dargestellt. Darauf wird Bezug genommen. Die Wahl der Variante Friedlrimbach ist insbesondere unter den Aspekten des Lärmschutzes, des FFH-Gebietsschutzes und des Artenschutzes gerechtfertigt. Gemeinsam mit der Variante Mesmering stellt sie unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes gegenüber der Variante RO-Trasse GTV die günstigere Trasse dar. Sie führt darüber hinaus gegenüber der Variante Mesmering zu geringeren Beeinträchtigungen der Menschen durch Verkehrslärm.

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. Damit wird auch die Beeinträchtigung des FFH-Gebietes DE 7739-371 „Isental mit Nebenbächen“ auf ein unerhebliches Maß reduziert, da die Trasse in deutlichem Abstand (bis zu ca. 1,2 km) zum FFH-Gebiet verläuft.

Im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens für den Abschnitt Pastetten - Dorfen und im Verlauf des Planfeststellungs- und Verwaltungsgerichtsverfahren für den Weichen stellenden Abschnitt Forstinning – Pastetten wurde der soeben dargestellte Verlauf der Trasse Dorfen nicht beanstandet.

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 gerichtlichen 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 Rahmen der Darstellung der Trasse Haag soll bereits auf die im Verlauf des Anhörungsverfahrens von Verfahrensbeteiligten geforderte Berücksichtigung der geplanten B15 neu zwischen Regensburg und Rosenheim im Trassenvergleich eingegangen werden. Von Einwendungsführern wurde behauptet, es stehe ganz konkret die Planungserwägung im Raum, die bestehende B 12 als vierstreifige Autobahn auszubauen und sie als B15 neu-Versatz einzusetzen. Damit würde die Trasse Haag auf rund einem Drittel ihrer Länge (von Heldenstein bis Haag) die Rolle der B15 neu übernehmen. Diese Doppelnutzung der Trasse Haag habe an den verschiedensten Stellen Auswirkungen auf den Trassenvergleich.

Unseres Erachtens steht die Planung der B15 neu nicht im Zusammenhang mit der Trasse Haag und ist daher im Trassenvergleich nicht zu berücksichtigen. Die Bun-

desstraße B15 neu ist im Bedarfsplan 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 von den 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 fraglich, ob ein Anschluss der B15 neu an die A 94 ohne ihre Weiterführung nach Süden zwangsläufig den vierstreifigen Ausbau der B 12 erforderlich machen würde. Denn die B 12 weist im Abschnitt zwischen Haag und Heldenstein einen RQ 10,5 auf, der für eine Verkehrsbelastung bis zu 20.000 Kfz/24h den Regeln der Technik entspricht. Bei einem 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 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). 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 km² 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 eine große Anzahl von Ortsdurchfahrten auf. Die Bundesstraße 15 spielt für die Er-

schließungssituation 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 fortauern.

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. Auch wenn die B 12 nach Fertigstellung der A 94 möglicherweise zur Staatsstraße abgestuft werden wird, kann sie 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 (vgl. Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayStrWG) 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 Verkehrerschließungsfunktion 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. Wie bereits unter C.4.4.2.2 erläutert, wurde die vom Vorhabensträger ohnehin schon ziemlich detailgenau geplante und abgewogene Linienführung einer Alternativtrasse Haag weder im Verlauf des Anhörungsverfahrens noch im gerichtlichen Verfahren zum Weichen stellenden Abschnitt Forstinning – Pastetten 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 Durch-

schnitt 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 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). Darüber hinaus darf der Neubau der B15 neu im Planfall zum jetzigen Zeitpunkt nicht berücksichtigt werden, da wie bereits gezeigt die weitere Planung 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.

Dieser Bewertung kann 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 ortsdurchfahrtsfrei 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 keine 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), die vorliegend keine Rolle spielt. 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.

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 des ersten Teilabschnitts zwischen Forstinning und Pastetten vor. Der Bau auf der Trasse Dorfen hat dort bereits 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 ca. 45 Mio €.

4.4.2.5 Flächenverbrauch, planungs- und bautechnische Gesichtspunkte

Für die Trasse Dorfen werden insgesamt ca. 420 ha an Flächen benötigt. Neu versiegelt werden ca. 87 Hektar. Aufgrund der Neutrassierung der Trasse Dorfen weist die Linienführung ausgewogene Radienverhältnisse mit großen Haltesichtweiten, einem Mindestradius von 1200 m und einer maximalen Längsneigung von 3,5% auf. Entlang der Trasse Dorfen werden auf einer Länge von insgesamt ca. 5 km Lärmschutzanlagen erforderlich, deren maximale Höhe 9 m beträgt. Fünf Talbrücken mit einer Gesamtlänge von knapp 2 km und zwei Grünbrücken als Querungshilfen für die Fledermauskolonie in Schwindkirchen mit einer Gesamtbreite von 11 m werden der Planung der Trasse Dorfen im vorliegenden Vergleich unterstellt. Die Trasse Haag weist dagegen einen Flächenverbrauch von insgesamt ca. 450 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 Richtungs-

fahrbahn übernehmen zu können. 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 mit einer maximalen Höhe von 10 m 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. 6 ha 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. 6 ha 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.

4.4.2.6 Verkehrslärmschutz

4.4.2.6.1 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 132 bis 168 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 Heran-

ziehung 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 lärmindernden Fahrbahnbelags mit $D_{\text{stro}} = -2 \text{ dB(A)}$, eine Bauweise, die speziell in lärmbelasteten Gebieten 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), zugrunde gelegt. 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 5.466 Menschen im Korridor Dorfen zu rund 14.704 Menschen im Korridor Haag (vgl. Unterlage 1, Tabelle Seiten 137/138).

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 36f. 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. 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 überschlüssig 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 et al., 2007) 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 zusammenhängenden 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.

4.4.2.6.2 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 zum Abschnitt Forstinning – Pastetten 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 unverlärmten 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 (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. 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 lärmindernden 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). Entgegen der Forderung von Verfahrensbeteiligten im Abschnitt Forstinning – Pastetten muss nicht in die vergleichende Betrachtung miteinbezogen werden die Ausführung der Trasse Haag in einer Bauweise unter Verwendung eines sog. offenporigen Asphaltbelags. Mit dieser Bauweise kann eine größere lärmindernde Wirkung erzielt werden. Sie kommt jedoch nur in Ausnahmefällen außerordentlicher Lärmbelastung zum Einsatz, wo die hohen Baukosten sowie der Aufwand für Unterhaltung, Reparatur und Pflege an Gewicht verlieren. Im vorliegenden Fall ist eine solche Ausnahmesituation nicht ersichtlich, die eine Verpflichtung für derartige Maßnahmen begründen könnte. Zudem müsste diese Bauweise im Trassenvergleich dann auch der Trasse Dorfen zugrunde gelegt werden.

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.

4.4.2.7 Naturschutz und Umweltbelange

4.4.2.7.1 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, C.3.3 und C.3.4 dargestellten FFH-Verträglichkeitsprüfungen sowie der im Rahmen der Vorausschau vorgenommenen FFH-Vorprüfung unter C.4.2.2.1.1 und C.4.2.2.1.2 kann mit Hilfe von Vermeidungs-, Schutz- und Minimierungsmaßnahmen und Maßnahmen zur Schadensbegrenzung 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 erforder-

lich (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).

4.4.2.7.2 Artenschutz

Im Hinblick auf den Schutz besonders und streng geschützter Arten ist zunächst festzustellen, dass die artenschutzrechtlichen Verbote gemäß § 42 Abs. 1 BNatSchG und Art. 6a Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG keiner der beiden Trassen entgegenstehen. Durch die Planung von entsprechenden Vermeidungsmaßnahmen sind Verstöße gegen die Schädigungs- und Störungsverbote nach § 42 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 § 43 Abs. 8 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 Amphibienschutzrichtungen, 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 muss die geplante Entwässerung der Autobahn aufwändig gestaltet werden, um den Eintrag von Tausalz in die Fließgewässer auf ein unerhebliches Maß zu reduzieren. 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 vorbelastete Wälder auf kürzere Distanz mittig durchschneidet, kommt es bei der Trasse Haag zu randlichen Anschneidungen oder Durchschneidungen vorbelasteter 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 Bachmu-

schel. Nur von einer Trasse Haag betroffen wären die Arten Kammolch, 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 Habitatrichtlinie 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 (vgl. C.4.4.5.1.2.7), sondern um die fachplanerische Abwägung geht.

4.4.2.7.3 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 Biotope und dabei insgesamt mehr nicht zeitnah wiederherstellbare Biotope. 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 Biotope. Wiederherstellbare Biotope 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 Untersu-

chungen 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 dem 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 Lebensräume 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.

4.4.2.8 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 Auf-

rechterhaltung 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 Harrairner Holzes, noch das kürzlich erweiterte Wasserschutzgebiet Lengdorf werden von der Trasse Dorfen direkt berührt. Für das Wasserschutzgebiet Lengdorf liegt eine Verordnung des Landratsamts Erding vom 03.09.2007 vor. Im Einwendungsschreiben der Gemeinde Lengdorf wurde bestätigt, dass die Autobahn nicht direkt in das Wasserschutzgebiet eingreift. Allerdings werde durch die geplante Überführung des als gemeindlicher Weg bezeichneten öffentlichen Feld- und Waldweges auf Fl.Nr. 2126 der Gemarkung Lengdorf über die Autobahn, direkt in das zur Schutzzone III des Wasserschutzgebiets Lengdorf gehörende Grundstück Fl.Nr. 2284 eingegriffen. Ob die geringfügige Verlegung des bestehenden öffentlichen Feld- und Waldweges, dessen zukünftige Böschung in den äußersten Rand der Schutzzone III des Wasserschutzgebiets hineinragt, der Autobahn als direkter Eingriff in das Schutzgebiet zugerechnet werden muss, erscheint schon zweifelhaft. Denn die Gefahren für das Schutzgebiet, die von dem bereits vorhandenen Weg ausgehen können, ändern sich durch dessen Verlegung nicht und sind im Vergleich zu dem Gefahrenpotenzial einer Autobahn zu vernachlässigen. Zudem zeigen die Planunterlagen (Unterlage 3T, Blatt Nr. 4, Unterlage 6T BWV Nr. 84), dass die Fahrbahnfläche des Weges sogar im

Vergleich zum derzeitigen Zustand weiter von der Schutzzone III weg verlegt wird. Jedenfalls stellt die konkret geplante, in Unterlage 6 T unter der Nummer 84 beschriebene Verlegung des öffentlichen Feld- und Waldweges gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 4.1 der Verordnung des Landratsamts Erding vom 03.09.2007 eine Handlung dar, die sogar in der engeren Schutzzone II unbeschränkt zulässig ist. Das zuständige Wasserwirtschaftsamt München hat ausdrücklich bestätigt, dass eine Beeinträchtigung der öffentlichen Trinkwasserversorgung durch die geplante Autobahn nicht zu besorgen ist (vgl. gutachtliche Stellungnahme vom 28.05.2009). Darüber hinaus hat das Wasserwirtschaftsamt München die Vorzugswürdigkeit der Trasse Dorfen aus Gründen des Trinkwasserschutzes bestätigt.

Die Trasse Haag beeinträchtigt keine Überschwemmungsgebiete. Dagegen quert die Trasse Dorfen das amtlich festgesetzte Überschwemmungsgebiet der Isen im Bereich von Lengdorf. Die Breite des Überschwemmungsgebiets 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).

4.4.2.9 Lufteinhaltung

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. 4,2 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 Großhaager 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. Zudem sind die strukturellen Unterschiede der beiden Trassen zu berücksichtigen. Die Trasse Dorfen stellt eine völlige Neutrassierung dar und führt zur Erschließung eines bisher unzureichend erschlossenen Raumes. Dass diese Planung gegenüber der Überplanung eines bisher mit Bundesstraßen erschlossenen Bereichs stets im Kostennachteil ist, liegt auf der Hand. 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 der 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, die sich bereits im Eigentum der Bundesstraßenverwaltung befinden, in eine Trasse Haag zurückzuführen. 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 200m 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 ausgeschlossen werden. Auf die Frage, ob ge-

wisse 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 des ersten Planfeststellungsabschnitts 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 Verkehrslärmschutzes in der Abwägung liegt gleichfalls auf der Hand. Bei 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 des bestandskräftig planfestgestellten und im Bau befindlichen Abschnitts Forstinning – Pastetten messen wir sehr hohes Gewicht zu, denn schon im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens und des gerichtlichen Verfahrens für diesen weichenstellenden Planungsabschnitt wurde intensiv über die Trassenwahl gestritten. Dass die vorgenommene Trassenabwägung der Planfeststellungsbehörde gerichtlich bestätigt wurde, ist von sehr großer Bedeutung. Aufgrund der Gerichtsentscheidung werden Finanzmittel in Höhe von rund 45 Mio € investiert. 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 Lärmbelastigungen 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 Lärmbetroffen-

heiten. Dieses Ergebnis liegt auf der Hand, weil sie nicht wie die Trasse Haag durch einen stark besiedelten Raum führt, sondern weitgehend siedlungsfern verläuft. Nur die Trasse Dorfen trägt dem Zwangspunkt Rechnung, den der erste Bauabschnitt Forstinning – Pastetten markiert. Die Realisierung der Trasse Haag würde die Aufwendungen in Höhe von rund 45 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 (Planungsabschnitt) bzw. anzunehmen (Vorausschau), 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 des ersten Planfeststellungsabschnitts, 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 bestandskräftigen Abschnitt Forstinning – Pastetten sowie an den Abschnitt Dorfen – Heldenstein im derzeitigen Planungsstadium. 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 46.000 Kfz/24h zu rechnen. Das entspricht einer stündlichen Verkehrsstärke von rd. 4.100 Kfz/h. Der Schwerverkehrsanteil wird am Tag zwischen 16,7% und 18,5% und in der Nacht zwischen 32,5% und 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 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 Verkehrsbeteiligten zum Gegenstand von Stellungnahmen und Einwendungen gemacht worden sind oder sonst erläuterungsbedürftig sind.

4.4.3.3.1 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.

Die Bundesstraße B 15 wird im Bereich der Ortsdurchfahrt von Dorfen südlich der Einmündung der Staatsstraße St 2086 im Prognose-Nullfall (Prognosejahr 2025) eine Verkehrsbelastung von bis zu 19.000 Kfz/24h aufweisen. Infolge der Fertigstellung der A 94 wird diese Belastung um bis zu 2.400 Kfz/24h auf bis zu 21.100 Kfz/24h ansteigen (vgl. Verkehrsuntersuchung vom 18.06.2008, Pläne 5c1 und 5c2). Die Verkehrsuntersuchung zeigt, dass die künftige Belastung der Bundesstraße im Bereich Dorfen erheblich sein wird. Der Beitrag der A 94 stellt sich allerdings – auch angesichts der Vorbelastung – als nicht so wesentlich dar, dass ihre Zulassung deshalb in Frage gestellt werden könnte. Die Bundesstraße B 15 als Straße, die gemäß §1 Abs. 1 Satz 1 FStrG dem weiträumigen Verkehr zu dienen bestimmt ist, ist schon von ihrer Einstufung her zur Aufnahme eines überregionalen Verkehrs und damit auch zur Bewältigung größerer Verkehrsmengen bestimmt (vgl.

BayVGH vom 19.04.2005, 8 AS 05.40025, UA Seite 17). Bedenken, dass die Bewältigung der zusätzlichen 2.400 Kfz/24h nicht möglich wäre, wurden im Verlauf des Anhörungsverfahrens vom Staatlichen Bauamt Freising als der zuständigen Straßenbaubehörde für die B 15 nicht geäußert und sind auch nicht ersichtlich. Im Übrigen können verkehrliche Probleme in nachfolgenden Planungsverfahren durch den zuständigen Straßenbaulastträger bewältigt werden. Der Bau einer Ortsumfahrung von Dorfen wird bereits derzeit im politischen Raum diskutiert. Ergänzend wird auf die im Bedarfsplan enthaltene B15 neu hingewiesen.

Die Staatsstraße St 2331 wird im Bereich der Ortsdurchfahrt von Hörlkofen ausweislich der Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak vom 18.06.2008 im Prognosejahr 2025 zwischen 1.500 und 2.600 Kfz/24h zusätzlich zum Prognose-Nullfall belastet. Die Gesamtbelastung wird dann zwischen 10.900 und 12.500 Kfz/24h betragen (vgl. Verkehrsuntersuchung vom 18.06.2008, Pläne 2a, 3a und 4a). Die Untersuchung berücksichtigt die Flughafentangente Ost (FTO), wie aus den vorgenannten Plänen ersichtlich ist. Angesichts der Zusatzbelastung ist nicht davon auszugehen, dass es zu erheblichen negativen Auswirkungen kommen wird. Als Staatsstraße, die gemäß Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayStrWG zusammen mit den Bundesfernstraßen ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bildet und dem Durchgangsverkehr zu dienen bestimmt ist, ist die St 2331 grundsätzlich geeignet, überregionalen Verkehr aufzunehmen. Die künftige Verkehrsbelastung auf der St 2331 tritt an verschiedenen Stellen des Staatsstraßennetzes bereits derzeit auf und wird bewältigt. Probleme der baulichen Gestaltung der St 2331 im Hinblick auf die Verkehrszunahme sind primär vom Straßenbaulastträger der Staatsstraße zu lösen (vgl. BayVGH vom 19.04.2005, 8 AS 05.40025, UA Seite 16).

In Lengdorf wird sich zukünftig für die Ortsdurchfahrt der Kreisstraße ED 12 insbesondere in südlicher Richtung zur Anschlussstelle der A 94 eine zusätzliche Belastung von 1.300 bis 2.100 Kfz/24h im Vergleich zum Prognose-Nullfall ergeben (vgl. Verkehrsuntersuchung vom 18.06.2008, Pläne 5b1 und 5b2). Gleichzeitig wird sich die Verkehrsbelastung auf den Kreisstraßen ED 14 und ED 16 im Bereich von Lengdorf um ca. 400 bis 700 Kraftfahrzeuge pro Tag verringern. Nach den Erkenntnissen des Verkehrsgutachters Prof. Kurzak besteht der Verkehr an der Anschlussstelle Lengdorf hauptsächlich aus Ziel- und Quellverkehr. Die Ausweisung weiterer Baugebiete werde den Verkehr auf der Kreisstraße ED 12 anwachsen lassen. Dagegen sei der Anteil etwa des flughafenbezogenen Verkehrs mit 10% bis 12% gering (vgl. BayVGH vom 19.04.2008, 8 AS 02.40057, UA Seite 18). Die Verkehrsbelastung der Kreisstraße ED 12 wird maßgeblich von der Siedlungsentwicklung Lengdorfs beeinflusst. Die Autobahn wirkt indirekt auf die Siedlungsentwicklung ein, etwa weil sie die

Erreichbarkeit des Ballungsraums München stark verbessert, sie führt im Bereich Lengdorf jedoch nicht zu wesentlichen Verkehrssteigerungen auf dem nachgeordneten Straßennetz durch Verlagerung weiträumigen Verkehrs. Die zu erwartenden Verkehrsmengen von 2.800 bis 6.200 Kfz/24h können jedenfalls von der Kreisstraße bewältigt werden. Das Staatliche Bauamt Freising als mit der Verwaltung der Kreisstraßen beauftragte Behörde für den Landkreis Erding hat im Hinblick auf die Bewältigung der Verkehrsmengen durch die Kreisstraßen im Raum Lengdorf keine Bedenken geäußert. Probleme der baulichen Gestaltung der Kreisstraßen in Lengdorf im Hinblick auf die Verkehrszunahme sind primär vom Straßenbaulastträger der Kreisstraße zu lösen (vgl. BayVGH vom 19.04.2005, 8 AS 02.40057, UA Seite 19).

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 gesamte Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt von Obertaufkirchen wird bis zu 3.700 Kfz/24h betragen. Unter Bezugnahme auf obige Ausführungen ist auch vorliegend davon auszugehen, dass die mit der Zusatzbelastung einhergehenden Probleme der Realisierung des Vorhabens nicht entgegen stehen. Der Landkreis Mühldorf a. Inn hat im Verlaufe der Anhörungsverfahren zur A 94 keine Bedenken im Hinblick auf die verkehrlichen Auswirkungen für sein Kreisstraßennetz geäußert.

4.4.3.3.2 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 steht im engen Zusammenhang mit dem geplanten Baukonzept des Vorhabensträgers. Vorliegend ist derzeit nicht sicher abschätzbar, wie sich der Bauablauf der Trasse Dorfen gestalten wird. Der Abschnitt Forstinning – Pastetten befindet sich derzeit bereits im Bau. Für den Abschnitt Dorfen – Heldenstein ist das laufende Planfeststellungsverfahren noch nicht abgeschlossen, jedoch bereits weit fortgeschritten. Ob sich der zeitliche Vorsprung des Planfeststellungsverfahrens für den vorliegenden Planungsabschnitt Pastetten – Dorfen später auch niederschlägt in einer früheren Baufertigstellung oder ob letztlich beide Abschnitte gleichzeitig gebaut oder fertig gestellt werden können, ist derzeit nicht absehbar. Unwägbarkeiten ergeben sich für die Prognose aus verfahrensrechtlichen sowie bautechnischen Gesichtspunkten. Vorsorglich gehen wir aufgrund des derzeitigen

Baus des ersten Abschnitts Forstinning – Pastetten sowie des zeitlichen Vorlaufs des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens im Vergleich zum Folgeabschnitt Dorfen – Heldenstein von einer zwischenzeitlichen Fertigstellung der Trasse Dorfen zwischen Forstinning und Dorfen und damit einem vorübergehenden Ende der Autobahn bei Dorfen aus. Es ist indes nicht davon auszugehen, dass sich dieser Zwischenzustand über längere Zeit erstrecken wird.

Mit dem (vorübergehenden) Ende der Autobahn bei Dorfen wird das nachgeordnete Straßennetz keiner unzumutbaren Überlastung durch den abfließenden Autobahnverkehr ausgesetzt. Die Bundesstraße 15 als Straße, die gemäß § 1 Abs. 1 Satz 1 FStrG dem weiträumigen Verkehr zu dienen bestimmt ist, kann die nach Fertigstellung des Planfeststellungsabschnitts prognostizierte Steigerung des Verkehrsaufkommens von bis zu 3.100 Kfz/24h in Dorfen bewältigen (vgl. Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak vom 03.03.2005, Pläne 10b und 11b). Zwar ist im Planfall insgesamt mit einem hohen Verkehrsaufkommen von bis zu rund 13.000 Kfz/24h auf der B 15 im Bereich der Einmündung der Staatsstraße St 2086 zu rechnen. Dies stellt jedoch eine Belastung dar, die von Bundesstraßen in vielen anderen Ortsdurchfahrten bewältigt wird. Das Staatliche Bauamt Freising als zuständige Straßenbaubehörde für die Bundesstraße B 15 hat im Anhörungsverfahren bezüglich der zusätzlichen Belastung der Bundesstraße keine Bedenken gegen die Abschnittsbildung erhoben.

Für die Kreisstraße ED 12 führt die Fertigstellung des zweiten Bauabschnitts im Bereich der Ortsdurchfahrt von Lengdorf zu unerheblichen Zu- und abnahmen der Verkehrsmenge in der Größenordnung von rd. 200 bis 700 Kfz/24h (vgl. Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak vom 03.03.2005, Plan 11a).

Nach der Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak vom 03.03.2005 wird die Staatsstraße 2084 zwischen der B 15 und Heldenstein im Prognosejahr 2020 im Falle der Fertigstellung der A 94 von Westen bis zur Anschlussstelle Dorfen vor Inbetriebnahme des Folgeabschnitts Dorfen - Heldenstein zusätzlich um ca. 5.100 bis 9.000 Kfz/24h belastet (vgl. Verkehrsuntersuchung, Plan 11b). Die Gesamtbelastung wird dann zwischen rd. 8.600 westlich von Schwindkirchen und bis zu rd. 15.500 Kfz/24h östlich von Schwindegg betragen (vgl. Verkehrsuntersuchung, Pläne 10b und 10c). Der Grund für die relativ starke Verkehrszunahme liegt darin, dass es aufgrund der verbleibenden relativ kurzen Autobahnlücke zwischen Dorfen und Heldenstein sowie des guten Ausbaus der St 2084 zwischen Heldenstein und Schwindkirchen zu ersten großräumigen Verlagerungen des weiträumigen Ost-West Verkehrs auf die A 94 kommt. Im Bereich des bisher nicht ausgebauten Streckenabschnitts zwischen

der Einmündung der St 2084 in die B 15 und Schwindkirchen wird die Verkehrsbelastung zwischen 8.600 und 12.200 Kfz/24h liegen.

Wir erachten die provisorische Weiterleitung des Verkehrs über die Staatsstraße und die damit einhergehende Zusatzbelastung der St 2084 für hinnehmbar. Als Straße, die gemäß Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayStrWG zusammen mit den Bundesfernstraßen ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bildet und dem Durchgangsverkehr zu dienen bestimmt ist, ist die Staatsstraße St 2084 grundsätzlich geeignet, überregionalen Verkehr aufzunehmen. Wie bereits ausgeführt, wird das Provisorium voraussichtlich nicht von längerer Dauer sein. Sämtliche Abschnitte der Trasse Dorfen befinden sich in einem fortgeschrittenen Verfahrensstadium. Nach den Angaben des Vorhabensträgers wird die zügige, möglichst zeitgleiche bauliche Realisierung der beiden Abschnitte Pastetten – Dorfen und Dorfen – Heldenstein angestrebt. Nach Fertigstellung der gesamten Trasse Dorfen wird die Staatsstraße 2084 im Bereich von Schwindkirchen um bis zu 1.600 Kfz/24h oder rund 35% im Vergleich zum Prognose-Nullfall entlastet (vgl. Verkehrsuntersuchung vom 18.06.2008, Plan 4b). Angesichts dieser Sachlage halten wir es für nicht angezeigt, dem Vorhabensträger Beschränkungen seines Baukonzepts aufzuerlegen. In einer Stellungnahme zur dritten Planänderung hat das Staatliche Bauamt Freising als zuständige Straßenbaubehörde für die Staatsstraße St 2084 bestätigt, dass der zu erwartende vorübergehende Verkehrszuwachs hinnehmbar ist. Im Übrigen weisen wir darauf hin, dass Probleme der baulichen Gestaltung an einzelnen Punkten im Verlauf der St 2084 oder in der Ortsdurchfahrt von Schwindkirchen vom Freistaat Bayern als Träger der Straßenbaulast zu lösen sind (vgl. BayVGH vom 19.04.2005, 8 AS 05.40025, UA Seite 16).

Die zuständige Straßenbaubehörde hat bereits signalisiert, den baulichen Zustand der St 2084 zwischen der B 15 und Schwindkirchen zu verbessern. Daneben hat der Vorhabensträger zugesichert, die Beschilderung auf der A 94 so zu gestalten, dass insbesondere der weiträumige Schwerlastverkehr während der Zeit des vorübergehenden Bauendes bei Dorfen ab der Anschlussstelle Forstinning von Westen und ab der Anschlussstelle Heldenstein von Osten weiterhin über die Bundesstraße 12 geleitet wird. Um sicherzustellen, dass sich der Schwerlastverkehr nicht von der B 12 auf die Achse A 94/St 2084 verlagert und insbesondere in der Ortsdurchfahrt von Schwindkirchen zu erheblichen Belastungen führt, haben wir uns eine Entscheidung über die abschnittsweise Sperrung der St 2084 für den weiträumigen Schwerlastverkehr vorbehalten (vgl. A.7). Insgesamt steht nach unserer Überzeugung fest, dass die Bewältigung der durch vorübergehend auftretende Mehrbelastung der Staatsstraße entstehenden Konflikte sichergestellt ist.

4.4.3.3.3 Bundesstraße B 15

Die Bundesstraße B 15 wird im Bereich der Anschlussstelle Dorfen von der Autobahn gekreuzt. Die B 15 wird den geänderten Verhältnissen angepasst. Der südliche Verbindungsarm der Kreuzung verbindet die A 94 direkt mit der B 15. Der nördliche Verbindungsarm der Anschlussstelle verbindet die beiden an der höhenungleichen Kreuzung beteiligten Straßen nicht, sondern mündet in die parallel zur Autobahn verlaufende St 2084 ein. Nördlich der Kreuzung wird auf der B 15 ein neuer Kreisverkehrsplatz angelegt, der neben der B 15 die Staatsstraße St 2084 und die Gemeindeverbindungsstraße (BVW Nr. 261) aufnimmt.

Die Kosten für die Herstellung der neuen höhenungleichen Kreuzung trägt gemäß § 12 Abs. 1 Satz 1 FStrG der Straßenbaulastträger der Bundesautobahn. Die Kostenmasse umfasst die Aufwendungen für alle notwendigen Maßnahmen innerhalb des Bereichs, in dem sich die Kreuzungsmaßnahme baulich auswirkt, die zur Verbesserung der Sicherheit oder zur leichteren Abwicklung der sich kreuzenden Verkehrsströme erforderlich sind, damit die Kreuzung unter Berücksichtigung der abwägungserheblichen Belange den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung nach aktuellem technischen Standard sowie der übersehbaren Verkehrsentwicklung entspricht (vgl. § 12 Abs. 1 Satz 2 FStrG). Daneben gehören auch zur Kostenmasse die Aufwendungen für Folgemaßnahmen, die infolge der Kreuzungsmaßnahme an Verkehrswegen und sonstigen Anlagen erforderlich werden, die nicht zu den an der Kreuzung beteiligten Straßen gehören. Die Folgemaßnahmen an diesen nicht kreuzungsbeteiligten Straßen und Anlagen beschränken sich jedoch auf die Wiederherstellung in den alten Abmessungen und in gleichwertiger Ausführung.

Für den Bereich der Anschlussstelle Dorfen bedeutet das, dass der Vorhabensträger die Kosten für die Herstellung der Kreuzung selbst einschließlich ihrer Verbindungsarme sowie für die Anpassung der Bundesstraße an die neuen Verhältnisse, die aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs erforderlich sind, einschließlich der Herstellung des neuen Kreisverkehrsplatzes zu tragen hat. Insoweit wird durch Auflage A.3.10.1 die in Unterlage 6 T, BWV Nr. 265 enthaltene Regelung abgeändert. Die Kosten für die erforderliche Anpassung der Staatsstraße St 2084 gehören ebenfalls in die Kostenmasse, obwohl die Staatsstraße nicht zu den beteiligten Straßen der höhenungleichen Kreuzung gehört. Entgegen einer im Verfahren geäußerten Ansicht wird die Staatsstraße jedoch nicht zu einem Bestandteil des Verbindungsarms der höhenungleichen Kreuzung. Die prognostizierte Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf der St 2084 zwischen dem Verbindungsarm der A 94 und der B 15 von ca. 2.300 Kfz/24h (vgl. Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak vom

18.06.2008, Plan 5c2) auf rund 6.600 Kfz/24h führt nicht dazu, dass die Straße in diesem Abschnitt ihre eigentliche Bedeutung als Staatsstraße aufgibt und überwiegend als Verbindung zwischen der Autobahn und der Bundesstraße wirkt. Gemäß Art. 3 Nr. 1 BayStrWG bilden Staatsstraßen zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz und sind dem Durchgangsverkehr zu dienen bestimmt. Der Straßenabschnitt ist von seiner Verkehrsbedeutung her unter Berücksichtigung der zu erwartenden Verkehrszusammensetzung und der Verkehrsmenge weiterhin als Staatsstraße zu klassifizieren. Der vorübergehende Zustand während des Bauendes der A 94 bei Dorfen spielt in diesem Zusammenhang keine Rolle. Die Anlegung eines zusätzlichen Radweges entlang der Staatsstraße kann dem Vorhabensträger nicht aufgebürdet werden. Derzeit besteht kein Radweg und es liegen nach den Erkenntnissen der Bauverwaltung keine Anhaltspunkte dafür vor, dass ein signifikanter Fahrradverkehr entlang der St 2084 stattfindet. Die Anlegung eines Radweges bleibt dem künftigen Ausbau der St 2084 vorbehalten, der im Ausbauplan in der zweiten Dringlichkeit enthalten ist.

Im Verfahren wurde die Forderung erhoben, die bestehende Kreuzung der B 15 mit der Eisenbahn in Dorfen höhenungleich auszubauen, weil anderenfalls bei geschlossenen Schranken ein Rückstau des Verkehrs bis in die Autobahn nicht auszuschließen sei. Eine Verpflichtung zum Ausbau der Kreuzung erlegen wir dem Vorhabensträger nicht auf. Der Umbau der Kreuzung stellt keine notwendige Folgemaßnahme im Sinne von Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG dar. Ein Rückstau bis in die Autobahn ist angesichts ihrer Entfernung von der Eisenbahnkreuzung nicht zu erwarten. Daneben beeinträchtigt das Hinzukommen der Autobahn ohne Änderung der Eisenbahnkreuzung weder die Funktionsfähigkeit der Bundesstraße noch der Eisenbahn nachhaltig. Zur Lösung bestehender Verkehrsprobleme sind die beteiligten Baulastträger auf der Grundlage eines eigenen Planungskonzepts berufen.

4.4.3.3.4 Kreisstraße ED 8

Wir verpflichten den Vorhabensträger nicht, die Kreisstraße ED 8 im Bereich der Überführung der A 94 zu verbreitern. Die Forderung wurde im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens vom Landkreis Erding und den Gemeinden Pastetten und Buch a. Buchrain erhoben. Ausweislich der Verkehrsprognose von Prof. Kurzak vom 18.05.2008 wirkt sich die geplante A 94 verkehrlich nur sehr gering auf die Kreisstraße ED 8 aus (vgl. Pläne 5a1 und 5a2). Die Verkehrsmenge wird lediglich um 100 Kfz/24h auf 400 Kfz/24h ansteigen. Diese prognostizierte übersehbare Verkehrsentwicklung rechtfertigt nicht die Verbreiterung der Brücke über das in der Planung vorgesehene Maß hinaus. Der Hinweis auf einen künftig geplanten Bau eines

Geh- und Radweges entlang der Kreisstraße ändert daran nichts. Der Vorhabens-träger hat seine Bereitschaft erklärt, mit den Verfahrensbeteiligten außerhalb der Planfeststellung über eine gemeinsame Lösung zu verhandeln. Er hat ferner zugesichert, die vom Landkreis Erding erhobenen Einwände gegen die technische Ausgestaltung der Kreisstraße ED 8 im Rahmen der Ausführungsplanung zu berücksichtigen und auszuräumen. Die dafür notwendigen Planänderungen führen nach den vom Vorhabensträger durchgeführten Überprüfungen zu keinen neuen oder schwereren Betroffenheiten Dritter und lassen sich innerhalb der Planfeststellungsgrenzen realisieren, so dass wir die Klärung der offenen technischen Fragen der Ausführungsplanung überlassen können. Hinsichtlich der Unterhaltungslast bleibt es bei den Regelungen des Bauwerksverzeichnisses. Die Entwässerungsmulde (BWV Nr. 8g) ist Bestandteil der Kreisstraße. Sie verhindert, dass sich das von den höher gelegenen Nachbargrundstücken natürlich abfließende Hangwasser vor dem Straßendamm aufstaut und die Standfestigkeit des Straßendamms beeinträchtigt. Daneben dient sie der Entwässerung der Böschungsflächen der Kreisstraße selbst, sofern das anfallende Regenwasser nicht vollständig auf der Böschung versickert werden kann.

4.4.3.3.5 Kreisstraße ED 20

Der Landkreis Erding forderte die Vergrößerung des Kuppenhalbmessers bei km 0+178. Die Forderung wurde vom Vorhabensträger sowie der Planfeststellungsbehörde überprüft. Eine Notwendigkeit für die geforderte Vergrößerung des Kuppenhalbmessers konnte nicht festgestellt werden. Für die Trassierung der Kreisstraße ED 20 wurde gemäß Tabelle 2 der RAS-L 1995 die Kategorie A III angenommen und die Linienführung unter Zugrundelegung einer Entwurfsgeschwindigkeit $V_e = 60$ km/h an den Bestand angepasst. Der zu beachtende Mindestkuppenhalbmesser von $H_k = 2.400$ wird durch die vorgesehene Planung eingehalten. Es ist nicht ersichtlich, dass die vorgesehene Planung dem Stand der Technik widerspricht. Die Forderung des Landkreises wird abgelehnt.

Gleiches gilt für die Forderung, die Planung des Überführungsbauwerks ggf. zu ändern, um die Einhaltung der Haltesicht für $V_{85} = 80$ km/h zu gewährleisten. Nach den Überprüfungen der Planfeststellungsbehörde ermöglicht die vorgesehene Planung die Einhaltung der erforderlichen Haltesicht von 110 m.

Die derzeit bestehende Entwässerungsmulde am westlichen Fahrbahnrand der Kreisstraße ED 20 wird den neuen Verhältnissen angepasst und bleibt Bestandteil der Kreisstraße.

4.4.3.3.6 Kreisstraße ED 12

Der Landkreis Erding forderte unter Hinweis auf die vorhandene Streckencharakteristik, der eine Entwurfsgeschwindigkeit von $V_e = 90$ km/h zugrunde liege, die Vergrößerung des Kuppenhalbmessers bei km 1+080 auf mindestens $H_k = 5.700$ m sowie eine Fahrstreifenaufweitung von ca. 5 m für Linksabbieger im Bereich der Einmündung nach Wimpasing (BWV Nr. 133). Die Forderungen werden nach Prüfung durch den Vorhabensträger und die Planfeststellungsbehörde abgelehnt. Die vorliegende Planung genügt den Anforderungen der Regeln der Technik. Die der Forderung des Landkreises zugrundeliegende Annahme über die vorhandene Streckencharakteristik entspricht nicht den tatsächlichen Gegebenheiten. Die geforderte Ausbildung des Kuppenhalbmessers ist nicht gerechtfertigt, weil es im betreffenden Streckenabschnitt lediglich um die Angleichung an den Bestand geht. Im Rahmen der Ausführungsplanung kann der Kuppenhalbmesser innerhalb der Planfeststellungsgrenzen auf $H_k = 4.400$ vergrößert werden. Darüber hinaus hat der Vorhabensträger seine Bereitschaft erklärt, mit dem Träger der Straßenbaulast der Kreisstraße außerhalb der Planfeststellung eine Einigung über die Herstellung des geforderten Kuppenhalbmessers und die Fahrbahnaufweitung im Zuge der Baudurchführung zu erzielen.

4.4.3.3.7 Kreisstraße ED 16

Der Landkreis Erding forderte die Änderung des Bauwerks (BWV Nr. 205) zur Verbesserung der Erkennbarkeit des Knotenpunkts ED 16/St 2086. Aufgrund der Überprüfung der Forderung halten wir die Verbesserung geforderte Verbesserung für wünschenswert, wenn auch nicht erforderlich. Die vorgesehene Planung gewährleistet die Einhaltung der für die Entwurfsgeschwindigkeit von $V_e = 80$ km/h erforderliche Haltesichtweite. Der Vorhabensträger hat zugesagt, das Bauwerk im Rahmen der Ausführungsplanung innerhalb der Planfeststellungsgrenzen mit einem um mindestens 2 m zurückversetzten westlichen Widerlager auszubilden. Damit wird der Forderung des Landkreises abgeholfen.

4.4.3.3.8 Öffentliche Feld- und Waldwege (ÖFW) im Bereich des Stadtgebiets von Dorfen

Die Stadt Dorfen wandte sich im Planfeststellungsverfahren gegen die vorgesehene Dimensionierung der vorhabensbedingt neu zu bauenden oder zu ändernden ausgebauten öffentlichen Feld- und Waldwege in ihrer Baulast. Der Ausbaustandard mit einer Wegebreite von 3 m und einer wassergebundenen Kiesdecke entspreche nicht mehr den heutigen Anforderungen des landwirtschaftlichen Verkehrs. Wir erachten die Einwendungen für nicht durchgreifend. Die in der Planung vorgesehene Gestal-

tung der öffentlichen Feld- und Waldwege erfüllt die in § 1 der Verordnung über die Merkmale für ausgebauten öffentlichen Feld- und Waldwege (BayRS 91-1-3-I) genannten Anforderungen. Zudem entspricht die Planung den Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW 1999). Wir meinen daher, dass die Planung sowohl den rechtlichen Anforderungen genügt als auch dem Stand der Technik entspricht. Gründe für eine darüber hinausgehende Verpflichtung des Vorhabensträgers auf dem Stadtgebiet von Dorfen sind nicht ersichtlich.

Andererseits erachten wir die Herstellung der öffentlichen Feld- und Waldwege mit einem geringeren Ausbaustandard als nicht gerechtfertigt. Dies gilt auch im Falle des Weges mit der Bauwerksverzeichnisnummer 202a, der als Ersatz des bestehenden öffentlichen Feld- und Waldweges (BWV Nr. 202) angelegt wird und den Merkmalen eines ausgebauten ÖFW entspricht. Die Stadt Dorfen forderte diesbezüglich die Herstellung als nicht ausgebauter Weg, weil der Weg bisher nicht ausgebaut sei. Es kann offen bleiben, ob der Weg derzeit tatsächlich nicht den Merkmalen eines ausgebauten ÖFW entspricht, denn § 1 Abs. 2 der Verordnung über die Merkmale für ausgebauten öffentlichen Feld- und Waldwege steht nicht entgegen, dass ein Weg in Teilstücken unterschiedliche Ausbaustände aufweist. Der Weg (BWV Nr. 202a) dient der Bewirtschaftung einer Vielzahl von landwirtschaftlichen Grundstücken. Seinen Ausbau entsprechend dem Stand der Technik halten wir für gerechtfertigt. Gerade vor dem Hintergrund der oben dargestellten Argumentation der Stadt Dorfen, die den für ausgebauten ÖFW geplanten Ausbaustandard schon für nicht ausreichend erachtet, halten wir die von der Stadt geforderte Herstellung des Weges (BWV Nr. 202a) mit einem geringeren Ausbaustandard für nicht nachvollziehbar.

4.4.3.3.9 ÖFW (BWV Nr. 9)

Der Weg ist ordnungsgemäß in gleicher Qualität wiederherzustellen. Nach den vorliegenden Erkenntnissen besitzt er derzeit keine Asphaltdecke. Die Wiederherstellung muss ebenso wenig in Asphaltbauweise erfolgen. Nach den einschlägigen Richtlinien zum ländlichen Wegebau ist die Herstellung einer wassergebundenen Decke eine geeignete Bauweise, die dem Stand der Technik entspricht. Sollte die Gemeinde Pastetten den vorhandenen Weg bereits mit einer Asphaltdecke belegt haben oder die Mehrkosten für die Asphaltierung übernehmen, so hat der Vorhabensträger die Asphaltierung des Weges (BWV Nr. 9) auf gesamter Länge der Verlegungsstrecke zugesichert.

4.4.3.3.10 ÖFW (BWV Nr. 11)

Für den von der Gemeinde Pastetten geforderten finanziellen Ausgleich für Mehraufwand, der sie durch die vorhabensbedingte Änderung des ÖFW als dessen künftiger Baulastträger trifft, gibt es keine gesetzliche Grundlage. Daher lehnen wir eine Verpflichtung des Vorhabensträgers hierzu ab. Es bleibt bei den Regelungen in Unterlage 6 T, lfd. Nr. 11.

4.4.3.3.11 ÖFW (BWV Nrn. 66 und 67)

Die Gemeinde Buch a. Buchrain wandte sich gegen die Unterhaltungslast für die beiden im Bauwerksverzeichnis mit den Nummern 66 und 67 bezeichneten Durchlässe im Zuge des ÖFW (BWV Nr. 64). Wir halten die Einwendung für nicht durchgreifend. Bei dem Weg handelt es sich bereits derzeit um einen ÖFW, der aufgrund des Baus der A 94 an die neuen Verhältnisse angepasst und über die Autobahn überführt wird. Er wird entsprechend den Anforderungen des § 1 der Verordnung über die Merkmale für ausgebaute öffentliche Feld- und Waldwege (BayRS 91-1-3-I) als ausgebauter ÖFW hergestellt. Insbesondere im Bereich der Kreuzung mit der Autobahn, in dem die beiden Durchlässe liegen, ist die Herstellung als ausgebauter ÖFW erforderlich, unabhängig davon, welchen Ausbauzustand der Weg derzeit aufweist. Die schadlose Ableitung des Niederschlagswassers sowie eine ausreichende Fahrbahnbefestigung und –breite sind aus Gründen der Verkehrssicherheit geboten, um Gefahren für den Verkehr auf der Autobahn zu vermeiden. Beide Durchlässe sind zur schadlosen Ableitung des der Böschung des Wegs zufließenden Wassers erforderlich. Sie sind für die Standfestigkeit der Böschung, auf der der Weg über die Autobahn überführt wird, von großer Bedeutung. Über den ÖFW sind eine Vielzahl von insbesondere forstwirtschaftlich genutzten Grundstücken erschlossen, die auch mit schwerem Arbeitsgerät angefahren werden müssen. Die Notwendigkeit des Ausbaus des ÖFW liegt bei dieser Sachlage auf der Hand und wurde von der Gemeinde Buch a. Buchrain auch nicht in Abrede gestellt, denn sie wandte sich nicht gegen die in den Bauwerksverzeichnisnummern 64 und 64a enthaltenen Regelungen über den ÖFW selbst. Die Gemeinde ist gesetzlicher Baulastträger des ausgebauten ÖFW gemäß Art. 54 Abs. 1 Satz 1 BayStrWG. Die Durchlässe sind Bestandteil des ausgebauten ÖFW BWV Nr. 64. Die Gemeinde ist daher auch zu deren Unterhaltung verpflichtet.

Dem ebenfalls erhobenen Einwand gegen die Unterhaltungsverpflichtung für den Durchlass (BWV Nr. 29a) wurde durch Änderung der Regelungen in Unterlage 3 T, Blatt 2 sowie Unterlage 6 T abgeholfen. Der Durchlass ist Bestandteil des Privatwegs BWV Nr. 24a.

4.4.3.3.12 ÖFW (BWV Nr. 242)

Die Verlängerung des Weges BWV Nr. 242 zur Ausgleichsfläche A 44 halten wir für nicht erforderlich. Die Ausgleichsfläche ist über den Weg BWV Nr. 255 ausreichend erschlossen. Eine weitere Anbindung über den Weg BWV Nr. 242 ist nicht notwendig und würde zu ungerechtfertigten weiteren Eingriffen in Eigentumsflächen Dritter führen. Der Vorhabensträger hat angeboten, auf den ÖFW BWN Nr. 255 zu verzichten, wenn die Stadt Dorfen eine Ersatzzufahrt zur Fläche A 44 am östlichen Rand des geplanten Gewerbegebiets zusichert. Eine Regelung hierüber bleibt gesonderten Verhandlungen der beteiligten Behörden außerhalb der Planfeststellung vorbehalten.

4.4.3.3.13 ÖFW (BWV Nr. 260)

Der ÖFW auf dem Grundstück Fl.Nr. 121/1 der Gemarkung Hausmehring wird von der Baumaßnahme berührt und den geänderten Verhältnissen angepasst (BWV Nr. 260). Der Anschluss an die GVS nach Eck muss entgegen einer im Verfahren geäußerten Ansicht nicht im Bereich der Fahrbahninsel nahe des geplanten Kreisverkehrs erfolgen. Die Notwendigkeit einer kreisverkehrsnahen Querungsmöglichkeit der GVS besteht nicht, da es keine gesicherte Weiterführung des Weges BWV Nr. 260 nach Norden gibt. Zudem dient der ÖFW BWV Nr. 260 dem landwirtschaftlichen Verkehr, der aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht in unmittelbarer Nähe des Kreisels zur GVS zufahren soll. Für Radfahrer, die den Weg benutzen hat der Vorhabensträger eine Zufahrt zur GVS zugesagt, die genau gegenüber des Grundstücks Fl.Nr. 247 der Gemarkung Hausmehring liegt, auf dem nicht motorisierter Verkehr stattfindet. Neue Grundbetroffenheiten werden dadurch nicht ausgelöst, so dass die Regelung der Ausführungsplanung vorbehalten bleiben kann.

4.4.3.3.14 ÖFW (BWV Nr. 275)

Die Einziehung des vorhandenen ÖFW BWV Nr. 275 im Bereich der Einmündung in die St 2084 halten wir entgegen einer Einwendung der Stadt Dorfen aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs für gerechtfertigt. Die Erschließung der im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Gewerbeflächen nördlich der Staatsstraße ist im Rahmen der weiteren Bauleitplanung durch die Stadt Dorfen in einem eigenen Planungskonzept zu regeln. Der Anschluss des Gewerbegebiets an die Staatsstraße über den vorhandenen ÖFW ist ohne dessen Änderung derzeit ausgeschlossen. Die Planung der A 94 löst insoweit keinen Konflikt aus. Die ausgewiesenen Gewerbeflächen bleiben durch den ÖFW BWV Nr. 275 von Norden her erschlossen. Eine Anbindung an die Staatsstraße gegenüber der Einmündung des Verbindungsarms der

nördlichen Anschlussrampe würde zu erheblichen Verkehrsstörungen und Gefahren für die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer führen.

4.4.3.3.15 Entwässerungsanlage 1 (BWV Nr. 16)

Die Gemeinde Buch a. Buchrain befürchtet die übermäßige Belastung und Zerstörung der Straße (ÖFW BWV Nr. 17) nach Ödenbach durch schwere Transportfahrzeuge während des Baus der A 94 und der späteren Unterhaltungsarbeiten. Sie fordert, dass der Baustellenverkehr ausschließlich auf der Bautrasse bzw. der Autobahntrasse abgewickelt wird. Wir weisen diese Forderung zurück. Zum jetzigen Zeitpunkt stehen die Transportrouten von und zur Baustelle noch nicht konkret fest, sondern bleiben der späteren Ausführungsplanung vorbehalten. Sollte der Transport über den Weg in der Baulast der Gemeinde Buch a. Buchrain notwendig werden, so hat der Vorhabensträger zugesagt, vor Beginn der Baumaßnahmen eine gemeinsame Begehung mit Vertretern der Gemeinde durchzuführen und den Beweis über den baulichen Zustand zu sichern. Die Wiederherstellung dieses baulichen Zustands nach Abschluss der Bauarbeiten an der A 94 hat der Vorhabensträger zu gewährleisten.

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 schutzbedürf-

tige 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).

Wenn den vorgenannten Anforderungen nicht durch eine entsprechende Planung oder technische Vorkehrungen Rechnung getragen werden kann, hat der Betroffene gegen den Vorhabensträger einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (§ 42 Abs. 1 und 2 BImSchG bzw. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG).

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 und wurden im Verlauf des Verfahrens auch nicht gefordert. Dort wo die Trasse an Siedlungen vorbeiführt, verläuft sie soweit wie möglich in Einschnittslage.

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.

Diese Belastungsgrenzwerte sind zwar nicht unumstritten, jedoch verbindlich.

4.4.4.1.3 Verkehrslärberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-

Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. 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 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 zugrunde gelegten 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. Nur eine wesentliche Änderung führt zur Lärmvorsorge.

Der Vorhabensträger hat sein Lärmschutzkonzept so ausgelegt, dass mittels der Herstellung der Fahrbahn mit einem lärm mindernden Belag, der den Anforderungen eines Korrekturwerts D_{stro} von -2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 entspricht und unter Berücksichtigung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen auf der gesamten Länge des Planungsabschnitts mit Ausnahme der Wohngebäude im ausgewiesenen Mischgebiet Zieglhaus (Immissionspunkte 70, 71) und

eines weiteren einzelnen Anwesens im planungsrechtlichen Außenbereich gemäß § 35 BauGB (Immissionspunkt 39) die einschlägigen gesetzlichen Tageslärmgrenzwerte eingehalten werden. Für insgesamt 21 Wohngebäude, 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 215 f.; Unterlage 11 T, Blätter 1 bis 5), den wir in Auflage A.3.5.2 abgesichert haben. Für die oben bezeichneten Immissionspunkte, bei denen es zu einer Überschreitung des einschlägigen Taggrenzwerts kommt, sieht das Lärmschutzkonzept des Vorhabensträgers außerdem dem Grunde nach einen Anspruch auf Entschädigung für die Wertminderung des Außenwohnbereichs vor, sofern die Überschreitung einen Bereich betrifft, der aufgrund seines Zuschnitts und seiner Zweckbestimmung dem Aufenthalt im Freien dient (vgl. Unterlage 1 T, Seite 216 f.). Diesen Anspruch haben wir in Auflage A.3.5.3 abgesichert. Abweichend von Antragsunterlage 1 T, Seite 216, besteht dieser Anspruch jedoch nicht für den Immissionspunkt 72, da nach den Berechnungen des Vorhabensträgers die Einhaltung des einschlägigen Tagesgrenzwerts gewährleistet ist (vgl. Unterlage 11 T, Blatt 5).

Wir erachten das vom Vorhabensträger verfolgte planerische Konzept für tragfähig. Zurückgewiesen werden Forderungen, den Lärmschutz über das Maß auszudehnen, das in den Planunterlagen oder in Auflagen dieses Beschlusses festgesetzt ist. Zur Begründung verweisen wir auf unsere Ausführungen zu den einzelnen Einwänden. Ergänzend dazu lehnen wir weitergehende Lärmschutzanlagen zum Schutz des Einzelanwesens im planerischen Außenbereich mit der Bezeichnung als Immissionspunkt 36 ab (vgl. Unterlage 11 T, Blatt 4). Bei dem Anwesen wird der nächtliche Grenzwert um 3 dB(A) überschritten. Aufgrund der topographischen Gegebenheiten könnte diese Überschreitung des nächtlichen Grenzwerts auch durch die Herstellung eines 9 m hohen und 400 m langen Lärmschutzwalls nicht vermieden werden. Allein dafür wären schon Mehrkosten in Höhe von rd. 340.000 € zu veranschlagen, die außer Verhältnis zum erzielbaren Schutz stehen.

Die zur Einhaltung der Grenzwerte am Immissionspunkt 39 (vgl. Unterlage 11 T, Blatt 4) erforderlichen Mehrkosten in Höhe von rd. 1,32 Mio. € für die Herstellung einer 7,0 m hohen und rd. 440 m langen Lärmschutzwand stehen außer Verhältnis zum Schutz des Einzelanwesens im planerischen Außenbereich. Auch unter Berücksichtigung des durch eine solche Lärmschutzwand zugleich erzielbaren Vollschutzes für das benachbarte Anwesen (Immissionspunkt 40), bei dem es durch die vorliegende Planung zu einer Überschreitung des nächtlichen Grenzwerts um 3 dB(A) kommt, bleiben diese Kosten unverhältnismäßig hoch.

Die zur Einhaltung des nächtlichen Grenzwerts für das im Außenbereich gelegene, mit der Bezeichnung Immissionspunkt 64 in den Planunterlagen aufgeführte Wohngebäude (vgl. Unterlage 11 T, Blatt 5) erforderliche Errichtung eines 2 m hohen und ca. 300 m langen Lärmschutzwalls würde Mehrkosten in Höhe von rd. 18.000 € verursachen. Es müssten Grundstücke von landwirtschaftlichen Betrieben in Anspruch genommen werden, deren Eigentümer bereits ohne diese Zusatzinanspruchnahme die vorhabensbedingte Gefährdung ihrer betrieblichen Existenz befürchten. Angesichts der nur geringen Überschreitung des Grenzwerts um ein Dezibel erachten wir die mit dem Bau des Lärmschutzwalls verbundenen Kosten und die verursachten Belastungen Dritter für außer Verhältnis zum angestrebten Schutz.

Der Vorhabensträger hat die Herstellung eines rd. 2 m hohen und ca. 200 m langen Lärmschutzwalls zur Einhaltung des nächtlichen Grenzwerts für das Anwesen unter der Bezeichnung Immissionspunkt 67 zugesichert (vgl. Ziff. A.3.5.7; Unterlage 11 T, Blatt 5). Zusätzlicher Grunderwerb ist hierfür nicht erforderlich.

Für den Bereich der Anschlussstelle Dorfen wäre die Gewährung von zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen mit unverhältnismäßigen Mehrkosten verbunden. Dort kommt es nach den Berechnungen des Vorhabensträgers für die Wohngebäude im Mischgebiet Zieglhaus (Immissionspunkte 70 und 71) trotz der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen zu einer deutlichen Überschreitung des Taggrenzwerts um bis zu 8 dB(A) auf 72 dB(A) (vgl. Unterlage 11 T, Blatt 5). Daneben kommt es in diesem Gebiet zu erheblichen Überschreitungen des nächtlichen Grenzwerts um bis zu 11 dB(A). Im benachbarten Wohngebiet Oberhausmehring (Immissionspunkt 69) wird der nächtliche Lärmgrenzwert ebenfalls überschritten, wenn auch nur geringfügig um ein Dezibel. Am Immissionspunkt 72 in unmittelbarer Nähe zum Fahrbahnrand der A 94 und der kreuzenden B 15 wird der einschlägige Nachtgrenzwert deutlich um 4 dB(A) überschritten. Zu einer Überschreitung des Nachtgrenzwertes kommt es schließlich auch im Süden der A 94 im Ortsteil Reit der Gemeinde St. Wolfgang. Die Lärmwerte liegen dort nachts mit 56 bzw. 57 dB(A) um zwei bzw. 3 Dezibel über dem einschlägigen Grenzwert (Immissionspunkte 74 bzw. 73).

Der Vorhabensträger hat ermittelt, ob und ggf. mit welchen zusätzlichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen die einschlägigen Grenzwerte eingehalten werden können. Für die nördlich der Trasse der A 94 liegenden lärmbeeinträchtigten Gebiete wurde dabei die Herstellung einer insgesamt 12 m hohen und 140 m langen Kombination aus einem Lärmschutzwall und einer aufgesetzten Lärmschutzwand (von je 6 m Höhe) zugrunde gelegt. Zusätzlich wurde die Errichtung einer 145 m langen und 8 m hohen Lärmschutzwand entlang der B 15 angenommen. Diese zusätzlichen Lärmschutzan-

lagen bewegen sich am Rande der technischen Machbarkeit und würden im Vergleich zur vorgesehenen Planung Mehrkosten in Höhe von rd. 701.440 € verursachen. Mit Hilfe der zusätzlichen Lärmschutzanlagen könnte keine Verbesserung der Lärmsituation im Wohngebiet Oberhausmehring (Immissionspunkt 69) erzielt werden. Im Mischgebiet Zieglhaus (Immissionspunkte 70, 71) könnte die Lärmbelastung nicht gesenkt werden, die Grenzwerte der 16. BImSchV würden weiterhin um 8 dB(A) am Tag und um 10 dB(A) in der Nacht überschritten werden. Lediglich am Immissionspunkt 72 könnte der Verkehrslärm soweit reduziert werden, dass es zu keiner Überschreitung des nächtlichen Grenzwerts mehr kommt. Im Ergebnis zeigt sich, dass die Lärmbelastung für die untersuchten Immissionspunkte hauptsächlich vom Verkehr auf der Bundesstraße 15 hervorgerufen wird und nahezu unabhängig vom Bau der A 94 besteht. Es liegt auf der Hand, dass die Kosten für zusätzliche Lärmschutzanlagen außer Verhältnis zum erzielbaren Nutzen stehen.

Für die südlich der Trasse im Ortsteil Reit gelegenen Wohngebäude hat der Vorhabensträger seiner Untersuchung zusätzlicher Lärmschutzanlagen die Herstellung eines 4 m hohen und 220 m langen Walls entlang der südwestlichen Ausfahrtsrampe, eines 5 m hohen und 175 m langen Walls sowie einer 4,5 m hohen und 90 m langen Lärmschutzwands entlang des westlichen Fahrbahnrandes der B 15 zugrunde gelegt. Entlang des östlichen Fahrbahnrandes der B 15 wurde die Errichtung einer 70 m langen und 5 m hohen Wall-/Wandkombination, eines 140 m langen und 4 m hohen Walls sowie entlang der östlichen Auffahrtsrampe eines 90 m langen und 5 m hohen und 140 m langen und 3,5 m hohen Walls angenommen. Die hierfür im Vergleich zur vorgesehenen Planung zu veranschlagenden Mehrkosten belaufen sich auf rd. 350.460 €. Mit Hilfe dieser Lärmschutzanlagen kann die Lärmbelastung um 3 dB(A) reduziert und damit die Einhaltung des Nachtgrenzwerts bei den Immissionspunkten 73 und 74 mit Ausnahme von einem Wohngebäude gewährleistet werden. Wir erachten die Mehrkosten für außer Verhältnis zum erzielbaren Schutz. Da die Lärmreduzierung um 3 dB(A) für das menschliche Gehör wahrnehmbar ist, kann den untersuchten zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen nicht von vorneherein jede spürbare Wirkung abgesprochen werden. Ohne diese zusätzlichen Maßnahmen gewährleistet die vorliegende Planung bereits die Einhaltung der tagsüber zumutbaren Lärmbelastung. Eine weitere Reduzierung unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle ist gesetzlich nicht vorgesehen. Die erzielbare Einhaltung des nächtlichen Grenzwerts bei drei Anwesen würde zwar eine Verbesserung für die betroffenen Bewohner darstellen, die dafür notwendigen Mehrkosten sind jedoch mit rd. 117.000 € pro Gebäude offensichtlich unverhältnismäßig hoch. Die betroffenen Wohngebäude im Ortsteil Reit befinden sich im Außenbereich gemäß § 35 BauGB, der eine geringere

Schutzwürdigkeit gegenüber Lärmeinwirkungen aufweist als andere Gebiete, in denen die Wohnnutzung nicht grundsätzlich missbilligt wird. Zu berücksichtigen ist zudem, dass der Ortsteil Reit bereits stark durch den von Bundesstraße 15 verursachten Verkehrslärm vorbelastet ist.

Die Behandlung des durch die Verkehrssteigerung auf der B 15 ausgehenden zusätzlichen Lärms erfolgt unter dem Gliederungspunkt Lärmauswirkungen an anderen Straßen.

Darüber hinaus weisen wir alle Forderungen von Verfahrensbeteiligten zurück, dem Vorhabensträger die Errichtung zusätzlicher aktiver Lärmschutzanlagen oder die Verwendung eines mehrlagig offenporigen Asphalts als Fahrbahnbelag 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. 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.

Zurückgewiesen werden auch Forderungen nach Zusicherung, dass sich bei einer etwaigen Überschreitung des prognostizierten Verkehrs/Lärms die Behörde bei Geltendmachung nachträglicher Schutzauflagen gemäß Art. 75 Abs. 2 Sätze 2 bis 4 BayVwVfG nicht auf die Vorhersehbarkeit dieser Entwicklung, d. h. auf die erkennbare Fehlerhaftigkeit der Prognose, beruft. Die Anordnung nachträglicher Schutzauflagen ergibt sich aus den gesetzlichen Regelungen und den hierzu ergangenen Entscheidungen der Gerichte. Für eine darüber hinausgehende Zusicherung sehen wir keine Veranlassung.

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. Für nicht zu schützende Außenwohnbereiche wird dem Grunde nach Entschädigung zuerkannt. 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. Lediglich bei drei Immissionspunkten wurde eine Überprüfung der Lärmberechnungen für notwendig erachtet. Auswirkungen auf Lärmschutzansprüche haben sich daraus nicht ergeben.

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 verschiedenen Gemeinden und Privateinwendern die Herstellung von Lärmschutzanlagen für solche Gebiete gefordert, die an vorhandenen Straßen liegen, auf denen ein Verkehrszuwachs zu erwarten ist. Bevor wir uns mit den Einwendungen im Einzelnen befassen, 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 Gewährung 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).

Die Forderungen der Gemeinden Walpertskirchen und Wörth nach Gewährung von Lärmschutz werden zurückgewiesen. Wesentliche Teil von Baugebieten werden vorhabensbedingt nur unerheblich tangiert. Die Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak vom 18.06.2008 zeigt, dass die Ortsdurchfahrten von Walpertskirchen im Zuge der Kreisstraßen ED 20 und ED 14 mit rd. 500 bis 900 Kfz/24h nur geringfügig stärker belastet werden als im Prognose-Nullfall. Im Hinblick auf die Ortsdurchfahrt von Hörlkofen im Zuge der Staatsstraße St 2331 kommt es im ungünstigsten Fall ohne Berücksichtigung der B15 neu zu einer Zunahme des Verkehrsaufkommens von rd. 1.500 bis 2.600 Kfz/24h. Diese Verkehrszunahme führt nach den Berechnungen des Vorhabensträgers zu einer Erhöhung des Lärmpegels für die Bebauung entlang der Erdinger Straße in Höhe von rd. einem Dezibel im Vergleich zum Prognose-Nullfall. Damit ist jedoch keine wahrnehmbare Lärmsteigerung verbunden, die überschlägig erst bei einer Verdoppelung des Verkehrsaufkommens anzunehmen ist (vgl. BVerwG vom 06.06.2002, 4 A 44/00 – juris, Rn. 19 m.w.N.). Zwar finden die Pegelerhöhungen auf der St 2331 jenseits der Lärmsanierungswerte statt, eine Lärmsanierung durch den Vorhabensträger ist jedoch nicht durchzuführen. Der erheblichen Lärmvorbelastung auf der St 2331 im Prognose-Nullfall kommt im Rahmen der vorliegenden Abwägung ein erhebliches Gewicht zu. Dagegen führt der Bau der A 94 lediglich zu unerheblichen, nicht wahrnehmbaren Zusatzbelastungen. Wir meinen, dass bei dieser Sachlage der Vorhabensträger nicht für Lärmschutz an der Staatsstraße einzustehen hat.

Die Forderung der Stadt Dorfen, der Vorhabensträger müsse für Lärmschutzmaßnahmen entlang der Bundesstraße B 15 bzw. für den Bau einer Ortsumfahrung zur Entlastung der Innenstadt sorgen, wird ebenfalls zurückgewiesen. Der Bau einer Ortsumfahrung stellt weder eine Lärmschutzmaßnahme noch eine notwendige Folgemaßnahme des Autobahnbaus dar. Für eine Umgehung wäre ein eigenes Planungskonzept erforderlich. Die Steigerung des Verkehrsaufkommens auf der B 15 in der Ortsdurchfahrt von Dorfen führt zu keiner Beeinträchtigung der Planungshoheit der Stadt Dorfen, die die Gewährung von Lärmschutz erforderlich machen würde. Die B 15 verläuft seit vielen Jahrzehnten durch die Stadt, die ihre Entwicklung darauf abgestimmt hat. Die Lärmsteigerungen infolge der Erhöhung des Verkehrsaufkommens bewegen sich unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle. Nach der Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak vom 18.06.2008 kommt es auf der B 15 nach Fertigstellung der gesamten Trasse Dorfen zu einer Verkehrszunahme von ca. 1.500 bis 2.400 Kfz/24h (vgl. Verkehrsuntersuchung, Plan 5c2). Bei einem (vorübergehenden)

Bauende der A 94 bei der Anschlussstelle Dorfen würden bis zu 3.100 Kfz/24h die B 15 in der Ortsdurchfahrt von Dorfen zusätzlich befahren (vgl. Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak vom 03.03.2005, Pläne 10b und 11b). Eine Verdoppelung des Verkehrsaufkommens wird bei weitem nicht erreicht. Nach den Berechnungen des Vorhabensträgers kommt es beim Vergleich des Verkehrsaufkommens im Planfall 2025 mit dem Prognose-Nullfall 2025 zu Pegelerhöhungen zwischen 0,1 und 0,6 dB(A). Zwar bewegen sich die Lärmpegel bereits im Prognose-Nullfall überwiegend jenseits der Lärmsanierungswerte, aber auch hier erachten wir die erhebliche Vorbelastung im Vergleich zur nicht wahrnehmbaren Zusatzbelastung infolge der Erhöhung des Verkehrsaufkommens durch den Bau der A 94 für so gewichtig, dass wir dem Vorhabensträger keine Verpflichtung zur Gewährung von Lärmschutz auferlegen.

Die Forderungen der Gemeinde Lengdorf nach dem Bau einer Ortsumgehung bzw. der Gewährung von Lärmschutz werden unter Hinweis auf die obigen Ausführungen ebenfalls zurückgewiesen. Nach der Verkehrsprognose von Prof. Kurzak vom 18.06.2008 erfährt lediglich die Kreisstraße ED 12 eine Verkehrszunahme nach Fertigstellung der A 94. Diese Verkehrszunahme zwischen rd. 600 und 2.500 Kfz/24h (vgl. Verkehrsuntersuchung vom 18.06.2008, Plan 5b2) bewegt sich zum Teil im Bereich der Verdoppelung des Verkehrsaufkommens. Der Vorhabensträger hat die Lärmauswirkungen auf die entlang der ED 12 gelegenen Wohngebäude und Bebauungsplangebiete ermittelt. Danach kommt es bei insgesamt 24 Wohngebäuden entlang der Kreisstraße ED 12 zu einer wahrnehmbaren Pegelerhöhung um 3 dB(A). Bei 16 von den 24 Wohngebäuden werden die Lärmwerte von 64/54 dB(A) Tag/Nacht, die wir als Orientierungswerte für die Abwägung heranziehen, überschritten. Bei zwei der 16 Anwesen wird nur der Tagwert überschritten, der Nachtwert eingehalten. Bei einem der 16 Anwesen handelt es sich um einen Kindergarten, bei dem wegen der nur tagsüber stattfindenden Nutzung der Nachtwert in der Abwägung nicht ins Gewicht fällt. Bei neun der 16 Anwesen wird der Tagwert bereits im Prognose-Nullfall, also ohne den Bau der A 94 überschritten, für den Nachtwert gilt dies für sechs Anwesen. Auf der Grundlage der dargestellten Untersuchungsergebnisse halten wir es für gerechtfertigt, für die Wohngebäude Ansprüche auf geeignete Lärmschutzmaßnahmen dem Grunde nach zuzusprechen, bei denen infolge des Autobahnbaus wahrnehmbare Lärmsteigerungen auftreten, soweit die Orientierungswerte von 64/54 dB(A) überschritten werden. Dabei kommen aktive Lärmschutzmaßnahmen jedoch nicht in Betracht, weil sie in der Ortsdurchfahrt nicht Erfolg versprechend sind. Die seitliche Abschirmung der Straße durch Wälle oder Wände in der Ortsdurchfahrt kann aufgrund der notwendigen Zufahrten zu den Grundstücken

nicht wirksam erzielt werden und ist auch aus städtebaulichen Gründen abzulehnen, da sie den Ort tiefgreifend zerschneiden würden. Die Kosten für die Aufbringung eines lärmindernden Fahrbahnbelags halten wir vorliegend für unverhältnismäßig. Immerhin handelt es sich bei der Kreisstraße ED 12 um eine Straße mit Netzfunktion, die auch dem Anschluss von Gemeinden an das überörtliche Verkehrsnetz zu dienen bestimmt ist (vgl. Art. 3 Abs. 1 Nr. 2 BayStrWG). Die Gemeinde Lengdorf hat ihre städtebauliche Planung entlang der Kreisstraße orientiert und musste davon ausgehen, dass die zukünftige Verkehrsentwicklung auch zu einem erhöhten Lärmaufkommen führen wird. Die Gemeinde nahm in Kenntnis dieser Straßenfunktion und der Verkehrsentwicklung dennoch die Ausweisung von Wohn- und Mischgebieten entlang der Kreisstraße vor. Auch ohne den Bau der A 94 käme es zu einer Vielzahl von Überschreitungen der Orientierungswerte 64/54 dB(A). Darüber hinaus ist festzustellen, dass im Prognose-Nullfall mit Ausnahme von zwei Anwesen bei allen in der Ortsdurchfahrt betrachteten Wohnanwesen in ausgewiesenen Wohngebieten die einschlägigen gesetzlichen Grenzwerte von 59/49 dB(A) am Tag und in der Nacht überschritten werden. Vor diesem Hintergrund wäre die Verpflichtung des Vorhabensträgers, auf einer Straße in fremder Baulast einen kostenträchtigen lärmindernden Asphalt aufzubringen und regelmäßig zu unterhalten, unverhältnismäßig. Die Überbürdung der Unterhaltungspflicht auf den Landkreis als Straßenbaulastträger der Kreisstraße ED 12 erscheint ebenfalls unverhältnismäßig, da die Lärmsteigerung kausal mit dem Bau der Autobahn zusammenhängt. Wir halten es daher im Rahmen der Abwägung für angemessen aber auch ausreichend, dem Grunde nach Ansprüche auf passive Schallschutzmaßnahmen für diejenigen Wohnanwesen zuzusprechen, die von einer Überschreitung der Orientierungswerte betroffen sind. Dabei sind die passiven Schallschutzmaßnahmen auf die Einhaltung der Lärmwerte von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht auszurichten. Eine darüber hinausgehende Optimierung anhand der einschlägigen Grenzwerte der 16. BImSchV ist dagegen im Rahmen der vorliegenden Abwägung nicht vorzunehmen. Der Vorhabensträger hat nur die Einhaltung der Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse zu gewährleisten, nicht jedoch Lärmvorsorge oder eine Lärmsanierung auf einer Straße in fremder Straßenbaulast durchzuführen. Mit Hilfe der passiven Schallschutzmaßnahmen wird neben den Interessen der betroffenen Privaten auch der Planungshoheit der Gemeinde Lengdorf ausreichend Rechnung getragen. Auf Auflage A.3.5.4 wird verwiesen.

Alle über die oben dargelegten, als berechtigt anerkannten Forderungen nach zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen hinausgehenden Forderungen werden entsprechend den vorstehenden Erläuterungen zurückgewiesen. Dies gilt auch für alle For-

derungen, die andere Straßenzüge als die soeben im Detail untersuchten betreffen, weil die A 94 ausweislich der Verkehrsuntersuchung überwiegend Verkehrsabnahmen oder jedenfalls nur geringfügige Verkehrszunahmen und damit nur einen unerheblichen Lärmzuwachs verursacht. Das für die vorliegende Planung sprechende öffentliche Interesse überwiegt hier die Beeinträchtigungen, die durch die Lärmauswirkungen an den anderen, vorhandenen Straßen entstehen. Der Lärmzuwachs entlang der anderen Straßen ist sowohl im Hinblick auf gemeindliche Belange als auch im Hinblick auf private Belange nicht erheblich und rechtfertigt keine über die Anwendung der gesetzlichen Bestimmungen des § 41 BImSchG i.V.m § 2 der 16. BImSchV hinausgehende Gewährung von Lärmschutz.

4.4.4.1.6 Berücksichtigung vorübergehender Lärmauswirkungen an anderen Straßen

Aufgrund der abschnittswisen Fertigstellung der A 94 zwischen Forstinning und Heldenstein kommt es zu vorübergehenden Verkehrsverlagerungen im nachgeordneten Straßennetz. Im Rahmen der Abwägung prüfen wir, ob damit erhebliche Lärmauswirkungen verbunden sind. Ob die Zumutbarkeitsgrenze für die Betroffenen überschritten wird, ist situationsbedingt im jeweiligen Einzelfall zu überprüfen. Die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) finden auf die bauphasenbedingten und damit vorübergehenden Verkehrsimmissionen keine direkte Anwendung. Nach unserer Auffassung ist die Situation vergleichbar mit umleitungsbedingten, vorübergehenden Immissionen (vgl. BVerwG vom 23.06.2009, 9 VR 1/09 – juris, Leitsatz 2). In entsprechender Anwendung der oben dargelegten höchstrichterlichen Rechtsprechung zu den Lärmauswirkungen an anderen Straßen ziehen wir die Regelungen der 16. BImSchV als Orientierungshilfe für die Abwägung heran.

Die Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak vom 03.05.2005 zeigt, dass es durch die Fertigstellung der A 94 zwischen Forstinning und Dorfen zu signifikanten Verkehrssteigerungen nur auf der B 15 in der Ortsdurchfahrt von Dorfen und der Staatsstraße St 2084 zwischen Dorfen und Heldenstein kommt (Prof. Kurzak vom 03.05.2005, Seite 5 und Pläne 10a – 10c). Die B 15 ist keiner weiteren Prüfung zu unterziehen, da die Verkehrssteigerung von max. 3.100 Kfz/24h im Vergleich zur Vorbelastung im Prognose-Nullfall keine wahrnehmbare Lärmsteigerung verursacht und daher entsprechend unseren obigen Ausführungen keine Lärmschutzansprüche auslöst. Die Hinnahme der zusätzlichen Belastungen ist durch das überwiegende öffentliche Interesse am Bau der A 94 gerechtfertigt.

Nach der Verkehrsuntersuchung kommt es jedoch auf dem Straßenzug der St 2084 zwischen Dorfen und Heldenstein zu einer erheblichen Verkehrszunahme. Nach den

Berechnungen des Vorhabensträgers führt diese Verkehrszunahme entlang der Staatsstraße zu wahrnehmbaren Lärmsteigerungen von mehr als 3 dB(A) bei 86 Wohngebäuden. Diese wahrnehmbaren Lärmsteigerungen führen bei 61 Wohngebäuden zu einer Überschreitung der Lärmwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) nachts. Lärmwerte jenseits der Sanierungswerte werden bei 26 Wohngebäuden erreicht. Maßgebend für diese erheblichen Lärmsteigerungen ist der hohe Anteil von Schwerlastverkehr, der sich bei Fertigstellung der A 94 zwischen Forstinning und Dorfen von der B 12 auf die Achse A 94/St 2084 verlagert. Wir erachten es für unzumutbar, die Wohnbevölkerung diesen Zusatzbelastungen auszusetzen, auch wenn sie nur vorübergehend auftreten und nach Fertigstellung der gesamten Trasse Dorfen, wie oben gezeigt, signifikante Verkehrsentlastungen auf der St 2084 eintreten werden. Daher haben wir uns in Auflage A.7 die Entscheidung über die abschnittsweise Beschränkung der St 2084 für den Schwerlastverkehr vorbehalten, um die Vermeidung erheblicher Lärmauswirkungen sicherzustellen, falls dies nicht bereits vorrangig ggf. durch andere verkehrsrechtliche Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörden gewährleistet werden sollte. Das für das Straßenverkehrsrecht zuständige Sachgebiet der Regierung hat im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens mitgeteilt, die zuständigen Straßenverkehrsbehörden würden bei Vorliegen der straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen durch geeignete verkehrsrechtliche Maßnahmen dafür sorgen, dass sich der Lkw-Verkehr nicht von der B 12/B 15 auf die St 2084 verlagert. Gegebenenfalls werde die Staatsstraße St 2084 zwischen Heldenstein und der Einmündung in die B 15 bei Dorfen für den Lkw-Verkehr – mit Ausnahme des Anliegerverkehrs – beschränkt. Auf die Möglichkeit des Handelns der höheren Verwaltungsbehörde im Straßenverkehrsrecht gemäß § 44 Abs. 1 Satz 2 StVO wird hingewiesen. Die Berechnungen des Vorhabensträgers zu den vorübergehenden Lärmimmissionen ohne Berücksichtigung des Schwerverkehrs zeigen, dass es dann rechnerisch nur noch bei einem Wohngebäude (Isenstr. 13, 84419 Schwindegg) zu wahrnehmbaren Lärmsteigerungen jenseits der Lärmwerte 64/54 dB(A) tags/nachts kommt. Da dieses Wohngebäude jedoch bereits heute durch eine 3 m hohe Lärmschutzwand vor den von der Staatsstraße ausgehenden Lärmimmissionen geschützt ist, kommt es unter Berücksichtigung dieser Sachlage entlang der gesamten Strecke zu keiner relevanten Lärmsteigerung.

4.4.4.1.7 Rückwirkung der fortgeschriebenen Verkehrsprognose auf den Abschnitt Forstinning - Pastetten

Zurückgewiesen werden Forderungen von Einwendern, die für den Abschnitt Forstinning – Pastetten geplanten Lärmschutzmaßnahmen müssten aufgrund der

fortgeschriebenen Verkehrsprognose nachträglich ertüchtigt werden. Die Planung für den ersten Planungsabschnitt ist bereits bestandskräftig. Sie basiert auf einer tragfähigen Verkehrsprognose. Die Fortschreibung der Verkehrsprognose ändert an der methodischen und inhaltlichen Richtigkeit der ursprünglichen Prognose nichts. Die vorliegende Planung löst insoweit keinen Konflikt aus, der im Rahmen dieses Beschlusses bewältigt werden müsste. Ob in der Zukunft die Verkehrsbelastung so eintreten wird wie prognostiziert oder ob nachträglicher Lärmschutz erforderlich wird, kann derzeit nicht überprüft werden.

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 (im Prognosezeitraum in Kraft tretenden) Grenzwerte in der 22. 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 sowohl bei den Langzeitwirkungen, als auch bei den Kurzzeitwirkungen deutlich unter den Werten der TA-Luft, der VDI 2310, der EG-Richtlinien und der 22. 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 22. 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 221). 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 Grenz- und Orientierungswerte der 22. BImSchV an den nächstgelegenen Anwesen erreicht oder gar überschritten 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

Der geplante Bau der Autobahn A 94 zwischen Pastetten und Dorfen führt zu Betroffenheiten von drei FFH-Gebieten. Die strengen Anforderungen an die Zulassungsentscheidung, die sich aus Art. 13c Abs. 2 BayNatSchG/§ 34 Abs. 2 BNatSchG ergeben, stehen der Genehmigung des Projekts nicht entgegen. Auf die Ergebnisse der FFH-Verträglichkeitsprüfungen unter C.3 wird verwiesen.

Für die Überbauung/Beseitigung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan angegebenen Biotope wird nach Art. 13d Abs. 2 BayNatSchG eine Ausnahme vom Verbot des Art. 13d Abs. 1 BayNatSchG zugelassen. Gleiches gilt für die Beseitigung von Hecken, lebenden Zäunen, Feldgehölzen und –gebüsch im Sinne von Art. 13e Abs. 1 BayNatSchG (vgl. Art. 13e Abs. 3 BayNatSchG). Die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen gleichen die Beeinträchtigungen der jeweiligen Standorteigenschaften für wild lebende Tiere und Pflanzen aus. Abgesehen davon ist das für den Bau der A 94 sprechende öffentliche Interesse von solchem Gewicht, dass die Erteilung einer Ausnahme aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls gerechtfertigt ist. Die Gründe ergeben sich aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung. Eine gesonderte Ausnahmeerteilung außerhalb dieses Planfeststellungsbeschlusses ist nicht erforderlich.

4.4.5.1.2 Artenschutz

4.4.5.1.2.1 Rechtsgrundlagen

Verbotstatbestände und geschützte Arten

Das Bundesrecht regelt die – hier allein zu betrachtenden - artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote in § 42 Abs. 1 BNatSchG (n. F.), der gemäß § 11 Satz 1 BNatSchG unmittelbar gilt. Die geschützten Arten werden in §§ 10 Abs. 2 Nr. 10 und 11 BNatSchG definiert.

Gemäß § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (n. F.) ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu tö-

ten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Die besonders geschützten Arten sind gemäß § 10 Abs. 2 Nr. 10 BNatSchG:

- Arten der Anhänge A und B der Verordnung (EG) Nr. 338/97 über den Schutz von Exemplaren wild lebender Tier- und Pflanzenarten durch Überwachung des Handels,
- Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie (92/43 EWG),
- Arten, die in Anlage 1 Spalte 2 der Rechtsverordnung nach § 52 Abs. 1 (Bundesartenschutzverordnung) aufgeführt sind,
- Europäische Vogelarten; dazu zählen alle in Europa natürlich vorkommenden Vogelarten im Sinne von Art. 1 der V-RL (79/409 EWG). Nach Art. 1 der V-RL gehören sämtliche wild lebende Vogelarten, die im europäischen Gebiet der Mitgliedsstaaten heimisch sind, zu den von der Richtlinie geschützten Vogelarten

Gemäß § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (n. F.) 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.

Die streng geschützten Arten sind gemäß § 10 Abs. 2 Nr. 11 BNatSchG:

- Arten des Anhangs A der Verordnung (EG) Nr. 338/97,
- Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie (92/43 EWG),
- Arten, die in Anlage 1 Spalte 3 der Bundesartenschutzverordnung aufgeführt sind.

Gemäß § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (n. F.) ist es verboten, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Gem. § 42 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG (n. F.) 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.

Die besonders geschützten wild lebenden Pflanzenarten sind gemäß § 10 Abs. 2 Nr. 10 BNatSchG:

- Pflanzenarten der Anhänge A und B der Verordnung (EG) Nr. 338/97 über den Schutz von Exemplaren wild lebender Tier- und Pflanzenarten durch Überwachung des Handels,
- Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie (92/43 EWG),
- Pflanzenarten, die in Anlage 1 Spalte 2 der Rechtsverordnung nach § 52 Abs. 1 (Bundesartenschutzverordnung) aufgeführt sind.

Legalausnahme/Ausnahme

Gemäß § 42 Abs. 5 BNatSchG (n. F.) gelten die Zugriffsverbote für nach § 19 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft nur nach Maßgabe von Satz 2 bis 7. Sind in Anhang IVa der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführte Tierarten oder europäische Vogelarten betroffen, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des § 42 Abs. 1 Nr. 3 und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des § 42 Abs. 2 Nr. 1 nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Standorte wildlebender Pflanzen der in Anhang IVb der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführten Arten gilt Satz 2 und 3 entsprechend. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens ein Verstoß gegen die Zugriffsverbote nicht vor.

Die Legalausnahme des § 42 Abs. 5 BNatSchG (n. F.) bestimmt zunächst, dass die vorhabensbedingten Auswirkungen auf besonders geschützte Tier- und Pflanzenarten, die nicht in Anhang IV der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführt und keine europäische Vogelart sind, im Rahmen der Eingriffsregelung des § 19 BNatSchG bzw. des Art. 6a BayNatSchG zu prüfen sind. Die Prüfung erfolgt an anderer Stelle des Beschlusses. Daneben enthält die Vorschrift des § 42 Abs. 5 BNatSchG (n. F.) Maßgaben, die wir der Prüfung der Zugriffsverbote zugrunde legen.

Kommt es trotz Berücksichtigung der oben dargestellten Maßgaben zu projektbedingten Verletzungen von Zugriffsverboten, wird geprüft, ob gemäß § 43 Abs. 8 BNatSchG (n. F.) im Einzelfall Ausnahmen von den Verboten zugelassen werden können.

4.4.5.1.2.2 Prüfmethodik

Das methodische Vorgehen und die Begriffsabgrenzungen der vom Vorhabensträger vorgelegten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (vgl. Unterlage 12.6 T), die wir zur fachlichen Grundlage unserer Beurteilung gemacht haben, entsprechen den

mit Schreiben der Obersten Baubehörde vom 08.01.2008 (Gz. IID2-4022.2-001/05) eingeführten „Fachlichen Hinweise zur Aufstellung der Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)“.

Die Datengrundlage der fachgutachtlichen Untersuchungen ist in Unterlage 12.6 T, Kap. 1.2, Kap. 4.1.2.1 und Kap. 4.2.1 dargestellt, worauf verwiesen wird. Um das Vorkommen geschützter Tier- und Pflanzenarten im Untersuchungsraum zu erfassen wurden zahlreiche Begehungen vor Ort durchgeführt. Die bereits im Zuge des Planfeststellungsverfahrens für den Abschnitt Forstinning – Pastetten 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 § 42 BNatSchG (n. F.) 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 § 42 Abs. 1 BNatSchG (n. F.) 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). An der rechtlichen Zulässigkeit der Berücksichtigung solcher Maßnahmen hegen wir, entgegen einiger Stimmen im Anhörungsverfahren, keine Zweifel. Maß-

geblich ist die Wirkungsweise der Maßnahmen. Wenn sie gewährleisten, dass die Verwirklichung eines Verbotstatbestands von vornherein vermieden wird, ist dem Integritätsinteresse der FFH-Richtlinie Genüge getan (vgl. BVerwG vom 17.01.2007, 9 A 20.05 – juris, Rn. 53 m.w.N. zum Habitatschutz; BVerwG vom 09.07.2008, 9 A 14.07 – juris, Rn. 98). Dagegen kommt es nicht auf ihre Bezeichnung an. In den Planunterlagen des Vorhabensträgers werden einige der Maßnahmen als „Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität von Lebensstätten (vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen i.S.v. § 42 Abs. 5 BNatSchG)“ bezeichnet (vgl. Unterlage 12.6 T, Kap. 3.3, Seite 12). Unabhängig von der Verwendung des Begriffs „Ausgleichsmaßnahmen“ wird deutlich zum Ausdruck gebracht, dass die Maßnahmen nur dann in die Prüfung der Verbotstatbestände einbezogen werden, wenn sie „... bei vorgezogener Umsetzung den Eintritt von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen vermeiden.“ Sie stellen daher keine klassischen, kompensatorischen Ausgleichsmaßnahmen im Sinne der Eingriffsregelung gemäß Art. 6a BayNatSchG/§ 19 BNatSchG dar, sondern herkömmliche Schadensvermeidungs- und minderungsmaßnahmen.

Ergänzend weisen wir darauf hin, dass die EU-Kommission die Berücksichtigung von CEF-Maßnahmen (continuous ecological functionality-measures) in ihrem „Leitfaden zum strengen Schutzsystem für Tierarten von gemeinschaftlichem Interesse im Rahmen der FFH-Richtlinie 92/43 EWG“ (im Folgenden: Leitfaden) vom Februar 2007 in Kapitel II.3.4.d) bei der Prüfung von Projektauswirkungen auf Fortpflanzungs- und Ruhestätten für zulässig erachtet. Der Bundesgesetzgeber ermöglicht in § 42 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG die Festsetzung vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen zur Aufrechterhaltung der ökologischen Funktion von Fortpflanzungs- und Ruhestätten. Das Bundesverwaltungsgericht erachtet die Berücksichtigung vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen für gemeinschaftsrechtskonform, weil solche Maßnahmen die ununterbrochene Funktionserfüllung gewährleisten müssen und sich damit in der Terminologie der Kommission gleichfalls als funktionserhaltende Maßnahmen darstellen (vgl. BVerwG vom 18.03.2009, 9 A 39.07 – juris, Rn. 70).

4.4.5.1.2.3 Stellungnahmen und Einwendungen

Während des Planfeststellungsverfahrens für den vorliegenden Abschnitt Pastetten – Dorfen 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 am 21.06.2006 (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 In-Kraft-Treten des Ersten Gesetzes zur Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes vom 12. Dezember 2007 (BGBl I S. 2873) hat sich die Rechtslage erneut verändert. Die Planunterlagen der A 94 für den Abschnitt Pastetten – Dorfen 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 27.02.2009, 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 im Anhörungsverfahren zum vorliegenden Planungsabschnitt Pastetten – Dorfen bis auf eine Ausnahme, die die Geeignetheit des Standorts für die Ausgleichsmaßnahme A 32 zur Wiederansiedlung der Schmetterlingsart „Dunkler Wiesenknopfameisenbläuling“ zum Gegenstand hatte, keine Einwendungen erhoben. Insbesondere von Naturschutzvereinen oder Umweltvereinigungen wurden die fachlichen Angaben nicht beanstandet. Das LfU hat in seiner Stellungnahme vom 28.05.2009 ausdrücklich sein Einverständnis mit der in Unterlage 12.6 T dargelegten Vorgehensweise des Vorhabensträgers erklärt. Zweifel an der Geeignetheit der gutachtlichen Untersuchungen zur Prüfung der artenschutzrechtlichen Verbote haben sich für uns nicht ergeben.

Einwendungen gegen die planerische Behandlung des europäischen Artenschutzes wurden lediglich im Rahmen des ergänzenden Verfahrens zum ersten Planungsabschnitt Forstinning – Pastetten erhoben. Damals wurde der Artenschutz im Abschnitt Pastetten – Dorfen jedoch lediglich unter dem Gesichtspunkt der Vorausschau behandelt. Im Vergleich zum damaligen Planungsstand haben sich zwischenzeitlich sowohl die technische und landschaftspflegerische Planung als auch die Rechtslage geändert. Die Einwendungen von damals bezogen sich auf einen Sachverhalt, der vom vorliegenden in signifikanter Weise abweicht und können daher nicht unbesehen auf den vorliegenden Plan übertragen werden.

Unabhängig davon, dass wir Einwendungen gegen den Plan im Hinblick auf den Artenschutz bis auf die o. g. Ausnahme für ausgeschlossen erachten, gehen wir in der folgenden Prüfung des Artenschutzes vorsorglich auf die im ergänzenden Verfahren

zum ersten Planungsabschnitt Forstinning - Pastetten von Beteiligten erhobenen Einwendungen ein.

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 § 42 Abs. 1 BNatSchG (n. F.) infolge der Wirkungen des Vorhabens erfüllt werden.

Nach den fachgutachtlichen Untersuchungen des Vorhabensträgers kommen im Untersuchungsraum keine geschützten Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-RL vor. Verstöße gegen das Verbot des § 42 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG sind nicht ersichtlich.

Das in § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (n. F.) enthaltene Schädigungsverbot erfasst im Rahmen von zulässigen Eingriffen gem. § 19 BNatSchG Verletzungen oder Tötungen von Tieren oder ihrer Entwicklungsformen, die nicht unvermeidbar mit der Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten verbunden sind (§ 42 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG n. F.), 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.

Nicht unter das Schädigungsverbot des § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (n. F.) 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 § 42 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 § 42 Abs. 5 bzw. § 43 Abs. 8 BNatSchG (n. F.) 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 Einzelexemplaren 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).

Das in § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (n. F.) 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 Lebens-

gemeinschaft 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 § 42 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.

Ein Verstoß gegen das Schädigungsverbot des § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (n. F.) liegt gem. § 42 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG (n. F.) 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 beanstanden, weil der in § 42 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 wer-

den (vgl. BVerwG vom 18.03.2009, 9 A 39.07 – juris, Rn. 67 ff.). Den Schutz von § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (n. F.) 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 § 42 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 11 Fledermausarten des Anhangs IV der FFH-RL im Untersuchungsgebiet nachweislich vorkommen. Für weitere vier Fledermausarten ist ein Vorkommen 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 Autobahnbaus ist der Abriss von fünf Gebäuden erforderlich. Die Gebäude wurden im Hinblick auf das Vorkommen von Fledermäusen und potenziellen Quartieren begutachtet. Es konnten keine Tiere oder besetzte Quartiere vorgefunden werden. Wie bereits oben dargestellt, schützt die Vorschrift des § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG keine bloß potenziellen Lebensstätten. Ob der Tötungstatbestand des § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG verwirklicht werden kann, wenn Exemplare geschützter Fledermausarten während des Abrisses der Gebäude anwesend sein sollten, kann dahinstehen, weil die Planung vorsieht, dass im Rahmen der Umweltbaubegleitung die Gebäude vor ihrem Abriss auf mögliche Vorkommen von Fledermäusen kontrolliert werden (Schutz-

maßnahme S2) und für ggf. vorhandene Tiere eine Umsiedlung bzw. eine Bereitstellung von Ausweichquartieren (Fledermausnistkästen) erfolgt.

Die Schutzmaßnahme 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 §§ 42 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. An der Wirksamkeit der Schutzmaßnahme haben wir keine Zweifel.

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 den Hammerbach, die Isen und die Lappach sowie großzügig dimensionierte Durchlässe und Wegeüberführungen. Weiter Risiko senkend wirken die geplanten ein- und beidseitigen Lärmschutzanlagen einschließlich der Immissionsschutzwände 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 S6 und S12 sowie die Gestaltungsmaßnahmen G5 und G6 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.

Mit Hilfe der geplanten Schadensvermeidungs- und -minderungsmaßnahmen kann für acht Fledermausarten die Erfüllung von Verbotstatbeständen von vornherein sicher ausgeschlossen werden. Es handelt sich hierbei um die Arten Abendsegler (*Nyctalus noctula*), Kleiner Abendsegler (*Nyctalus leisleri*), Bechsteinfledermaus (*Myotis bechsteinii*), Große Bartfledermaus (*Myotis brandtii*), Mopsfledermaus (*Barbastella barbastellus*), Nordfledermaus (*Eptesicus nilssonii*), Wasserfledermaus (*Myotis daubentoni*) und Zweifarbfledermaus (*Vespertilio discolor*). Auf Unterlage 12.6 T, Seiten 25 bis 29 wird verwiesen.

Im ergänzenden Verfahren zum Abschnitt Forstinning – Pastetten wurde bezüglich der vorgenannten Arten lediglich die Behandlung der Großen Bartfledermaus gerügt. Ob Quartiere der Art betroffen sind könne nicht gesagt 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 Rüge halten wir für nicht durchgreifend. Der Zusammenhang zwischen Quartier und Wirkungsweise der kollisionsmindernden Maßnahmen ist schon nicht nachvollziehbar. Das angebliche Quartier bei Weidmühle jedenfalls würde erst den nachfolgenden Planungsabschnitt Dorfen – Heldenstein betreffen und ist somit lediglich im Rahmen der Vorausschau von Relevanz. Auf die obigen Ausführungen unter C.4.2.2.2 wird verwiesen.

Die folgenden Arten wurden im Hinblick auf die Erfüllung von Zugriffsverboten gemäß § 42 Abs. 1 BNatSchG genauer untersucht:

Braunes Langohr (*Plecotus auritus*)

Unter Berücksichtigung aller Vermeidungsmaßnahmen ist nur ein Verstoß gegen das Tötungsverbot gemäß § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht auszuschließen. 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 Lebensräume durchschneiden, grundsätzlich stark kollisionsgefährdet. Trotz der Minimierung der Kollisionsgefahren durch die geplanten Vermeidungsmaßnahmen kann nicht auf gesamter Streckenlänge der A 94 im Planungsabschnitt sichergestellt werden, dass sich das Kollisionsrisiko nicht signifikant erhöht. Als Worst-Case wird von der Erfüllung des Tötungsverbots ausgegangen. Auf Unterlage 12.6 T, Seiten 29 bis 33 wird verwiesen.

Aufgrund des ähnlichen Flug- und Jagdverhaltens wie des Braunen Langohrs gelten diese Feststellungen für die Fledermausarten Fransenfledermaus (*Myotis nattereri*) und Graues Langohr (*Plecotus austriacus*) gleichermaßen. Auf Unterlage 12.6 T, Seiten 33 bis 38 wird verwiesen.

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 39 bis 41 verwiesen. Aufgrund der gutachtlichen Untersuchungen ist nicht damit zu rechnen, dass Verbotstatbestände erfüllt werden.

Im Bereich des Planungsabschnitts sind Wochenstubenquartiere neben dem bekannten Quartier im Kirchturm von Schwindkirchen nicht bekannt und wegen des guten Erfassungsgrads auch unwahrscheinlich. Die Winterquartiere dieser Tierart befinden sich fast ausschließlich im nordbayerischen Raum. Nicht auszuschließen sind Vorkommen von Einzeltieren in Gebäuden (Männchen- oder Zwischenquartiere) oder in Baumhöhlen. Solche Vorkommen besitzen jedoch keine zentrale Rolle wie bei Wochenstuben- oder Winterquartieren. 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). Jedenfalls wird durch die Schutzmaßnahme S2 wirksam verhindert, dass anwesende Tiere beim Abriss oder bei der Fällung getötet werden.

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 einzelner Gebäude 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 ihrem 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 Über-

fliegen der Autobahn in geringer Höhe abgehalten und zu sicheren Querungsstellen geleitet. Jedoch kann dies nicht entlang der gesamten Streckenlänge lückenlos gewährleistet werden und zudem kann nicht ausgeschlossen werden, dass Exemplare der Tierart auf der straßenzugewandten Seite der Schutzpflanzungen entlang fliegen und in den kollisionsgefährdeten Bereich kommen. Vorsorglich wird von der Erfüllung des Tötungsverbots ausgegangen. Im Übrigen wird auf Unterlage 12.6 T, Seiten 42 bis 44 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. Wie von Verfahrensbeteiligten im ergänzenden Verfahren für den Abschnitt Forstinning – Pastetten bestätigt wurde, können sich Einzeltiere daneben 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.

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 überwinterten 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 45 bis 48 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 Ortsbereich von Lengdorf und Kopfsburg, zahlreich festgestellt werden. 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 von einer signifikanten Erhöhung des Kollisionsrisikos auszugehen, dass durch Schutzmaßnahmen nicht vollständig ausgeräumt werden kann. Ergänzend wird auf Unterlage 12.6 T, Seiten 48 bis 50 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. Es kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass einzelne Exemplare der Art auch im Trassenbereich der A 94 vorkommen und durch den Bau der Autobahn beeinträchtigt würden. Die Erfüllung des Schädigungsverbots im Sinne von § 42 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 § 42 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 Aktionsradius 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 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. Aufgrund des Eingriffs in kleinflächige Trockenstandorte, etwa an Waldrändern, Böschungen, Heckensäumen und Wegrändern, 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 § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG kann jedoch aufgrund von Vermeidungsmaßnahmen wirksam verhindert werden (§ 42 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.

Mit Hilfe dieser 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. § 42 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 Isen und Lappach gewährleisten zudem für dort angesiedelte Bestände die Aufrechterhaltung von Funktionsbeziehungen.

Derzeit nicht sicher ausgeschlossen werden kann dagegen die signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos gemäß § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG. Die Planung sieht zwar Schutzmaßnahmen (S2) in Form von Amphibienleiteinrichtungen vor. Allerdings entstehen an den Rändern der Autobahn mit ihren teilweise unbepflanzten Böschungen 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 53 bis 57.

Amphibien

Der Vorhabensträger hat umfangreiche Untersuchungen zu den Amphibienarten im Untersuchungsgebiet durchgeführt. Die Ergebnisse sind in Unterlage 12.6 T, Seiten 57 bis 63 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 Kammmolch (*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. Aktuelle Funde in Trassennähe konnten lediglich im nordwestlichen Auholz gemacht werden. Zudem gibt es ein lokales Vorkommen in der Kiesgrube bei Osendorf.

Um die ökologische Funktion der durch den Bau der Trasse bzw. die Verfüllung der Kiesgrube betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten zu erhalten, werden vorzeitig neue, flache und besonnte Kleingewässer angelegt, die für die Fortpflanzung der Art geeignet sind. 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 Habitats ermöglichen der Art zudem, den Störungen auszuweichen. Regelmäßige Wanderungen von Tieren über die Autobahn hinweg sind aufgrund der Fundorte unwahrscheinlich. Die im gesamten Waldgebiet vorgesehenen Amphibienleiteinrichtungen und –durchlässe ermöglichen jedenfalls 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 § 42 Abs. 1 BNatSchG. Ergänzend wird auf Unterlage 12.6 T, Seiten 60 bis 63 verwiesen.

Schmetterlinge

Als relevante Schmetterlingsarten wurden der Nachtkerzenschwärmer (*Proserpinus proserpinus*) und der Dunkle Wiesenknopf-Ameisenbläuling (*Glaucopsyche nausithous*) untersucht. Ein Vorkommen des Nachtkerzenschwärmers im Wirkraum des Vorhabens konnte nicht nachgewiesen werden. Vorsorglich wurde dennoch geprüft, ob es vorhabensbedingt zu Verstößen gegen die artenschutzrechtlichen Verbote für diese im Untersuchungsraum potenziell vorkommende Schmetterlingsart kommt. Dies kann aufgrund der vorliegenden naturschutzfachlichen Erkenntnisse verneint werden. Insoweit verweisen wir auf Unterlage 12.6 T, Seiten 67 bis 69.

Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling (*Glaucopsyche nausithous*)

Die Lebensraumsprüche der Schmetterlingsart und ihre Lebensweise war bereits Gegenstand mehrerer wissenschaftlicher Untersuchungen, die in die artenschutzfachlichen Untersuchungen des Vorhabensträgers eingeflossen sind. Der Schmetterling benötigt neben geeigneten Lebensraumflächen vor allem Bestände der Pflanzenart Großer Wiesenknopf und Vorkommen der Ameisenart *Myrmica rubra* in unmittelbarer Nachbarschaft der Pflanzen als Wirt der parasitisch lebenden, älteren Raupen. Im Bereich der Trasse der A 94 findet die Schmetterlingsart solche Bedingungen bei Watzling/Pausenberg vor, wo ein Bestand festgestellt werden konnte.

Durch den Bau der A 94 kommt es zu einer Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten, da Bestände des Großen Wiesenknopfes überbaut werden, der als Eiablageplatz und Nahrungspflanze für Jungraupen, sowie als Nektarpflanze für die Falter dient. Zudem sind Wirtsameisennester von der Überbauung betroffen, in denen sich Altraupen aufhalten und die der Puppenruhe dienen. Insgesamt werden ca. 10

bis 20 % des vorhandenen Bestandes betroffen. Der Verbotstatbestand des § 42 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. § 42 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG wird jedoch nicht erfüllt, weil die Planung die Aufrechterhaltung der ökologischen Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätte im räumlichen Zusammenhang gewährleistet. So wird der wichtigste Teil des Schmetterlingslebensraums, der nördlich der Trasse verbleibt, vor Beginn der Baumaßnahme gesichert und durch Zusammenschluss mit einer angrenzenden Extensivwiese sogar vergrößert. Daneben wird ein neuer Lebensraum westlich von Watzling angelegt (vgl. Unterlage 12.6 T, Seite 65 f.). Der Vorhabenssträger hat sich in beiden Fällen vom Vorkommen sowohl der Pflanzenart als auch der Ameisenart auf den Flächen überzeugt und ein Pflegeregime entwickelt, das für die in Rede stehenden Arten eine optimale Entwicklungsmöglichkeit gewährleistet. Wir haben keinen Zweifel am Erfolg der Maßnahmen. Im Isental gibt es Trittsteinbiotope für die Schmetterlingsart dort, wo die Landwirtschaft nicht intensiv betrieben wird. Offensichtlich stellt die intensive landwirtschaftliche Nutzung im Isental einen wesentlichen limitierenden Faktor für die Arten dar. Wird dagegen durch die geplante Extensivierung und einem auf die Bedürfnisse der Arten zugeschnittenen Pflegeregime sowohl die Blüte und Aussamung des Großen Wiesenknopfes als auch die Schonung der vorhandenen Ameisen gewährleistet, so besteht kein Zweifel an der Aufrechterhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätte der Schmetterlingsart im räumlichen Zusammenhang. Vom Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling sind Ausbreitungsflüge über mehrere Kilometer hinweg bekannt, so dass eine Besiedlung der vom Vorhabensträger bereitgestellten Flächen, die entweder unmittelbar neben den derzeit vorhandenen Lebensräumen oder in einer Entfernung von ca. 600 m liegen, sicher angenommen werden kann.

Mit Hilfe der vorgenannten Maßnahmen kann gewährleistet werden, dass es zu keinem Verstoß gegen das Störungsverbot nach § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG kommt. Die Lebensräume der lokalen Population der Schmetterlingsart bei Pausenberg werden sich künftig weit überwiegend nördlich der Autobahntrasse befinden, so dass keine Zerschneidungswirkung von ihr ausgeht. Der Erhaltungszustand der lokalen Population wird durch eine vorhabensbedingte Störung nicht verschlechtert.

Da ein kleiner Teillebensraum südlich der Trasse verbleibt, kann nicht ausgeschlossen werden, dass sich das Tötungsrisiko für die Art signifikant erhöht. Von der Erfüllung des Tötungsverbots nach § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird vorsorglich ausgegangen.

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 98 Arten. Sämtliche Arten wurden im Hinblick auf den Verstoß gegen Verbote untersucht. Dabei wurden Artengruppen gebildet soweit ähnliche Verhaltensmuster oder Empfindlichkeiten dies zulassen. Für 26 Vogelarten wurde eine Detailanalyse vorgenommen.

Grauspecht (*Picus canus*)

Im Verlauf des gerichtlichen Verfahrens zum Abschnitt Forstinning – Pastetten wurde über die Betroffenheit des Grauspechts streitig verhandelt. Der Grauspecht tritt im Untersuchungsgebiet als seltener Brutvogel in alten und lichten Laub- und Mischwäldern bzw. innerhalb größerer nadelholzdominierter Wälder mit eingestreuten Laubholzinseln, Windwurfflächen, Lichtungen und unterschiedlicher Aufforstung auf. Vorkommen in den Wäldern um Hammersdorf mit vier bis sechs Brutpaaren, im oberen Kaltenbachtal und im Kopfsburger Holz mit mindestens zwei Brutpaaren sind bekannt. Die über viele Jahre aufgrund von Kartierungen gewonnenen Erkenntnisse zu den Funden und der Revierverteilung lassen auf eine stabile bzw. zunehmende Tendenz der lokalen Population schließen.

Aktuelle Niststandorte werden durch den Bau der Autobahn nicht betroffen. Die Revierzentren mit den vermuteten Brutbäumen befinden sich nicht innerhalb des Baufelds. Nach den gutachtlichen Erhebungen des Vorhabensträgers sind vom Bau Nahrungshabitate (lichte Waldbereiche, Waldsäume) sowie ältere Laubbäume mit Höhlen betroffen, die potenziell als Bruthöhlen oder Schlafhöhlen genutzt werden können. Weder Nahrungshabitate noch bloß potenzielle Lebensstätten sind durch § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG geschützt (vgl. BVerwG vom 09.07.2008, 9 A 14.07 - juris, Rn. 100). Durch die vom Vorhabensträger vorgesehenen Schutz- und Minimierungsmaßnahmen wird darüber hinaus sichergestellt, dass keine geschützten Fortpflanzungs- und Ruhestätten zerstört werden bzw. ihre ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang gewahrt bleibt. So erfolgt die Rodung innerhalb der relevanten Waldbestände außerhalb der Brutzeiten. Insbesondere im Harrainer Holz und im Kühholz werden in deutlicher Entfernung zur Trasse aber innerhalb der Reviergrenzen Waldbereiche mit alten Laubbäumen gesichert und aus der Nutzung genommen, benachbarte dichte Fichtenbestände aufgelichtet und angrenzende Offenlandbereiche extensiviert und als breiter Waldrand mit Waldsaumvegetation ent-

wickelt (vgl. Schutzmaßnahmen S 2, S 12 und vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen A 11a, A 11b). Damit ist sichergestellt, dass sich die Verluste an Altholz und Nahrungsflächen nicht auf den Brutbestand des Grauspechts auswirken.

Für die Vogelart Grauspecht wird im FuE-Vorhaben „Vögel und Verkehrslärm“ (Garniel et al., 2007) eine Entfernung von 400 m zum Fahrbahnrand als maximale Effektdistanz für Störungen durch Straßen angegeben. Innerhalb eines solchen Störbandes beidseits der Autobahn liegt ein relativ großer Teil der Grauspechtreviere im Planungsabschnitt. Ein Verstoß gegen das Störungsverbot gemäß § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG liegt jedoch nicht vor, weil aufgrund der Untersuchungen nicht davon auszugehen ist, dass es durch die Störungen zu einer Verringerung der Bestandsgröße der Populationen kommt und sich der Erhaltungszustand nicht verschlechtert. Wegen der weit verstreuten Lage der Laubholzinseln ist anzunehmen, dass sich die tatsächlich genutzten Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Grauspechte über ein großes Areal erstrecken und ein Wechsel zwischen den einzelnen Stätten stattfindet. Die Grauspechte können in ungestörte Bereiche ausweichen. Durch die oben beschriebenen Maßnahmen des Vorhabensträgers werden zudem ungestörte Teilhabitate außerhalb der Störzone entwickelt, in die die Spechte ebenfalls ausweichen können. Zu berücksichtigen ist darüber hinaus, dass die Störempfindlichkeit der Spechte bei der Nahrungssuche deutlich herabgesetzt ist, so dass die Tiere bei der Nahrungssuche in den von der Autobahn betroffenen Nahrungshabitaten kaum Einschränkungen erfahren.

Um eine gefahrlose Überquerung der Autobahn für die Grauspechte in den Waldbereichen zu schaffen, werden mit der Schutzmaßnahme S12 die Böschungflächen durch eine dichte begleitende Gehölzpflanzung gestaltet. Damit wird verhindert, dass sich neben der Autobahn Freiflächen entwickeln, die wie Waldrandbereiche oder Lichtungen attraktiv für die Nahrungssuche der Spechte wären. Daneben werden die Tiere gezwungen, die Trasse in einer ungefährlichen Höhe zu überfliegen. Das Kollisionsrisiko für die Grauspechte ist nicht signifikant erhöht, ein Verstoß gegen das Tötungsverbot nach § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist ausgeschlossen. Ergänzend wird auf Unterlage 12.6 T, Seiten 87 bis 89 verwiesen.

Rebhuhn (*Perdix perdix*), Mäusebussard (*Buteo buteo*), Habicht (*Accipiter gentilis*), Sperber (*Accipiter nisus*), Turmfalke (*Falco tinnunculus*), Waldohreule (*Asio otus*)

Für die oben genannten Vogelarten kann eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos und damit ein Verstoß gegen das Tötungsverbot gemäß § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht ausgeschlossen werden. Die Vogelart Rebhuhn ist aufgrund ihrer arttypischen niedrigen Überflüge über Straßen grundsätzlich einer erhöhten Kollisi-

onsgefahr ausgesetzt. Die vorliegende Planung 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 99 bis 106 wird ergänzende verwiesen.

4.4.5.1.2.6 Ausnahme

Von den artenschutzrechtlichen Verboten des § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird für folgende Arten eine Ausnahme gemäß § 43 Abs. 8 BNatSchG erteilt:

- Braunes Langohr (*Plecotus auritus*)
- Fransenfledermaus (*Myotis nattereri*)
- Graues Langohr (*Plecotus austriacus*)
- Kleine Bartfledermaus (*Myotis mystacinus*)
- Zwergfledermaus (*Pipistrellus pipistrellus*)
- Zauneidechse (*Lacerta agilis*)
- Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling (*Glaucopsyche nausithous*)
- Habicht (*Accipiter gentilis*)
- Mäusebussard (*Buteo buteo*)
- Rebhuhn (*Perdix perdix*)

- Sperber (*Accipiter nisus*)
- Turmfalke (*Falco tinnunculus*)
- Waldohreule (*Asio otus*)

Die Voraussetzungen für die Erteilung von artenschutzrechtlichen Ausnahmen liegen vor.

4.4.5.1.2.7 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 § 43 Abs. 8 Satz 2 BNatSchG.

Im Planungsabschnitt Pastetten - Dorfen kommen andere Trassenführungen als zumutbare Alternativen nicht in Betracht. Im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens wurden von Verfahrensbeteiligten auch keine alternativen Trassierungen zur Verrin-

gerung artenschutzrechtlicher Betroffenheiten vorgeschlagen. Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang, dass die Erteilung von Ausnahmen gemäß § 43 Abs. 8 BNatSchG vorliegend nur aufgrund der nicht auszuschließenden signifikanten Erhöhung des Tötungsrisikos für einige Arten erforderlich ist. 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. Im Übrigen wird auf die Prüfung der anderweitigen Lösungsmöglichkeiten im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung unter C.2.1.6 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 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. 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 sowohl zu Betroffenheiten von FFH-Gebieten als auch zu Verstößen gegen artenschutzrechtliche Verbote.

Zwar erachten wir die Beeinträchtigungen der FFH-Gebiete durch die Trasse Haag aufgrund einer Grobeinschätzung für geringer als bei der Trasse Dorfen, da kein prioritärer Lebensraumtyp des Anhangs I der FFH-RL von der Baumaßnahme betroffen wäre (vgl. oben C.4.4.2.7.1). Dies führt vorliegend jedoch nicht dazu, die Trasse Haag für eine zumutbare Alternative zu halten. Die Beeinträchtigung von FFH-Gebieten durch die Trasse Dorfen wird aufgrund der umfangreichen Verträglichkeitsprüfung als nicht erheblich beurteilt. Die Frage einer Alternativenprüfung im Sinne von Art. 6 Abs. 4 FFH-RL stellt sich vorliegend daher nicht. Bei dieser Sachlage kommt geringfügigen Vorteilen einer Alternativtrasse unterhalb der Erheblichkeitsschwelle im Rahmen der artenschutzrechtlichen Alternativenprüfung kein entscheidungserheblicher Stellenwert zu. Anderenfalls würde eine an sich nicht gebotene habitatschutzrechtliche Alternativenprüfung über den Umweg des Artenschutzes Eingang in die Planungsentscheidung finden.

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 beid-

seits 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 ebenso wie bei der Trasse Dorfen gewährleistet werden, dass gegen die Schädigungs- und Störungsverbote des § 42 Abs. 1 Nr. 2 und 3 BNatSchG nicht verstoßen wird. Verstöße gegen das Tötungsverbot gemäß § 42 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 Planungsalternative ausgeschlossen, so würden die mit ihr verbundenen Nachteile außer Verhältnis zu dem mit ihr erreichbaren Gewinn für Natur und Umwelt stehen.

4.4.5.1.2.8 Ausnahmegründe

Gemäß § 43 Abs. 8 Satz 1 Nr. 4 und 5 BNatSchG können Ausnahmen von den Verboten nach § 42 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 Autobahnbau 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 beson-

deres 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 Teil des Lückenschlusses zwischen zwei bereits fertig gestellten Teilstücken der A 94 zwischen München und Altötting. 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.

4.4.5.1.2.9 Erhaltungszustand der Populationen einer Art

Gemäß § 43 Abs. 8 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 § 42 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 überörtli-

chen 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 befinden sich die vorhabensbedingt verbotswidrig betroffenen Arten des Anhangs IV der FFH-RL Braunes Langohr (*Plecotus auritus*), Fransenfledermaus (*Myotis nattereri*), Zwergfledermaus (*Pipistrellus pipistrellus*) sowie die Vogelarten Habicht (*Accipiter gentilis*), Mäusebussard (*Buteo buteo*), Rebhuhn (*Perdix perdix*), Sperber (*Accipiter nisus*), Turmfalke (*Falco tinnunculus*) und Waldohreule (*Asio otus*) sowohl auf der Ebene der biogeographischen Region als auch lokal in einem günstigen Erhaltungszustand bzw. sind weit verbreitete Arten. Die Arten des Anhangs IV der FFH-RL Kleine Bartfledermaus (*Myotis mystacinus*) und Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling (*Glaucopsyche nausithous*) weisen auf der Ebene der biogeographischen Region einen ungünstigen Erhaltungszustand auf, die lokalen Populationen sind dagegen in einem guten Erhaltungszustand. Die beiden Anhang IV Arten Graues Langohr (*Plecotus austriacus*) und Zauneidechse (*Lacerta agilis*) weisen auf beiden Ebenen einen ungünstigen Erhaltungszustand auf.

Das Vorhaben führt nach den gutachtlichen Feststellungen unter Berücksichtigung sämtlicher landschaftspflegerischen Maßnahmen bei keiner Art zur Verschlechterung des derzeitigen Erhaltungszustands der lokalen Population. Damit ist nach den oben dargelegten Erläuterungen sichergestellt, dass sich der Erhaltungszustand der Populationen der Arten im Sinne von § 43 Abs. 8 Satz 2 BNatSchG nicht verschlechtert. Auf Unterlage 12.6 T zu den einzelnen Arten wird verwiesen. Zu prüfen ist daher lediglich, ob Art. 16 Abs. 1 der FFH-RL weitergehende Anforderungen enthält. Aus seinem Wortlaut, der auf die Wahrung eines günstigen Erhaltungszustands abstellt, könnte der Schluss gezogen werden, dass eine Ausnahmeerteilung ausgeschlossen ist, wenn sich Arten bereits in einem ungünstigen Erhaltungszustand befinden. In einer Entscheidung vom 14.07.2007 (Rs. C-342/05, Slg. 2007, I-2713) hat der EuGH diesbezüglich geurteilt, dass auch in solchen Fällen Ausnahmen unter außergewöhnlichen Umständen weiterhin zulässig sind, wenn hinreichend nachgewiesen ist, dass sie den ungünstigen Erhaltungszustand dieser Populationen nicht verschlechtern oder die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands nicht behindern. (EuGH aaO, Rn. 29). Der EuGH stützte sich dabei auf Äußerungen der Kommission in ihrem Leitfaden zum Artenschutz (dort Nrn. 47 bis 51 des Abschnitts III). Unabhängig von der Frage, ob die deutsche Übersetzung der Urteilspassage mit

„außergewöhnlichen Umständen“ zutreffend ist (dies mag im Vergleich zu anderen Übersetzungen sowie zu den entsprechenden Passagen in den Schlussanträgen der Generalanwältin Kokott zweifelhaft erscheinen), ist unter solchen außergewöhnlichen Umständen nicht nur die unmittelbare Gefährdung höchster Güter zu verstehen (vgl. BVerwG vom 01.04.2009, 4 B 62.08 – juris, Rn. 39). Denn der EuGH hat in seiner Entscheidung die Erteilung einer Ausnahme nicht von der unmittelbaren Gefährdung höchster Güter abhängig gemacht. Vielmehr hat er unter Bezugnahme auf den Leitfaden der Kommission maßgeblich darauf abgestellt, ob sich die Ausnahme auf die Art neutral auswirkt. Das ist auch sachgerecht und steht in Einklang mit den europäischen Richtlinien. Es liefe ersichtlich den Intentionen des Europarechts zuwider, wenn Großvorhaben, die sich im Hinblick auf den Erhaltungszustand der betroffenen Arten neutral auswirken, allein aufgrund des bestehenden, auf externen Gründen beruhenden ungünstigen Erhaltungszustands von Arten nicht zugelassen werden könnten. Denn das Europarecht ist nicht allein auf die Wahrung umweltrechtlicher Belange fixiert (vgl. Art. 174 ff. EGV), sondern leistet auch einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur (vgl. Art. 154 ff. EGV sowie die Richtlinie 96/48 EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems <ABI EG Nr. L 235 S. 6> und die Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems <ABI EG Nr. L 110 S. 1>; Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, ABI EG Nr. L 228 S. 1). Auch Art. 2 Abs. 3 FFHRL und Art. 2 VRL machen deutlich, dass dem Naturschutz kein einseitiger Vorzug gebührt, sondern dass er in Einklang u. a. mit den wirtschaftlichen Erfordernissen zu bringen ist (vgl. BVerwG vom 16.03.2006, 4 A 1073/04 – juris, Rn. 577 ff.). Zudem würde die Abhängigkeit der Erteilung einer artenschutzrechtlichen Ausnahme von der unmittelbaren Gefährdung höchster Güter dem Artenschutz ein weitaus strengeres Schutzniveau zuerkennen als dem Gebietsschutz. Denn im Rahmen von Art. 6 Abs. 4 FFH-RL können Ausnahmen vom Gebietsschutz bei Vorliegen zwingender Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses zugelassen werden, die unzweifelhaft nicht nur bei der unmittelbaren Gefährdung höchster Güter vorliegen. Dass der Artenschutz jedenfalls nicht strengere Anforderungen als der Gebietsschutz enthält, ist jedoch in der Rechtsprechung geklärt (vgl. BVerwG vom 05.12.2008, 9 B 28/08 – juris, Rn. 41).

Aufgrund der umfangreichen gutachtlichen Untersuchungen des Vorhabensträgers ist gewährleistet, dass auch für die Arten, die sich derzeit in einem ungünstigen Er-

haltungszustand befinden, eine Ausnahme erteilt werden kann, weil sich der Neubau der A 94 auf die Populationen dieser Arten neutral auswirkt. Der derzeitige Erhaltungszustand wird nicht verschlechtert, die künftige Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands wird nicht behindert.

4.4.5.2 Berücksichtigung von Natur und Landschaft als öffentlicher Belang

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger die Belange des Umweltschutzes zu beachten (§ 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG). Bei der Planfeststellung nach § 17 Satz 2 FStrG ist die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in Art. 1 BayNatSchG und §§ 1 und 2 des BNatSchG enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Mit Grund und Boden ist sparsam umzugehen. Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen (siehe z. B. § 1 a 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 Textteil 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 zwingenden gesetzlichen Bestimmungen des Art. 6 a Abs. 1 BayNatSchG hat der Vorhabensträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt,

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen,
- unvermeidbare Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten und
- verbleibende erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vorrangig auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder in sonstiger Weise zu kompensieren (Ersatzmaßnahmen), soweit es zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege erforderlich ist.

Gemäß Art. 6 a Abs. 2 BayNatSchG/§ 19 Abs. 3 Satz 1 BNatSchG ist die Maßnahme zu untersagen, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht im erforderlichen Maß in angemessener Frist auszugleichen oder in sonstiger Weise zu kompensieren sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vorgehen. Werden als Folge eines Eingriffs Biotope zerstört, die für dort wildwachsende Pflanzen und wildlebende Tiere der streng geschützten Arten nicht ersetzbar sind, ist der Eingriff nur zulässig, wenn er aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt ist.

Dieses Entscheidungsprogramm des BNatSchG bzw. BayNatSchG steht selbständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwGE 85, 348, 357). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten.

Für Vorhaben, die den Naturgenuss erheblich und nachhaltig beeinträchtigen oder den Zugang zur freien Natur ausschließen oder erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen, gelten die Regelungen für Eingriffe entsprechend.

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 (§ 19 Abs. 1 BNatSchG, Art. 6 a Abs. 1 Satz 1 1. HS. und Satz 3 BayNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu be-

achten, 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.

Nach Art. 6 a Abs. 1 Satz 3 BayNatSchG ist eine Beeinträchtigung auch vermeidbar, wenn das mit dem Eingriff verfolgte Ziel auf andere zumutbare, die Natur und Umwelt schonendere Weise erreicht werden kann (Ausführungsvariante).

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Insoweit wird auf die vorgesehenen Maßnahmen im Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP - Unterlage 12.1 T) verwiesen. Hierauf wird Bezug genommen.

4.4.5.3.3 Verbleibende Beeinträchtigungen

Wie in Unterlage 12.1 T dargestellt ist, verbleiben insbesondere folgende Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

- Beeinträchtigung von bedeutenden Lebensräumen

Durch die Baumaßnahme werden hoch bedeutsame Waldgebiete um Hammerdorf durch großflächige Überbauung und lange Durchschneidungen betroffen. Für die Waldgebiete ist insbesondere die Standortvielfalt, das Vorkommen überregional bedeutsamer Tierarten (z. B. Spechtarten, Gelbbauchunke), die nur sehr langfristige Wiederherstellbarkeit sowie auch die Flächengröße wertbestimmend. Qualitativ besonders hochwertige Waldstandorte sind derzeit nur als kleine Inseln im Gesamtbestand eingestreut. Sie sind als Lebensraum empfindlicher und anspruchsvoller Arten nur funktionsfähig, weil sie von größeren Waldflächen umgeben sind. Auf einer Länge von mehreren Kilometern werden durch die Autobahn bisher unzerschnittene Waldbestände stark beeinträchtigt. Die sehr hoch bedeutsamen Kerngebiete dieser Waldkomplexe sind überwiegend randlich betroffen.

Die Baumaßnahme betrifft zudem den Hangbereich der Altmoräne zwischen Lengdorf und Parschalling. Der südliche Hang zum Isental ist trotz der vorherrschenden intensiven landwirtschaftlichen Nutzung wichtiger Teil des vernetzten Ökosystems zwischen der Talau der Isen und den Lebensräumen im oberen Hangbereich. Die wichtigsten Vernetzungsachsen, die das Isental vor allem mit dem Kopsburger Holz

verbinden, sind die Fließgewässer. Jedes einzelne Fließgewässer ist für sich allein genommen zwar nur von lokaler Raumwirksamkeit, in ihrer Gesamtheit stellen die Bäche und Gräben jedoch ein bedeutsames Teilelement dieses zusammen mit dem Isental insgesamt überregional bedeutsamen Lebensraumsystems dar. Sie dienen nicht nur den typischen Fließgewässerarten (Köcherfliegen, Eintagsfliegen, Libellen) als Wanderwege, sondern auch Amphibien (Grasfrosch, Erdkröte, Laubfrosch) und andere landlebende Arten nutzen diese Strukturen als naturnahe Leitlinien für ihre Wanderungen. Auf einer Länge von über fünf Kilometern beeinträchtigt die A 94 durch ihren hangparallelen Verlauf dieses System. Trotz der geplanten Brücken und Durchlässe wird die Vernetzungsfunktion der hierfür bedeutsamen Fließgewässer (Bach südlich Lengdorf, Bach südwestlich Gmaind, Tal bei Kopfsburg, Bach bei Tiefenbach, Bach westlich Pausenberg) gestört.

Die geplante Autobahn A 94 beeinträchtigt daneben weitere Bachtäler von hoher und sehr hoher ökologischer Bedeutung. Zu nennen sind hier die Bachtäler des Har-rainer Bachs, der Strogen, des Hammerbachs sowie von Isen und Lappach. Die Dimensionierung der geplanten Brücken minimiert die Beeinträchtigungen und ermöglicht überwiegend auch weiterhin insbesondere die für die Erhaltung lebensfähiger Populationen notwendigen saisonalen Wanderungen. Zu Einschränkungen der Funktionsfähigkeit von Biotopflächen kann es unter den Brücken in Abhängigkeit von ihren lichten Höhen im Hinblick auf die Boden- Licht- und Feuchtigkeitsverhältnisse, das Mikroklima und die Vegetationszusammensetzung kommen. Insbesondere bei Brücken mit geringer lichter Höhe können teilweise Zerschneidungen von Funktionsbeziehungen die Folge sein. Negativ auf die Funktionsbeziehungen wirken sich daneben die betriebsbedingten Beeinträchtigungen wie Beunruhigung durch Licht-, Fahrtwind- und Lärmimmissionen aus.

- 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 mittlere 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 von Isen und Lappach. 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 empfindlichen 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 Ausgleichsmaßnahmen, Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung

Die in Art. 6a Abs. 1 Satz 1 BayNatSchG (§ 19 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG) enthaltene Pflicht, unvermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vorrangig auszugleichen oder in sonstiger Weise zu kompensieren, stellt nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565 und vom 01.09.1997, NuR 1998, 41) striktes Recht dar, ist also einer Abwägung nicht zugänglich.

Eine Abwägung findet naturschutzrechtlich erst im Rahmen des Art. 6a Abs. 2 Satz 1 BayNatSchG (spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung) statt (§ 19 Abs. 3 Satz 1 BNatSchG). Im Rahmen dieser Abwägung ist zu beachten, dass ein Vorhaben gemäß Art. 6 a Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG im Falle der Zerstörung von Biotopen, die für die dort wild lebenden Tiere und Pflanzen der streng geschützten Arten nicht ersetzbar sind, nur zugelassen werden darf, wenn zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses vorliegen. 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 der Staatsministerien des Innern und für Landesentwicklung und Umweltfragen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Bauvorhaben vom 21.06.1993 in Flächenbedarf umgerechnet, was hier keinen Bedenken begegnet. Beim Ausgleich handelt es sich um keinen exakten naturwissenschaftlichen Begriff. Er zielt auf Folgenbeseitigung, aber eher im Sinne von Kompensation als im Sinne von Restitution. Er hat möglichst gleichartig zu erfolgen, soweit es um die ökologischen Funktionen geht. Bei der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes genügt die landschaftsgerechte Neugestaltung. Ersatz hingegen ist die möglichst ähnliche, in jedem Fall aber gleichwertige Kompensation. Diese erfolgt grundsätzlich im durch den Eingriff betroffenen Raum. Die Abgrenzung mag zum Teil schwierig sein. Der Ausgleich hat Vorrang.

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 großflächigen, bisher unzerschnittenen und daher für die dortigen Lebensgemeinschaften besonders wertvollen Waldbeständen 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. Die Autobahn verursacht jedoch keine nicht kompensierbaren Eingriffe, so dass die spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung nach Art. 6a Abs. 2 Satz 1 BayNatSchG nicht erforderlich ist. Als Folge des Eingriffs werden auch keine Biotope zerstört, die für die dort wild lebenden Tiere und wild wachsenden Pflanzen der streng geschützten Arten nicht ersetzbar sind.

Das Vorhaben verursacht einen Kompensationsbedarf von insgesamt 51,07 ha Größe. Die Planung sieht Kompensationsmaßnahmen mit einer Fläche von insgesamt 58,53 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 53,01 Hektar anrechenbar. Der Kompensationsbedarf wird vollständig abgedeckt.

Von der Kompensationsfläche entfallen 18,1 ha auf Ersatzmaßnahmen. Hinsichtlich des erforderlichen waldrechtlichen Flächenausgleichs wird auf die Ausführungen zum Belang Wald unter C.4.4.8 verwiesen, soweit es sich nicht vorrangig um eine naturschutzfachliche Fragestellung handelt.

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

Im Bereich der Beeinträchtigung zusammenhängender Waldkomplexe, insbesondere des Harrainer Holzes und des Auholzes, werden mittels der Ersatzflächen E1 und E2 sowie den Ausgleichsflächen A2 und A3 neue Fließgewässerstrukturen und Gehölzlebensräume aufgebaut. Insbesondere auf den Flächen A2 und A3 wird sich ein Biotopkomplex entwickeln, der die Funktionen des zerschnittenen Biotopkomplexes bei Harrain übernehmen kann. Die Ersatzflächen E1 und E2 dienen der Neuanlage von Wald- und Waldrandlebensräumen. Für Waldarten mit großem Arealanspruch werden Waldstandorte mit Anschluss zu bestehenden Waldsäumen großflächig neu geschaffen. Auf diesen Flächen werden Laubmischwaldbestände angelegt, die derzeit in den betroffenen Wäldern nur als kleine Lebensraumsinseln vorhanden sind. Damit wird den Lebensraumansprüchen insbesondere der Art Grauspecht Rechnung getragen. Daneben werden die vorhandenen, intensiv forstlich genutzten Waldbestände durch Auflichtungen für den Specht attraktiver gemacht. Mit Hilfe der Ersatzmaßnahme E3 werden Waldflächen zudem in bisher waldärmere Landschaftsausschnitte ausgedehnt.

Als Kompensation für die Beeinträchtigungen im Bereich des Hammerbachtals wird südlich der Trasse am Hammerbach die angrenzende Fichtenaufforstung zu einem standortgerechten Auen- und Laubmischwald umgebaut. In Zusammenwirken mit der Schaffung von Auenwiesen wird damit ein Brückenkopfbiotop geschaffen (Maßnahme A6), das die Akzeptanz der Hammerbachbrücke als Möglichkeit zur Querung der Autobahn für die betroffenen Arten erhöht. Letztlich dient die Maßnahme der Aufrechterhaltung der Funktion des Hammerbachs als Lebensraum sowie als Funktionsachse und Leitlinie von z. T. streng geschützten Arten.

Zur Kompensation für Beeinträchtigungen von großflächigen Waldlebensräumen im Mühl- und Kühholz dient neben den bereits erwähnten Ersatzmaßnahmen E1 bis E3 zusätzlich die Maßnahme E4 in Form von Neuschaffung von Wald- und Waldrandlebensraum südwestlich von Gmaind. Als Ausgleich für die Beeinträchtigung eines Quellbachs des Bittlbachs im Wald ist die Verbesserung der Lebensraumsituation am Bittlbach durch Neuanlage von Feuchtwald angrenzend an den Bach und die Anlage von extensiv genutztem Grünland mit Obstgehölzen und einem Stillgewässer als Ersatzlebensraum für Amphibien vorgesehen (Maßnahme A12). Die Maßnahme A12 kompensiert zudem die Beeinträchtigungen eines Teiches südlich von Grass, indem die vorhabensbedingt zerschnittenen oder beeinträchtigten Funktionsbeziehungen v. a. für Amphibienarten umgeleitet werden und eine Flächenvergrößerung und Qualitätsverbesserung der betroffenen Lebensräume erzielt wird.

Zum Ausgleich der vorhabensbedingten Beeinträchtigungen im Isental werden die Lebensraumflächen für Arten der Talau mit den Maßnahmen A14 bis A18 durch die Schaffung von Brückenkopfbiotopen vergrößert. Südlich des geplanten Brückenbauwerks wird der bestehende Gehölzsaum verbreitert. Wechselfeuchte Rohbodenstandorte werden angelegt und vorhandenes Grünland wird ausgehagert. Daneben werden auf allen Flächen Stillgewässer angelegt, die Amphibien als Laichgewässer dienen. Mit Hilfe dieser Maßnahmen werden attraktive Komplexlebensräume mit funktionalem Bezug zum Fließgewässer geschaffen, die die Aufrechterhaltung seiner Wirkung als Funktionsachse und Leitlinie fördern.

Im Bereich der Trassenführung parallel zum südlichen Isenhang werden Beeinträchtigungen von Lebensräumen und Funktionsbeziehungen sowie von Waldbeständen durch verschiedene Ausgleichsmaßnahmen sowie durch die Neuschaffung von Wald- und Waldrandlebensräumen in Form der Ersatzmaßnahmen E4 und E5 kompensiert. Die Ausgleichsmaßnahmen (A23, A24 und A30 bis A33) dienen der Stärkung von betroffenen Fließgewässern durch naturnahe Gestaltung der Bachläufe und Anlage von Gehölzen sowie wechselfeuchten Rohbodenstandorten u. ä. Insbesondere die Betroffenheit der Schmetterlingsart Dunkler Wiesenknopfameisenbläuling wird durch speziell auf diese Tierart zugeschnittene landschaftspflegerische Maßnahmen im Rahmen des Kompensationskonzepts berücksichtigt (A35, A36). Der Eingriff in Heckenbrüterlebensräume wird durch Heckenpflanzungen und andere Maßnahmen zur Optimierung von Heckenbrüterlebensräumen ausgeglichen (A21, A33 bis A36). Die landschaftspflegerischen Maßnahmen in diesem Bereich dienen der Stabilisierung der direkt betroffenen Lebensräume und Biotopkomplexe in der Feldflur. Daneben verbessern sie die durch die Baumaßnahme zerschnittenen bzw. beeinträchtigten Wechselbeziehungen zwischen dem Isental und den Lebensräu-

men im Hangbereich. Die im Verlauf des Anhörungsverfahrens vom Amt für Landwirtschaft und Ernährung Erding/Moosburg angeregte Verlegung der Ausgleichsmaßnahme A23 (im Planungsstand 1. Tektur als N9 bezeichnet) südwärts an den Waldrand wird abgelehnt, denn die Maßnahme dient maßgeblich der Erhaltung des bestehenden Baches und seiner Ufersäume, nicht dagegen der Stärkung eines Waldlebensraums. Hierfür dient die Ersatzmaßnahme E4, die den südlich gelegenen Wald durch Neuschaffung von Wald- und Waldrandlebensraum stärkt.

Zum Ausgleich der Beeinträchtigungen des Lebensraumkomplexes an der Lappach werden mit den Maßnahmen A40 und A41 Brückenkopfbiotope südwestlich und nordöstlich der Lappachtalbrücke geschaffen. Auf den als Acker genutzten Flächen erfolgt die Anlage von altwasserähnlichen Mulden und von wechselfeuchten Rohbodenstandorten sowie weiteren feuchten Mulden. Neben der Umwandlung von Acker in Grünland durch Abschieben von Oberboden in Teilflächen werden hier zur Verbreiterung des Gehölzsaums an der Lappach sowie zur Abgrenzung der Ausgleichsfläche hin zu angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen kleine Gehölzgruppen und Einzelgehölze gepflanzt. Die Funktion der Lappach als Lebensraum und Leitlinie wird dadurch gestärkt.

Die vorhabensbedingten Beeinträchtigungen der Feldflur im Bereich des Gorgenbachs und von Westholz werden durch die geplante Anbindung des südlichen Zuflusses über ein Brückenkopfbiotop (A43), die Stärkung der Vernetzungsachse Bach durch Anlage von Pufferstreifen zur Feldflur mit extensiv genutztem Grünland und Gehölzen (A44, A45) sowie die abschnittsweise Renaturierung des Gorgenbachs (A47) kompensiert. Die Vernetzungsfunktion des in der Feldflur in einem kleinen Tal verlaufenden Gorgenbachs bleibt erhalten.

Kompensationsmaßnahmen mit Schwerpunkt Landschaftsbild

Zur Kompensation für die Eingriffe in das Landschaftsbild sind Ausgleichsmaßnahmen mit einer Gesamtflächengröße von 9,44 ha geplant. Die von Verfahrensbeteiligten im Anhörungsverfahren geäußerte Ansicht, der Bau der Autobahn durch das Isental sei ein nicht ausgleichbarer Eingriff in das Landschaftsbild übersieht, dass ein Ausgleich auch im Wege der landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbilds erzielt werden kann (vgl. Art. 6a Abs. 1 Satz 4 BayNatSchG). 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. 107 ha der landschaftsverträglichen Einbindung der Autobahn in die Umgebung.

Insbesondere die umfangreiche 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 so weit wie möglich von einer Gehölz- oder Waldkulisse verdeckt. Dies trifft im Besonderen auch auf den sensiblen Bereich des südlichen Isentalhangs zu. Hier wird die Trasse, die dort überwiegend im Einschnitt verläuft, durch die Pflanzung eines Waldstreifens entlang der nördlichen Böschung auf einer Breite von 20 m optisch hinter einer waldartigen Kulisse verborgen. Zudem ist geplant, Gehölzgruppen, Obstwiesen, Hecken und Feldgehölze im Wechsel mit markanten Einzelbaumpflanzungen auf exponierten Kuppen in unmittelbarer Trassennähe anzulegen. Mit Überschussmassen werden Geländeauffüllungen vorgenommen, die zur Neugestaltung typischer Geländeformen dienen. Das vorhandene Geländere relief wird übersteigert und die topographischen Hochpunkte betont, um die optische Wirkung der Autobahn weiter abzumildern.

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung dieser Maßnahmen zugelassen werden darf (BayVGH vom 24.01.1992, BayVBI 1992, 692), besteht für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen 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 Maßnahmen Rücksicht genommen.

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter Ziffer A.3.4 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird.

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. Das zuständige Wasserwirtschaftsamt München hat die Planunterlagen eingehend geprüft und bestätigt, dass aus fachlicher Sicht keine Einwände gegen die Behandlung der wasserwirtschaftlichen Belange bestehen. Auf die Auflagen unter Ziff. A.3.3 wird hingewiesen.

Der vorliegende Planungsabschnitt der A 94 verläuft nach der Einschätzung des Wasserwirtschaftsamts München mit Ausnahme der Gewässerquerungen von Hammerbach, Isen und Lappach durch einen aus wasserwirtschaftlicher Sicht nicht besonders sensiblen Bereich. Die Autobahn verursacht nach den Angaben des Wasserwirtschaftsamtes keine Beeinträchtigungen des Hochwasserschutzes. Sämtliche Brücken und Durchlässe sind so groß geplant, dass keine Behinderung des Hochwasserabflusses zu befürchten ist. Dies gilt im Besonderen für die Querung von Isen und Lappach. Die Autobahn überspannt das Tal der Isen im amtlich ermittelten Überschwemmungsgebiet, das eine Breite von ca. 340 m aufweist, mit einer Brücke mit einer lichten Weite von 585 m. Relevante Auswirkungen auf den Hochwasserstand und den Hochwasserabfluss sind auch durch die Brückenpfeiler nicht zu erwarten. Gleiches gilt für die Querung der Lappach, für die als Gewässer III. Ordnung kein Überschwemmungsgebiet festgesetzt wurde. Der Vorhabensträger hat den Überschwemmungsbereich bei einem hundertjährigen Hochwasser durch eine eigene hydraulische Berechnung ermittelt. Aufgrund der Berechnungen ist sichergestellt, dass die geplante Brücke mit einer lichten Weite von 275 m ausreicht, um den Überschwemmungsbereich vollständig zu überspannen. Daneben ist auch eine Beeinträchtigung des Überschwemmungsgebiets und des Hochwasserabflusses durch die geplanten Entwässerungsanlagen 10 bis 12 im Lappachtal ausgeschlossen. Sämtliche Anlagen liegen außerhalb des Überschwemmungsgebiets eines hundertjährigen Hochwassers und beeinflussen den Hochwasserabfluss nicht. Die Brücke über den Hammerbach ist ebenfalls ausreichend bemessen, so dass der Hochwasserabfluss nicht beeinträchtigt 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 Flussniederungen der Isen und Lappach ist nicht mit einem zusammenhängenden Grundwasserleiter zu rechnen. Bedeutendere grundwasserführende Schichten stehen nach den Erkenntnissen des Wasserwirtschaftsamts München mit Ausnahme der Tallagen erst bis zu mehreren Zehnermetern unter Gelände an. 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 Wasserwirtschaftsamts München nicht zu erwarten. Treten bei der Erstellung von Einschnitten ergiebiger Hang- und Schichtwasseraustritte auf, so muss entsprechend der Auflage A.4.3.12 das Wasserwirtschaftsamt darüber informiert werden.

Dies gilt insbesondere auch für den Streckenteil entlang des südlichen Isentalhangs. Der Vorhabensträger hat in diesem Streckenabschnitt zwischen km 25,0 und 30,5 zahlreiche Aufschlussbohrungen durchgeführt und insgesamt 18 Grundwassermessstellen zur Erkundung der Boden- und Wasserverhältnisse eingerichtet. Die Untersuchungen des Vorhabensträgers haben sehr unterschiedliche Grundwasserverhältnisse ergeben. Bei rd. 40% der Bohrungen wurde bei Bohrtiefen bis zu 20 m kein Grundwasser angetroffen. In den Fällen, in denen Grundwasserführungen festgestellt werden konnten, lagen sie in Tiefen zwischen 4 m und mehr als 10 m und damit häufig unter der Gradientenlinie der Autobahn. Bindige Deckschichten aus Tonen und Schluffen trennen in weiten Bereichen das Oberflächenwasser vom Grundwasser. Die Durchlässigkeiten der wasserführenden Schichtglieder sind gering. Die Durchflussmenge und Strömungsgeschwindigkeit des angetroffenen Grundwassers sind ebenfalls gering. Eine Beeinträchtigung des Grundwassers im Bereich des Isentalhangs ist 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 des Hanges 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 Längssickerschlitze 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. Mit Auflage A.4.3.12 ist sichergestellt, dass die zuständige Fachbehörde in die Bauausführung eingebunden wird, wenn es zu nicht unerheblichen Hang- und Schichtwasseraustritten kommt.

Gleiches gilt im Hinblick auf die Standsicherheit des Hangs im Bereich der Entwässerungsanlage 10 an der Lappach (vgl. A.4.3.13), die nach den vorliegenden fachgutachtlichen Erkenntnissen auch unter Zugrundelegung ungünstiger Untergrundverhältnisse gewährleistet ist. Durch technische Vorkehrungen, etwa dem Einbau einer Fußpunktdränage an der Luftseite des südlichen Randwalls oder weiterer Maßnahmen zur Hangstabilisierung kann die Standsicherheit auch dann sichergestellt werden, wenn sich die derzeitige ingenieurwissenschaftliche Einschätzung in einem nicht absehbaren Eventualfall nicht aufrecht erhalten ließe.

Der Bau der Autobahn führt zu keinen Beeinträchtigungen für Wasserschutzgebiete oder die öffentliche Trinkwasserversorgung. Wassergewinnungsgebiete werden von der Autobahn nicht berührt. Die gemeindlichen Wasserversorgungen im östlichen Landkreis Erding entnehmen ihr Trinkwasser aus gut geschützten Grundwasservorkommen. Die Wasserversorgung Fendsbacher Hof betreibt einen neuen Brunnen im südwestlichen Bereich des Harrainer Holzes, der etwas weiter von der Autobahntrasse entfernt liegt als der bisherige Brunnen, der zukünftig nur noch zur Brauchwasserversorgung genutzt wird. Die Aufhebung des bestehenden und die Ausweisung des neuen Schutzgebiets durch das zuständige Landratsamt Erding stehen noch aus. Ein derzeit vorliegender Schutzgebietsvorschlag beschränkt sich nach den Angaben des Wasserwirtschaftsamts München auf Waldflächen des Harrainer Holzes. Eine Beeinflussung durch die Autobahn ist nicht zu erwarten.

Die beiden Brunnen der Gemeinde Buch a. Buchrain können aufgrund konkurrierender Nutzungen nur noch schlecht geschützt werden. Erkundungsbohrungen für Ersatzstandorte sind nach Angabe des Wasserwirtschaftsamts München bereits durchgeführt worden. Das Erkundungsgebiet konzentriert sich auf den Bereich „Ur-

banholz“ und „Untere Etz“ südlich der geplanten A 94 und dem Ort Buch a. Buchrain. Ein Grundwasserzustrom aus südlicher Richtung ist zu erwarten. Die Autobahn wird daher voraussichtlich im Abstrombereich liegen und keine Beeinträchtigungen hervorrufen. Im Übrigen muss im Rahmen der Standortwahl die zeitlich frühere Planung der Autobahn berücksichtigt werden.

Das mit Verordnung des Landratsamts Erding vom 03.09.2007 erweiterte Wasserschutzgebiet Lengdorf reicht nahe an die Trasse heran, wird jedoch nicht berührt. Lediglich die Böschung eines zu verlegenden öffentlichen Feld- und Waldweges ragt in die äußere Schutzzone III des Wasserschutzgebiets hinein. Nach den Untersuchungen des Wasserwirtschaftsamts München steht fest, dass eine Beeinträchtigung der öffentlichen Trinkwasserversorgung durch die geplante A 94 nicht zu besorgen ist. Auf unsere ausführlichen Erläuterungen hierzu im Rahmen des Trassenvergleichs wird verwiesen.

Das Wasserschutzgebiet der Gemeinde St. Wolfgang liegt ca. zwei Kilometer südlich der Autobahntrasse. Die Grundwasserfließrichtung ist von Westen nach Osten gerichtet. Eine Beeinflussung durch die geplante Autobahn ist nicht ersichtlich.

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. Dennoch sind darüber hinaus Einleitungen in das Grundwasser und in die Vorfluter notwendig, um vor allem bei Starkregen das Niederschlagswasser schadlos abzuführen.

Diese Einleitungen sind gemäß § 2 Abs. 1 i. V. m. § 3 Abs. 1 Nummern 4 und 5 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 14 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern unter Ziffer A 4.1 des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen.

Die Gestattungen können gemäß §§ 7 und 7 a WHG und Art. 16 BayWG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Bei Beachtung der unter Ziffer A 4.3 angeordneten Auflagen, insbesondere im Hinblick auf die geforderten Rückhalte- und Vorreinigungseinrichtungen, sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls (§ 6 WHG) sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (Art. 16 Abs. 1 und Art. 18 BayWG i. V. m. § 8 Abs. 3 WHG) nicht zu erwarten. Die Auflagen beru-

hen auf § 4 WHG. Die Wasserrechtsbehörde hat das Einvernehmen gemäß § 14 Abs. 3 WHG i. V. m. Art. 75 Abs. 1 BayWG 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 A.3.3 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.

Das von km 16+980 bis km 17+750 anfallende Niederschlagswasser wird der mit Planfeststellungsbeschluss vom 07.03.2002 (Az. 225.4-43541 A 94-3) genehmigten Entwässerungsanlage bei km 16+180 im Abschnitt Forstinning – Pastetten zur schadlosen Ableitung zugeführt. Die Entwässerung von km 33+120 bis 34+423 erfolgt größtenteils über die Straßenböschungen. Für das im Bereich der Anschlussstelle Dorfen anfallende Niederschlagswasser hat der Vorhabensträger zugesichert, im Rahmen der Ausführungsplanung zusammen mit dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt bis zur funktionsfähigen Herstellung der Entwässerungsanlage östlich der Anschlussstelle im Folgeabschnitt Dorfen – Heldenstein eine tragfähige Zwischenlösung zu erarbeiten. In Anbetracht der Bauzeit für den vorliegenden Abschnitt und dem bereits deutlich fortgeschrittenen Planungsverfahren für den Folgeabschnitt halten wir es für unwahrscheinlich, dass es überhaupt einer Zwischenlösung bedarf. Sollte wider Erwarten eine Interimslösung erforderlich werden, so kann derzeit davon ausgegangen werden, dass die Entwässerungsproblematik technisch bewältigt wird.

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 Ausgleichs- und Ersatzflächen werden in erheblichem Umfang Flächen benötigt. Der Querschnitt und die Fahrbahnbreite sind im Hinblick auf die Verkehrsprognose, Güter- und Schwerverkehrsanteil sowie zur Anpassung an die bestehenden Anschlussstrecken erforderlich. Der Land-

verbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere die naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Kompensationspflicht ergibt.

Das landwirtschaftliche Wegenetz wird durch eine ausreichende Zahl von Kreuzungen, Ersatz- und Anwandwegen angepasst. Die unvermeidbar durch das Vorhaben verursachten Umwege sind auf ein zumutbares Maß reduziert worden und von den Betroffenen hinzunehmen.

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 Oberflächenwasser auch in diesen Bereichen in den großzügig dimensionierten Entwässerungsanlagen schadlos versickert werden. Nässestaus werden 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 Nieder-

schlagswasser 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. Den Schutz verstärken die über große Strecken geplanten Parallelwege entlang der Autobahn. 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.

Bestehende Drainagen werden den geänderten Verhältnissen so angepasst, dass ihre Funktion aufrechterhalten bleibt. Dies hat der Vorhabensträger im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens ausdrücklich zugesichert.

Über die beantragte Durchführung eines Flurbereinigungsverfahrens ist nicht im Rahmen der Planfeststellung zu entscheiden.

4.4.8 Waldrechtliche Belange

Für die geplante Baumaßnahme müssen Waldflächen gerodet werden. Um betroffene Waldflächen im Sinne von Art. 2 BayWaldG handelt es sich nach den Angaben des Amts für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Fürstenfeldbruck (AELF FFB) beim Harrainer Holz, dem Niedermüller Holz, dem Auholz (südlich Walpertskirchen) sowie dem Mühlholz. Das Kopfsburger Holz wird an seiner Nordflanke (südöstlich Lengdorf) gestreift. Andere, in den Planunterlagen als Auwaldbereiche und Gehölze bezeichneten Flächen erfüllen nach Auskunft des AELF FFB nicht die gesetzliche Waldeigenschaft. Der Vorhabensträger hat demgegenüber in seiner Waldflächenbilanz neben den vom AELF als Wald bezeichneten Flächen auch die Auwaldbereiche und Gehölzflächen berücksichtigt und daraus ermittelt, dass ca. 23,3 ha Waldflächen im Sinne von Art. 2 BayWaldG für die Verkehrsflächen und die Böschungen durch Rodung verloren gehen. Damit geht der Vorhabensträger von einer größeren Waldflächenbeeinträchtigung aus als das AELF FFB. Zu den Rodungsflächen zählen auch trassenparallele Erwerbsflächen für die betriebs- und sicherheitstechnische Infrastruktur. Zusätzliche Arbeitsstreifen sind in den Waldbereichen nicht vorgesehen.

Die landschaftspflegerische Begleitplanung sieht als Ausgleich für die Rodungsverluste die Aufforstung von insgesamt 23,3 ha Flächen vor, mit dem Ziel, naturnahe Waldbestände und Waldmantelvorpflanzungen zu gründen. Die Mindestgröße der

Aufforstungen beträgt 1.000 m² in kompakter Form, um ein für Wälder typisches Bestandsinnenklima zu entwickeln. Zudem werden möglichst viele dieser Bestände 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 erforderliche Rodungserlaubnis (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG).

Im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens wurde vom AELF FFB Kritik an der planerischen Behandlung der walddrechtlichen Belange geübt. Mit Blick auf die landesplanerische Beurteilung vom 30.09.1998 dürfe das Vorhaben in Anbetracht der Bedeutung des Waldes in dem als extrem waldarm bezeichneten Landkreis Erding nur unter der Voraussetzung flächengleicher Ersatzaufforstungen zugelassen werden. Einige der vom Vorhabensträger als Aufforstung bezeichneten Maßnahmen seien jedoch walddrechtlich nicht als Aufforstungen zu bewerten, sondern vorwiegend naturschutzfachlich begründet. So sei eine Erstaufforstung im Wege der natürlichen Sukzession oder das Einbringen von Bodensubstrat und ausgewähltem Vegetationsmaterial aus forstlicher Sicht kein zielführendes Vorgehen. Die Begründung von Wald durch Sukzession sei als Kompensation für Rodungen ungeeignet, da sich die Waldeigenschaft von Sukzessionsflächen und die Erfüllung walddspezifischer Funktionen erst nach einigen Jahren einstelle. Die Anlegung größerer unbestockter Biotope innerhalb der Waldausgleichsflächen erfülle nicht den gesetzlichen Waldbegriff. Ziel von Ersatzaufforstungen müsse vielmehr die Schaffung weitgehend geschlossener Waldbereiche sein. Zudem erlange die Anpflanzung von Bäumen im Bereich einer bestehenden 380-kV-Hochspannungsleitung innerhalb der Zone mit Aufwuchsbeschränkungen keine Waldeigenschaft i.S. des BayWaldG. Die geplanten Neuanpflanzungen von geringerer Flächengröße als einem Hektar erfüllten nicht die Grundsatzvorgabe des Landesentwicklungsprogramms, wonach es gemäß Ziff. B I 2.2.6.4 anzustreben ist, dass bei unvermeidbaren Eingriffen in Wälder neu zu schaffende Waldflächen möglichst zur Entwicklung geschlossener Wälder beitragen. Die Auflichtung bestehender dichter Fichtenbestände sowie die Außernutzungsnahme von Waldbereichen mit alten Laubbäumen im Rahmen der landschaftspflegerischen Maßnahme mit der vom Vorhabensträger gewählten Bezeichnung A11a/CEF seien Maßnahmen, die der Verpflichtung zur sachgemäßen Bewirtschaftung des Waldes gemäß Art. 14 BayWaldG widersprechen würden.

Wir erachten diese Rügen für nicht durchgreifend. Gemäß Art. 9 Abs. 3 BayWaldG ist die Rodungserlaubnis zu erteilen, sofern sich aus den Vorschriften des Art. 9 Absätze 4 bis 7 nichts anderes ergibt. Schutz-, Bann- oder Erholungswald oder ein Naturwaldreservat im Sinne der Art. 10 bis 12a BayWaldG werden von der Baumaß-

nahme nicht betroffen. Andere Rechtsvorschriften außerhalb des Waldgesetzes, die der Rodung entgegenstehen, sind nicht ersichtlich. Die Rodung des Waldes zum Zwecke des Autobahnbaus ist gerechtfertigt, da die für das Vorhaben sprechenden Belange die betroffenen waldrechtlichen Belange überwiegen. Insbesondere die im Landesentwicklungsprogramm 2006 (LEP 2006) abgesicherten planerischen Zielsetzungen, die mit dem Bau der A 94 verwirklicht werden (vgl. oben ausführlich zu den Planungszielen), überwiegen die vorliegend konkret berührten Belange des Waldes. Das Ziel in Ziff. B IV 4.1 LEP 2006 der Bewahrung großer zusammenhängender Waldgebiete oder Bannwälder vor Zerschneidungen und Flächenverlusten steht der vorliegenden Planung nicht entgegen. Ein großflächig zusammenhängendes Waldgebiet im Sinne der in dieser Ziffer genannten Beispielfälle wird durch das geplante Vorhaben nicht berührt. Es wird auch kein Bannwald betroffen. Ebenso wenig ist ersichtlich, dass Standorte von besonderer landeskultureller oder waldökologischer Bedeutung tangiert werden. Das AELF FFB misst den betroffenen Waldbeständen eine lediglich landkreisweite Funktion als naturnaher Lebensraum und ökologischer Ausgleichsraum zu.

Das planerische Konzept zur Bewältigung der ausgelösten Konflikte mit waldrechtlichen Belangen erachten wir für tragfähig. Die in der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehenen Maßnahmen sind geeignet, die vorhabensbedingt eintretenden Beeinträchtigungen für die ökologischen Funktionen des Waldes sowie für seine Bedeutung im Hinblick auf die biologische Vielfalt zu kompensieren. Eine Verpflichtung zum Ausgleich des eintretenden Waldflächenverlustes in gleicher Größe ergibt sich vorliegend aus den Regelungen des Bayer. Waldgesetzes nicht. Bannwald im Sinne von Art. 11 BayWaldG wird vom Vorhaben nicht betroffen. Daneben halten wir es auch nicht für erforderlich, dem Vorhabensträger die Herstellung eines größeren Waldausgleichs zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer aufzuerlegen. Dafür geben insbesondere die vom AELF FFB in Spiel gebrachten raumordnerischen Grundsätze nichts her. In Ziffer B I 2.2.6 des LEP 2006 sind Grundsätze der Raumordnung im Hinblick auf die Wälder enthalten. In Ziffer B IV 4 LEP 2006 sind Ziele und Grundsätze der Raumordnung im Hinblick auf die Forstwirtschaft enthalten. Diese im Landesentwicklungsprogramm enthaltenen Erfordernisse der Raumordnung stehen dem vorliegenden Planungskonzept nicht entgegen. Gemäß Ziff. B I 2.2.6.4 (G) LEP 2006 ist anzustreben, dass bei unvermeidbaren Eingriffen in Wälder neu zu schaffende Waldflächen möglichst zur Entwicklung geschlossener Wälder beitragen. Gemäß Ziff. B I 2.2.6.3 (G) LEP 2006 sind die Erfordernisse des Arten- und Biotopschutzes in Wäldern möglichst zu berücksichtigen. In geeigneten Bereichen ist die Entwicklung neuer Lebens-

räume anzustreben. Gemäß Ziff. B I 2.2.6.1 (G) LEP 2006 ist anzustreben, das Standortpotenzial und das natürliche Artengefüge nicht nachteilig zu verändern. Die Zusammenschau der Grundsätze zeigt bereits, dass bei allen Maßnahmen, die Wälder betreffen, nicht nur forstwirtschaftliche, sondern auch naturschutzfachliche Aspekte eine Rolle spielen können und berücksichtigungsfähig sind. Dass im Rahmen der waldrechtlichen Belange ein Ausgleich zwischen divergierenden Zielsetzungen gefunden werden muss, zeigt auch ein Blick auf Art. 1 Abs. 2 und Art. 5 Abs. 2 BayWaldG. Die vom Vorhabensträger vorgesehenen Maßnahmen zielen auf die Erhaltung und Schaffung von Waldlebensräumen ab, die die Schutz-, Nutz- und Erholungsfunktionen des Waldes aufrechterhalten und den betroffenen geschützten Arten als Habitat dienen. Betriebswirtschaftlichen Überlegungen kommt keine übergeordnete Bedeutung zu. Dies erachten wir gerade im Hinblick auf die eingewandte Waldarmut des Landkreises Erding für gerechtfertigt, um den eng begrenzten, wertvollen Lebensraum geschützter Tiere zu bewahren bzw. wiederherzustellen. Dabei lassen wir dahinstehen, ob die Bewertung der Waldarmut entlang von Landkreisgrenzen sinnvoll ist, insbesondere wenn man die südlich an den Landkreis Erding angrenzenden großen zusammenhängenden Waldflächen des Ebersberger und Großhaager Forstes berücksichtigt.

Wir weisen darauf hin, dass zum Wald gemäß Art. 2 Abs. 2 Nr. 1 BayWaldG auch Waldlichtungen und Waldblößen gehören. Die Aufwuchsbeschränkungen unter der Hochspannungsleitung verhindern die Einstufung der Fläche als Wald im Sinne des Gesetzes nicht, solange Waldbäume darauf stocken. Auf die Höhe der Waldbäume kommt es dagegen nicht an. Die Planung des Vorhabensträgers sieht vor, unter der Hochspannungsleitung gestufte Waldmäntel und Waldsäume zum Schutz der Aufforstungsflächen zu schaffen. Dass es sich dabei um die Schaffung von Waldflächen handelt, ist nachvollziehbar. Soweit die Planung die Waldgründung durch natürliche Sukzession vorsieht, halten wir das im Hinblick auf den Waldausgleich für unschädlich, auch wenn der entstehende Wald erst nach einiger Zeitdauer seine volle Waldfunktion erfüllen kann. Von der Baumaßnahme wird kein Wald mit gesetzlich zugewiesenen Funktionen betroffen, deren möglichst unmittelbare Aufrechterhaltung anzustreben wäre. Die natürliche Waldverjüngung dient dem Naturschutz und ist im Übrigen auch in Art. 14 Abs. 1 Nr. 1 BayWaldG als eine geeignete Bewirtschaftungsweise genannt. Zu berücksichtigen ist zudem, dass insbesondere im Rahmen der Ersatzmaßnahmen E1 bis E4 überwiegend Aufforstungen vorgesehen sind und die Anlage von Sonderstrukturen, die zur Entwicklung einer standörtlicher Vielfalt dienen, im Vergleich zu den Aufforstungsmaßnahmen nur einen geringen Anteil ausmachen. Wir messen hier dem naturschutzfachlichen Aspekt höheres Gewicht zu

als dem rein forstwirtschaftlichen. Dies betrifft insbesondere auch auf die vom Vorhabensträger als Ausgleichsmaßnahme A11a/CEF bezeichneten Maßnahmen, die den Erfordernissen des europäischen Artenschutzes Rechnung tragen.

Das vorliegende Ausgleichskonzept trägt dem Ausgleichserfordernis Rechnung, das in den sog. gemeinsamen Grundsätzen in Ziff. 3.2 für die Versiegelung von Flächen in Wäldern, die nicht von Ziff. 1 erfasst werden, enthalten ist. Im Rahmen der sog. gemeinsamen Grundsätze sind naturschutzfachliche Gründe für die Planung von Ausgleichsmaßnahmen ohne Zweifel berücksichtigungsfähig.

Durch die vorgesehene Herstellung von Waldmantelvorpflanzungen und Unterpflanzungen wird die Sturmwurfgefährdung infolge der An- und Durchschneidung von Waldflächen auf ein unvermeidbares Maß reduziert.

Die höhere Landesplanungsbehörde hat ausdrücklich erklärt, dass die Erfordernisse der Raumordnung der vorliegenden Planung nicht entgegenstehen. Insbesondere hat sie gewürdigt, dass die Planung der Maßgabe aus der landesplanerischen Beurteilung vom 11.06.1991 im Hinblick auf die Verringerung der Inanspruchnahme von Waldflächen Rechnung trägt. Die Maßgabe A.I der landesplanerischen Beurteilung vom 30.09.1998, für unvermeidbare Waldinanspruchnahmen seien Ersatzaufforstungen vorzunehmen, wird durch die vorliegende Planung eingehalten.

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. Zu berücksichtigen sind jedoch die umfangreichen Maßnahmen zur Minimierung dieser negativen Auswirkungen. So sieht die Planung in dem vorliegenden ca. 17 km langen Abschnitt insgesamt 12 Brücken über Gräben, Bäche und vereinzelt Wege und Straßen vor, wo das Wild die Trasse gefahrlos queren kann. Die Brücken sind in einem Abstand von ca. 1,5 km über den gesamten Abschnitt verteilt. Ihre Gestaltung orientiert sich weitgehend an tierökologischen Gesichtspunkten. Hervorzuheben sind insbesondere die weit gespannten Talquerungen über den Hammerbach, die Isen und die Lapach. Die übrigen Brücken weisen lichte Weiten von vier bis 20 Metern auf. 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 Donauraum sind nach den nachvollziehbaren Angaben des Vorhabensträgers für den Streckenabschnitt ebenfalls nicht bekannt. Lokale Wanderbeziehungen der Wildtiere, insbesondere zwischen dem südlich der Trasse gelegenen Isenhang und dem Isental werden zwar

negativ betroffen, in diesem Bereich gewährleisten jedoch zahlreiche Querungsstellen das Queren der Autobahn. Zu erwarten ist zudem ein Gewöhnungseffekt bei den Tieren, die sich an die geänderten Umstände anpassen. Die Anordnung weiterer Querungsmöglichkeiten in Form von Grünbrücken oder Wilddurchlässen erachten wir für nicht erforderlich.

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.

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 zahlreichen Einwendungen von 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 verwiesen.

4.4.10.1 Gemeinde Pastetten

Die Planung der A 94 betrifft im Abschnitt Pastetten – Dorfen das Gemeindegebiet von Pastetten lediglich auf einer Länge von rd. einem Kilometer. Die erhobenen Einwendungen der Gemeinde gegen den vorliegenden Abschnitt decken sich überwiegend mit denen gegen den Abschnitt Forstinning – Pastetten, der bereits bestandskräftig planfestgestellt wurde. Die Klage der Gemeinde Pastetten gegen den Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern vom 07.03.2002 wurde rechtskräftig abgewiesen (vgl. BayVGH vom 19.05.2005, 8 A 05.40020). Im Folgenden gehen wir daher nur auf die Einwendungen ein, die einen darüber hinausgehenden Bezug zum Abschnitt Pastetten – Dorfen aufweisen und sich nicht durch Zusagen des Vorhabensträgers erledigt haben.

Auswirkungen auf die gemeindliche Planungshoheit sind nicht ersichtlich. Der vorliegende Abschnitt betrifft das Gemeindegebiet lediglich im unbeplanten Außenbereich in weitem Abstand zum nächstgelegenen Planungsgebiet (mind. 900 m). Dafür, dass sich durch die Fortschreibung der Verkehrsprognose auf das Jahr 2025 und die daraus ableitbare Steigerung der Verkehrsmenge auf der A 94 Auswirkungen auf die gemeindliche Planungshoheit im Abschnitt Forstinning – Pastetten ergeben könnten, denen durch die Anordnung nachträglicher Lärmschutzanlagen begegnet werden müsste, gibt es keine Anhaltspunkte. Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 überwiegt die gemeindlichen Belange.

4.4.10.2 Gemeinde Buch a. Buchrain

Die Planung der A 94 betrifft das Gemeindegebiet der Gemeinde Buch a. Buchrain ausschließlich im unbeplanten Außenbereich gemäß § 35 BauGB. Der Abstand der Trasse zum nächstgelegenen Planungsgebiet beträgt rd. 1,5 km. Eine Betroffenheit der gemeindlichen Planungshoheit aufgrund der geplanten Autobahn ist nicht er-

sichtlich. Hinreichend konkrete gemeindliche Planungen, die mit dem Fachplanungsvorhaben kollidieren könnten, sind nicht bekannt. Zu berücksichtigen ist dabei, dass die Linienbestimmung für die A 94 bereits am 6. Januar 1984 erfolgte und die Autobahnplanung damit Priorität vor späteren Planungen besitzt.

Unabhängig vom Umfang der gemeindlichen Planungshoheit meinen wir, dass die Autobahnplanung größtmögliche Anstrengungen zur Vermeidung der Betroffenheit der Belange der Gemeinde Buch a. Buchrain unternimmt. Die Trasse verläuft ausschließlich im Außenbereich, der gerade auch dazu dient, Verkehrswege aufzunehmen. Die Linienführung im Bereich der Siedlung Hammersdorf berücksichtigt die Erfordernisse, die sich aus dem Schutzregime des FFH-Rechts ergeben und schont soweit wie möglich das FFH-Gebiet entlang des Hammerbachs. Die Überführung des Hammerbachs und der Kreisstraße ED 20 führt dazu, dass die Autobahn auch im unmittelbar anschließenden Bereich in Dammlage verläuft. Die Lärmgrenzwerte werden eingehalten. Die für den Bau der A 94 sprechenden Belange überwiegen die entgegenstehenden Belange der Gemeinde Buch a. Buchrain.

4.4.10.3 Gemeinde Lengdorf

Das Gebiet der Gemeinde Lengdorf wird von der geplanten A 94 in West-Ost-Richtung durchschnitten. Die Gemeinde befürchtet die Beeinträchtigung ihrer Planungshoheit. Ihre Einwendungen halten wir für nicht durchgreifend. Die Planung der A 94 nimmt soweit wie möglich Rücksicht auf die gemeindlichen Belange. Die Trasse verläuft ausschließlich im unbeplanten Außenbereich gemäß § 35 BauGB. In diesem Zusammenhang nicht relevant ist die Überplanung eines Grundstücks im Ortsteil Kopfsburg, das nach Darstellung der Gemeinde Lengdorf als Gewerbegebiet ausgewiesen worden sei. Nach den Feststellungen des BayVGH im Verfahren 8 A 02.40058 ist der zugrunde liegende Bebauungsplan jedoch aufgrund eines Ausfertigungsmangels nicht in Kraft getreten (vgl. BayVGH vom 19.04.2005, UA Seite 9). Eine Fehlerheilung durch bloßes Nachholen der Bekanntmachung kommt aufgrund der durch die Autobahnplanung eingetretenen nachträglichen Änderung der Sachlage nicht in Betracht.

Durch die Trassierung der Autobahn sowie die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen wird auf die gemeindliche Bauleitplanung angemessen Rücksicht genommen. Die A 94 führt in keinem beplanten Gebiet der Gemeinde Lengdorf zu Lärmbelastungen oberhalb der einschlägigen Grenzwerte der 16. BImSchV. Ist gewährleistet, dass die zu erwartende Lärmbelastung die gesetzliche Zumutbarkeitsschwelle nicht übersteigt, kommt eine Beeinträchtigung der Planungshoheit insoweit von vornherein nicht in Betracht. Denn es kann davon ausgegangen werden, dass bei Einhaltung

der gesetzlichen Grenzwerte die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse gewahrt sind. Eine vorhabensbedingte nachträgliche Entwertung der in der Bauleitplanung zum Ausdruck kommenden planerischen Zielsetzungen der Gemeinde scheidet daher aus. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass im Bereich westlich der Anschlussstelle Lengdorf die Linienbestimmung für die A 94 aus dem Jahre 1984 überwiegend vor der Bauleitplanung der Gemeinde im Süden und Westen Lengdorfs erfolgte und somit der Vorrang der Bundesplanung zum Zuge kommt (vgl. § 16 Abs 3 Satz 3 FStrG). Die Planungen für die A 94 reichen bis in die Siebzigerjahre des vorigen Jahrhunderts zurück, so dass die Gemeinde Lengdorf ausreichend Möglichkeit hatte, ihre Bauleitplanung darauf einzustellen. Die Ausweisung des Gewerbegebiets Isental im März 2001 in der Nähe der Anschlussstelle Lengdorf zeigt im Übrigen, dass die Gemeinde ihre Bauleitplanung auf die Autobahn einstellt. Unzumutbare Auswirkungen der Autobahnplanung auf die Bebauungsplangebiete sind nicht erkennbar. Hinsichtlich der gerügten Überschreitung der nächtlichen Grenzwerte bei drei Anwesen auf dem Gemeindegebiet von Lengdorf handelt es sich nicht um einen gemeindlichen Belang. Die Anwesen befinden sich nicht in Bebauungsplangebieten und haben auch sonst kein planerisches Gewicht.

Es ist auch nicht ersichtlich, dass die Autobahnplanung die weitere Überplanung und Entwicklung des Gemeindegebiets wesentlich erschweren oder gar unmöglich machen würde. Durch die Schaffung zahlreicher Querungsmöglichkeiten ist die Überwindbarkeit der Autobahn im Gemeindegebiet gewährleistet. Entstehende Umwege sind nur geringfügig und im Hinblick auf die Planungsmöglichkeiten ohne weiteres hinzunehmen. Die Inanspruchnahme gemeindlicher Grundstücke für den Bau der A 94 ist unvermeidbar und ebenfalls hinzunehmen. Dabei handelt es sich überwiegend um Wegeflächen. Die nur vorübergehende Inanspruchnahme der gemeindlichen Fläche im Gewerbegebiet Lengdorf im Ausmaß von rd. 31 m² ist ersichtlich so geringfügig, dass die Planungshoheit nicht beeinträchtigt wird. Die von der Gemeinde ins Feld geführte Beeinträchtigung von Aktivitäten örtlicher Vereine (Langlauf, Biathlon) ist kein Belang, den die Gemeinde geltend machen kann. Im Übrigen stellt die Autobahnplanung kein unüberwindliches Hindernis für die Fortsetzung der Vereinsaktivitäten dar.

Die Veränderung des Landschaftsbilds durch die Autobahn in der Nähe des Orts Lengdorf ist ebenfalls kein Belang der Gemeinde. Der Vollständigkeit halber verweisen wir auf unsere obigen Ausführungen zum Thema Landschaftsbild. Negative Auswirkungen auf die Planungshoheit sind nicht zu erwarten. Die Gemeinde kann auf die geänderten Gegebenheiten planerisch reagieren, was sie mit Ausweisung

des Gewerbegebietes Isental bereits in die Tat umgesetzt hat. Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 überwiegt die gemeindlichen Belange.

4.4.10.4 Stadt Dorfen

Die A 94 durchschneidet das Gebiet der Stadt Dorfen nach aktuellem Planungsstand auf einer Länge von insgesamt rd. 12 km, wovon auf den vorliegend planfestgestellten Abschnitt rd. 6,1 km entfallen. Die Autobahnplanung nimmt soweit wie möglich Rücksicht auf die Planungshoheit der Stadt Dorfen. Sie verläuft weitgehend im unbeplanten Außenbereich gemäß § 35 BauGB und hält überwiegend großen Abstand zu ausgewiesenen Bebauungsplangebieten. Dies gilt insbesondere im westlichen Bereich des betroffenen Stadtgebiets auf der Gemarkung Watzling, wo die Autobahntrassierung von der Linienbestimmung aus dem Jahre 1984 abweicht. Östlich der Lappachquerung stimmt die Trasse mit der linienbestimmten Trassierung wieder überein. Im Süden des Stadtgebiets von Dorfen liegen mehrere geplante Gewerbegebiete. Die A 94 stellt für diese Gebiete im Hinblick auf die Betroffenheit der Planungshoheit der Stadt Dorfen keine erhebliche Beeinträchtigung dar. Die Trasse berührt diese Flächen lediglich randlich im südwestlichen Bereich. Die einschlägigen gesetzlichen Lärmgrenzwerte werden eingehalten. Im Übrigen ist hinsichtlich des Gewerbegebiets südlich der Staatsstraße 2084 darauf hinzuweisen, dass der erste Bebauungsplanentwurf, der im gerichtlichen Verfahren gegen den Abschnitt Forstinning – Pastetten vorgelegt wurde, das Datum 17. Oktober 1994 trug und somit deutlich später als die Linienbestimmung datiert. 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). Zudem erachten wir die künftige Autobahn mit der Anschlussstelle Dorfen im Hinblick auf Gewerbeansiedlungen im Süden von Dorfen für vorteilhaft. Die Inanspruchnahme von geplanten Gewerbeflächen durch den nördlichen Ast der Anschlussstelle Dorfen ist unvermeidbar und stellt eine nur geringfügige Beeinträchtigung dar, der vergleichsweise größere Vorteile gegenüberstehen. Die Ausgleichsmaßnahme A 45 ist aus naturschutzfachlichen Gründen unvermeidbar. Sie tangiert die im Flächennutzungsplan als Gewerbegebiet gekennzeichneten Flächen am äußersten westlichen Rand. Die Maßnahme dient dem Ausgleich von Beeinträchtigungen durch die Autobahn in der Feldflur infolge der Versiegelung und den Trennwirkungen. Sie ist als funktionale Verbindungsstruktur zwischen der geplanten Ausgleichsmaßnahme A 44 und den Lebensraumstrukturen bei Winkl konzipiert. Die Maßnahme A 44 war bereits Gegenstand der ursprünglichen Planung vom

30.04.1999 (als Maßnahme N 18). Die zeitlich nachfolgende Einbeziehung der Fläche in die Ausweisung von Gewerbeflächen im Flächennutzungsplan vermag am Grundsatz der prioritären Planung der Autobahn nichts zu ändern.

Die künftige Ausweisung neuer Wohn- oder anderer Baugebiete im bisherigen Außenbereich wird durch die Autobahn nicht unmöglich gemacht. Über konkrete Planungsabsichten der Stadt liegen uns derzeit keine Kenntnisse vor. Jedenfalls konnte und kann die Stadt in Kenntnis der Linienbestimmung ihre künftige Planung auf die Autobahnplanung einstellen. Dass eine künftige sinnvolle Überplanung des Stadtgebiets nicht mehr möglich sein wird, ist nicht ansatzweise ersichtlich.

Der Bau der A 94 stellt keine nachhaltige Störung der Planung der Stadt Dorfen dar, die sie mit der Ausweisung des Mischgebiets westlich der B 15 nördlich der Gemeindeverbindungsstraße nach Eck verfolgt. Die erhebliche Belastung des Mischgebiets durch den Verkehrslärm rührt von der Bundesstraße B 15 her und besteht unabhängig vom Bau der A 94 bereits im Prognosefall. Die Autobahn einschließlich der erforderlichen baulichen Veränderungen an der B 15 im Bereich der neuen Anschlussstelle erhöht diese Lärmbelastung nicht.

Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 setzt sich gegen entgegenstehende Belange der Stadt Dorfen durch.

4.4.11 Sonstige öffentliche Belange 4.4.11.1 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 17/18 einzeln aufgelistet sind. In seiner Stellungnahme hat das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege (BLfD) – Bau- und Kunstdenkmalpflege – insbesondere die Beeinträchtigung der Kath. Filialkirche Hl. Kreuz in Lindum, Stadt Dorfen, als denkmalfachlich erheblich eingestuft. Die Trassenführung werde für das historische Erscheinungsbild der Kirche in ihrer denkmalprägenden Lage inmitten einer ungestörten Naturlandschaft zu einer massiven Beeinträchtigung führen. Die für den Bau der Autobahn sprechenden Gründe überwiegen jedoch die denkmalschutzrechtlichen Belange. Die Beeinträchtigung des Erscheinungsbilds der betroffenen Baudenkmalern, insbesondere der Kirche von Lindum kann nicht vermieden werden. Die vorliegende Planung der Autobahn berücksichtigt im Rahmen der Trassierung die verschiedenen betroffenen Belange und ihre Bedeutung und ermöglicht einen interessengerechten Ausgleich. Insbesondere im Bereich von Lindum im Lappachtal wurde eine Trassierung gewählt, die das FFH-Gebiet „Isental mit Nebenbächen“ an einer Stelle mit den geringsten

Auswirkungen quert. Wir messen den Belangen des europäischen Naturschutzes hier größeres Gewicht zu als dem Belang des Denkmalschutzes. Eine Verschiebung der Trasse zur Schonung der Lindumer Kirche ist angesichts der Nähe zur Querung des FFH-Gebiets aus trassierungstechnischen Gründen nicht möglich. Im Übrigen wird auf unsere ausführlichen Erläuterungen zum Vergleich der Planungsvarianten hingewiesen (vgl. C.2.1.6.2 und C.4.4.2.1).

Die in der Stellungnahme des BLfD – Bodendenkmalpflege Lineare Projekte – dargestellten Gegebenheiten, wonach ein Bodendenkmal und weitere acht Vermutungsflächen im Bereich der Baumaßnahme bekannt sind und darüber hinaus nicht auszuschließen ist, dass weitere Bodendenkmäler im Zuge der Bauarbeiten angetroffen werden, haben insgesamt unter Berücksichtigung allgemeiner, auch völkerrechtlicher Verpflichtungen des Staates zum Schutz des archäologischen Erbes nicht den Stellenwert, 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 auch in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege nicht aufgezeigte Bodendenkmäler mit nationaler Bedeutung auftreten, deren Schutz durch die vorgesehenen Auflagen nicht hinreichend gewährleistet wäre, hat die Planfeststellungsbehörde nach Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG die Möglichkeit, über dann möglicherweise gebotene ergänzende Schutzauflagen zur Abwendung unvorhergesehener Nachteile für Belange der Denkmalpflege zu entscheiden.

In allen anderen Fällen umfasst dagegen die vorliegende Entscheidung die denkmalschutzrechtliche Erlaubnis nach Art. 7 Abs. 1 DSchG sowohl hinsichtlich der bekannten Bodendenkmäler, der bezeichneten Verdachtsflächen als auch eventueller Zufallsfunde unter Beachtung der durch die Schutzauflagen (Ziff. A.3.9) vorgesehenen Maßgaben.

Die unter Ziff. A.3.9 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.

4.4.11.2 Kreislaufwirtschafts- und Abfallrecht

Infolge der erforderlichen Erdbewegungen für die Baumaßnahme kommt es zu einem Massenüberschuss, der im Rahmen der Bauarbeiten nicht anderweitig eingebaut werden kann, sondern deponiert werden muss. Der Vorhabensträger hat einen deponierungsbedürftigen Massenüberschuss in der Größenordnung von ca. 850.000 m³ ermittelt. Soweit wie möglich sollen diese Massen für die Anlage zusätzlicher Lärmschutzanlagen verwendet werden, was von Verfahrensbeteiligten im Laufe des Anhörungsverfahrens vielfach gefordert wurde. Der Vorhabensträger wird im Rahmen der Bauausführung jede Forderung sorgfältig prüfen. Ein Zugriff auf fremde Grundstücke zum Zwecke der Errichtung zusätzlicher Lärmschutzanlagen ist jedoch nur im Wege der freiwilligen Grundabtretung möglich. Da insoweit derzeit nicht absehbar ist, wie viele Massen auf diese Weise verarbeitet werden können, gehen wir im Folgenden als Worst-Case von einer vollständigen Deponierung der 850.000 m³ aus. Aufgrund des nicht unerheblichen Volumens des deponierungsbedürftigen Materials halten wir die Klärung der Entsorgung in diesem Beschluss für geboten (vgl. OVG Rh-Pf. vom 05.04.2000, 8 C 11634/98 – juris, Rn. 19).

Zur Deponierung der Überschussmassen geeignet ist die Kiesabbaufäche bei Osendorf (vgl. Unterlage 6 T, BWV Nr. 281) auf den Grundstücken der Gemarkung Watzling mit den Flurnummern 1194, 1195, 1211, 1212, und 1213. Die Fläche verfügt über eine ausreichende Aufnahmekapazität. Der Kiesabbau auf der zur Auffüllung vorgesehenen Fläche ist weitgehend abgeschlossen, es werden Teilbereiche bereits wieder verfüllt. Im Genehmigungsbescheid für den Kiesabbau vom 23.01.1984 ist die Rekultivierung der Kiesabbaufäche angeordnet. Die Fläche liegt in unmittelbarer Nähe zur A 94 im Bereich des Streckenabschnitts, wo die geplante Autobahn in den südlichen Isentalhang einschneidet. Die deponierungsbedürftigen Überschussmassen stammen überwiegend aus diesen Hangeinschnitten.

Die Deponierung stellt eine notwendige Folgemaßnahme (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG) des Planungsvorhabens dar (vgl. OVG Rh-Pf. aaO, VGH BW vom 09.12.1994, 5 S 1648/94 juris, Rn. 74; VGH BW vom 23.01.1998, 8 S 1182/97 – ju-

ris, Rn. 20). Sie kann nicht durch eine Veränderung der Linienwahl oder der Gradienten vermieden werden. Die Trassierung der Autobahn entlang des Hanges erweist sich unter Berücksichtigung aller betroffenen Belange als interessengerecht. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die ausführlichen Erläuterungen hierzu im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung sowie des Vergleichs der Planungsvarianten verwiesen (vgl. C.2.1.6.2 und C.4.4.2.1). Schon der Anschnitt des Hanges führt unvermeidbar zu einem erhöhten Massenanstieg. Die Führung der Trasse im Geländeeinschnitt minimiert die Beeinträchtigungen für das Landschaftsbild und führt zu einer Verringerung der Verkehrslärmauswirkungen im Trassenumfeld. Die Planung verfolgt gerade im Hinblick darauf, dass es sich um eine Neutrassierung in einem bisher relativ unvorbelasteten Raum handelt, das Ziel, die Beeinträchtigungen für die Menschen und die Landschaft so gering wie möglich zu halten.

Geeignete Alternativstandorte zur Deponierung sind nicht ersichtlich. Der Vorhabensträger hat mögliche Ablagerungsflächen im Umfeld der Trasse untersucht. Eine Lehmabbaufläche bei Matzbach ist keine geeignete Alternative, da sie mehr als drei Kilometer von der A 94 entfernt liegt und der Transport der überwiegend am südlichen Isentalhang anfallenden Überschussmassen zwangsläufig durch die Ortsdurchfahrt von Lengdorf erfolgen müsste, was mit entsprechend starken Beeinträchtigungen der dort lebenden Menschen verbunden wäre. Zudem ist die Lehmabbaufläche eine sogenannte Z2-Deponiefläche, die für Abfälle mit einer höheren Schadstoffklasse zugelassen ist. Dementsprechend höher wären die Deponiekosten, obwohl die durch den Bau der A 94 anfallenden Überschussmassen keine Schadstoffe erwarten lassen, da es sich dabei um land- oder forstwirtschaftlich genutzte Böden handelt. Keine Alternative ist auch die Kiesabbaufläche bei Unterstollnkirchen, die lediglich eine Kapazität von ca. 220.000 m³ bietet. Davon müssten ca. 160.000 m³ erst noch abgebaut werden. Neben der zu geringen Aufnahmekapazität eignet sich diese Fläche auch deshalb nicht als Alternative, weil sie ca. sieben Kilometer von der Hangtrasse entfernt liegt und der Massentransport jedenfalls nicht mit geringeren Beeinträchtigungen für die Anwohner verbunden wäre. Im Vergleich zu den beiden untersuchten Alternativstandorten erweist sich die Inanspruchnahme der Kiesabbaufläche bei Osendorf als vorzugswürdig. Die Fläche liegt ganz in der Nähe des Isentalhangs, wo die Überschussmassen überwiegend entstehen. Die Massen können auf kurzem Wege abtransportiert werden. Größere Orte und ihre Ortsdurchfahrten brauchen nicht durchfahren werden. Die Beeinträchtigung von Menschen durch den Transport wird soweit wie möglich vermieden. Infolge der Vermeidung weiterer Transportstrecken halten wir die geplante Ablagerung auch für die umweltschonendste Möglichkeit. Im Hinblick auf die Belange der Landwirtschaft erweist sich der Zugriff auf die

bereits bestehende Kiesabbaufäche bei Osendorf ebenfalls als vorzugswürdig, denn er macht die Inanspruchnahme anderer, landwirtschaftlich genutzter Flächen zum Zwecke der Errichtung von Seitendeponien entbehrlich.

Der Bescheid des Landratsamts Erding vom 23.01.1984 über die Genehmigung des Kiesabbaus steht der geplanten Ablagerung der Überschussmassen nicht entgegen. Die Rekultivierung der Fläche wurde im Genehmigungsbescheid vom 23.01.1984 angeordnet. Die Autobahnplanung verändert zwar den bisher vorgesehenen Rekultivierungsplan, die Ablagerung sowie die Herstellung der Gestaltungsmaßnahme G7 und der Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen S9/CEF und S10/CEF wurden jedoch vom Landratsamt Erding weder in der Eigenschaft als Untere Naturschutzbehörde noch als Baugenehmigungsbehörde beanstandet. Die landschaftspflegerischen Maßnahmen sind geeignet, eine ordnungsgemäße Rekultivierung der Kiesabbaufäche zu gewährleisten. Sie berücksichtigen v. a. die Erfordernisse, die sich aus dem strengen Artenschutzrecht ergeben. Der Rekultivierungsplan von 1984 konnte demgegenüber den aktuellen artenschutzrechtlichen Anforderungen nicht Rechnung tragen. Die Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses umfasst auch die Änderung des Genehmigungsbescheids insoweit (Art. 75 Abs. 1 Satz 2 BayVwVfG).

Aus wasserwirtschaftlicher Sicht bestehen keine Bedenken gegen die Deponierung von unbelastetem Erdaushub auf den Flächen der Kiesgrube Osendorf (vgl. Stellungnahme des WWA München vom 28.05.2009, Anlage 1, Seite 13).

Durch den Zugriff auf die bestehende Kiesabbaufäche bei Osendorf wird der durch den Massenüberschuss auftretende Konflikt auch im Hinblick auf die betroffenen privaten Belange angemessen planerisch bewältigt. Hierzu wird auf unsere Erläuterungen zu den einzelnen privaten Belangen verwiesen.

4.4.11.3 Träger von Versorgungsleitungen

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

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 rund 214,36 ha Fläche 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 Vollerwerbsbetrieb 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 land- und forstwirtschaftlichen Produktion zuzüglich evtl. Nebeneinkünfte (Ferien auf dem Bauernhof, Pensionspferdehaltung) abzüglich der Festkosten, 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 die Existenzfähigkeit eines Betriebes in Zweifelsfällen zugunsten des Betriebes anhand der durchschnittlichen Privatentnahmen der Betriebsleiterfamilie (rund 20.000 €/Jahr) oder sogar nur der Entnahmen für die Lebenshaltung (rund 15.000 €/Jahr) misst. Kapitalerträge aus der Entschädigung werden nicht angerechnet. Die Höhe der notwendigen Eigenkapitalbildung ist von Betrieb zu Betrieb unterschiedlich. Von einem existenzfähigen Vollerwerbsbe-

trieb 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 25.000 € 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.

Betriebe, die bereits vorher unter dieser Gewinnschwelle liegen, stellen als auslaufende Betriebe o. ä. keine Existenz dar. Die Tatsache, dass die Einnahmen z. B. wegen besonderer Bescheidenheit bei den Privatentnahmen oder dem Verzicht auf Rücklagen und Investitionen längere Zeit für die derzeitigen Betriebsinhaber ausreichen, vermag an diesem am Betrieb orientierten Ergebnis nichts zu ändern.

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. BayVGh vom 30.07.2002, 8 A 00.40034 – juris, Rn. 68).

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. A.3.5 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 Entschädigungsverfahren 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.

§ 8 a 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.).

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. A.3.6.5 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/Art. 80 BayVwVfG scheidet aus, denn er betrifft ausdrücklich nur Rechtsbehelfsverfahren, setzt also voraus, dass bereits eine Verwaltungsentscheidung ergangen ist, die unanfechtbar zu werden droht (BVerwG, NVwZ 1990, 59). Die Erstattung ist auch hier nicht in allen Fällen angeordnet, sondern nur, soweit der Widerspruch erfolgreich ist.

Eine Erstattung kommt also im Ergebnis nur in den gesetzlich geregelten Fällen in Betracht (BayVGH vom 26.06.1998, DÖV 1999, 80).

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 gemäß 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 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. 1001

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 2425 der Gemarkung Pastetten, von dem Flächen im Ausmaß von rd. 25 m² dauerhaft und rd. 95 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden. Seine erhobenen Einwendungen halten wir für nicht durchgreifend. Auf der Kreisstraße ED 8 ist mit keiner massiven Verkehrserhöhung zu rechnen. Der Verkehrsgutachter Prof. Kurzak prognostiziert eine Zusatzbelastung von 100 Kfz/24h bei einer Gesamtbelastung von ca. 400 Kfz/24h (vgl. Verkehrsuntersuchung vom 18.06.2008, Plan 5a1 und 5a2). Die Planung stellt sicher, dass bestehenden Drainagen funktionsfähig erhalten bleiben. Der geplante öffentliche Feld- und Waldweg (BWV Nr. 11) erhält eine Kiestragschicht mit wassergebundener Decke. Nur die ersten 20 m im Einmündungsbereich zur Kreisstraße werden asphaltiert, um eine übermäßige Verschmutzung der ED 8 durch den landwirtschaftlichen Verkehr zu vermeiden. Sollte die Einwendung gegen die „Teerung“ des Weges so zu verstehen sein, dass sie sich gegen die wassergebundene Decke richtet, so halten wir sie für nicht tragfähig. Die vorgesehene Befestigung des Weges ist zur ordnungsgemäßen Bewirtschaftung der durch ihn erschlossenen Grundstücke erforderlich. Die einschlägigen Lärmgrenzwerte für das im Außenbereich gelegene

Wohngebäude werden eingehalten. Keine Rolle spielt die geringfügig größere Höhe der Lärmschutzanlagen auf der nördlichen Seite der Autobahn, da sie aus absorbierendem und nicht aus reflektierendem Material bestehen.

4.5.3.2 Einwender Nr. 1002

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 2366 der Gemarkung Lengdorf, von dem für das Bauvorhaben ca. 264 m² dauerhaft und ca. 868 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden. Das Grundstück befindet sich in einem ausgewiesenen Mischgebiet und ist bebaut. Neben Einwendungen, die bereits an anderer Stelle behandelt wurden, erhebt der Einwender Bedenken gegen die Errichtung der Entwässerungsanlage 5 in der Nähe seines Anwesens. Er befürchtet Geruchs- und Mückenbelästigungen. Die Gemeindeverbindungsstraße von Außerbittlbach nach Lengdorf dürfe nicht näher an sein Haus verlegt werden. Eine ebenerdige Grundstückszufahrt von Osten müsse weiterhin möglich sein. Der Lärmschutzwall müsse vollständig bepflanzt werden.

Wir erachten die Einwendungen für nicht durchgreifend. Die Erstellung der Entwässerungsanlage in dem geplanten Umfang ist erforderlich. Das Entstehen von Geruchsbelästigungen oder ein vermehrtes Auftreten von Mücken ist nicht zu erwarten, wäre jedoch hinzunehmen. Der Ortsteil Außerbittlbach befindet sich inmitten eines ländlich geprägten Raums in unmittelbarer Nähe zur Isen. Das Auftreten von Gerüchen, die als unangenehm empfunden werden, oder von Insekten stellt hier keine untypische Situation dar. Eine besondere Schutzbedürftigkeit des Einwenders ist nicht erkennbar. Eine Verschiebung der Entwässerungsanlage Richtung Westen kommt nicht in Betracht, weil das anfallende Wasser auf der Gefällestrecke über Pumpanlagen dorthin transportiert werden müsste, was mit erheblichen Unterhaltungskosten verbunden wäre. Die Anlegung eines weiteren Versickerbeckens westlich von Außerbittlbach wäre mit Eingriffen in andere private Flächen verbunden, ohne dass die grundsätzliche Betroffenheit der Belange des Einwenders erkennbar geringer wäre. Die Verlegung der Gemeindeverbindungsstraße ist notwendig, um sie in einem bautechnisch günstigen rechten Winkel unter der Isentalbrücke durchzuführen. Zudem erspart die Verlegung ein zweites Überführungsbauwerk. Im Bereich des Grundstücks des Einwenders bleibt der Fahrbahnverlauf der GVS nahezu unverändert. Die Anpassung der GVS an die neuen Verhältnisse beinhaltet auch die notwendigen Anpassungsarbeiten an den vorhandenen Versorgungsleitungen. Der Grunderwerb wird zur Anlegung einer Damm- bzw. Einschnittsböschung erforderlich. Die Aufrechterhaltung einer ebenerdigen Zufahrtsmöglichkeit im Osten des Grundstücks kann nicht gewährleistet werden. Dies erachten wir jedoch für hinnehmbar,

weil das Grundstück über ausreichende Zufahrtsmöglichkeiten verfügt. Die bisherige Möglichkeit von der GVS direkt auf das Grundstück zu fahren, stellt keine geschützte Rechtsposition gegen die Veränderung der Straße dar. Die Bepflanzung des Lärmschutzwalls richtet sich nach landschaftspflegerischen Kriterien. Die vollständige Bepflanzung des Walls (BWV Nr. 108) ist vorgesehen.

4.5.3.3 Einwender Nr. 1007-1010

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 1175/2 der Gemarkung Lengdorf. Das Grundstück, auf dem sich das Wohnhaus und die landwirtschaftlichen Gebäude des Einwenders befinden, wird zum Zweck des Baus der A 94 vollständig in Anspruch genommen. Neben der Herstellung der Autobahn sowie eines parallelen Weges und Grabens wird das Flurstück zur Anlegung der naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahme E 5 benötigt. Die Beseitigung der Gebäude ist geplant. Nach den Angaben des Einwenders verfügt der landwirtschaftliche Betrieb nur über die o. g. Bewirtschaftungsfläche mit einer Gesamtgröße von rd. 3,2 ha.

Die Beeinträchtigung seiner Rechte lässt sich nicht durch eine geänderte Führung der Autobahn in Grund- und Aufriss vermeiden. Auf unsere diesbezüglichen Ausführungen zu Trassenwahl und Gradienten wird verwiesen. Eine kleinräumige Verschiebung der Trasse nach Norden zur Verschonung des Grundstücks des Einwenders kommt nicht in Betracht, da dies zu stärkeren Beeinträchtigungen des Ortsteils Kopfsburg und zur Beseitigung von anderen Anwesen führen würde. Eine kleinräumige Verschiebung nach Süden würde massive Eingriffe in das Kopfsburger Holz nach sich ziehen, ohne dass sich die Beeinträchtigung anderer Gebäude vermeiden ließe. Die Herstellung des öffentlichen Feld- und Waldwegs (BWV Nr. 161) ist als Ersatz der vier bestehenden, von der Planung überbauten Wege zur Erschließung der südlich angrenzenden Grundstücke erforderlich. Zur Erforderlichkeit der landschaftspflegerischen Maßnahme wird auf unsere obigen Ausführungen verwiesen.

Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 überwiegt die privaten Belange des Einwenders. Im Hinblick auf die landwirtschaftliche Existenz erachten wir eine Betriebsgröße von rd. 3,2 ha als nicht ausreichend, um eine existenzsichernde Eigenkapitalbildung zu erwirtschaften. Unabhängig von der Frage der Gefährdung der landwirtschaftlichen Existenz steht jedoch fest, dass die Realisierung des Autobahnbaus jedenfalls dazu führt, dass der landwirtschaftliche Betrieb und darüber hinaus auch das Wohnhaus und damit der Lebensmittelpunkt des Einwenders aufgegeben werden muss. Das stellt eine schwerwiegende Beeinträchtigung für den Einwender dar. Allerdings halten wir aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit den Zugriff auf das Eigentum des Einwenders für erforderlich. Die mit dem Bau der A 94 verfolgten Ziele

sind vorliegend von solchem Gewicht, dass sie sogar die vollständige Aufgabe des Eigentums des Einwenders gegen Entschädigung rechtfertigen.

4.5.3.4 Einwender Nr. 1011

Der Einwender ist nach seinen Angaben Eigentümer eines landwirtschaftlichen Betriebs, der betriebliche Eigentumsflächen von insgesamt rd. 25,12 ha aufweist. Davon entfallen rd. 17,61 ha auf landwirtschaftlich und rd. 7,51 ha auf forstwirtschaftlich genutzte Flächen. Der Betrieb verfügt über insgesamt 29 Stück Vieh. Die landwirtschaftlichen Flächen werden vorwiegend als Ackerland (13,53 ha) genutzt. Daneben werden 4,08 ha Grünland bewirtschaftet. Die vorliegende Planung sieht den Erwerb von rd. 39.853 m² sowie die vorübergehende Inanspruchnahme von 13.098 m² vor. Daneben muss das Eigentum auf rd. 556 m² dauerhaft beschränkt werden. Der Einwender wendet sich gegen die Flächeninanspruchnahme und befürchtet zudem unzumutbare Lärmbelästigungen. Den Einwand der Existenzgefährdung hat er erstmals mit Schreiben vom 05.05.2009 im Rahmen der Anhörung gegen die dritte Tektur erhoben.

Die Planung führt zu einem schweren Eingriff insbesondere in die hofnahen landwirtschaftlich bewirtschafteten Flächen Fl.Nrn. 2127 und 2123 der Gemarkung Lengdorf. Die Trasse verläuft nahe entlang der südlichen Grundstücksgrenze des Flurstücks 2123, zerschneidet jedoch das Flurstück 2127 ungünstig. Daneben betrifft sie forstlich genutzte Grundstücksteile im Ausmaß von rd. 0,9 ha. Durch die dritte Planänderung hat sich keine im Hinblick auf die Existenzfähigkeit des Betriebs relevante erstmalige oder schwerere Betroffenheit des Einwenders ergeben. Mit dem erst im Anhörungsverfahren zur 3. Tektur erhobenen Einwand der Existenzgefährdung ist der Einwender daher ausgeschlossen. Der Vorhabensträger hat dennoch vorsorglich aufgrund der Angaben des Einwenders geprüft, ob vorhabensbedingt die Existenz seines landwirtschaftlichen Betriebs gefährdet wird. Die hierzu eingeholten gutachtlichen Erhebungen des Vorhabensträgers weisen für den Betrieb bereits vor dem Bau der A 94 eine deutlich negative Eigenkapitalbildung aus. Aufgrund der geringen Flächenausstattung kann bereits vor dem Bau der A 94 nicht genügend Eigenkapital erwirtschaftet werden, um langfristig die Lebenshaltungskosten des Betriebsleiters und seiner Familie zu erzielen sowie notwendige Rücklagen für Betriebsinvestitionen zu bilden. Der vorhabensbedingte Flächenentzug führt demnach nicht dazu, dass ein gesunder landwirtschaftlicher Betrieb in seiner Existenz gefährdet wird.

Die Grundinanspruchnahme ist unvermeidbar. Eine Verschiebung der Trasse zur Verschonung des Betriebs des Einwenders kommt nicht in Betracht. Eine Verschie-

bung nach Norden würde bereits den eigenen Belangen des Einwenders zuwiderlaufen. Aus trassierungstechnischen Gründen wäre eine südlich gerichtete Verschiebung mit wesentlich stärkeren Eingriffen in die zusammenhängenden, wertvollen Waldbereiche zwischen Hammersdorf und Daigelspoint verbunden. Dadurch würde ein deutlich größerer Kompensationsbedarf verursacht, der die Inanspruchnahme weiterer landwirtschaftlicher Flächen erforderlich machen würde. Der Löschteich (BWV Nr. 86) muss infolge des Autobahnbaus teilweise überbaut werden. Da die Restfläche des Teichs nicht erschlossen ist und nicht weiter nutzbar ist, ist die vollständige Übernahme der Teichfläche zur Anlegung einer Gestaltungsfläche vernünftigerweise geboten. Eine Verlegung der Trasse zur Vermeidung der Eingriffe in den Löschteich ist aus technischen Gründen nicht möglich. Das öffentliche Interesse am Bau der Straße setzt sich gegen die privaten Belange des Einwenders durch.

Die Lärmberechnungen des Vorhabensträgers zeigen, dass die zulässigen Grenzwerte der 16. BImSchV von 64/54 dB(A) Tag/Nacht für das im Außenbereich gelegene Anwesen des Einwenders nicht überschritten werden. Der Tagwert wird mit 5 dB(A) deutlich unterschritten, der Nachtwert wird eingehalten. Es kommt zu keinen unzumutbaren Lärmbelastungen.

4.5.3.5 Einwender Nr. 1012

Der Einwender ist nach eigenen Angaben Pächter der Grundstücke Fl.Nrn. 176, 236, 256 und 257 der Gemarkung Watzling, die für die Autobahn in Anspruch genommen werden. Er erhob erstmals gegen die dritte Planänderung mit Schreiben vom 12.05.2009 Einwendungen, mit denen er sich im Wesentlichen gegen die Inanspruchnahme der Pachtflächen wandte bzw. finanziellen Ausgleich für zukünftige Betriebserschwernisse forderte. Die Planung hat sich in diesem Streckenabschnitt jedoch nicht geändert, so dass die neu erhobenen Einwendungen ausgeschlossen sind. Das gilt auch, wenn der Einwender erst nach Auslegung der Planunterlagen das Pachtrecht erworben hat. Unabhängig davon ist die Inanspruchnahme der genannten Grundstücke unvermeidbar. Eine Trassenverschiebung kommt in diesem Bereich nicht in Betracht, denn sie wäre mit stärkeren Beeinträchtigungen von Siedlungsbereichen und infolge der Nähe zur Lappach mit größeren Eingriffen in das FFH-Gebiet verbunden. Das öffentliche Interesse an der Planung setzt sich gegen die privaten Belange des Einwenders durch.

4.5.3.6 Einwender Nr. 1017 und 1018

Der Einwender Nr. 1017 ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 180, 188, 254, 255, 255/2 und 257 der Gemarkung Watzling, die für den Bau der A 94 im Ausmaß von

rd. 54.277 m² dauerhaft und rd. 4.728 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden. Er erhob erstmals mit Schreiben vom 13.05.2009 Einwendungen gegen den Plan. Die angegriffene dritte Planänderung beinhaltet jedoch im betroffenen Streckenabschnitt keine wesentlichen Änderungen an der Trassenführung. Mit seinen Einwendungen gegen den Plan ist der Einwender ausgeschlossen, soweit sie nicht die Planänderungen der dritten Tektur zum Gegenstand haben. Im Übrigen greifen seine Bedenken nicht durch. Die Grundinanspruchnahme ist unvermeidbar. Eine Trassenverschiebung kommt vorliegend nicht in Betracht. Eine Verschiebung nach Norden würde bereits den Interessen des Einwenders zuwiderlaufen, da die Trasse näher an sein Anwesen heranrücken würde. Eine Verschiebung nach Süden zur Verschonung seiner Grundstücke wäre mit massiven Beeinträchtigungen Dritter verbunden, die bis zur vollständigen Beseitigung von Einzelanwesen reichen. Die Vorteile für den Einwender wären also mit mindestens gleich schweren Nachteilen Anderer verbunden, so dass wir die gewählte Lösung für vertretbar halten.

Die Grundinanspruchnahme von Fl.Nr. 188 für die Herstellung einer Versickeranlage ist unvermeidbar. Wir verkennen nicht, dass die Planung für das betroffene Grundstück eine schwerwiegende Beeinträchtigung darstellt. Die beiden Restflächen besitzen jedoch weiterhin eine für die landwirtschaftliche Bewirtschaftung ausreichende Größe von rd. 11.765 m² bzw. 62.925 m². Beide Flächen bleiben durch den Weg auf der Fl.Nr. 183 miteinander verbunden. Die vom Einwender angebotene Grundabtretung des nordöstlichen Teils des Grundstücks Fl.Nr. 188 zur Errichtung der Entwässerungsanlage ist keine tragfähige Alternative, weil die Entwässerungsanlage aus betrieblichen und wirtschaftlichen Gründen möglichst nahe an der A 94 liegen soll. Auf die Grundinanspruchnahme zur Herstellung der Ausgleichsmaßnahme A 31 kann ebenfalls nicht verzichtet werden. Auch hier ist auf den Einwendungsausschluss hinzuweisen, da sich an der ursprünglichen Planung insoweit nichts geändert hat. Die Ausgleichsmaßnahme dient der Optimierung des vorgesehenen Tierdurchlasses (BWV Nr. K 28/1) und der ökologischen Aufwertung des mitgeführten Grabens. Nach den vorliegenden wissenschaftlichen Erkenntnissen zur Anlegung von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen ist die ökologische Wirksamkeit der Querungshilfe nur dann gewährleistet, wenn auch deren Umfeld aufgewertet wird. Die Maßnahme A 31 ist daher unverzichtbar und kann auch nicht an anderer Stelle realisiert werden.

Nach den Angaben des Einwenders befindet sich derzeit eine gefasste Quelle auf dem Grundstück Fl.Nr. 395 der Gemarkung Watzling, von der das Wasser über eine Leitung zu seinem landwirtschaftlichen Anwesen geführt wird. Das im Grundbuch eingetragene Wasserleitungs- und Betretungsrecht an der Flurnummer 395 steht

dem Einwender als Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr 180 der Gemarkung Watzling zu. Nach den Angaben des Einwenders liegt die Quelle knapp neben der geplanten Autobahntrasse auf der Fläche, die zur Herstellung der Ausgleichsmaßnahme A 34 benötigt wird. Mit der Einwendung, der Bau der A 94 führe zu einer Beeinträchtigung dieser „hauseigenen“ Wasserversorgung, ist der Einwender ausgeschlossen. Die Planung hat sich hier weder im Trassenverlauf noch in der Inanspruchnahme des Grundstücks Fl.Nr. 395 zum Zwecke der Herstellung einer Ausgleichsmaßnahme geändert. Die Leitung, in der das Quellwasser ins Tal abgeführt wird, kreuzt die zukünftige Autobahn. Der Vorhabensträger hat für die Aufrechterhaltung der Ableitung Sorge zu tragen. Inwieweit es zu einer vom Einwender befürchteten Beeinträchtigung der Wasserqualität der Quelle infolge des Autobahnbaus und –betriebs kommt, braucht im Rahmen der Planfeststellungsentscheidung nicht geklärt werden, da nach Auskunft des Vorhabensträgers für das Anwesen des Einwenders ein Anschluss- und Benutzungszwang gemäß Art. 21 GO besteht und die Trinkwasserversorgung durch den Anschluss an die kommunale Wasserversorgung sichergestellt werden kann. Der Bau der A 94 verursacht insoweit keinen Konflikt, der planerisch bewältigt werden muss. Der Einwender selbst hat den Anschluss an die kommunale Wasserversorgung gefordert. Über Entschädigungsfragen im Zusammenhang mit der Beeinträchtigung der „hauseigenen“ Wasserversorgung ist außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu entscheiden, denn die entstehenden Kosten sind unmittelbar mit dem Eingriff in das Wasserleitungsrecht des Einwenders verbunden.

Insgesamt überwiegt das öffentliche Interesse am Bau der A 94 die privaten Belange des Einwenders.

Der Einwender Nr. 1018 ist direkter Nachbar des Einwenders Nr. 1017. Sein Grundeigentum wird vorhabensbedingt jedoch nicht in Anspruch genommen. Er hat erstmals mit Schreiben vom 12.05.2009 Einwendungen gegen den Plan erhoben. Insofern gelten die obigen Ausführungen entsprechend. Hinsichtlich der vorhabensbedingten Beeinträchtigung der o. g. Wasserleitung gelten unsere obigen Ausführungen entsprechend. Im Unterschied zu Einwender Nr. 1017 ist das Anwesen des Einwenders Nr. 1018 bereits an die gemeindliche Wasserversorgung angeschlossen. Die Beeinträchtigung der zusätzlichen Wasserversorgung aus dem Brunnen zum Zwecke der Gartenbewässerung wird vom öffentlichen Interesse am Bau der A 94 überwogen.

4.5.3.7 Einwender Nr. 1019

Das Anwesen des Einwenders liegt rd. 400 m von der Trasse entfernt. Die Einwendungen betreffen Fragen des Lärmschutzes, der Beeinträchtigung der Umgebung

des Hofes sowie die daraus resultierende Wertminderung. Die Landschaft sei die Hauptattraktion für die Kunden des Einwenders, zu denen Reiter und Pferdebesitzer, insbesondere Mitglieder des Vereins „Islandpferdefreunde Hammersdorf“ gehörten. Mit den Einwendungen ist der Einwender indes ausgeschlossen. Einwendungen gegen die ursprüngliche Planung konnten bis zum 23.08.1999 bei der Verwaltungsgemeinschaft Pastetten oder der Regierung von Oberbayern erhoben werden. Die Einwendungen des Einwenders Nr. 1019 gingen dagegen erst am 01.09.1999 bei der Regierung ein. Die gegen die dritte Planänderung erhobenen Einwendungen gingen erst am 15.05.2009 bei der Regierung ein. Das Ende der Einwendungsfrist war jedoch bereits der 14.05.2009. Unabhängig davon sind die Einwendungen auch nicht durchgreifend. Eine Verschiebung der Trasse im Bereich Hammersdorf kommt aus Gründen des Habitatschutzes nicht in Betracht, weil die Querung des Hammerbachs so gewählt wurde, dass Eingriffe in prioritäre Auwaldstrukturen gänzlich vermieden werden. Aufgrund der großen Entfernung zum Fahrbahnrand und der vorgesehenen Lärmschutzanlagen werden die für das im Außenbereich gemäß § 35 BauGB gelegene Anwesen einschlägigen Lärmgrenzwerte eingehalten. Ein Anspruch auf zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen für das Anwesen des Einwenders kommt nicht in Betracht. Das öffentliche Interesse am Bau der Autobahn überwiegt die privaten Belange des Einwenders.

4.5.3.8 Einwender Nr. 1021 und 1022

Die Einwender sind nach eigenen Angaben Eigentümer bzw. Erbbauberechtigte der Grundstücke Fl.Nrn. 263 und 263/2 der Gemarkung Hausmehring. Sie wenden sich gegen die Inanspruchnahme der Fl.Nr. 308 der Gemarkung Hausmehring zur Herstellung der Ausgleichsmaßnahme A 45. Wir halten die Einwendungen für verspätet und nicht durchgreifend. Zunächst ist festzustellen, dass durch die dritte Planänderung keine Änderungen an der ursprünglichen Planung in dem von den Einwendern bezeichneten Bereich vorgenommen wurden, insbesondere hat sich die geplante Flächeninanspruchnahme für die Ausgleichsmaßnahme A 45 nicht geändert. Die Einwender sind daher mit ihren erstmals mit Schreiben vom 18.05.2009 bzw. 15.05.2009 erhobenen Einwendungen ausgeschlossen. Daneben ist jedoch auch materiell nicht ersichtlich, inwieweit die Planung zu Konflikten mit den privaten Belangen der Einwender führen kann. Ihre Behauptung, die Ausgleichsfläche auf Fl.Nr. 308 befinde sich inmitten der Fl.Nrn. 263 und 263/2 ist nicht nachvollziehbar. Ausweislich der Unterlage 7 T, Blatt 9 liegt die Maßnahme A 45 am westlichen Rand der Fl.Nr. 308 und endet im Norden an der GVS nach Winkl. Sie liegt damit am äußersten westlichen Rand des geplanten Gewerbegebiets Dorfen Süd. Zwischen dem

Grundstück Fl.Nr. 308 und dem Flurstück der Einwender Fl.Nr. 263 liegt das Grundstück Fl.Nr. 264. Eine Beeinträchtigung der privaten Belange der Einwender ist nicht ersichtlich. Im Übrigen können die Einwender nicht die Aufrechterhaltung der bisherigen Nutzung von Nachbargrundstücken verlangen. Die Ausgleichsmaßnahme A 45 auf dem bisher landwirtschaftlich genutzten Grundstück Fl.Nr. 308 ist zum Ausgleich von Beeinträchtigungen durch die Autobahn in der Feldflur durch Versiegelung und Trennwirkungen erforderlich. Sie ist als funktionale Verbindungsstruktur zwischen der geplanten Ausgleichsmaßnahme A 44 und den Lebensraumstrukturen bei Winkl konzipiert. Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 überwiegt die privaten Belange der Einwender.

4.5.3.9 Einwender Nr. 1023

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 2425/1 der Gemarkung Pastetten, das für die Baumaßnahme in Anspruch genommen wird. Der ursprüngliche Eigentümer erhob gegen die Planung mit Stand vom 30.04.1999 keine Einwendungen, obwohl bereits die Flächeninanspruchnahme vorgesehen war. Der Einwender erwarb insoweit eine präklusionsvorbelastete Rechtsposition. Die dritte Planänderung vom 27.02.2009 führte zu einem geringfügig größeren Grundbedarf, ohne die Art der Flächeninanspruchnahme wesentlich zu verändern. Gegen diese dritte Planänderung erhob der Einwender mit Schreiben vom 12.05.2009, das bei der Regierung von Oberbayern am 19.05.2009 eingegangen ist, Einwendungen. Die Einwendungsfrist endete jedoch in der Verwaltungsgemeinschaft Pastetten bereits am 14.05.2009, so dass auch diese Einwendungen verspätet sind. Wir halten die Beeinträchtigungen privater Belange des Einwenders, insbesondere die Flächeninanspruchnahme für unvermeidbar und hinzunehmen. Das öffentliche Interesse am Bau der Autobahn überwiegt die privaten Belange.

4.5.3.10 Einwender Nr. 1026

Der Einwender erhob erstmals fristgerecht Einwendungen mit Schreiben vom 16.05.2009 gegen die dritte Planänderung. Insbesondere die Führung des Wirtschaftswegs auf Fl.Nr. 2146 der Gemarkung Lengdorf wurde moniert. Die dritte Planänderung fügte der ursprünglichen Planung im Hinblick auf die Betroffenheit des Einwenders lediglich eine dauerhafte Belastung des Grundstücks Fl.Nr. 225 der Gemarkung Lengdorf hinzu. Ansonsten blieb die Planung weitgehend unverändert. Mit allen Einwendungen gegen den Plan, die nicht die dritte Planänderung betreffen, ist der Einwender ausgeschlossen. Unabhängig davon greifen die Einwendungen nicht durch. Die Trassierung des Wirtschaftswegs ist im Hinblick auf die Erschlie-

Bung der anliegenden Grundstücke und die Bewirtschaftungserfordernisse der Wegnutzer erforderlich. Der gemäß den Richtlinien für den ländlichen Wegebau einzuhaltende Mindestradius von 12 m wurde eingehalten. Gründe für ein Abweichen von den Richtlinien sind vorliegend nicht ersichtlich. Die Inanspruchnahme von Grundstücken des Einwenders ist unvermeidlich. Gerade im Nahbereich der Isenquerung kommt eine Trassenverschiebung aus Gründen des europäischen Naturschutzes nicht in Betracht, die zu stärkeren Beeinträchtigungen prioritärer Auwaldstrukturen führen würde. Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 überwiegt die privaten Belange.

4.5.3.11 Einwender Nr. 1028

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 600 der Gemarkung Watzling, das für das Bauvorhaben im Ausmaß von rd. 3.976 m² dauerhaft und von rd. 881 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden muss. Der Einwender hat schriftliche Einwendungen erstmals mit Schreiben vom 06.05.2009 erhoben. Im Erörterungstermin vom 11.05.2001 hat der Einwender geltend gemacht, der Autobahnbau gefährde seine landwirtschaftliche Existenz, führe zu erheblichen Lärm und Abgasbelastungen und beeinträchtige die landwirtschaftlichen Flächen durch Straßenabwasser.

Mit den Einwendungen ist der Einwender ausgeschlossen. Einwendungen sind gemäß Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG innerhalb der Einwendungsfrist schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben. Der nachträgliche Vortrag im Erörterungstermin reichte zur wirksamen und rechtzeitigen Erhebung von Einwendungen nicht aus. Die durchgeführte Erörterung der Belange des Einwenders heilte den eingetretenen Einwendungsausschluss nicht. Unabhängig von dem Einwendungsausschluss sind die Einwendungen nicht durchgreifend. Das Ausmaß der Flächeninanspruchnahme kann nicht weiter verringert werden. Eine kleinräumige Trassenverschiebung ist weder nordwärts noch südwärts ohne stärkere Beeinträchtigungen von Wohngebäuden möglich. Zudem könnte das FFH-Gebiet entlang der Lappach nicht mehr wie vorgesehen an der günstigsten Stelle gequert werden. Der Parallelweg entlang der nördlichen Straßenböschung ist zur Schließung des untergeordneten Wirtschaftswegenetzes erforderlich und wird so flächenschonend wie möglich errichtet. Die dauerhafte Inanspruchnahme von rd. 4.000 m² halten wir für so geringfügig, dass sie ein gesunder landwirtschaftlicher Betrieb verkraften kann. Ausweislich der Angaben des Einwenders verfügt sein landwirtschaftlicher Betrieb über rd. 14,77 ha landwirtschaftlich genutzte Flächen. Davon sind Flächen im Ausmaß von insgesamt ca. einem Hektar durch jährlich verlängerbare Verträge zugepachtet. Der vorhabensbedingte Flächen-

entzug beläuft sich auf rd. 2,9 % der Betriebsflächen und unterschreitet damit die von der Rechtsprechung wiederholt anerkannte Grenze, unterhalb der nicht von der Gefährdung der Existenz eines gesunden Vollerwerbsbetriebs auszugehen ist. Die Lärmgrenzwerte für das im Außenbereich gelegene Gebäude des Einwenders werden deutlich unterschritten. Eine relevante Schadstoffbelastung ist ebenso wie eine Beeinträchtigung durch Straßenabwasser auszuschließen. Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 überwiegt die privaten Belange.

4.5.3.12 Einwender Nr. 1032

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 1316 und 1317 der Gemarkung Buch a. Buchrain, die für den Bau der A 94 in Anspruch genommen werden. Er wandte sich erstmals mit Schreiben vom 13.05.2009 gegen die Planung. Da der Plan im Rahmen der dritten Tektur im Planungsabschnitt, der den Einwender betrifft, nicht geändert wurde, ist er mit seinen Einwendungen ausgeschlossen. Unabhängig davon erachten wir die Einwendungen für nicht durchgreifend. Die Inanspruchnahme seiner Eigentumsflächen sowie der gepachteten Flächen der „Tannenhof-Wiese“ ist unvermeidbar und hinzunehmen. Die Entwässerungsanlage 2 (BWV Nr. 37) liegt am nördlichen Rand der Grundstücke Fl.Nrn. 1316 und 1317, unmittelbar an der A 94. Die Entwässerungsanlage führt zu keiner Vernässung der angrenzenden Restflächen, weil das Gelände zur Strogen hin abfällt und daher eine Entwässerung dieser Flächen wie bisher in das Fließgewässer stattfindet. Eine Beeinträchtigung des Wasserabflusses von den Restgrundstücken ist nicht zu erwarten. Die Ausgleichsflächen A11a/CEF sind erforderlich, um die Eingriffe in die Waldlebensräume, die insbesondere für den Grauspecht von großer Bedeutung sind, wirksam auszugleichen und eine artenschutzrechtliche Beeinträchtigung dieser geschützten Vogelart zu vermeiden. Auf der „Tannenhof-Wiese“ können in optimaler Weise die Voraussetzungen erfüllt werden, die der Grauspecht an seinen Lebensraum stellt. Daneben werden auf diesen Flächen auch Lebensraumoptimierungen für die Zauneidechse (S9/CEF) durchgeführt. Auf die beiden Maßnahmen kann nicht verzichtet werden. Eine Trassenverschiebung kommt nicht in Betracht, da sie mit einer Änderung der geplanten Querungsstelle mit dem Hammerbach verbunden wäre und aus Gründen des europäischen Naturschutzes abgelehnt wird. Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 überwiegt die privaten Belange des Einwenders.

4.5.3.13 Einwender Nr. 1036

Der Einwender ist Eigentümer eines Anwesens im Ortsteil Kopfsburg, das rd. 105 m vom Fahrbahnrand entfernt liegt. Seine Grundstücke Fl.Nr. 1177 und 1045 der Ge-

markung Lengdorf werden im Ausmaß von rd. 8.878 m² dauerhaft und rd. 2.492 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Er befürchtet neben der Lärm- und Abgasbelastung auch die Beeinträchtigung seiner Fischteiche und fordert die Absiedlung. Nach seinen Angaben betreibt er keine Landwirtschaft. Die Einwendungen halten wir für nicht durchgreifend. Die einschlägigen Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV für das im Außenbereich gelegene Gebäude werden unterschritten, der Tagwert sogar deutlich um 6 dB(A) (vgl. Unterlage 11 T, Blatt 4, Immissionspunkt 31). Mit nennenswerten Verkehrszuwächsen auf der Badberger Straße ist nicht zu rechnen, die Verkehrsbelastung auf der Kreisstraße ED 16 nimmt sogar ab. Die Schadstoffbelastung überschreitet keine Grenz- oder Orientierungswerte, wie oben bereits festgestellt. Die vorgesehene Entwässerungsplanung gewährleistet, dass kein Straßenwasser in die Fischteiche eingeleitet wird. Die Beeinträchtigung der Sichtbeziehungen zu den Nachbarhäusern ist unvermeidbar, wir halten sie jedoch für hinnehmbar. Bestehende Verbindungen zu den Nachbarhäusern bleiben aufgrund des großzügig dimensionierten Zweifeld-Brückenbauwerks erhalten. Wir verkennen nicht, dass der Neubau der Autobahn in der Nähe des Anwesens eine Beeinträchtigung für die Lebensqualität des Einwenders darstellt, eine Absiedlung halten wir jedoch für nicht gerechtfertigt. Das für den Bau der A 94 sprechende öffentliche Interesse überwiegt die privaten Belange.

4.5.3.14 Einwender Nr. 1037

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 1588 der Gemarkung Lengdorf, das für die Baumaßnahme in Anspruch genommen wird. Der Einwender hat die Eigentümerstellung erst im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens erlangt. Der ursprüngliche Eigentümer hat gegen den Plan keine Einwendungen erhoben. Ein neuer Eigentümer eines Grundstücks ist mit den auf das Grundstück bezogenen Einwendungen gegen den Plan ausgeschlossen, soweit sein Rechtsvorgänger während des Planfeststellungsverfahrens keine fristgerechten Einwendungen erhoben hat. Den bereits eingetretenen Einwendungsausschluss (Art. 73 Abs. 4 Satz 3 BayVwVfG) muss sich der Rechtsnachfolger entgegenhalten lassen, weil er nur eine bereits präklusionsbelastete Rechtsposition erworben hat (vgl. OVG NRW vom 13.02.2006, 11 D 94/03.AK – juris, LS 6).

Der Einwender erhob erstmals gegen die Planänderungen der dritten Tektur Einwendungen. Die Planbetroffenheit des Grundstücks änderte sich durch die dritte Tektur nur insoweit gegenüber der ursprünglichen Planung, als zusätzlich eine Teilfläche von ca. 167 m² mit einer Dienstbarkeit belastet wurde. Der ursprünglich mit einer Höhe von 6,0 m über Gradienten der Autobahn geplante Lärmschutzwall wurde

auf 9,0 m erhöht. An der planerischen Behandlung der Wasserleitung (BVW Nr. 126) änderte sich nichts. Die erforderliche Verlegung und Anpassung der Kreisstraße ED 12 blieb ebenfalls unverändert.

Sämtliche Einwendungen halten wir für nicht durchgreifend, auch soweit sie bereits der Präklusion unterliegen. Die Beschränkung des Eigentums auf einer Teilfläche von 167 m² ist für Durchführung von Pflegemaßnahmen im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung erforderlich und stellt im Vergleich zum vollständigen Entzug der Eigentumsposition eine geringere Beeinträchtigung dar. Die Erhöhung des Lärmschutzwalls dient u. a. auch dem Schutz des Einwenders vor unzumutbaren Lärmbelastungen sowohl von der Autobahn als auch von der Kreisstraße. Der einschlägige Taggrenzwert für das im Außenbereich gelegene Anwesen des Einwenders kann eingehalten werden. Ergänzend wird dem Grunde nach ein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen wegen Überschreitung des nächtlichen Grenzwertes von 54 dB(A) zugestanden. Der Wall verläuft überwiegend nördlich des Wohngebäudes mit einem Mindestabstand von rd. 30 m. Die westlich des Anwesens verlaufende Kreisstraße wird vom Haus abgerückt. Die Krone des dort entlang führenden Lärmschutzwalls befindet sich in einer Entfernung von mehr als 50 m zu dem Gebäudeensemble. Westlich an das Wohnhaus ist ein Wirtschaftsgebäude angebaut. Die Beeinträchtigungen durch den Lärmschutzwall erachten wir für hinnehmbar. Der Zutritt von Licht ist nur in geringem Maße beeinträchtigt, der Wall im Norden des Grundstücks übt keine erdrückende Wirkung aus. Die Aufrechterhaltung der Wasserversorgung ist durch die Planung gewährleistet. Die vom Einwender benannten Anlagen werden im Zuge der Baumaßnahme soweit erforderlich verlegt und ordnungsgemäß wiederhergestellt. Die Einleitung von Abwasser aus der Kleinkläranlage, die nach den Angaben des Einwenders derzeit in den bestehenden Wassergraben der Kreisstraße erfolgt, kann beibehalten werden, sofern sie eine genehmigte Nutzung darstellt. Ergänzend hat der Vorhabensträger zugesichert, den Entwässerungsgraben entlang der Kreisstraße im Bereich der geplanten Auffüllfläche (BVW Nr. 136) zu erhalten, um die Entwässerung der Grundstücke sicherzustellen.

Das öffentliche Interesse am Bau der Straße überwiegt die privaten Belange des Einwenders.

4.5.3.15 Einwender Nr. 1041

Der Einwender ist Eigentümer mehrerer Grundstücke in den Gemarkungen Lengdorf und Watzling, die für die Baumaßnahme in erheblichem Umfang in Anspruch genommen werden. Insgesamt müssen rd. 30.462 m² dauerhaft und weitere rd. 21.693 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden. Daneben werden

rd. 752 m² dauerhaft belastet. Der Rechtsvorgänger des Einwenders hat Einwendungen gegen den ursprünglichen Plan erhoben, deren Aufrechterhaltung der Einwender im Rahmen der dritten Planänderung ausdrücklich erklärt hat. Der Einwender befürchtet die Gefährdung der Existenz seines landwirtschaftlichen Betriebs, den er nach eigenen Angaben im Vollerwerb führt.

Nach den Angaben des Einwenders verfügt der Betrieb über 42,48 ha landwirtschaftliche Eigentumsflächen und 16,11 ha Pachtflächen. Daneben bestehen rd. 6,93 ha Forstflächen. Rd. 1,22 ha Ackerflächen sind derzeit verpachtet. Der Betrieb verfügt über 185 Stück männliche Mastrinder und 15 Stück Jungrinder. Nach den Berechnungen des Vorhabensträgers tritt durch den Bau der A 94 keine Existenzgefährdung des Betriebs des Einwenders ein. Von den landwirtschaftlich genutzten Eigentumsflächen werden rd. 27.487 m² für den Autobahnbau benötigt. Die Abtretungsverluste auf der Fl.Nr. 260, die eine Waldfläche darstellt, spielt im Rahmen der Betrachtung der Existenzgefährdung keine entscheidungserhebliche Rolle. Der vorhabensbedingte Flächenverlust beläuft sich auf rd. 6,7% der landwirtschaftlichen Eigentumsflächen. Bei Anrechnung der dem Betrieb derzeit zur Verfügung stehenden Pachtflächen würden sich die Abtretungsverluste auf rd. 4,7% belaufen. Da jedoch keine Angaben über langfristige Pachtverträge vorliegen, berücksichtigen wir nur die Eigentumsflächen. Durch den Autobahnbau wird keine Reduzierung der Rinderhaltung erforderlich. Durch eine Umstrukturierung des Betriebs kann dieser deckungsbeitragsstarke Betriebszweig ohne Einschränkung aufrechterhalten werden. Die vor dem Bau der A 94 gegebene Existenzfähigkeit des Betriebs besteht auch nach dem vorhabensbedingten Flächenentzug fort. Trotz des Baus der A 94 kann der Betrieb weiterhin ausreichend Betriebsergebnisse erzielen, die sowohl die Lebenshaltungskosten des Betriebsleiters und seiner Familie als auch Rücklagen für zukünftige betriebliche Investitionen abdecken.

Die Grundinanspruchnahme ist unvermeidbar. Die Trasse der A 94 kann auch kleinräumig nicht so verschoben werden, dass die Grundstücke des Einwenders verschont bleiben. Dies gilt insbesondere für die erheblich in Anspruch genommenen Fl.Nrn. 171 bis 173 der Gemarkung Lengdorf, die im unmittelbaren Nahbereich zur Anschlussstelle Lengdorf und der Isenquerung liegen, so dass eine Trassenverschiebung bereits aus Gründen des europäischen Naturschutzes ausscheidet. Daneben würde eine Verschiebung nord- oder südwärts zu deutlich stärkeren Betroffenheiten der Wohnanwesen von Reithal/Weinhackl oder Wimpasing bis hin zu deren Beseitigung führen. Der Vorhabensträger hat die Übernahme der Restflächen der vorgenannten Grundstücke zugesagt. Die dauerhafte Grundinanspruchnahme der Fl.Nr. 396/1 der Gemarkung Watzling ist ebenso unvermeidbar. Eine Verschie-

bung der Hangtrasse in diesem Bereich erachten wir schon angesichts der nördlich und südlich der Trasse gelegenen Wohnanwesen für unverhältnismäßig, die von einer Verschiebung weitaus stärker bis hin zu ihrer vollständigen Beseitigung betroffen wären. Eine kleinräumige Verschiebung nordwärts würde zudem das Grundstück des Einwenders nicht verschonen. Das Restgrundstück weist eine Größe von rd. 1,76 ha auf und wird von uns nicht von vornherein als unwirtschaftlich angesehen. Über Übernahmeansprüche und Entschädigung, die sich aus dem unmittelbaren Flächenentzug ergeben, wird außerhalb des Planfeststellungsverfahrens entschieden. Gleiches gilt für die Restfläche aus Flurnummer 260 der Gemarkung Lengdorf mit einer Größe von rd. 6,6 ha. Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 überwiegt die privaten Belange des Einwenders.

4.5.3.16 Einwender Nr. 1042

Der Einwender wird durch die Planung direkt in seinem Grundbesitz betroffen. Insgesamt sollen rd. 33.637 m² aus den Grundstücken Fl.Nrn. 2077, 2251, 2341, 2363 und 2367 der Gemarkung Lengdorf dauerhaft und rd. 8.593 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden. Der Einwender befürchtet dadurch die Gefährdung seiner landwirtschaftlichen Existenz. Die geplante Autobahn wirke sich zudem geschäftsschädigend auf das vom Einwender betriebene Gasthaus mit Biergarten aus. Gleiches gelte für das Mietshaus, für das die Lärmbelastung eine Wert- und Mietminderung zur Folge haben könne.

Die Einwendungen sind nicht durchgreifend. Nach den Angaben des Einwenders verfügt der im Haupterwerb geführte landwirtschaftliche Betrieb über rd. 22,57 ha landwirtschaftliche Eigentumsflächen und rd. 4,23 ha Forstflächen. Von den landwirtschaftlichen Flächen würden rd. 4,16 ha auf Grünland und rd. 18,41 ha auf Ackerland entfallen. Auf rd. 14,41 ha werde Getreide einschließlich Körnermais, auf rd. 4 ha Silomais erzeugt. Im Betrieb vorhanden seien insgesamt 37 Stück Vieh, darunter 17 Milchkühe. Die Milchreferenzmenge belaufe sich auf 72.551 kg/Jahr. Nach den Berechnungen des Vorhabensträgers auf der Grundlage der mitgeteilten Daten ist davon auszugehen, dass bereits derzeit nicht genügend Eigenkapital erwirtschaftet werden kann, um zukünftig notwendige Investitionen im Betrieb aus den Erträgen zu finanzieren. Die geringe Flächenausstattung und die derzeit betriebene Bewirtschaftung führen zu einer deutlich negativen Eigenkapitalbildung, die durch andere Einnahmen kompensiert werden muss. Die Viehhaltung als tragende Säule des Betriebs ist nicht intensiv genug, um einen ausreichenden Deckungsbeitrag zu erwirtschaften. Von Bedeutung ist in diesem Zusammenhang die Mitteilung des Einwenders Nr. 1073 während des Anhörungsverfahrens, die Grundstücke Fl.Nrn. 2341

und 2363 seien an ihn verpachtet. Die Gesamtgröße dieser beiden Grundstücke beläuft sich allein schon auf rd. 15,2 ha. Angesichts der betrieblichen Eigentumsflächen von 22,57 ha ist eine Flächenverpachtung von derzeit mindestens 15,2 ha (rd. 67%) schwerlich mit dem Betreiben eines Vollerwerbsbetriebs zu vereinbaren. Die für den Bau der A 94 insgesamt erforderliche Flächeninanspruchnahme ist weitaus geringer als die derzeit dem Betrieb aufgrund der Pachtverträge entzogenen Flächen. Da die Pachtverträge nach den Angaben von Einwender Nr. 1073 jedoch nicht langfristig abgeschlossen wurden, wurde vorsorglich zu Gunsten des Einwenders bei den o. g. Berechnungen zur Existenzgefährdung davon ausgegangen, dass diese Flächen dem Betrieb des Einwenders Nr. 1042 kurzfristig wieder zur Verfügung stehen.

Wie bereits dargelegt, kann auch bei Berücksichtigung sämtlicher Eigentumsflächen der Betrieb bereits vor dem Bau der A 94 nicht ausreichend Eigenkapital erwirtschaften. Darüber hinaus hat der Vorhabensträger gutachtlich ermittelt, dass der Flächenentzug durch den Bau der A 94 nicht notwendigerweise zur Einschränkung der Viehhaltung führt. Es bleiben genügend Betriebsflächen vorhanden, die derzeit dem Anbau weniger deckungsbeitragsstarker Marktfrüchte dienen und durch innerbetriebliche Umstellung der deckungsbeitragsstärkeren Viehhaltung zugeschlagen werden können. Insoweit wirkt sich der vorhabensbedingte Flächenentzug neutral aus. Unter Berücksichtigung aller Umstände ist nicht davon auszugehen, dass der Bau der A 94 zu einer Gefährdung der landwirtschaftlichen Existenz des Einwenders führt.

Im Übrigen verfügt der Vorhabensträger im Bereich des Isentals über Flächen, die als Tauschland geeignet sind und im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen dem Einwender angeboten werden können.

Die Grundinanspruchnahme lässt sich nicht vermeiden. Eine Verschwenkung der Trasse zur Schonung der landwirtschaftlichen Grundstücke des Einwenders wäre mit stärkeren Beeinträchtigungen anderer gewichtiger Belange verbunden und wird von uns abgelehnt. Die Grundstücke liegen nahezu lückenlos zusammenhängend im Norden von Außerbittlbach. Eine kleinräumige Verschwenkung der Trasse südwärts hätte massive Auswirkungen auf die Siedlungen Daigelspoint und Außerbittlbach, eine großräumige Verschwenkung südwärts hätte deutlich stärkere Eingriffe in das FFH-Gebiet „Isental mit Nebenbächen“ zur Folge – eventuell mit zwei Fließgewässerquerungen. Eine Verschiebung nordwärts wäre ebenfalls mit deutlich schwereren Eingriffen in das FFH-Gebiet verbunden, weil die Autobahn wegen der Nähe der Grundstücke des Einwenders zum Isental und den zu beachtenden Trassierungsparametern den Fluss nördlich der vorliegend geplanten Stelle queren und deshalb größere Auwaldbestände durchschneiden müsste.

Beeinträchtigungen der Gastwirtschaft und des Mietshauses sind nicht zu erwarten, jedenfalls wären sie entschädigungslos hinzunehmen. Die einschlägigen Lärmgrenzwerte für planerisch ausgewiesene Mischgebiete werden in der Ortschaft Au-Berbittlbach, wo sich die Gebäude des Einwenders befinden, unterschritten. Der Betrieb der Gastwirtschaft erzeugt eigenen Lärm. Ob die Autobahn dazu führt, dass Kunden die Gastwirtschaft zukünftig eher meiden kann hier offen bleiben. Unabhängig von der realen Möglichkeit, dass infolge der besseren Erreichbarkeit der Region über die A 94 neue Kundschaft angezogen wird, besitzt der Einwender unter keinem Gesichtspunkt eine Rechtsposition, die ihn vor Veränderungen in der Umgebung seiner Gastwirtschaft schützt. Die zukünftige Entwicklung des Kundenaufkommens ist dem Bereich der wirtschaftlichen Chancen und Risiken zuzuordnen, nicht dagegen dem geschützten Eigentumsgrundrecht.

Das für den Bau der Autobahn sprechende öffentliche Interesse überwiegt die privaten Belange. Die mit dem Bau der A 94 verfolgten Planungsziele haben ein so starkes Gewicht, dass auch die Beeinträchtigung des landwirtschaftlichen Betriebs gerechtfertigt ist.

4.5.3.17 Einwender Nr. 1043

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 1049 und 1180 der Gemarkung Lengdorf, die von der Planung direkt betroffen werden. Der Einwender befürchtet Gesundheitseinschränkungen durch die Nähe der Autobahn. Zudem werde die Hofzufahrt zur Badberger Straße aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens zu einer Gefahrenstelle. Die infolge der A 94 entstehenden Umwege würden für den Einwender als Spezialist für Milchsammeltransporte existenzgefährdende Ausmaße annehmen. Das Wohnanwesen bedürfe aufgrund des von der Autobahn ausgehenden Salznebels eines höheren Unterhaltungsaufwands.

Die Einwendungen greifen nicht durch. Ausweislich der Lärmberechnungen werden die einschlägigen Lärmwerte an dem im Außenbereich befindlichen Wohngebäude eingehalten (Immissionspunkt 29). Zurechenbare Gesundheitsgefahren sind vorhabensbedingt nicht zu befürchten. Das Verkehrsaufkommen auf der Badberger Straße wird sich nicht nennenswert erhöhen, denn die Verkehrsbelastung der Kreisstraße ED 16, die maßgeblichen Einfluss auf die Badberger Straße hat, wird sich nach den gutachtlichen Untersuchungen von Prof. Kurzak um mehrere hundert Fahrzeuge verringern. Die Umwege für den Milchtransport sind hinzunehmen. Das Vertrauen in die unveränderte Beibehaltung des vorhandenen Straßen- und Wegenetzes ist nicht schutzwürdig. Mit einem erhöhten Unterhaltungsaufwand infolge von Sprühhahnen

ist angesichts der Entfernung des Anwesens von der Autobahn von rd. 150 m nicht zu rechnen.

Die Beeinträchtigung der privaten Belange wird durch das öffentliche Interesse am Autobahnbau überwogen.

4.5.3.18 Einwender Nr. 1045

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 1053 der Gemarkung Watzling, das für den Bau der Autobahn zu rd. 2.842 m² dauerhaft und rd. 6.314 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden muss. Die erhobenen Einwendungen greifen nicht durch. Eine Existenzgefährdung ist angesichts des geringen Flächenentzugs nicht zu befürchten. Nach den Informationen des Vorhabensträgers verfügt der landwirtschaftliche Betrieb des Einwenders über rd. 32 ha Eigenflächen. Das Wohnhaus des Einwenders weist einen Abstand von rd. 350 m zum Fahrbahnrand auf. Lärm- und Schadstoffimmissionen, die über den gesetzlichen Zumutbarkeitschwellen liegen, sind ausgeschlossen. Die Flächeninanspruchnahme ist unvermeidbar und kann im unmittelbaren Nahbereich der Lappachquerung schon aus Gründen des europäischen Naturschutzes nicht durch eine Trassenverschiebung minimiert werden. Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 überwiegt die privaten Belange des Einwenders.

4.5.3.19 Einwender Nr. 1046

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 595, 596, 599, 604 und 605 der Gemarkung Watzling, die im Ausmaß von rd. 5.399 m² dauerhaft und von rd. 1.527 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden. Der Einwender befürchtet die Erschwerung der Bewirtschaftung seines Waldgrundstücks auf der Südseite der A 94 infolge der Überbauung seines Holzrückewegs. Dem Einwand ist entgegenzuhalten, dass die Erschließung aller südlich der Autobahn gelegenen Waldgrundstücke durch die A 94 kreuzende Straßen und Parallelwege gewährleistet wird. Unzumutbare Umwege für den Einwender sind nicht ersichtlich.

4.5.3.20 Einwender Nr. 1047

Die Inanspruchnahme der Grundstücke Fl.Nrn. 2373 (dauerhaft), 2201 und 2211 (vorübergehend) der Gemarkung Lengdorf ist unvermeidbar. Eine auch kleinräumige Verschiebung der Trasse kommt wegen der unmittelbaren Nähe zur Isenbrücke aus Gründen des europäischen Naturschutzes nicht in Betracht. Das öffentliche Interesse überwiegt die privaten Belange.

4.5.3.21 Einwender Nr. 1055

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 1197 der Gemarkung Lengdorf, von dem rd. 7.712 m² dauerhaft und rd. 1.246 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden. Die Grundinanspruchnahme ist unvermeidbar, da eine Trassenverschiebung zwangsläufig mit größeren Beeinträchtigungen von Wohngebäuden verbunden wäre, die sowohl nördlich als auch südlich der Trasse gelegen sind. Das öffentliche Interesse am Bau der Autobahn überwiegt die privaten Belange des Einwenders.

4.5.3.22 Einwender Nr. 1056

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nr. 1603/2 und 1603/3 der Gemarkung Buch a. Buchrain, die im Ausmaß von rd. 9.003 m² dauerhaft und von rd. 4.147 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden. Der Einwender befürchtet für den Waldbestand, der auf den vorgenannten Grundstücken stockt, erhebliche Beeinträchtigungen infolge der Verkehrsabgase und der Windwurfgefahr aufgrund der Durchschneidung. Zudem werde die Zufahrt zum Wald abgeschnitten. Die Einwendungen wurden von den Mitgliedern einer Erbengemeinschaft erhoben. Im Grundbuch ist als Grundstückseigentümer eine Einzelperson benannt, deren Namen von denen der Erbengemeinschaft abweicht. Ob es sich dabei um den früheren Eigentümer handelt, dessen Rechtsnachfolger die Erbengemeinschaft ist, kann offen bleiben, denn die Einwendungen halten wir für nicht durchgreifend. Zur Vermeidung der gerügten Beeinträchtigung der Zufahrt zu den Waldgrundstücken hat der Vorhabensträger die Verlängerung des Wegs BWV Nr. 68a bis zum Waldgrundstück Fl.Nr. 1603/3 vorgesehen. Eine erhöhte Windwurfgefahr ist unvermeidbar mit einer Straßenneubaumaßnahme verbunden, die einen Wald anschneidet. Sie wird jedoch nur vorübergehend bestehen, weil der Vorhabensträger durch entsprechende Vorpflanzungen einen neuen Waldrand schaffen bzw. sich dieser infolge der natürlichen Sukzession einstellen wird. Über Entschädigungsansprüche für tatsächlich auf die Baumaßnahme zurückzuführende Windwurfschäden an den Restgrundstücken des Einwenders ist außerhalb der Planfeststellung in einem gesonderten Verwaltungsverfahren zu entscheiden. Wir meinen, das für den Bau der Autobahn sprechende öffentliche Interesse überwiegt die privaten Belange des Einwenders, der im Übrigen dem Vorhabensträger den Verkauf der beiden betroffenen Grundstücke angeboten hat. Im Rahmen dieses Beschlusses ist nicht über dieses Verkaufsangebot zu entscheiden, ein Rechtsanspruch auf Übernahme der von der Baumaßnahme nicht betroffenen Grundstücksteile besteht nach unserer Auffassung nicht.

4.5.3.23 Einwender Nr. 1057

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 241, 242 und 243 der Gemarkung Lengdorf, die für den Bau der A 94 in Anspruch genommen werden. Sein Wohngebäude liegt in unmittelbarer Trassennähe. Er befürchtet unzumutbare Lärm- und Abgasbelastungen sowie Wertminderungen seines Anwesens. Die Einwendungen greifen nicht durch. Über den Verweis auf unsere Ausführungen zu den Einwendungen an anderer Stelle hinaus verkennen wir nicht, dass der Abstand des Wohngebäudes zum Fahrbahnrand nur ca. 75 m betragen wird und die neue Autobahn einen gravierenden Eingriff in die bisherige Umgebung des Anwesens im Außenbereich darstellt. Die einschlägigen gesetzlichen Lärmgrenzwerte können für den Tag eingehalten werden. Der Nachtwert wird jedoch überschritten, so dass passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach zugesprochen werden. Weder die Inanspruchnahme der Grundstücke noch die Einhaltung des Nachtwertes kann durch eine geänderte Straßenplanung bewerkstelligt werden. Wegen der Nähe zum Isental, insbesondere zur Isenbrücke, und zur Ortschaft Lengdorf kommt eine kleinräumige Verschiebung der Trasse oder eine noch tiefere Troglage nicht in Betracht. Die Isenquerung wurde im Hinblick auf den strengen Schutz des FFH-Gebiets optimiert, so dass keine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebiets entsteht. Im Nahbereich der Autobahnbrücke können die Anschlussbereiche aufgrund der erforderlichen Trassierungsparameter nicht beliebig verändert werden. Der vorgesehene Lärmschutzwall weist eine Höhe von 8,5 m über der Gradierte auf. Die Kosten für eine weitere Erhöhung stehen außer Verhältnis zum Schutz eines einzelnen, im Außenbereich gelegenen Gebäudes. Selbst bei Errichtung einer Lärmschutzwand mit einer Höhe von 9,0 m könnte der nächtliche Grenzwert nach den Berechnungen des Vorhabensträgers nicht eingehalten werden. Mit einer solchen Wand wären jedoch bereits Mehrkosten in Höhe von rd. 750.000 € verbunden. Insgesamt messen wir dem öffentlichen Interesse am Bau der A 94 ein stärkeres Gewicht bei als den betroffenen privaten Belangen des Einwenders.

4.5.3.24 Einwender Nr. 1058

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 974 der Gemarkung Lengdorf. Neben allgemeinen Bedenken, die er gegen den Bau der Autobahn im Isental hegt, befürchtet er insbesondere die Beeinträchtigung der Lebensqualität im Umfeld der Trasse sowie einen kilometerlangen Umweg für die Zufahrt zu seinem forstwirtschaftlich genutzten Grundstück. Die Einwendungen greifen nicht durch.

Das Wohnanwesen des Einwenders weist einen Abstand von rd. 300 m zum Fahrbahnrand der Autobahn auf. Die für das im Außenbereich gemäß § 35 BauGB gele-

gene Anwesen einschlägigen Lärmgrenzwerte werden deutlich unterschritten. In der näher an der Trasse gelegenen Nachbarschaft des Einwenders ist mit Lärmwerten von 53 dB(A) am Tag und 48 dB(A) in der Nacht zu rechnen (vgl. Unterlage 11 T, Blatt 4, Immissionspunkt 28), womit sogar die für Wohngebiete geltenden Lärmgrenzwerte unterschritten werden. Der Zugriff auf eine Teilfläche von rd. 293 m² aus dem Grundstück Fl.Nr. 974 ist zum Zwecke der Anlegung der Ausgleichsmaßnahme A 24 erforderlich. Die Maßnahme dient dem Ausgleich der Beeinträchtigungen, die infolge der Durchschneidung der Lebensraumkomplexe und Funktionsbeziehungen zwischen dem Kopfsburger Holz und dem Isental entstehen. Dass sich hierfür die Nutzung des vorhandenen Bachlaufs zur Renaturierung und Aufwertung seiner Funktion für den Naturhaushalt anbietet, ist nachvollziehbar. Durch die Autobahn entsteht dem Einwender ein Umweg, wenn er zu seinem nicht näher bezeichneten, forstwirtschaftlich genutzten Grundstück gelangen will, das nach seinen Angaben südlich der geplanten A 94 liegt. Infolge des Autobahnbaus wird das bisherige Wegenetz gestört. Die Planung sieht allerdings im Streckenabschnitt des Einwenders Ersatzwege vor, die parallel zur Autobahn zu höhenfreien Kreuzungen hinführen, die zwischen Gmaind und Kopfsburg in einem Abstand von etwas mehr als einem Kilometer liegen. Damit wird das untergeordnete Wegenetz soweit wie möglich aufrechterhalten bzw. neu gestaltet. Die Schaffung einer zusätzlichen höhenfreien Kreuzung ist mit unverhältnismäßigen Kosten verbunden und wird dem Vorhabensträger nicht aufgebürdet. Insgesamt überwiegt das öffentliche Interesse am Bau der A 94 die privaten Belange des Einwenders.

4.5.3.25 Einwender Nr. 1065

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 237 der Gemarkung Lengdorf, das für den Bau der A 94 in Anspruch genommen wird. Die Inanspruchnahme ist unvermeidbar, da eine kleinräumige Trassenverlegung aufgrund der Nähe zur Isenquerung und zu den Wohngebieten von Lengdorf nicht in Betracht kommt. Dass die neue Autobahn das vorhandene Wegenetz stört trifft zwar zu, die Planung sieht jedoch ausreichend Ersatzwege und Querungsmöglichkeiten vor, die eine vernünftige Neuordnung des Wegenetzes gewährleisten. Ausflüge in die Umgebung und zu einem vom Einwender nicht näher bezeichneten Waldgrundstück von Verwandten werden weiterhin möglich sein. Das öffentliche Interesse an der A 94 überwiegt die privaten Belange des Einwenders.

4.5.3.26 Einwender Nr. 1067

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 1022 der Gemarkung Watzling, das für den Bau der A 94 in Anspruch genommen wird. Das Grundstück liegt an der Staatsstraße St 2086, die den geänderten Verhältnissen angepasst wird. Die Grundinanspruchnahme kann durch kleinräumige Trassenverschiebungen nicht vermieden werden, da der Streckenteil im Nahbereich des FFH-Gebiets an der Lap-pach sowie der optimierten Querung dieses Gebiets liegt und eine Verschiebung negative Auswirkungen auf das Schutzgebiet haben würde. Zudem kommt aufgrund der vorhandenen Bebauung eine süd- oder nordwärts gerichtete Verlegung nicht in Betracht. Darüber hinaus würde eine Verschiebung nach Norden einen Konflikt mit der dort parallel zur A 94 verlaufenden St 2086 verursachen, der aller Voraussicht nach wiederum nur durch eine weitere Verlegung der Staatsstraße gelöst werden könnte. Das würde wiederum zu mindestens gleich schweren Belastungen anderer Grundeigentümer führen. Es käme lediglich zu einer Konfliktverlagerung auf Dritte. Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 überwiegt die privaten Belange des Einwenders.

4.5.3.27 Einwender Nr. 1070

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 30/2, 33 und 533/2 der Gemarkung Watzling, die für den Bau der A 94 in Anspruch genommen werden. Sein Wohngebäude liegt rd. 135 m vom Fahrbahnrand entfernt. Die einschlägigen gesetzlichen Lärmgrenzwerte für das im Außenbereich gelegene Wohngebäude werden deutlich unterschritten. Die Trasse liegt in diesem Bereich in Troglage. Die Grundinanspruchnahme kann nicht durch kleinräumige Trassenverschiebungen vermieden werden. Auch die ungünstige Zerschneidung der Grundstücke, die wir nicht verkennen, ist unvermeidbar. Eine Verschiebung hätte erheblich stärkere Auswirkungen auf die im Nahbereich der Autobahn liegenden Ansiedlungen südlich und nördlich der geplanten Trasse zur Folge, darunter auch das Anwesen des Einwenders, das von einer südwärts gerichteten Verschiebung stärker betroffen wäre. Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 überwiegt die privaten Belange des Einwenders.

4.5.3.28 Einwender Nr. 1071

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 2359/1 der Gemarkung Lengdorf, das für den Bau der A 94 in Anspruch genommen wird. Die Einwendungen, die im Wesentlichen die autobahnbedingten Beeinträchtigungen seines Grundstücks insbesondere durch Immissionen zum Gegenstand haben, sind nicht durchgreifend. Die einschlägigen gesetzlichen Lärmgrenzwerte für das planerisch festgesetzte

Mischgebiet von Außerbittlbach werden eingehalten. Die Grundinanspruchnahme kann durch kleinräumige Trassenverschiebungen aufgrund der unmittelbaren Nähe zur Isenquerung und zur Ortschaft Außerbittlbach nicht vermieden werden. Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 überwiegt die privaten Belange des Einwenders.

4.5.3.29 Einwender Nr. 1072

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 244 und 939/3 der Gemarkung Lengdorf, die für den Bau der A 94 in Anspruch genommen werden. Die Inanspruchnahme beläuft sich auf rd. 865 m² dauerhaften Erwerbs und rd. 507 m² für die vorübergehende Nutzung. Wir erachten die Einwendungen gegen den Plan für nicht durchgreifend. Die Grundinanspruchnahme ist nicht vermeidbar. Eine Trassenverschiebung im Bereich der Hangtrasse kommt aufgrund der Bebauung im Nahbereich der Trasse nicht in Betracht, da sie zu anderen, stärkeren Beeinträchtigungen privater Belange führen würde. Das Wegenetz wird in einem vernünftigen Maß neu geordnet. Umwege, die dennoch entstehen, müssen in Kauf genommen werden. Das prognostizierte Verkehrsaufkommen auf der Kreisstraße ED 16 wird sich infolge des Autobahnbaus verringern, so dass sich Beeinträchtigungen betrieblicher Belange durch verstärkten Anliegerverkehr von vornherein ausschließen lassen. Die einschlägigen gesetzlichen Lärmgrenzwerte werden am Anwesen des Einwenders deutlich unterschritten. Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 überwiegt die privaten Belange des Einwenders.

4.5.3.30 Einwender Nr. 1073

Der Einwender hat nach seinen Angaben die Grundstücke Fl.Nrn. 122, 123, 139, 162, 180, 192/2, 278 1596, 2341, 2359/1 und 2363 der Gemarkung Lengdorf gepachtet, die für den Bau der A 94 in Anspruch genommen werden. Er befürchtet, dass sich die Beeinträchtigungen der Pachtflächen zu einer substanziellen Einschränkung des Betriebseinkommens summieren. Er schätzt, dass einschließlich der unwirtschaftlichen Restflächen durch Durchschneideverluste oder zu weite Bewirtschaftungswege insgesamt zwischen 10 und 12 ha bewirtschafteter Fläche verloren gehen würden. Dies entspreche ca. 10% seiner Betriebsfläche. Seine Einwendungen halten wir für nicht durchgreifend.

Nach den Angaben des Einwenders verfügt der Haupterwerbsbetrieb über rd. 50,14 ha landwirtschaftlich genutzte Eigentumsflächen und ca. 50 ha Pachtflächen. Zudem verfügt der Betrieb über 8,47 ha Forstflächen. Flächen, die im Eigentum des Einwenders stehen, werden für den Bau der A 94 nicht in Anspruch genommen. Die von der Planung betroffenen Pachtflächen sind nach seinen Angaben

nicht langfristig gepachtet. Teilweise verlängern sie sich jedes Jahr um ein weiteres Jahr oder sie enden am Jahresende 2009 bzw. gegen Ende 2010. Eine Vielzahl der betroffenen Pachtflächen befindet sich zudem bereits im Eigentum des Vorhabens-trägers. Die Grundinanspruchnahme kann zu keiner Existenzgefährdung führen, da der Einwender bezüglich der genannten Flächen keine Rechtsposition besitzt, auf die er langfristig eine landwirtschaftliche Existenz gründen kann. Allein der Vertrags-ablauf oder die Kündigung der Pachtverträge würden diese Flächen seinem Betrieb entziehen. Der Autobahnbau verändert an dieser Sachlage nichts. Die Inanspruch-nahme der Grundstücke kann auch nicht durch kleinräumige Trassenverschiebun-gen vermieden werden. Wie bereits mehrfach ausgeführt, kommt im unmittelbaren Nahbereich der Isenquerung aufgrund der Anforderungen des FFH-Gebietsschutzes keine Verschiebung in Betracht, die im Hinblick auf die Erhaltungsziele Nachteile aufweist.

Aufgrund der Trassierung der A 94 ist gewährleistet, dass die einschlägigen gesetz-lichen Lärmgrenzwerte am Anwesen des Einwenders deutlich unterschritten werden. Das gilt auch unter Berücksichtigung des prognostizierten Verkehrs auf den nachge-ordneten Straßen um Lengdorf. Die geforderte durchgehende Wegeverbindung zwi-schen den beiden ÖFW BWV Nrn. 92 und 97a erlegen wir dem Vorhabensträger nicht auf. Die beiden Grundstücke Fl.Nrn. 2341 und 2359/1 der Gemarkung Lengdorf werden ausreichend erschlossen. Die Schaffung eines durchgehenden Weges zur Bewirtschaftung der beiden Grundstücke würde zu Lasten der jeweiligen Grundei-gentümer gehen und wäre im Vergleich zu dem dadurch erzielbaren Nutzen außer Verhältnis. Ein hierdurch betroffener Eigentümer hat die Gefährdung seiner betriebli-chen Existenz schon im Hinblick auf die unvermeidbare Flächeninanspruchnahme für den Autobahnbau eingewendet. Wir erachten die Erhaltung seiner Bewirtschaf-tungsfläche für wichtiger als die Erschließung der Grundstücke von beiden Seiten und die privaten Belange des Pächters. Die Eigentümer haben eine durchgehende Wegeverbindung auch nicht gefordert. Insgesamt überwiegt das öffentliche Interesse am Bau der A 94 die privaten Belange des Einwenders.

4.5.3.31 Einwender Nr. 1079

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 1169/2, 1170, 1177/2 und 1173/2 der Gemarkung Lengdorf, die für den Bau der A 94 in Anspruch genommen werden. Seine Einwendungen gegen den Plan halten wir für nicht durchgreifend. Die Übernahme der Restfläche aus Fl.Nr. 1173/2 wegen Unwirtschaftlichkeit wurde durch den Vorhabensträger zugesichert. Die geforderte Absiedelung wird zurückge-wiesen. Die einschlägigen Lärmgrenzwerte werden eingehalten. Die Schadstoffbe-

lastung überschreitet keine Grenzwerte. Das landwirtschaftliche Wegenetz wird ausreichend wiederhergestellt. Wir verkennen nicht, dass die A 94 für den Einwender eine gravierende Veränderung des bisherigen Wohn- und Arbeitsumfelds darstellt. Die Beeinträchtigungen lassen sich jedoch nicht vermeiden, insbesondere kommt auch eine kleinräumige Trassenverschiebung nicht in Betracht. Die Trasse verläuft hier zwischen dem Waldgebiet und einzelnen Wohnanwesen im Süden und den Siedlungen entlang der Kreisstraße ED 16 im Norden und weist die geringsten Beeinträchtigungen auf. Die verbleibenden Beeinträchtigungen sind hinzunehmen. Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 überwiegt die privaten Belange des Einwenders.

4.5.3.32 Einwender Nr. 1082

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 253 und 306 der Gemarkung Lengdorf, die für den Bau der A 94 in Anspruch genommen werden. Die Grundinanspruchnahme ist unvermeidbar. Zur Notwendigkeit der Ausgleichsmaßnahme A 24 wird auf die Ausführungen zu Einwender Nr. 1058 verwiesen. Eine Verschiebung der Trasse im Bereich der Fl.Nr. 253 zur Verschonung des Eigentums des Einwenders halten wir aufgrund der Nähe zur Isenquerung aus überwiegenden naturschutzrechtlichen Gründen für nicht möglich. Das südlich verbleibende Restgrundstück weist eine Größe von rd. 4,2 ha auf. Der Vorhabensträger hat eine Übernahme abgelehnt. Die Frage bleibt einem nachfolgenden Verfahren vorbehalten. Die Beeinträchtigung des Wegenetzes wird durch die Änderung und Neuanlegung von Wirtschaftswegen auf ein zumutbares Maß gesenkt. Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 überwiegt die privaten Belange des Einwenders.

4.5.3.33 Einwender Nr. 1084 und 1085

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 397 und 399 der Gemarkung Watzling, die für den Bau der A 94 in Anspruch genommen werden. Die dauerhafte Flächeninanspruchnahme von rd. 1.499 m² ist unvermeidbar, eine geringfügige Verschiebung der Trasse würde zu gleichen Beeinträchtigungen an anderer Stelle führen. Die einschlägigen gesetzlichen Lärmgrenzwerte für die im Außenbereich gelegenen Anwesen der Einwender werden eingehalten. Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 überwiegt die privaten Belange des Einwenders.

4.5.3.34 Einwender Nr. 1089

Der Einwender ist nach eigenen Angaben Erbe des im Grundbuch benannten Eigentümers des Grundstücks Fl.Nr. 1605 der Gemarkung Buch a. Buchrain, das für den Bau der A 94 in Anspruch genommen wird. Die Grundinanspruchnahme ist unver-

meidbar. Die vom Einwender geforderte Verlegung der Trasse ca. einen Kilometer südwärts auf das Gebiet von Staatswald kommt nicht in Betracht, da dies zu einer weitaus gravierenderen Beeinträchtigung des Waldes in dessen ökologischen Funktion führen und in Konflikt mit dem Wasserschutzgebiet bei Innerbittlbach sowie der Ortschaft selbst geraten würde. Angesichts dieser schwerwiegenden Betroffenheiten, die durch die gewählte Trasse vermieden werden können, halten wir den Zugriff auf die privaten Forstflächen des Einwenders anstelle des Zugriffs auf Staatswald für vertretbar. Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 überwiegt die privaten Belange des Einwenders.

4.5.3.35 Einwender Nr. 1092

Der Einwender befürchtet die Gefährdung seiner landwirtschaftlichen Existenz. Vorhabensbedingt kommt es jedoch zu keinem Verlust von Eigentumsflächen oder – nach eigenen Angaben – Pachtflächen, so dass eine Existenzgefährdung von vornherein ausgeschlossen werden kann. Die einschlägigen gesetzlichen Lärmgrenzwerte für sein im planerischen Mischgebiet gelegenes Anwesen werden unterschritten. Der Verkehr auf der Kreisstraße ED 14 wird zwischen Lengdorf und der Abzweigung nach Furtarn um rd. 700 Kfz/24h abnehmen, von dort in Richtung Westen um rd. 500 Kfz/24h zunehmen. Relevante Lärmauswirkungen auf das Anwesen des Einwenders sind nicht zu erwarten. Gleiches gilt im Hinblick auf die GVS durch Furtarn, auf der das Verkehrsaufkommen sogar um rd. 1.100 Kfz/24h abnehmen wird. Die entstehenden Umwege sind unvermeidbar, werden jedoch durch die vorgesehene Neuordnung des landwirtschaftlichen Wegenetzes soweit wie möglich minimiert. Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 überwiegt die privaten Belange des Einwenders.

4.5.3.36 Einwender Nr. 1093

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 2301, das für den Bau der A 94 in Anspruch genommen wird. Die Befürchtung der Gefährdung der landwirtschaftlichen Existenz ist unbegründet. Die Grundinanspruchnahme beläuft sich auf rd. 3.804 m² dauerhaft und rd. 1.914 m² vorübergehend, die der landwirtschaftliche Betrieb des Einwenders verkraften kann. Der Flächenentzug entspricht rd. 1,1 % der Betriebsflächen oder rd. 2 % der Eigentumsflächen des Betriebs. Zur Schadstoffbelastung auf angrenzenden Flächen wird auf unsere obigen Ausführungen hierzu verwiesen (vgl. C.4.4.4.2). Eine sich hieraus ergebende Existenzgefährdung ist nicht ersichtlich. Die einschlägigen gesetzlichen Lärmgrenzwerte für das im ausgewiesenen Mischgebiet Außerbittlbach gelegene Anwesen des Einwenders werden ein-

gehalten. Von einer Gesundheitsgefährdung aufgrund des Lärms ist nicht auszugehen. Umwege werden durch die geplante Neuordnung des Wegenetzes soweit wie möglich vermieden. Die verbleibenden Beeinträchtigungen erachten wir für hinnehmbar. Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 überwiegt die privaten Belange des Einwenders.

4.5.3.37 Einwender Nr. 1094

Der Einwender ist nach eigenen Angaben Pächter des Grundstücks Fl.Nr. 1022 der Gemarkung Watzling, das für den Bau der A 94 in Anspruch genommen wird. Seine Einwendungen gegen den Plan erachten wir für nicht durchgreifend. Die befürchtete Gefährdung seiner landwirtschaftlichen Existenz infolge der Schadstoffe der Autobahn halten wir für ausgeschlossen. Auf unsere diesbezüglichen Ausführungen wird verwiesen (vgl. C.4.4.4.2). Die Inanspruchnahme des Grundstücks ist unvermeidbar. Auf die Erläuterungen zu Einwender Nr. 1067, der Eigentümer des betroffenen Grundstücks ist, wird verwiesen. Die einschlägigen gesetzlichen Lärmgrenzwerte für das im Außenbereich gelegene Anwesen des Einwenders werden deutlich unterschritten. Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 überwiegt die privaten Belange des Einwenders.

4.5.3.38 Einwender Nr. 1099

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 1016, 1017, 1018, 1019 und 939/5 der Gemarkung Lengdorf, die für den Bau der A 94 in Anspruch genommen werden. Nach seinen Angaben führt er einen landwirtschaftlichen Betrieb im Haupterwerb. Der Betrieb verfügt über 18,25 ha landwirtschaftlich genutzte Eigentumsflächen und 0,50 ha Forstflächen. Er befürchtet die Gefährdung der Existenz seines landwirtschaftlichen Betriebs. Der vorhabensbedingte Flächenentzug beläuft sich auf rd. 32.108 m² dauerhaft und ca. 1.917 m² vorübergehend und ist damit größer als 5 % der betrieblichen Eigentumsflächen. Der Vorhabensträger hat aufgrund der mitgeteilten Betriebsdaten eine Abschätzung zur Existenzgefährdung vorgenommen. Bei dem Betrieb handelt es sich um einen Veredelungsbetrieb mit dem Schwerpunkt Rinderhaltung. Der Betrieb verfügt über 53 Stück Vieh, wovon 25 Milchkühe sind. Im Betrieb ist eine Milchreferenzmenge von 110.000 kg Milch vorhanden. Diese Referenzmenge reicht bei einem Bestand von 25 Milchkühen für eine durchschnittliche Milchleistung von 4.400 kg Milch je Kuh. Diese Leistung ist für die örtlichen Verhältnisse auch bei einer weniger intensiven Bewirtschaftung im Betrieb problemlos nachhaltig zu erzielen. Der vorhabensbedingte Flächenentzug führt zu einer Reduzierung der Anzahl der Milchkühe, weil weniger Futterflächen und Flächen zur Ausbringung

tierischer Exkremente zur Verfügung stehen. Diese Reduzierung kann jedoch durch innerbetriebliche Umstellung bzw. Intensivierung der Bewirtschaftung zum Teil aufgefangen werden. Nach der gutachtlichen Einschätzung kann der Betrieb des Einwenders angesichts der vorhandenen eingeschränkten Flächengröße nicht genug Eigenkapital erwirtschaften, um langfristig von einer gesicherten Existenzfähigkeit auszugehen. Durch den Autobahnbau tritt keine Gefährdung der Existenz des Betriebs ein, auch wenn sich die Einkommenssituation infolge der Reduzierung der Rinderhaltung weiter verschlechtert.

Wird andererseits vorsorglich nicht auf die Eigenkapitalbildung, sondern lediglich auf die Möglichkeit der Erwirtschaftung der notwendigen Lebenshaltungskosten der Betreiberfamilie abgestellt, so führt der durch den Autobahnbau bedingte Flächenentzug nicht dazu, dass diese Kosten zukünftig nicht mehr zu erzielen wären. Unter diesem Blickwinkel ist eine Existenzgefährdung also auch nicht zu befürchten.

Der Vorhabensträger verfügt zudem über Flächen, die für den Einwender als Tauschland geeignet sind und im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen angeboten werden können, um den Flächenverlust deutlich zu reduzieren.

Der Flächenentzug zum Zwecke des Baus der A 94 ist unvermeidbar. Eine Trassenverschiebung ist nicht möglich. Die Verschiebung nordwärts würde zu massiven Beeinträchtigungen der Ansiedlungen Gmaind, Höhenberg und Kopfsburg führen und damit neben den privaten Belangen einer Vielzahl anderer Menschen auch die Belange des Einwenders zusätzlich belasten. Eine Verschiebung südwärts hätte starke Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft zur Folge, denn die Trasse würde den zusammenhängenden Waldkomplex des Kopfsburger Holzes durchschneiden. Zudem würde die Trasse schwerwiegende Konflikte mit den vorhandenen Splittersiedlungen an der Badberger Straße und in Badberg hervorrufen. In Anbetracht der gewichtigen Gründe für den Bau der A 94 treten die privaten Belange des Einwenders zurück. Wir verkennen nicht, dass die Autobahn eine gravierende Beeinträchtigung für ihn darstellt, jedoch setzt sich das öffentliche Interesse auch unter Inkaufnahme dieser Beeinträchtigung durch. Die unvermeidbaren Umwege sind durch die Neuordnung des Wegenetzes, insbesondere durch die Anlegung zweier Parallelwege zur Autobahn im betroffenen Streckenabschnitt auf ein Mindestmaß reduziert und für den Einwender hinnehmbar. Die einschlägigen gesetzlichen Lärmgrenzwerte für sein im Außenbereich gelegenes Anwesen werden deutlich unterschritten.

4.5.3.39 Einwender Nr. 1101

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 1599, 1606/1, 1606/2 2381, 2389, 2390 und 2465 der Gemarkung Lengdorf, die zu rd. 5.093 m² dauerhaft und rd. 3.178 m² vorübergehend für den Bau der A 94 in Anspruch genommen werden. Dauerhaft beschränkt werden rd. 95 m². Die Grundinanspruchnahme ist aufgrund der Erfordernisse des FFH-Gebietsschutzes im Bereich der Isenquerung unvermeidbar. Insbesondere die Inanspruchnahme des Grundstücks Fl.Nr. 1599 zum Zwecke der Herstellung der Ausgleichsmaßnahme A 15 ist im Hinblick auf die Stärkung der Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes entlang der Isen erforderlich. Die einschlägigen Lärmgrenzwerte werden für das im planerisch ausgewiesenen Mischgebiet gelegene Anwesen des Einwenders eingehalten. Lärm von untergeordneten Straßen spielt dabei im Bereich von Furtarn keine Rolle, wie bereits zu Einwender Nr. 1092 ausgeführt. Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 überwiegt die privaten Belange des Einwenders.

4.5.3.40 Einwender Nr. 1106

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 2072, 2257 und 2305 der Gemarkung Lengdorf, die für den Bau der A 94 zu rd. 22.922 m² dauerhaft und rd. 3.092 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden. Die erhobenen Einwendungen gegen die Grundinanspruchnahme, die Schadstoffbelastung und die Lärmbelastung greifen nicht durch. Die Inanspruchnahme der Grundstücke ist unvermeidbar. Aufgrund der Nähe des Streckenabschnitts zum Isental und der Autobahnquerung ist eine kleinräumige Verschwenkung der Trasse zur Verschonung der Flächen des Einwenders nicht möglich. Die entstehenden Durchschneidungen der Flächen sind gleichfalls unvermeidbar. Die einschlägigen Lärmgrenzwerte für das im planerisch ausgewiesenen Mischgebiet gelegenen Anwesen des Einwenders werden eingehalten. Von einer Gesundheitsgefährdung ist nicht auszugehen. Insgesamt überwiegt das öffentliche Interesse am Bau der A 94 die privaten Belange des Einwenders.

4.5.3.41 Einwender Nr. 1107

Der Einwender betreibt nach seinen eigenen Angaben in der Nähe der Trasse der A 94 auf dem Grundstück Fl.Nr. 253 der Gemarkung Watzling eine Ausflugsstätte, die er aufgrund der Nähe zur Autobahn in ihrer Existenz gefährdet sieht. Die Einwendung greift jedoch nicht durch. Der Abstand der Trasse der A 94 zum Anwesen des Einwenders beträgt rd. 310 m vom Fahrbahnrand. Die einschlägigen Lärmgrenzwerte für das im Außenbereich gelegene Anwesen werden unterschritten. Eine

besondere Schutzwürdigkeit für die im Außenbereich betriebene Ausflugsgaststätte ist nicht anzuerkennen. Eigentümer von im Außenbereich gelegenen Grundstücken müssen damit rechnen, dass in ihrer Nachbarschaft Verkehrswege projektiert werden. Die wirtschaftliche Ausnutzung der bisher weitgehend ruhigen Lage im Außenbereich gehört nicht zum Schutzbereich des Eigentumsgrundrechts nach Art. 14 Abs. 1 GG. Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 setzt sich gegen die privaten Belange des Einwenders durch.

4.5.3.42 Einwender Nr. 1111

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 1387 der Gemarkung St. Wolfgang, das für den Bau der A 94 in Anspruch genommen wird. Er erhob gegen den Plan im Rahmen der Erstausslegung der Planunterlagen keine Einwendungen. Die erste Planänderung vom 31.10.2002 sah vor, einen ÖFW (BWV Nr. 241) auf dem Grundstück des Einwenders anzulegen. Dagegen erhob der Eigentümer Einwendungen. Die Einwendungen halten wir für nicht durchgreifend. Die Grundinanspruchnahme für den Weg (BWV Nr. 241) beläuft sich auf der Flurnummer 1387 auf rd. 545 m² dauerhaft und rd. 880 m² vorübergehend. Der Weg ist zur Erschließung der östlich vom Grundstück des Einwenders gelegenen Grundstücke erforderlich. Er dient als Ersatz für den derzeit bestehenden ÖFW, der von der A 94 überbaut und damit in seiner Erschließungsfunktion beeinträchtigt wird (BWV Nr. 248). Zudem wird der Weg zur Erschließung der Ausgleichsfläche A 43 benötigt, damit dort die vorgesehenen Pflegemaßnahmen durchgeführt werden können. Die Grundinanspruchnahme zur Anlegung des Weges auf dem Grundstück des Einwenders steht nicht außer Verhältnis zum erzielten Nutzen. Das öffentliche Interesse überwiegt die privaten Belange des Einwenders.

4.5.3.43 Einwender Nr. 1112

Der Einwender ist Eigentümer eines Anwesens, das in Unterlage 11 T, Blatt 3 als Immissionspunkt 18 gekennzeichnet ist. Er erhob erstmals mit Schreiben vom 14.04.2003 Einwendungen gegen den Plan. Er wandte sich insbesondere gegen die Verlärmung seines Anwesens durch die Autobahn und die Kreisstraße ED 12. Diese Einwendungen sind jedoch aufgrund Verspätung ausgeschlossen. Der Einwender hat keine Einwendungen gegen den Plan in seiner ursprünglichen Fassung erhoben. Durch die erste Planänderung (1. Tektur) wurden die Belange des Einwenders nicht erstmals oder schwerer betroffen. Unabhängig von der Präklusion erweisen sich die Einwendungen als nicht durchgreifend. Das Anwesen des Einwenders befindet sich im Außenbereich gemäß § 35 BauGB in einer Entfernung von ca. 70 m zum Fahr-

bahnrand. Die einschlägigen Lärmgrenzwerte können trotz umfangreicher Lärmschutzanlagen nur tagsüber eingehalten werden. In der Nacht kommt es zu einer Grenzwertüberschreitung von 2 dB(A) auf 56 dB(A). Die Einhaltung des nächtlichen Grenzwerts mit den Mitteln des aktiven Lärmschutzes wäre jedoch nach den Ermittlungen des Vorhabensträgers mit Kosten in Höhe von rd. 315.000 € verbunden, die außer Verhältnis zum Schutz des Einzelanwesens im Außenbereich stehen würden. Denn notwendig wäre die Errichtung einer 5,50 m statt der vorgesehenen 2,50 m hohen Lärmschutzwand auf der Isenbrücke mit einer Länge von 350 m. Zu berücksichtigen ist zudem, dass sich infolge dieser Erhöhung der Wand für die Immissionspunkte 19 und 20 Pegelerhöhungen von bis zu 3 dB(A) ergeben würden. Passiver Lärmschutz wird dem Grunde nach zugesprochen. Eine Trassenverschiebung kommt im Bereich der Isenquerung aus naturschutzrechtlichen Gründen nicht in Betracht. Insgesamt überwiegt das öffentliche Interesse am Bau der A 94 die privaten Belange des Einwenders.

4.5.3.44 Einwender Nr. 1113

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 2483 der Gemarkung Pastetten sowie der Grundstücke Fl.Nrn. 1255 und 1270 der Gemarkung Buch a. Buchrain, die für den Bau der A 94 in Anspruch genommen werden. Der Einwender erhob erstmals Einwendungen gegen den Plan mit Schreiben vom 14.04.2003, in dem er sich gegen die Beeinträchtigung seiner Waldgrundstücke durch die Windwurfgefahr und die direkte Sonneneinstrahlung wandte. Außerdem entstünden kleine Waldparzellen, die für ihn wertlos seien. Die Einwendungen sind wegen Verspätung ausgeschlossen und zudem nicht durchgreifend. Das Einwendungsschreiben wurde im Rahmen der Anhörung zur ersten Planänderung eingereicht. Diese erste Planänderung umfasste jedoch im Wesentlichen lediglich die erstmalige Grundinanspruchnahme für zwei landwirtschaftliche Wege, die parallel zur A 94 verlaufen. Durch die erste Tektur hat sich dagegen weder am Trassenverlauf der A 94 noch an der Windwurfgefahr oder der Sonneneinstrahlung im Bereich der Grundstücke des Einwenders etwas geändert. Unabhängig davon überwiegt das öffentliche Interesse am Bau der A 94 die privaten Belange des Einwenders. Die beiden Wege sind zur Erschließung der angrenzenden Waldgrundstücke erforderlich. Die Windwurfgefahr wird durch die geplanten Waldvorpflanzungen und Unterpflanzungen reduziert. Die verbleibenden Beeinträchtigungen sind hinzunehmen. Über Entschädigungsansprüche für unmittelbar auf die Baumaßnahme zurückzuführende Windwurfschäden auf den Restgrundstücken des Einwenders ist außerhalb der Planfeststellung zu entscheiden.

4.5.3.45 Einwender Nr. 1115

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 2485 der Gemarkung Pastetten, das für den Bau der A 94 in Anspruch genommen wird. Er erhob gegen den Plan im Rahmen der Erstausslegung keine Einwendungen. Mit der ersten Planänderung wurde die Grundinanspruchnahme ausgedehnt zur Anlegung von insgesamt vier Wegen (BWV Nrn. 19, 19a, 19b, 20). Zur Planänderung äußerte sich der Einwender erstmals. Er lehnte den Bau der A 94 auf der Trasse Dorfen unter Hinweis auf die Zerstörung des Waldes, der Zerschneidung des Gemeindegebiets von Pastetten, der unnötigen Lärmbelastung und der Verminderung der Lebensqualität insgesamt ab, erklärte sich jedoch für den Fall ihrer Realisierung zur Grundabtretung bereit. Die Einwendungen hinsichtlich der grundsätzlichen Trassierung sind als verspätet ausgeschlossen. Im Hinblick auf die Planänderungen sind Einwendungen gegen den Plan nicht ersichtlich. Unabhängig davon halten wir die erhobenen Einwendungen für nicht durchgreifend. Auf unsere obigen Erläuterungen zu den vom Einwender genannten Gesichtspunkten wird verwiesen. Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 überwiegt die privaten Belange des Einwenders.

4.5.3.46 Einwender Nr. 1117

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 255 und 268 der Gemarkung Hausmehring, die insgesamt im Ausmaß von rd. 4.326 m² dauerhaft und rd. 3.394 m² vorübergehend für den Bau der A 94 benötigt werden. Der Einwender befürchtet die Gefährdung seines landwirtschaftlichen Betriebs, der nach den vorliegenden Erkenntnissen über eine Größe von rd. 15 ha landwirtschaftlichen Eigentumsflächen verfügt. Der vorhabensbedingte Flächenentzug liegt deutlich unterhalb der Schwelle, die ein gesunder landwirtschaftlicher Betrieb nach der Rechtsprechung verkraften kann. Von einer Existenzgefährdung ist deshalb nicht auszugehen. Die Grundinanspruchnahme ist unvermeidbar. Im Bereich der Anschlussstelle mit der B 15 ist eine Verschiebung der Trasse nicht möglich. Eine nordwärts gerichtete Verschiebung würde den Einwender noch stärker betreffen, eine Verschiebung südwärts würde zu deutlich stärkeren Lärmbelastungen für den Ortsteil Reit führen, was wir im Verhältnis zur Minimierung der Grundbetroffenheit des Einwenders für nicht hinnehmbar erachten. Das Grundstück Fl.Nr. 255 liegt im Übrigen innerhalb des ausgewiesenen Gewerbegebietes der Stadt Dorfen, so dass mit einer Fortführung der landwirtschaftlichen Nutzung dieser Fläche langfristig nicht gerechnet wird. Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 überwiegt die privaten Belange des Einwenders.

4.5.3.47 Einwender Nr. 1118

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 1511 und 1523 der Gemarkung St. Wolfgang sowie des Grundstücks Fl.Nr. 117/2 der Gemarkung Hausmehring, die für den Bau der A 94 in Anspruch genommen werden müssen. Er wendet sich gegen die zu erwartende Lärmbelastung und andere, mit dem Vorhandensein einer Autobahn in unmittelbarer Nähe seines Wohnanwesens verbundenen Belastungen. Wir halten die Einwendungen für nicht durchgreifend. Das Wohnhaus des Einwenders weist einen Abstand von rd. 200 m zur geplanten Autobahn auf. Der für das im Außenbereich gemäß § 35 BauGB gelegene Anwesen einschlägigen Lärmgrenzwert am Tag kann aufgrund der umfangreichen Lärmschutzmaßnahmen eingehalten werden. Für die Einhaltung des nächtlichen Grenzwerts werden passive Schallschutzmaßnahmen angeordnet. Eine Trassenverschiebung zur Verschönerung oder Minimierung der Beeinträchtigungen kommt im Nahbereich der Anschlussstelle nicht in Betracht. Dadurch würden andere Anlieger der Autobahn mit erhöhtem Verkehrslärm belastet. Außerdem würde eine nordwärts gerichtete Verschiebung die Planungshoheit der Stadt Dorfen empfindlich berühren, die nördlich der geplanten Trasse die Ausweisung von Gewerbegebieten konkret beabsichtigt. Die Grundinanspruchnahme ist unvermeidbar. Die Kosten von rd. 350.000 € (vgl. C.4.4.4.1.4) für zusätzliche Lärmschutzanlagen zur Einhaltung des nächtlichen Grenzwerts stehen außer Verhältnis zum Schutz der Einzelanwesen im Außenbereich. Aufgrund des Abstands der Autobahn von dem Anwesen des Einwenders ist mit anderen erheblichen Belastungen, v. a. Schadstoffbelastungen nicht zu rechnen. Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 überwiegt die privaten Belange des Einwenders.

4.5.3.48 Einwender Nr. 1119

Der Einwender bewohnt ein Anwesen im Außenbereich nahe der Anschlussstelle Dorfen. Zum Anwesen gehört das Grundstück Fl.Nr. 1509 der Gemarkung St. Wolfgang, das im Ausmaß von rd. 7 m² dauerhaft und rd. 122 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden muss. Er wendet sich gegen die zu erwartende Lärmbelastung. Die Einwendungen greifen nicht durch. Auf unsere Ausführungen zu Einwender Nr. 1118, dessen Anwesen sich in unmittelbarer Nachbarschaft zum Anwesen des Einwenders befindet, wird verwiesen.

4.5.4 Mandanten der Kanzlei Deißler, Krauß & Domcke

4.5.4.1 Einwender Nr. 2001: bestehend aus Einwender Nr. 20011, 20012 und 20013

Die Einwender Nr. 20011, 20012 und 20013 bilden eine Erbengemeinschaft. Im Verlauf des Anhörungsverfahrens zum vorliegenden Planungsabschnitt wurden die Ein-

wendungen stets im Namen der Erbgemeinschaft erhoben. Ihre Belange werden unter der Bezeichnung als Einwender Nr. 2001 behandelt.

Zunächst ist fraglich, ob der Einwender Nr. 2001 wirksam Einwendungen gegen den Plan im Abschnitt Pastetten – Dorfen erhoben hat. Innerhalb der Einwendungsfrist wurden Einwendungen namens „der vertretenen Mandanten“ mit Schreiben vom 02. August 1999 durch die Kanzlei Deißler, Krauß & Domcke erhoben. Aus der diesem Schreiben im Anhang zur Anlage F2 in Kopie beigelegten Vollmacht ergibt sich, dass die Vertretungsmacht von der Erbgemeinschaft als solcher (Einwender Nr. 2001) erteilt worden war. Auf der Vollmachtsurkunde wurde handschriftlich vermerkt: „Diese Vollmacht gilt ausschließlich für die Einwendungen und Erörterungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens Forstinning – Pastetten plus Tektur Isenhang“. Ob der anwaltliche Vertreter angesichts dieser eindeutigen Einschränkung seiner Vertretungsmacht wirksam Einwendungen auch in den beiden erst nach der Vollmachtserteilung eingeleiteten Planfeststellungsverfahren für die Abschnitte Pastetten – Dorfen und Dorfen – Heldenstein erheben konnte, erscheint zweifelhaft.

Unabhängig von der Frage ihrer rechtswirksamen Erhebung halten wir die Einwendungen für nicht durchgreifend.

Der Einwender Nr. 2001 ist nach eigenen Angaben Eigentümer eines landwirtschaftlichen Betriebs mit ca. 27 ha Eigenflächen. Die Landwirtschaft werde jedoch derzeit nicht durch Mitglieder der Erbgemeinschaft betrieben, die Flächen seien zum größten Teil verpachtet. Nur noch rd. drei Hektar, bestehend aus zwei Hektar Wald und einem Hektar landwirtschaftlicher Fläche würden selbst genutzt. Der Einwender befürchtet die Gefährdung seiner landwirtschaftlichen Existenz infolge der Grundinanspruchnahme, daneben Beeinträchtigungen seines Hausbrunnens sowie Lärm und Schadstoffeinträge aufgrund des Autobahnbaus.

Für den Bau der A 94 werden aus dem Eigentum des Einwenders Flächen im Ausmaß von insgesamt rd. 28.599 m² dauerhaft und rd. 6.007 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Zudem wird eine Fläche von rd. 189 m² dauerhaft beschränkt. Wir meinen, dass eine Existenzgefährdung im vorliegenden Fall vom Grundsatz her nicht in Betracht kommt, weil der Betrieb verpachtet ist. Ob ein Mitglied der Erbgemeinschaft den landwirtschaftlichen Betrieb im Vollerwerb wiederaufnehmen wird und wie der Betrieb zukünftig nach Art und Umfang beschaffen sein kann, darüber kann zum jetzigen Zeitpunkt keine verlässliche Prognose abgegeben werden. Nach den Angaben des Einwenders verfügt der verpachtete Betrieb derzeit über keinen Viehbestand. Das Ausmaß der notwendigen Investitionen etwa in Betriebsmittel und Viehbestand ist nicht absehbar. Der geplante Bau der A 94 kann im Hinblick auf eine

künftige Wiederaufnahme des Betriebs möglicherweise zu einer Verschlechterung der Renditechancen führen. Ob solche Chancen in den Schutzbereich des Eigentums fallen, ist zweifelhaft (vgl. BVerwG vom 24.05.1996, 4 A 39/95 – juris, Rn. 20 m.w.N.). Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang, dass die Auswirkungen des Autobahnbaus auf einen künftigen Betrieb des Einwenders mangels Betriebsdaten überhaupt nicht geprüft werden können. Der Vorhabensträger hat vorsorglich eine Abschätzung zur Existenzfähigkeit auf der Basis der mitgeteilten Betriebsgröße vorgenommen. Im Ergebnis ist nach der gutachterlichen Einschätzung bei der angegebenen Betriebsgröße davon auszugehen, dass - unabhängig vom Bau der A 94 – weder ausreichend Eigenkapital noch die notwendigen Lebenshaltungskosten für die Betreiberfamilie erwirtschaftet werden können, die für eine langfristig gesicherte Existenzgrundlage des Betriebs erforderlich wären. Berücksichtigt man darüber hinaus die notwendigen Investitionen, die mit der Wiederaufnahme des Betriebs verbunden wären, so wird noch deutlicher, dass sich der Betrieb, jedenfalls im Haupterwerb, langfristig nicht wirtschaftlich betreiben lässt. Der Vorhabensträger verfügt über geeignete Flächen, die dem Einwender im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen als Tauschland angeboten werden können und die Flächenverluste deutlich reduzieren.

Wir verkennen nicht, dass der Bau der A 94 in erheblichem Umfang in die Eigentumsflächen des Einwenders eingreift. Die Flächeninanspruchnahme ist jedoch unvermeidbar. Die betroffenen Flächen liegen in unmittelbarer Nähe zur Querungsstelle der Lappach, die aus Gründen des Habitatschutzes so gewählt wurde, dass eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebiets ausgeschlossen ist. Eine kleinräumige Verschiebung der Trasse zur Verschonung des Einwenders würde zu größeren Eingriffen in das Gebiet führen, was wir für nicht hinnehmbar erachten. Daneben würden Verschiebungen zu stärkeren Beeinträchtigungen der nördlich bzw. südlich der Trasse liegenden Wohnanwesen führen bis hin zu deren vollständigen Beseitigung, was außer Verhältnis zu den Beeinträchtigungen des Einwenders steht.

Nach den Lärmberechnungen des Vorhabensträgers ist für das rd. 150 m von der Trasse entfernt gelegene Anwesen des Einwenders eine Lärmbelastung von 59 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts zu erwarten (vgl. Unterlage 11 T, Blatt 5, Immissionspunkt 61). Die für den Außenbereich einschlägigen gesetzlichen Grenzwerte werden demnach eingehalten, am Tag sogar deutlich unterschritten. Der zu erwartende Verkehrslärm ist nach der gesetzlichen Wertung für den Einwender zumutbar. Gleiches gilt im Hinblick auf die Schadstoffbelastung, die nicht zuletzt wegen des Abstands zur Fahrbahn als unerheblich eingestuft wird. Die mit dem Autobahnbau eintretende Veränderung des bisher weitgehend ruhigen Umfelds ist hinzunehmen.

Der Außenbereich ist insoweit vorbelastet. Eine Beeinträchtigung des Hausbrunnens durch abfließendes Fahrbahnwasser ist nicht zu befürchten, denn das Wasser wird im fraglichen Streckenabschnitt vollständig der Entwässerungsanlage 12 zugeführt und dort versickert. Ein Notüberlauf entwässert das Becken in die Lappach, ohne dass nennenswerte Auswirkungen auf die Gewässerqualität zu erwarten sind. Der Vorhabensträger hat jedoch eine Beweissicherung über die unbeeinträchtigte Aufrechterhaltung der Wasserfassung zugesagt und im Falle einer tatsächlichen Beeinträchtigung entsprechenden Ersatz angekündigt. Beeinträchtigungen für das Grund- und Oberflächenwasser, die sich nachteilig auf die Ausübung des Fischereirechts des Einwenders an der Lappach auswirken, können aufgrund der vorgesehenen Entwässerungsplanung ausgeschlossen werden (vgl. Ausführungen zur FFH-Verträglichkeit).

Die mit dem Bau der Autobahn verbundenen Lärm- und Staubeinwirkungen halten wir für hinnehmbar. Die Regelungen der AVV Baulärm sind einzuhalten (vgl. A.3.2.). Die Baustelle weist einen ausreichenden Abstand zum Anwesen des Einwenders auf, so dass wir weitere Schutzvorkehrungen zur Abwehr von Beeinträchtigungen für nicht erforderlich halten.

Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 setzt sich vorliegend gegen die privaten Belange des Einwenders durch.

4.5.4.2 Einwender Nr. 2003

Der Einwender ist nach seinen Angaben Eigentümer eines landwirtschaftlichen Haupterwerbsbetriebs. Gegenüber der Planfeststellungsbehörde wurde die derzeitige Größe des Betriebs mit rd. 32 ha landwirtschaftlich und rd. 4,9 ha forstlich genutzten Flächen angegeben. Auf Grünland sollten demnach rd. 20 ha Eigenflächen und rd. 8 ha Pachtflächen entfallen. Der Einwender befürchtet insbesondere die Gefährdung seiner landwirtschaftlichen Existenz.

Im Zuge der durchgeführten Ermittlungen zur Prüfung der Existenzgefährdung wurden die Angaben zur Betriebsgröße gegenüber dem beauftragten Sachverständigen berichtet. Danach umfasst der Betrieb nach den Angaben des Betriebsleiters/Eigentümers landwirtschaftliche Nutzflächen im Ausmaß von rd. 42 ha, von denen rd. 27 ha Eigentums- und rd. 15 ha Pachtflächen darstellen. Den Pachtverhältnissen liegen mündlich abgeschlossene Pachtverträge zugrunde, die sich jeweils um ein Jahr verlängern, wenn sie nicht durch Kündigung eines Vertragspartners beendet werden. Langfristige Pachtverträge liegen nicht vor.

Der Betrieb wurde nach Auskunft des mit der Prüfung der Existenzgefährdung beauftragten Gutachters an den Sohn des Einwenders für eine Dauer von neun Jahren verpachtet. Der zum Zwecke der Beurteilung der Existenzgefährdung an den Einwender versandten Erhebungsbogen wurde nicht vom Einwender Nr. 2003, sondern von einer männlichen Person mit selbem Nachnamen unterschrieben, woraus wir folgern, dass es sich dabei um den Pächter des Betriebs handelt. Der Pächter hat im Verlauf des Anhörungsverfahrens keine Einwendungen erhoben.

Für den Bau der A 94 müssen die Grundstücke Fl.Nrn. 406, 407, 419 und 438 der Gemarkung Hausmehring im Ausmaß von rd. 13.414 m² dauerhaft und rd. 5.970 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden. Die erhobenen Einwendungen greifen nicht durch. Fraglich ist bereits, ob eine Existenzgefährdung nicht bereits deshalb von vornherein ausgeschlossen ist, weil der Betrieb nicht mehr vom Einwender selbst weiterbetrieben wird, sondern an eine andere Person verpachtet wurde. Auch wenn der Pächter der Sohn des Einwenders ist, so ist er nicht als Rechtsnachfolger des Einwenders zu bewerten. Der Sohn als Pächter und derzeitiger Betriebsleiter hat im Anhörungsverfahren keine Einwendungen erhoben und wäre daher mit Einwendungen wegen Existenzgefährdung ausgeschlossen.

Unabhängig davon ist eine Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebs bereits deshalb nicht anzunehmen, weil der für den Bau der A 94 erforderliche Flächenverlust weniger als 5 % der betrieblichen Eigentumsflächen ausmacht und in der Regel von einem gesunden landwirtschaftlichen Betrieb verkraftet werden kann. Daneben ergab die auf der Basis der Angaben des Einwenders vorsorglich vorgenommene sachverständige Überprüfung der Existenzfähigkeit des Betriebs, dass der Betrieb bereits vor dem Flächenentzug für den Autobahnbau nicht in der Lage ist, aus einer gesicherten Rechtsposition heraus ausreichend Eigenkapital zu bilden. Der Betrieb verfügt nicht über ausreichend große Betriebsflächen, die ihm langfristig zur Verfügung stehen. Lediglich unter Berücksichtigung der nur kurzfristig gepachteten Flächen kann der Betrieb in ausreichendem Maße Gewinn erzielen und Eigenkapital bilden. Die Pachtverträge, die sich um jeweils ein Jahr verlängern, wenn sie nicht von einer Vertragspartei gekündigt werden, begründen jedoch keine gesicherte Rechtsposition, um die betreffenden Pachtflächen langfristig an den Betrieb zu binden. Die Existenzfähigkeit des Betriebs ist also bereits unabhängig vom vorhabensbedingten Flächenentzug ständig bedroht, weil ihm auf relativ kurze Frist größere Teile seiner landwirtschaftlichen Nutzflächen entzogen werden können und er allein dadurch bereits seine Existenzfähigkeit verlieren würde. Unter Berücksichtigung dieser strukturellen Schwäche des Betriebs halten wir den nur geringfügigen Entzug von Eigentumsflächen für nicht existenzgefährdend.

Nach den gutachtlichen Feststellungen ist darüber hinaus davon auszugehen, dass die Abtretungsverluste nur unerhebliche Auswirkungen auf die Möglichkeit haben, die Lebenshaltungskosten für die Betreiberfamilie zu erwirtschaften. Auch unter diesem Blickwinkel ist eine Existenzgefährdung nicht zu befürchten. Der Vorhabensträger verfügt zudem über geeignete Flächen, die dem Einwender im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen als Tauschland angeboten werden können und die Abtretungsverluste reduzieren.

Die Flächeninanspruchnahme kann durch eine Verschiebung der Trasse nicht vermieden werden. Eine nordwärts gerichtete Verschiebung würde die Beeinträchtigung des Einwenders sogar verstärken. Eine Verschiebung südwärts würde sich aufgrund der erforderlichen Trassierungsparameter auf die Querungsstelle des FFH-Gebiets an der Lappach auswirken und stärkere Belastungen für die Auwaldstrukturen mit sich bringen. In Abwägung mit der Betroffenheit der privaten Belange des Einwenders halten wir die gewählte Trassierung für tragfähig. Eine Verschiebung nach Süden würde zudem zur Zerschneidung größerer landwirtschaftlicher Grundstücke und damit zu stärkeren Belastungen anderer landwirtschaftlicher Betriebe führen. Die Lärmbelastung wird am Wohnanwesen des Einwenders nach den Berechnungen des Vorhabensträgers Werte von 59 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts erreichen (Unterlage 11 T, Blatt 5, Immissionspunkt 65). Die für den Außenbereich einschlägigen Grenzwerte werden eingehalten, tagsüber sogar deutlich unterschritten. Wir erachten die Beeinträchtigungen des Einwenders für zumutbar.

Die mit dem Bau der Autobahn verbundenen Lärm- und Staubeinwirkungen halten wir für hinnehmbar. Die Regelungen der AVV Baulärm sind einzuhalten (vgl. A.3.2.). Die Baustelle weist einen ausreichenden Abstand zum Anwesen des Einwenders auf, so dass wir weitere Schutzvorkehrungen zur Abwehr von Beeinträchtigungen für nicht erforderlich halten.

Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 setzt sich gegen die privaten Belange des Einwenders durch.

4.5.4.3 Einwender Nr. 2005 und Nr. 20051

Der Einwender Nr. 20051 ist nach seinen Angaben im Anhörungsverfahren zur dritten Tektur Rechtsnachfolger des Einwenders 2005 im Grundeigentum. Damit ist er Eigentümer der Grundstücke Fl.Nr. 748/1 der Gemarkung Watzling, Fl.Nr. 423 der Gemarkung Hausmehring und Fl.Nr. 1386 der Gemarkung St. Wolfgang, die im Ausmaß von insgesamt rd. 5.407m² dauerhaft und rd. 1.280 m² vorübergehend für den Bau der A 94 in Anspruch genommen werden. Der Einwender Nr. 2005 betreibt nach

seinen eigenen Angaben aus dem Jahre 1999 einen landwirtschaftlichen Kleinbetrieb mit ca. 12 ha Eigenfläche. Auf unsere Anfrage vom 22.06.2009 haben wir keine aktuelleren Angaben zu dem landwirtschaftlichen Betrieb erhalten.

Wir unterstellen die Angaben des Einwenders zu seinem Betrieb als wahr. Es ist bereits zweifelhaft, ob der Kleinbetrieb bei der geringen Ausstattung mit landwirtschaftlich genutzten Eigentumsflächen überhaupt eine Grundlage für eine gesicherte landwirtschaftliche Existenz bietet. Nach den vorliegenden gutachterlichen Feststellungen sind bei dieser Flächenausstattung die Voraussetzungen für eine langfristige Existenzfähigkeit nicht gegeben. Es ist von einem Nebenerwerbsbetrieb auszugehen. Eine Existenzgefährdung aufgrund der vorhabensbedingten Flächeninanspruchnahme ergibt sich nach der Rechtsprechung jedenfalls nicht, da sich die Abtretungsverluste auf weniger als 5 % der landwirtschaftlichen Betriebsflächen belaufen. Die Restflächen der Flurstücke 423 und 1386 nördlich und südlich der Trasse, die unmittelbar aneinandergrenzen und eine Wirtschaftseinheit bilden, erachten wir nicht für unwirtschaftlich. Sie weisen eine rechteckige Form auf und entsprechen in ihrer Größe anderen landwirtschaftlich genutzten Grundstücken in der Umgebung. Sie sind auch weiterhin ohne großen Umweg vom Anwesen des Einwenders zu erreichen. Das gewährleistet die Querungsmöglichkeit über das Bauwerk BWV Nr. K 32/1.

Der Vorhabensträger verfügt über geeignete Grundstücke, die dem Einwender im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen als Tauschflächen angeboten werden können und die Abtretungsverluste reduzieren.

Die Grundinanspruchnahme ist unvermeidbar. Eine Trassenverschiebung zur Verschonung des Eigentums des Einwenders kommt nicht in Betracht. Aufgrund der erforderlichen Trassierungsparameter würde eine nordwärts gerichtete Verschiebung massive Verschlechterungen für die nördlich der Trasse gelegenen Wohnanwesen in Eck und Westholz bedeuten. Daneben wären landwirtschaftliche Flächen anderer Betriebe massiv stärker betroffen. U. a. müssten in größerem Umfang Flächen des Einwenders Nr. 2003 in Anspruch genommen werden, was zur Überschreitung der Erheblichkeitsschwelle im Hinblick auf die Gefährdung seines landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetriebs führen würde. Zudem könnte das FFH-Gebiet an der Lappach nicht an der günstigsten Stelle gequert werden. Letzteres spricht auch gegen eine Verswenkung nach Süden, die zudem zu einer stärkeren Betroffenheit des Einwenders in seinem Wohnanwesen führen würde, da die Trasse näher heranrücken müsste. Andere, größere landwirtschaftliche Grundstücke würden durchschnitten. In Abwägung aller Gesichtspunkte erachten wir die gewählte Trasse für tragfähig. Re-

levante Schadstoffeinträge auf die benachbarten Felder sind aufgrund des Abstands zum Fahrbahnrand (generell mehr als 10 m) ausgeschlossen. Die im Grundstück Fl.Nr. 1386 befindliche Drainage bleibt in ihrer Funktionsfähigkeit aufrechterhalten. Am Anwesen des Einwenders (Unterlage 11 T, Blatt 5, Immissionspunkt 66) ist mit Lärmbelastungen von 58 dB(A) tagsüber und 53 dB(A) nachts zu rechnen. Die Grenzwerte für den Außenbereich werden eingehalten, tagsüber sogar deutlich unterschritten.

Die mit dem Bau der Autobahn verbundenen Lärm- und Staubeinwirkungen halten wir für hinnehmbar. Die Regelungen der AVV Baulärm sind einzuhalten (vgl. A.3.2.). Die Baustelle weist einen ausreichenden Abstand zum Anwesen des Einwenders auf, so dass wir weitere Schutzvorkehrungen zur Abwehr von Beeinträchtigungen für nicht erforderlich halten.

Insgesamt überwiegen die für den Bau der A 94 sprechenden Belange die privaten Belange des Einwenders.

4.5.4.4 Einwender Nr. 2009

Der Einwender betreibt nach seinen Angaben einen landwirtschaftlichen Betrieb, der ca. 150 ha Eigenfläche umfasst. Davon seien ca. 100 ha Wald. Ackerbaulich würden ca. 35 ha genutzt, der Rest bestehe aus Wiesen bzw. Weiden. Der Kernbereich der landwirtschaftlichen Betätigung stelle die Damwildzucht auf einem ca. 33 ha großen, eingezäunten Gehege dar. Im Sommer stünden den Tieren regelmäßig nur die eigentlichen Weideflächen mit einem Gesamtanteil von 10 – 12 ha zur Verfügung, der Rest der eingezäunten Flächen werde dann ackerbaulich genutzt. Der Einwender wendet sich insbesondere gegen die Beeinträchtigung der Damwildzucht, die Betroffenheit seines Eigenjagdrevers und die Lärmbelastung.

Wir halten die Einwendungen für nicht durchgreifend. Für den Bau der A 94 werden aus dem Grundbesitz des Einwenders Flächen im Ausmaß von insgesamt rd. 9,234 ha dauerhaft und rd. 2,646 ha vorübergehend in Anspruch genommen. Auch wenn wir nicht verkennen, dass diese Inanspruchnahme erheblich ist, halten wir sie aus Gründen des Gemeinwohls für gerechtfertigt. Die Trasse durchschneidet das Damwildgehege und führt zu einer Verkleinerung des Geheges um rd. 2 ha. Damit das Wild die Trasse queren kann, sieht die Planung mit Bauwerk K 20/1a einen Durchlass mit 5 m Breite und einer Höhe von 3,30 m vor. Zum Schutz der Tiere und zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit hat der Vorhabensträger im Anhörungsverfahren zudem zugesagt, beidseits der Autobahn eine Einzäunung des Geheges vorzunehmen. Zugesagt wurde ebenso, diese Umzäunungen möglichst rasch nach

Beginn der Bauarbeiten herzustellen und die zeitliche Reihenfolge für den Bau der Zäune in Absprache mit dem Einwender durchzuführen, so dass eine weitgehend ununterbrochene Nutzung des Geheges gewährleistet ist. Die Beeinträchtigung der Belange des Einwenders ist unvermeidbar. Eine Verschiebung der Trasse kommt nicht in Betracht. Das Damwildgehege liegt in unmittelbarer Nähe der Querungsstelle mit dem FFH-Gebiet am Hammerbach. Die Querungsstelle wurde aus Gründen des strengen Habitatschutzes so gewählt, dass keine geschützten Auwaldstrukturen berührt werden. Eine Verschiebung nord- oder südwärts würde aus trassierungstechnischen Gründen zu einem Eingriff in Auwaldstrukturen führen, was wir für nicht vertretbar erachten. Die Beeinträchtigungen des Einwenders werden durch die Planung soweit wie möglich minimiert. Der Durchlass gewährleistet die weitere Nutzung der Restflächen beidseits der Autobahn für die Damwildzucht. Die Verkleinerung der Fläche um rd. 2 ha kann durch eine entsprechende Anpassung des Zuchtbetriebs an die geänderten Umstände bewältigt werden. Schon derzeit steht den Tieren nach den Angaben des Einwenders im Sommer lediglich Weidefläche von 10 bis 12 ha Größe zur Verfügung. Dies wird auch zukünftig möglich sein, auch wenn dann dafür weniger Flächen ackerbaulich nutzbar sind. Die Einschränkung der ackerbaulichen Nutzung jedoch ist von einem Ausmaß, das für einen gesunden Betrieb keine Gefahr für dessen Existenz bedeutet. Der Einwender hat im Übrigen auch den Einwand der Existenzgefährdung nicht erhoben. Auswirkungen für die Tiere infolge des Straßenabwassers sind nicht zu befürchten, denn das Wasser wird in den Entwässerungsanlagen 3 und 4 versickert. Wenn über den Notüberlauf Wasser in den Hammerbach gelangen sollte, so sind relevante Schadstoffeinträge nicht zu erwarten.

Die Durchschneidung der Waldflächen ist unvermeidbar. Auch hier kommen aus Trassierungsgründen keine Verschiebungen in Betracht, die zu einer Verlegung der Querungsstelle über den Hammerbach führen. Eine Verschiebung nordwärts würde zudem zu erheblich größeren Betroffenheiten der Siedlung Hammersdorf und damit auch für das Wohnanwesen des Einwenders führen. Eine Verschiebung südwärts wäre mit erheblich stärkeren Betroffenheiten zusammenhängender Waldflächen anderer Eigentümer, etwa des Guts „Tannenhof“, verbunden. Das Eigenjagdrevier des Einwenders wird durch die A 94 zwar verkleinert, es weist jedoch auch nach dem Bau der Autobahn eine für die Klassifizierung als Eigenjagdrevier ausreichende Größe auf (vgl. Art. 8 Abs. 1 Satz 1 Bayerisches Jagdgesetz). In Abwägung aller Gesichtspunkte halten wir die gewählte Trassenführung für tragfähig.

Die Lärmbelastungen am Anwesen des Einwenders (vgl. Unterlage 11 T, Blatt 2, Immissionspunkt 6) werden 58 dB(A) tagsüber und 54 dB(A) nachts betragen. Die für den Außenbereich geltenden Grenzwerte werden eingehalten, der Tagwert sogar

deutlich unterschritten. Unzumutbare Belastungen für den Einwender ergeben sich hieraus nicht. Für das im Eigentum des Einwenders stehende Gebäude auf Flurstück Nr. 1309 im Außenbereich (vgl. Unterlage 11 T, Blatt 2, Immissionspunkt 5) kann lediglich der Taggrenzwert eingehalten werden, der Nachtgrenzwert wird um 4 dB(A) überschritten. Aktive Lärmschutzmaßnahmen zur Einhaltung des Nachtwerts sind jedoch nicht erforderlich, denn die damit verbundenen Kosten stehen außer Verhältnis zum erzielbaren Schutz. Erforderlich wäre nach den Angaben des Vorhabensträgers ein rd. 235 m langer und 4,0 m hoher Lärmschutzwand, der Kosten in Höhe von rd. 45.000 € verursachen würde. Nach den Angaben des Einwenders wird das Gebäude als Jagdhaus genutzt, d. h. eine durchgehende Wohnnutzung findet nicht statt. Nach den Untersuchungen des Vorhabensträgers befindet sich das Haus zudem in einem unbewohnbaren Zustand. Der Vorhabensträger hat zugesichert, die Kosten für passive Schallschutzmaßnahmen übernehmen, wenn das Gebäude in einen bewohnbaren Zustand gebracht wird.

Anhaltspunkte dafür, dass der Grabendurchlass BWV Nr. 47 nicht ausreichend dimensioniert ist, wie vom Einwender behauptet, haben sich im Verlauf des Anhörungsverfahrens nicht ergeben.

Insgesamt erachten wir die für den Bau der A 94 sprechenden Belange für gewichtiger als die betroffenen privaten Belange des Einwenders. Die Planung setzt sich durch gegen seine Interessen durch.

4.5.4.5 Einwender Nr. 2010 und 2011

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 1181 der Gemarkung Lengdorf, das für den Bau der A 94 im Ausmaß von rd. 3.876² dauerhaft in Anspruch genommen werden muss. Das Wohnanwesen des Einwenders befindet sich im Außenbereich gemäß § 35 BauGB in einem Abstand zum Fahrbahnrand von rd. 130 m. Die erhobenen Einwendungen greifen nicht durch.

Die Grundinanspruchnahme ist unvermeidbar. Eine kleinräumige Verschiebung der Trasse kommt nicht in Betracht. Eine Verschiebung südwärts würde die Belange des Einwenders nicht geringer beeinträchtigen, sondern im Gegenteil das Wohnanwesen stärker belasten. Daneben wäre ein anderes Wohngebäude an der Badberger Straße erheblich beeinträchtigt. Eine Verschiebung nordwärts kommt wegen der Bebauung von Kopfsburg nördlich der Autobahn nicht in Betracht. Der Einwender betreibt keinen landwirtschaftlichen Betrieb, der auf die Fläche angewiesen wäre. Der Frage, ob die verbleibende Restfläche künftig verpachtet werden kann, kommt in der Abwägung kein entscheidungserhebliches Gewicht zu. Sie bleibt einem Entschädigungs-

verfahren vorbehalten, denn auch unter der Annahme der Unwirtschaftlichkeit der Restfläche setzt sich das öffentliche Interesse am Bau der A 94 gegen die Eigentumsbelange des Einwenders durch. Aufgrund der Entfernung des Wohnhauses von der Trasse der A 94 und unter zusätzlicher Berücksichtigung der Lärmschutzanlagen südlich der Autobahn kann eine Beeinträchtigung der Gartennutzung zum Zwecke des Anbaus von Nahrungsmitteln ausgeschlossen werden. Die Berechnungen des Vorhabensträgers zeigen zudem, dass die für den Außenbereich einschlägigen Lärmgrenzwerte am Wohnhaus mit 59 dB(A) tagsüber und 54 dB(A) nachts eingehalten, am Tag sogar deutlich unterschritten werden (vgl. Unterlage 11 T, Blatt 3, Immissionspunkt 32). Eine Absiedlung des Einwenders gegen Entschädigung ist daher nicht gerechtfertigt. Keine Rolle spielt in diesem Zusammenhang die Verkehrsbelastung an der Badberger Straße, die durch den Bau der A 94 jedenfalls nicht lärmrelevant erhöht wird. Nach der Verkehrsprognose von Prof. Kurzak vom 18.06.2008 nimmt die insoweit in den Blick zu nehmende Belastung auf der Kreisstraße ED 16 um mehrere hundert Fahrzeuge am Tag ab, so dass mit keiner Verkehrsmengenerhöhung auf der Badberger Straße zu rechnen ist. Störungen für Radio, Fernseher, Handy oder andere elektrische Geräte infolge des Autobahnbaus oder -betriebs sind nicht zu erwarten. Die Anordnung von Schutzvorkehrungen wird abgelehnt.

Die mit dem Bau der Autobahn verbundenen Lärm- und Staubeinwirkungen halten wir für hinnehmbar. Die Regelungen der AVV Baulärm sind einzuhalten (vgl. A.3.2.). Die Baustelle weist einen ausreichenden Abstand zum Anwesen des Einwenders auf, so dass wir weitere Schutzvorkehrungen zur Abwehr von Beeinträchtigungen für nicht erforderlich halten.

Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 überwiegt die privaten Belange des Einwenders.

4.5.4.6 Einwender Nr. 2012 und 2013

Der Einwender Nr. 2013 ist Rechtsnachfolger des Einwenders Nr. 2012 in dessen Grundbesitz. Er ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 1033, 1034 und 1035 der Gemarkung Watzling, die für den Bau der A 94 im Ausmaß von insgesamt rd. 18.742 m² dauerhaft und rd. 1.066 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden. Er betreibt nach seinen Angaben einen landwirtschaftlichen Nebenerwerbsbetrieb mit rd. 3 ha Eigenflächen, die derzeit sämtlich verpachtet sind. Seine im Verfahren erhobenen Einwendungen greifen nicht durch.

Die Grundinanspruchnahme ist unvermeidbar. Eine Verschiebung der Trasse im unmittelbaren Nahbereich der Querung der Lappach kommt nicht in Betracht. Die Trasse wurde hier im Hinblick auf die Minimierung der Betroffenheit des FFH-Gebiets optimiert. Die Lärmbelastung am Anwesen des Einwenders wird nach den Berechnungen des Vorhabensträgers 59 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht betragen (vgl. Unterlage 11 T, Blatt 5, Immissionspunkt 56). Damit können die für den Außenbereich einschlägigen Grenzwerte eingehalten, am Tage sogar deutlich unterschritten werden. Dabei sind die von der Lappachbrücke einwirkenden Immissionen berücksichtigt. Unzumutbare Lärmbelastungen sind nicht zu erwarten. Der Vorhabensträger hat seinen Lärmberechnungen zugrunde gelegt, dass der Lärmschutzwall (BWV Nr. 226) eine Höhe von 8 m über Gradiente aufweist. In den ausgelegten Planunterlagen war jedoch die Höhe mit lediglich 7 m über Gradiente angegeben. Als im Anhörungsverfahren der Irrtum aufgedeckt wurde hat der Vorhabensträger zugesichert, den Lärmschutzwall (BWV Nr. 226) mit einer Höhe von 8 m über Gradiente herzustellen. Eine zusätzliche Inanspruchnahme von Flächen des Einwenders ist hierfür nicht erforderlich. Zum Schutz des Einwenders vor unzumutbaren Verkehrslärmimmissionen haben wir die Erfüllung der Zusage durch die Auflage in Ziff. A.3.5.6 abgesichert.

Das Wohnhaus auf Flurnummer 1034 weist einen Abstand von nur rd. 10 m zum Böschungfuß des geplanten Lärmschutzwalls auf. Der Vorhabensträger hat dafür zu sorgen, dass vom Autobahnbauwerk keine Gefahren für das Wohngrundstück und insbesondere die Gebäude entstehen. Anhaltspunkte dafür, dass dies bautechnisch nicht gewährleistet werden könnte, sind nicht ersichtlich. Der Straßenkörper liegt im betrachteten Streckenabschnitt zwischen zwei Lärmschutzwällen. Das Fahrbahnwasser wird in Mulden gesammelt und den geplanten Absetz- und Versickerbecken zugeführt. Es ist gewährleistet, dass kein Straßenabwasser die Böschung hinab läuft. Das an der Außenböschung des Lärmschutzwalls anfallende Niederschlagswasser wird unmittelbar über die belebte Bodenzone versickert. Im Zusammenhang mit der Entwässerungssituation ist zu berücksichtigen, dass die geplante Entwässerung der Autobahn den bisherigen Einzugsbereich für den Zulauf von natürlichem Geländewasser zum Anwesen des Einwenders verringert. Im Hinblick auf die vom Einwender befürchtete Schädigung seiner Garage hat der Vorhabensträger zugesichert, eine Beweissicherung über den baulichen Zustand durchzuführen.

Der Lärmschutzwall stellt unzweifelhaft eine starke Beeinträchtigung des unmittelbaren Wohnumfelds der Einwender dar. Der Blick vom Haus nach Süden/Südwesten sowie die Gartennutzung bleiben zwar weitgehend unbeeinträchtigt, die unmittelbare Nähe des Autobahnbauwerks im Norden bewirkt jedoch insgesamt eine gravierende

Umgestaltung der bisherigen Grundstückssituation und eine erhebliche Belastung für das Restgrundstück. Wir halten es nicht für ausgeschlossen, dass die Beeinträchtigungen in der Summe das Maß des Erträglichen übersteigen und ein Anspruch auf Übernahme des Grundstücks besteht. Dennoch halten wir das für den Bau der A 94 sprechende öffentliche Interesse für so gewichtig, dass es in der Abwägung die privaten Belange der Einwender überwiegt.

Über den geltend gemachten Anspruch auf Übernahme des Wohngrundstücks Fl.Nr. 1034 gegen Entschädigung ist nicht in diesem Planfeststellungsbeschluss, sondern im Rahmen eines gesonderten Enteignungsverfahrens zu entscheiden (vgl. BVerwG vom 24.08.2009, 9 B 32.09 – juris, Rn. 10).

Die mit dem Bau der Autobahn verbundenen Lärm- und Staubeinwirkungen halten wir für hinnehmbar. Die Regelungen der AVV Baulärm sind einzuhalten (vgl. A.3.2.). Diese Regelungen sind auch ausreichend, um während der Bauphase erhebliche Lärmbelastungen durch Schutzvorkehrungen zu vermeiden.

Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 überwiegt insgesamt die privaten Belange der Einwender.

4.5.4.7 Einwender Nr. 2014

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 752, 753, 754, 756, 760, 763, 767, 768 und 805 der Gemarkung Watzling, die für das geplante Bauvorhaben im Ausmaß von rd. 39.507 m² dauerhaft und rd. 2.800 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden müssen. Er betreibt nach seinen Angaben einen landwirtschaftlichen Betrieb im Nebenerwerb, der über rd. 28,16 ha landwirtschaftlich und rd. 3,13 ha forstwirtschaftlich genutzte Flächen verfügt. Von den landwirtschaftlich genutzten Flächen entfallen insgesamt rd. 12,66 ha auf Pachtflächen, die seinem Betrieb aufgrund kurzfristiger Pachtverträge zur Verfügung stehen, die sich jeweils um ein Jahr verlängern, wenn sie nicht durch eine Vertragspartei gekündigt werden. Der Autobahnbau betrifft neben Eigentumsflächen auch solche kurzfristig gepachteten Flächen.

Die erhobenen Einwendungen halten wir für nicht durchgreifend. Nach den gutachtlichen Feststellungen des Vorhabensträgers kann der Betrieb derzeit aufgrund der geringen, langfristig gesichert zur Verfügung stehenden Flächenausstattung nicht ausreichend Eigenkapital erwirtschaften, um im Vollerwerb geführt zu werden. Die nur kurzfristig gepachteten Flächen, deren Nutzung von Jahr zu Jahr allein aufgrund von Kündigung beendet werden kann, sind bei der Frage der langfristigen Perspektive des Betriebs nicht zu berücksichtigen. Um den Lebensunterhalt für die Familie zu

erwirtschaften, geht der Einwender nach den Erkenntnissen des Vorhabensträgers einer unselbständigen Beschäftigung nach. Die geplante Autobahn stellt für den Nebenerwerbsbetrieb, der im Schwerpunkt Rinderhaltung betreibt, einen schwerwiegenden Eingriff dar. Der Entzug von Eigentumsflächen hat negative Auswirkungen auf die Futtermittelgewinnung und die erforderliche Ausbringung tierischer Exkremente auf die Felder. Insbesondere der Entzug von hofnahen Flächen und die damit verbundenen Bewirtschaftungsnachteile sind hier zu berücksichtigen. Allerdings berührt der Bau der A 94 nicht die Existenzgrundlage des Betriebsinhabers, denn er ist bereits vor dem Autobahnbau darauf angewiesen, durch einen Haupterwerb außerhalb der Hofbewirtschaftung den Lebensunterhalt zu sichern. Er ist zur Bestreitung seines Lebensunterhalts nicht auf den unveränderten Fortbestand des Betriebs angewiesen.

Der Vorhabensträger verfügt über geeignete Flächen, die dem Einwender im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen als Tauschflächen angeboten werden können und die Abtretungsverluste reduzieren.

Die Flächeninanspruchnahme ist unvermeidbar. Eine kleinräumige Verschiebung der Trasse zur Verschonung der Grundstücke des Einwenders kommt aus straßenbaulichen Gründen nicht in Betracht. Der Streckenabschnitt liegt in der Nähe des FFH-Gebiets an der Lappach. Eine Trassenverschiebung nach Süden würde die Trasse näher an das FFH-Gebiet führen und stärkere Belastungen für dessen Erhaltungsziele nach sich ziehen. Die Querung des FFH-Gebiets könnte nicht mehr an der vorgesehenen Stelle erfolgen, die im Hinblick auf die Minimierung der Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele optimiert worden ist. Zudem würde eine südwärts gerichtete Verschiebung zwangsläufig mit erheblich stärkeren Belastungen anderer Wohnanwesen verbunden sind. Voraussichtlich müssten sogar einige Gebäude vollständig abgerissen werden. Eine kleinräumige Verschiebung nordwärts würde den Belangen des Einwenders nicht gerecht, weil die Trasse näher an sein Anwesen heranrücken würde. Wir erachten die gewählte Linie auch unter Berücksichtigung der privaten Belange des Einwenders für tragfähig, da sie dem Habitatschutz am besten Rechnung trägt und weniger schwerwiegende Beeinträchtigungen Dritter hervorruft. Die Grundinanspruchnahme zum Zwecke der Herstellung naturschutzrechtlicher Ausgleichsmaßnahmen erachten wir auch für hinnehmbar. Die Maßnahmen dienen der landschaftsgerechten Einbindung der A 94 in die Umgebung, der wir gerade im Bereich des Isentals eine sehr große Bedeutung beimessen und die auch von vielen Einwendern und den Naturschutzbehörden gefordert wurde. Die Maßnahmen dienen letztlich auch dem Einwender selbst, dessen Anwesen in unmittelbarer Trassennähe gelegen ist, denn sie tragen zur Verringerung der Störwirkungen der Autobahn bei.

Vorliegend erachten wir das öffentliche Interesse an der Aufrechterhaltung bzw. Wiederherstellung des Landschaftsbilds für höherrangig als die betrieblichen Interessen des Einwenders.

Das Anwesen des Einwenders liegt in einer Entfernung von rd. 130 m zum Fahrbahnrand. Es wird durch umfangreiche Lärmschutzanlagen geschützt. Der Fahrzeugverkehr auf der A 94 wird Lärmwerte von 57 dB(A) tagsüber und 52 dB(A) nachts verursachen (vgl. Unterlage 11 T, Blatt 4, Immissionspunkt 50). Die für den Außenbereich geltenden Grenzwerte werden damit unterschritten. Unzumutbare Lärmbelastungen sind nicht zu erwarten. Aufgrund der Entfernung des Anwesens vom Böschungsfuß des Lärmschutzwalls (rd. 85 m) ist eine erdrückende Wirkung des Autobahnbauwerks nicht zu erwarten. Der geltend gemachte Übernahmean-spruch gegen Entschädigung wird abgelehnt.

Die geplante Entwässerung der Autobahn führt zu keinen Verschlechterungen für die Grundstücke und das Wohnanwesen des Einwenders, da das gesamte Oberflächenwasser von den Fahrbahnen des Entwässerungsanlagen zugeführt und weitgehend versickert wird. Die Böschungen werden bepflanzte, so dass nur geringe Wassermengen, ähnlich wie bereits derzeit, aus dem Gelände abfließt. Am Böschungsfuß des Lärmschutzwalls wird zudem eine Mulde errichtet, die ein Abfließen des Oberflächenwassers zu der Hofstelle verhindert. Die Erschließung der verbleibenden Restgrundstücke ist gewährleistet, die erforderlichen Umwege halten wir für hinnehmbar. Insbesondere die Zufahrt zum Grundstück Fl.Nr. 760 bleibt über den ÖFW mit der Bauwerksverzeichnisnummer 212 erhalten. Eine weitere Zufahrt zur Staatsstraße St 2086 ist daher nicht erforderlich. Der Vorhabensträger hat zugesichert, im Rahmen der Bauausführung die Möglichkeit einer zusätzlichen Zufahrt von der Betriebszufahrt der Entwässerungsanlage 10 zu prüfen.

Die mit dem Bau der Autobahn verbundenen Lärm- und Staubeinwirkungen halten wir für hinnehmbar. Die Regelungen der AVV Baulärm sind einzuhalten (vgl. A.3.2.). Die Baustelle weist einen ausreichenden Abstand zum Anwesen des Einwenders auf, so dass wir weitere Schutzvorkehrungen zur Abwehr von Beeinträchtigungen für nicht erforderlich halten.

Insgesamt halten wir das für den Bau der A 94 sprechende öffentliche Interesse für gewichtiger als die betroffenen privaten Belange des Einwenders.

4.5.4.8 Einwender Nr. 2015, 2016

Der Einwender Nr. 2016 ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 750, 803, 1028 und 1032 der Gemarkung Watzling, die für den Bau der Autobahn insgesamt zu rd.

23.005 m² dauerhaft und rd. 1.641 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden müssen. Dauerhaft beschränkt werden rd. 142 m². Hinsichtlich der Flurnummern 750 und 803 ist der Einwender Nr. 2016 Rechtsnachfolger des Einwenders Nr. 2015. Auf dem Grundstück Fl.Nr. 1032 betreiben die Einwender eine Ausflugsraststätte, deren Existenz sie infolge des Autobahnbaus als gefährdet ansehen. Die Einwendungen halten wir für nicht durchgreifend.

Die Grundinanspruchnahme ist unvermeidbar. Eine kleinräumige Trassenverschiebung kommt in diesem Streckenabschnitt wegen der Querungsstelle des FFH-Gebiets an der Lappach nicht in Betracht. Die damit verbundenen stärkeren Beeinträchtigungen für die Erhaltungsziele wären im Vergleich zur Betroffenheit des Einwenders nicht gerechtfertigt. Eine Verschiebung würde zudem aufgrund der Trassierungsparameter zu schwerwiegenden Eingriffen in Wohnanwesen bis hin zu deren vollständiger Beseitigung führen. Die geplante A 94 bedeutet für das Anwesen des Einwenders im bisher ruhigen Außenbereich gemäß § 35 BauGB eine starke Veränderung. Durch die umfangreichen Lärmschutzmaßnahmen ist jedoch gewährleistet, dass bei Lärmwerten von 58 dB(A) tagsüber und 53 dB(A) nachts die einschlägigen Lärmgrenzwerte unterschritten werden (vgl. Unterlage 11 T, Blatt 4, Immissionspunkt 54). Der Vorhabensträger hat seinen Lärmberechnungen zugrunde gelegt, dass der Lärmschutzwall (BWV Nr. 226) eine Höhe von 8 m über Gelände aufweist. In den ausgelegten Planunterlagen war jedoch die Höhe mit lediglich 7 m über Gelände angegeben. Als im Anhörungsverfahren der Irrtum aufgedeckt wurde hat der Vorhabensträger zugesichert, den Lärmschutzwall (BWV Nr. 226) mit einer Höhe von 8 m über Gelände herzustellen. Eine zusätzliche Inanspruchnahme von Flächen des Einwenders ist hierfür nicht erforderlich. Zum Schutz des Einwenders vor unzumutbaren Verkehrslärmimmissionen haben wir die Erfüllung der Zusage durch die Auflage in Ziff. A.3.5.6 abgesichert. Unzumutbare Lärmbelastungen sind daher nicht zu erwarten. Eine besondere Schutzbedürftigkeit einer Ausflugsraststätte gegenüber Verkehrslärm können wir nicht erkennen. Ob die Kunden die Raststätte zukünftig meiden werden, kann hier offen bleiben. Innere Beweggründe für den Besuch der Raststätte sind keiner objektiven Beurteilung zugänglich und können nicht zum Gegenstand der Konfliktbewältigung im vorliegenden Beschluss gemacht werden. Der Einwender darf nicht auf die Aufrechterhaltung der bisher ruhigen Situation im Außenbereich vertrauen, weil der Außenbereich gerade auch der Aufnahme von Verkehrswegen dient und insoweit vorbelastet ist.

Die mit dem Bau der Autobahn verbundenen Lärm- und Staubeinwirkungen halten wir für hinnehmbar. Die Regelungen der AVV Baulärm sind einzuhalten (vgl. A.3.2.).

Diese Regelungen sind auch ausreichend, um während der Bauphase erhebliche Lärmbelastungen durch Schutzvorkehrungen zu vermeiden.

Im Hinblick auf die geltend gemachten Forderungen nach Entschädigung wegen der Beeinträchtigungen des Betriebs des Einwenders wird auf das gesonderte Enteignungsverfahren verwiesen, in dem über die durch die unmittelbare Grundinanspruchnahme ausgelösten Folgewirkungen für das Restgrundstück zu befinden ist.

Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 überwiegt die privaten Belange des Einwenders.

4.5.4.9 Einwender Nr. 2017

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 2419 der Gemarkung Pastetten, das für den Bau der A 94 im Ausmaß von rd. 7.766 m² dauerhaft und rd. 2.414 m² vorübergehend in Anspruch genommen wird. Die Autobahnplanung hat hauptsächlich im Abschnitt Forstinning – Pastetten zu Betroffenheiten des Einwenders geführt. Der gegenüber dem Einwender bestandskräftige Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern vom 7. März 2002 hat die widerstreitenden Belange eingehend abgewogen. Vorliegend werden die durch die Planung im Planungsabschnitt Pastetten – Dorfen ausgelösten Konflikte betrachtet und darüber hinaus die bereits durch den westlichen Nachbarabschnitt hervorgerufenen Beeinträchtigungen berücksichtigt.

Die Einwendungen greifen nicht durch. Die Grundinanspruchnahme ist unvermeidbar. Eine Trassenverschiebung kommt nicht in Betracht, denn das vom vorliegenden Planungsabschnitt betroffene Grundstück des Einwenders schließt unmittelbar an den bestandskräftig planfestgestellten Abschnitt Forstinning – Pastetten an. Die mit der Grundinanspruchnahme verbundene Beeinträchtigung des Eigentumsrechts des Einwenders wiegt nicht so schwer, dass die Verknüpfung der beiden Abschnitte nicht wie bereits planfestgestellt erfolgen könnte. Der Einwender hat darauf hingewiesen, dass bereits Grunderwerbsverhandlungen mit dem Vorhabensträger geführt werden und die Hoffnung besteht, dass Tauschflächen zur Verfügung gestellt werden. Wir haben keinen Anlass daran zu zweifeln, dass sich der Vorhabensträger auch im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen für den vorliegenden Planungsabschnitt bemüht, geeignetes Tauschland zur Verfügung zu stellen. Die Funktionsfähigkeit der Drainagen wird aufrechterhalten. Anhaltspunkte dafür, dass es zu Grundwasserabsenkungen kommen wird, haben sich im Anhörungsverfahren nicht ergeben. Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 überwiegt die privaten Belange des Einwenders.

4.5.4.10 Einwender Nr. 2018

Der Einwender ist Eigentümer einer Reihe von Grundstücken der Gemarkung Watzling, die für den Bau der A 94 im Ausmaß von insgesamt rd. 26.458 m² dauerhaft und rd. 6.454 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden müssen. Der Einwender betreibt nach eigenen Angaben einen landwirtschaftlichen Nebenerwerbsbetrieb mit rd. 5,99 ha landwirtschaftlich und rd. 2,86 ha forstwirtschaftlich genutzten Flächen. Das Grundstück Fl.Nr. 1056 der Gemarkung Watzling sei verpachtet. Der Betrieb beherberge derzeit fünf Pensionspferde. Die gegen den Plan erhobenen Einwendungen greifen nicht durch.

Es ist nicht davon auszugehen, dass der Betrieb zur Sicherung seiner Existenz auf den Erhalt seiner Flächen angewiesen ist. Nach den vorliegenden gutachtlichen Feststellungen kann der Betrieb derzeit auf der mit rd. 6 ha kleinen Betriebsfläche keine ausreichende Eigenkapitalbildung erwirtschaften. Trotz der ohnehin geringen Betriebsfläche verzichtet der Einwender derzeit auf das hofnahe Grundstück Fl.Nr. 1056, das lt. Unterlage 8.4, Bl. 35 eine Gesamtgröße von 11.410 m² aufweist. Dafür, dass die im Nebenerwerb betriebene Pferdepension aufgrund des Autobahnbaus nicht aufrechterhalten werden könnte, bestehen keine objektiven Anhaltspunkte. Innere Beweggründe der Pferdebesitzer, sich für oder gegen einen Pferdehof zu entscheiden, sind keiner objektiven Beurteilung zugänglich. Dass der Betrieb gerade auf die von der Planung in Anspruch genommenen Flächen für den Pensionsbetrieb angewiesen ist, wurde nicht plausibel dargelegt. Die Grundinanspruchnahme ist unvermeidbar. Eine Trassenverschiebung kommt aus Gründen des europäischen Naturschutzrechts nicht in Betracht. Die Trassenführung ist im Bereich der Querung des FFH-Gebiets an der Lappach im Hinblick auf die Erhaltungsziele des Gebiets optimiert. Eine Verschwenkung der Trasse südwärts würde zudem zu einer stärkeren Betroffenheit des Einwenders, eine Verschwenkung nordwärts zu stärkeren Betroffenheiten anderer Anwesen im Bereich der Lappachquerung führen. Eine Verschiebung nordwärts wäre aller Voraussicht nach sogar mit der Beseitigung von Wohngebäuden im Bereich der Siedlungen Lappach und Westholz verbunden.

Am Anwesen des Einwenders, das sich im Außenbereich gemäß § 35 BauGB befindet, ist aufgrund umfangreicher Lärmschutzanlagen mit Lärmwerten von 57 dB(A) am Tag und 52 dB(A) in der Nacht zu rechnen (vgl. Unterlage 11 T, Blatt 5, Immissionspunkt 55). Die einschlägigen Grenzwerte werden unterschritten. Der Vorhabens-träger hat seinen Lärmberechnungen zugrunde gelegt, dass der Lärmschutzwall (BWV Nr. 226) eine Höhe von 8 m über Gradiente aufweist. In den ausgelegten Planunterlagen war jedoch die Höhe mit lediglich 7 m über Gradiente angegeben.

Als im Anhörungsverfahren der Irrtum aufgedeckt wurde hat der Vorhabensträger zugesichert, den Lärmschutzwall (BWV Nr. 226) mit einer Höhe von 8 m über Gelände herzustellen. Eine zusätzliche Inanspruchnahme von Flächen des Einwenders ist hierfür nicht erforderlich. Zum Schutz des Einwenders vor unzumutbaren Verkehrslärmimmissionen haben wir die Erfüllung der Zusage durch die Auflage in Ziff. A.3.5.6 abgesichert. Unzumutbare Lärmbelastungen sind nicht zu erwarten.

Im Hinblick auf die vorhandene Wassergewinnungsanlage samt Saugleitung auf Fl.Nr. 1049 hat der Vorhabensträger zugesichert, im Zuge der Bauausführung deren genaue Lage festzustellen und zu prüfen, ob sie weiter bestehen kann oder Ersatz geschaffen werden muss. Darüber hinaus hat der Vorhabensträger eine Beweissicherung über den unbeeinträchtigten Fortbestand der Wassergewinnung zugesagt, falls eine Verlegung bzw. ein Ersatz nicht notwendig wird. Ergänzend wird auf Auflage A.6.1 verwiesen.

Die mit dem Bau der Autobahn verbundenen Lärm- und Staubeinwirkungen halten wir für hinnehmbar. Die Regelungen der AVV Baulärm sind einzuhalten (vgl. A.3.2.). Diese Regelungen sind auch ausreichend, um während der Bauphase erhebliche Lärmbelastungen durch Schutzvorkehrungen zu vermeiden.

Insgesamt halten wir das öffentliche Interesse am Bau der A 94 für gewichtiger als die privaten Belange des Einwenders.

4.5.4.11 Einwender Nr. 2019, 2020

Die beiden Einwender haben übereinstimmende Einwendungen erhoben und werden daher zusammengefasst behandelt. Klargestellt wird vorab, dass nach den Angaben der Einwender nur der Einwender Nr. 2019 Eigentümer einer Reihe von Grundstücken ist, die für den Bau der A 94 in Anspruch genommen werden müssen. Insgesamt beläuft sich die Inanspruchnahme auf rd. 76.555 m² dauerhaft und rd. 52.171 m² vorübergehend. Der Einwender Nr. 2019 ist insbesondere Eigentümer der Kiesabbaufäche auf den Grundstücken Fl.Nrn. 1194, 1195, 1211, 1212, und 1213 der Gemarkung Watzling und wendet sich gegen deren Inanspruchnahme zum Zwecke der Ablagerung von Überschussmassen. In Planunterlage 3B, Blatt 9 sei die Ausgleichsfläche nicht vollständig enthalten, so dass sie schon von daher nicht ordnungsgemäßer Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen sein könne. Ferner könne mangels Angabe einer Rechtsgrundlage nicht beurteilt werden, inwieweit die Auffüllfläche planfestgestellt werden kann. Die Fläche sei derzeit zum Zwecke des Kiesabbaus und der Bauschuttzubereitung verpachtet. Nordöstlich der in den Planunterlagen vorgesehenen Auffüllfläche sei ein weiterer Kiesabbau vorgesehen. Auf

der Abbaufäche und z. T. auf den Fl.Nrn. 1194 und 1195 befinde sich zudem eine genehmigte Schießanlage, die vom Kreisjagdverband Erding und der ehemals königlich-privilegierten Feuerschützengesellschaft Dorfen betrieben werde. Fragen der Entschädigung und der künftigen Eigentumsverhältnisse seien ungeklärt. Aufwändige Pflege- und Unterhaltungsmaßnahmen seien dem Einwender nicht zumutbar. Das Risiko, dass die abgelagerten Überschussmassen Bodenverunreinigungen enthalten und insoweit eine Haftung des Eigentümers begründet sein könnte, dürfe dem Einwender nicht aufgebürdet werden. Daneben erhob er weitere Einwendungen.

Wir halten die Einwendungen für nicht durchgreifend. Auf unsere Ausführungen unter C.4.4.11.2 wird verwiesen. Der Zugriff auf die Kiesabbaufäche ist auch im Hinblick auf die betroffenen privaten Belange gerechtfertigt. Anhand der Planunterlagen kann das Ausmaß der Betroffenheit des Einwenders zutreffend erkannt werden. Für den Einwender im Hinblick auf sein Eigentumsrecht relevant sind insoweit Planunterlage 7 T, Blatt 9 und Unterlage 8.4, Blatt 39. Danach werden die im Grunderwerbsplan parzellenscharf umgrenzten Teilflächen der Grundstücke des Einwenders nur vorübergehend zum Zwecke der Auffüllung in Anspruch genommen. Die Eigentumsverhältnisse an den Grundstücken selbst bleiben unverändert. Planunterlage 12.5 T, Blatt 4 zeigt die auf den Flächen geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen, die in Unterlage 12.1 T, Anhang Seiten 53/54 und 67/68 ausführlich beschrieben werden. Die insoweit widersprüchlichen Angaben über die künftigen Verhältnisse in Unterlage 6 T, Seite 114 (BWV Nr. S9/CEF und S10/CEF, Spalte 3) sowie in Unterlage 12.1 T, Anhang Seiten 53/54 wurden durch Blau eintragung berichtigt. Die Herstellung der landschaftspflegerischen Maßnahmen obliegt dem Vorhabensträger. Soweit Pflege- und Unterhaltungsmaßnahmen erforderlich werden, treffen sie gemäß Genehmigungsbescheid und Rekultivierungsplan vom 23.01.1984 den Unternehmer des Kiesabbaus, der für die ordnungsgemäße Rekultivierung der Kiesabbaufächen verantwortlich ist. Vom Grundsatz her ändert sich daran durch die vorliegende Planfeststellung nichts. Über die Entschädigung von Mehraufwendungen, die dem Einwender aufgrund des unmittelbaren Zugriffs auf seine Grundstücke zum Zwecke der Herstellung der landschaftspflegerischen Maßnahmen entstehen, ist in Verhandlungen mit dem Vorhabensträger oder – falls eine Einigung nicht möglich sein sollte – in einem gesonderten Enteignungs- und Entschädigungsverfahren zu entscheiden (vgl. BVerwG vom 24.08.2009, 9 B 32.09 – juris, Rn. 10).

Die Ablagerung der Überschussmassen stellt eine notwendige Folgemaßnahme des Vorhabens im Sinne von Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG dar und fällt daher in den Umfang der Planfeststellungswirkung (vgl. VGH BW vom 09.12.1994, 5 S 1648/94 – juris, Rn. 74). Die öffentlichen Belange, die für den Bau der Autobahn sprechen, überwie-

gen die davon betroffenen privaten Belange des Einwenders. Wie wir bereits im Rahmen der Behandlung der öffentlichen Belange gezeigt haben, gibt es für die Inanspruchnahme der Kiesabbaufäche keine anderweitige vernünftige Alternative, die zu geringeren Beeinträchtigungen führt. Der Einwender bleibt weiterhin Eigentümer seiner Grundstücke. Für die vorübergehende Inanspruchnahme der Grundstücke und die damit verbundenen unmittelbaren Folgewirkungen hat der Vorhabensträger Entschädigung zu leisten. Darüber wird erforderlichenfalls in einem von der Planfeststellung gesonderten Enteignungsverfahren entschieden (vgl. BVerwG, aaO).

Die Wiederverfüllung entspricht der Verpflichtung zur Rekultivierung der Flächen, die den Einwender ohnehin trifft. Lediglich die Art und Weise der Rekultivierung wird durch die Planung modifiziert. Der Eingriff in das bestehende Pachtverhältnis kann zivilrechtliche Konsequenzen zur Folge haben, die jedoch außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Rahmen der Entschädigung zu regeln sind. Der Pächter hat keine Einwendungen gegen den beabsichtigten Zugriff auf die Deponieflächen erhoben. Gleiches gilt im Hinblick auf die Schießanlage, die nach den Angaben des Einwenders auf den planbetroffenen Flächen betrieben wird. Weder der Jagdverein noch die Feuerschützengesellschaft haben diesbezüglich Einwendungen erhoben. Nach den Angaben des Vorhabensträgers wird die Schießanlage zudem nicht unmittelbar berührt und kann auch künftig genutzt werden. Gegebenenfalls müsse der Zugang zur Anlage verlegt werden, was der Klärung im Rahmen der konkreten Bau durchführung vorbehalten bleiben kann.

Die künftige Erweiterung des Kiesabbaus auf Flächen außerhalb der bestehenden Kiesabbaugenehmigung hat der Einwender nicht ansatzweise konkretisiert. Im Genehmigungsbescheid vom 23.01.1984 wurde der Abbau auf eine Fläche von 2 ha landwirtschaftlicher Fläche auf dem Flurstück Nr. 1211 beschränkt. Der Abbau auf anderen Flächen wurde ausdrücklich für unzulässig erklärt. Ob zukünftig ein weiterer Abbau zulässig ist, bleibt einem entsprechenden Genehmigungsverfahren vorbehalten. Art. 14 GG schützt grundsätzlich nur konkrete subjektive Rechtspositionen, die einem Rechtsträger bereits zustehen, nicht dagegen Chancen und Aussichten, auf deren Verwirklichung kein rechtlich gesicherter Anspruch besteht (vgl. BGH vom 01.02.1982, III ZR 93/80 – juris, Rn. 28, st. Rspr.). Das Eigentumsgrundrecht schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit und gewährleistet nicht einmal jede wirtschaftlich vernünftige Nutzung. Art. 14 GG gewährleistet insbesondere nicht, jede sich bietende Chance einer günstigen Verwertung des Eigentums auszunutzen. Das alles gilt selbst dann, wenn die Ursächlichkeit der geminderten Wirtschaftlichkeit durch einen staatlichen Eingriff unzweifelhaft gegeben ist (vgl. zum Ganzen BVerwG vom 24.05.1996, 4 A 39/95 – juris, Rn. 20 m.w.N.).

Das Risiko schädlicher Bodenverunreinigungen durch die Ablagerung der Überschussmassen ist sehr gering, denn das einzubringende Bodenmaterial stammt von land- bzw. forstwirtschaftlich genutzten Flächen. Das Risiko ist jedenfalls nicht größer als bei einer anderweitigen Wiederverfüllung durch einen Dritten.

Die Grundinanspruchnahme ist unvermeidbar. Eine kleinräumige Trassenverschiebung kommt nicht in Betracht, da sie aus straßenbaulichen Gründen zwangsläufig mit der Aufgabe der günstigen Querungsstelle an der Lappach verbunden wäre, was wir aus Gründen des europäischen Naturschutzes für unverhältnismäßig erachten. Daneben würde eine Trassenverschiebung zu stärkeren Beeinträchtigungen der Wohnanwesen führen, die nördlich und südlich der geplanten Trasse liegen. Im Einzelfall müssten Anwesen sogar vollständig beseitigt werden. Der Vorhabensträger hat angekündigt, unwirtschaftliche Restflächen zu übernehmen. Entschädigungsfragen bleiben jedoch einem gesonderten Verfahren vorbehalten. Die Geeignetheit der landwirtschaftlichen Flächen für die Erzeugung von Babynahrung bleibt erhalten, da die Autobahn ausreichend Abstand wahrt. Sie verläuft im Lappachtal über eine Brücke und auf einem Damm mit seitlich aufragenden Lärmschutzanlagen, im Bereich weiter östlich im bis zu 18 m tiefen Einschnitt. Eine Abschirmung der angrenzenden Flächen ist gewährleistet, die zusätzlich durch eine Böschungsbepflanzung verstärkt wird. Aufgrund der umfangreichen Lärmschutzmaßnahmen und der Führung der Trasse im Einschnitt ist gewährleistet, dass die für den Außenbereich einschlägigen Grenzwerte am Anwesen des Einwenders unterschritten werden. Die Entfernung des Wohngebäudes vom Fahrbahnrand der A 94 beträgt rd. 200 m, eine Lärmbelastung von 57 dB(A) am Tag und 52 dB(A) in der Nacht sind zu erwarten (vgl. Unterlage 11 T, Blatt 5, Immissionspunkt 63).

Die mit dem Bau der Autobahn verbundenen Lärm- und Staubeinwirkungen halten wir für hinnehmbar. Die Regelungen der AVV Baulärm sind einzuhalten (vgl. A.3.2.). Die Baustelle weist einen ausreichenden Abstand zum Anwesen des Einwenders auf, so dass wir weitere Schutzvorkehrungen zur Abwehr von Beeinträchtigungen für nicht erforderlich halten.

Der Zugriff auf die Flächen des Einwenders ist zum Wohl der Allgemeinheit erforderlich. Unter Berücksichtigung aller Gesichtspunkte setzen sich die für die Planung sprechenden Gründe gegen die entgegenstehenden privaten Belange der Einwender durch.

4.5.4.12 Einwender Nr. 2021 und Nr. 20211

Der Einwender Nr. 20211 ist Rechtsnachfolger des Einwenders Nr. 2021. Er ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 1024 und 1027 der Gemarkung Watzling, die für den Bau der A 94 im Ausmaß von rd. 1.196 m² dauerhaft und rd. 1.119 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden müssen. Das Wohnanwesen, in dem beide Einwender wohnen, befindet sich auf Fl.Nr. 1027. Die erhobenen Einwendungen greifen nicht durch.

Die Grundinanspruchnahme ist unvermeidbar. Eine Trassenverschiebung kommt im Bereich der Lappachquerung aus Gründen des europäischen Naturschutzrechts nicht in Betracht. Daneben führte eine Trassenverschiebung zu stärkeren Betroffenheiten anderer Wohnanwesen im Umfeld. Aufgrund der umfangreichen Lärmschutzanlagen ist am Anwesen des Einwenders mit Lärmwerten von 59 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht zu rechnen. Die für den Außenbereich einschlägigen Grenzwerte sind eingehalten, am Tag sogar deutlich unterschritten. Der Vorhabensträger hat seinen Lärmberechnungen zugrunde gelegt, dass der Lärmschutzwall (BWV Nr. 226) eine Höhe von 8 m über Gradiente aufweist. In den ausgelegten Planunterlagen war jedoch die Höhe mit lediglich 7 m über Gradiente angegeben. Als im Anhörungsverfahren der Irrtum aufgedeckt wurde hat der Vorhabensträger zugesichert, den Lärmschutzwall (BWV Nr. 226) mit einer Höhe von 8 m über Gradiente herzustellen. Eine zusätzliche Inanspruchnahme von Flächen des Einwenders ist hierfür nicht erforderlich. Zum Schutz des Einwenders vor unzumutbaren Verkehrslärmmissionen haben wir die Erfüllung der Zusage durch die Auflage in Ziff. A.3.5.6 abgesichert.

Die mit dem Bau der Autobahn verbundenen Beeinträchtigungen, insbesondere die Lärm- und Staubeinwirkungen halten wir für hinnehmbar. Die Zufahrt zum Anwesen wird nach der Zusicherung des Vorhabensträgers während der Bauzeit ununterbrochen gewährleistet sein. Die Regelungen der AVV Baulärm sind einzuhalten (vgl. A.3.2.). Diese Regelungen sind auch ausreichend, um während der Bauphase erhebliche Lärmbelastungen durch Schutzvorkehrungen zu vermeiden. Der Abstand des Anwesens zum Fahrbahnrand beträgt rd. 95 m, zum Böschungsfuß des Lärmschutzwalls rd. 80 m. Eine unzumutbare Beeinträchtigung des Wohngrundstücks aufgrund der Nähe des Autobahnbauwerks ist nicht zu erwarten. Über Entschädigungsfragen ist ggf. in einem gesonderten Enteignungs- und Entschädigungsverfahren zu entscheiden, weil es zu einem unmittelbaren Zugriff auf die Eigentumsposition des Einwenders kommt.

Bei Abwägung aller Gesichtspunkte, setzt sich das öffentliche Interesse am Bau der A 94 gegen die privaten Belange der Einwender durch.

4.5.4.13 Einwender Nr. 2023

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 182 und 187 der Gemarkung Lengdorf, die vorhabensbedingt im Ausmaß von rd. 109 m² dauerhaft und rd. 427 m² vorübergehend für die Anpassung eines Wegs in Anspruch genommen werden müssen. Die erhobenen Einwendungen halten wir für nicht durchgreifend. Das Anwesen des Einwenders liegt im Außenbereich gemäß § 35 BauGB und ist rd. 225 m vom Fahrbahnrand der A 94 entfernt. Die einschlägigen Grenzwerte werden aufgrund der umfangreichen Lärmschutzanlagen deutlich unterschritten. Am Tag ist von einer Lärmbelastung von 54 dB(A), in der Nacht von 49 dB(A) auszugehen (vgl. Unterlage 11 T, Blatt 3, Immissionspunkt 22). Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 überwiegt die privaten Belange des Einwenders.

4.5.4.14 Einwender Nr. 2024

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 42 der Gemarkung Watzling, das vorhabensbedingt im Ausmaß von rd. 5.527 m² dauerhaft und rd. 3.042 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden muss. Nach eigenen Angaben betreibt der Einwender einen landwirtschaftlichen Betrieb im Nebenerwerb mit einer Größe von rd. 14 ha Eigenflächen. Seine Einwendungen greifen nicht durch. Die Flächeninanspruchnahme ist unvermeidbar. Die Gemeindeverbindungsstraße von Watzling nach Haidach wird durch die geplante A 94 unterbrochen. Zur Aufrechterhaltung dieser Straßenverbindung wird die Straße künftig unter der Autobahn unterführt. Hierfür ist die Ausbildung einer Böschung erforderlich, die in das Grundstück des Einwenders hineingreift. Die Herstellung des nördlich der Autobahn verlaufenden Parallelwegs (ÖFW gemäß BWV Nr. 195) ist zur Erschließung der nördlich angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen erforderlich. Die GVS und der ÖFW verlaufen jeweils soweit wie möglich entlang der bisherigen Grundstücksgrenzen und verschlechtern die Form des Grundstücks Fl.Nr. 42 nur geringfügig. Die Beeinträchtigung der privaten Belange des Einwenders wird vom öffentlichen Interesse am Bau der A 94 überwogen.

4.5.4.15 Einwender Nr. 2025

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 1047, auf dem sich sein Wohnanwesen befindet. Seine Einwendungen gegen den Plan greifen nicht durch. Dabei verkennen wir nicht, dass die geplante Autobahn für das im bisher weitgehend ruhigen Außenbereich gelegene Grundstück eine gravierende Veränderung bedeu-

tet. Die A 94 wird künftig im Süden des Grundstücks mit einer Brücke über die Lappach geführt. Das Wohnhaus weist einen Abstand zum Fahrbahnrand von rd. 70 m auf. Die Brückenhöhe beträgt maximal 15 m über dem Talboden. Die aufgesetzte Lärmschutzwand weist eine Höhe von 2,50 m auf. Aufgrund dieser Parameter sind am Wohnhaus des Einwenders Lärmwerte von 59 dB(A) am Tag und 54 dB(A) nachts zu erwarten (vgl. Unterlage 11 T, Blatt 5, Immissionspunkt 59). Die gesetzlichen Grenzwerte für den Außenbereich werden eingehalten, der Tagwert sogar deutlich unterschritten. Eine unzumutbare Beeinträchtigung der privaten Belange des Einwenders ist nicht zu befürchten. Die Autobahn verursacht auch keine erdrückende Wirkung oder eine unzumutbare Verschattung, weil sie weit genug vom Anwesen entfernt ist. Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang, dass entlang der Lappach zwischen der Autobahn und dem Wohnhaus derzeit und zukünftig Auwaldbäume stehen und die Autobahn abschirmen. Ein Übernahmeanspruch gegen Entschädigung besteht nicht. Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 setzt sich gegen die privaten Belange des Einwenders durch.

4.5.5 Mandanten der Kanzlei Hansmaier & Kollegen

4.5.5.1 Einwender Nr. 2101

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 1306 der Gemarkung Buch a. Buchrain, das für den Bau der A 94 im Ausmaß von rd. 11.918 m² dauerhaft und rd. 1.484 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden muss. Die Grundinanspruchnahme ist unvermeidbar. Eine Verschiebung der Trasse kommt hier nicht in Betracht, weil den erzielbaren Vorteilen für den Einwender stärkere Beeinträchtigungen anderer Betroffener gegenüberstehen. Insoweit verwiesen wir auf unsere ausführlichen Erläuterungen zu Einwender Nr. 2229, dessen große und zusammenhängende Grundstücke in unmittelbarer Nachbarschaft liegen. Wir verkennen nicht, dass die Zerschneidung des Grundstücks für den Einwender ungünstig ist. Die Beeinträchtigung seiner privaten Belange wird jedoch durch das öffentliche Interesse am Bau der A 94 überwogen. Die vom Einwender angeregten Grunderwerbsverhandlungen mit dem Vorhabensträger sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses.

4.5.5.2 Einwender Nr. 2102

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 395 der Gemarkung Watzling, das zum Zwecke des Autobahnbaus im Ausmaß von rd. 3.397 m² dauerhaft und rd. 1.500 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden muss. Auf dem Grundstück befindet sich das Wohnhaus des Einwenders. Er befürchtet vorhabensbedingt

erhebliche Beeinträchtigungen für sein Eigentum und eine erhebliche Verlärmung. Wie halten die Einwendungen für nicht durchgreifend, auch wenn wir den gravierenden Eingriff, den die A 94 für das bislang im ruhigen Außenbereich gemäß § 35 BauGB gelegene Einzelanwesen darstellt, nicht verkennen.

Die Lärmberechnungen des Vorhabensträgers weisen eine zukünftige Lärmbelastung für das Anwesen des Einwenders in Höhe von 70/65 dB(A) aus. Die für den Außenbereich geltenden Grenzwerte von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts werden deutlich überschritten. Die Lärmbelastung liegt sogar in einem Bereich, den die Rechtsprechung im Hinblick auf den Gesundheitsschutz als kritisch bewertet. Darauf wird im Folgenden im Zusammenhang mit der Behandlung des Lärmschutzes noch genauer eingegangen. Wir erachten trotz dieser massiven Beeinträchtigungen für den Einwender die Planung für vertretbar. Der Eingriff kann durch eine Trassenverschiebung nicht verhindert oder minimiert werden. Eine geringfügige Verschiebung südwärts würde keine Verbesserung für den Einwender darstellen. Eine signifikante Verschiebung in Richtung Süden würde massive Beeinträchtigungen für mehrere andere Anwesen im Bereich Pausenberg und Haidach darstellen. Eine Verschiebung nordwärts würde andererseits mehrere Anwesen der Siedlungen Tiefenbach und Watzling erheblich stärker beeinträchtigen. Aufgrund der zu beachtenden Trassierungsparameter ist zu erwarten, dass sogar im Bereich Kopfsburg massive Beeinträchtigungen von Wohnanwesen auftreten würden. Die gewählte Trassierung halten wir angesichts der konkreten Besiedlung des Gebiets für ausgewogen. Die Beeinträchtigungen für ein Einzelanwesen im Außenbereich erachten wir im Vergleich zu den anderenfalls entstehenden Beeinträchtigungen einer Mehrzahl anderer Betroffener für hinnehmbar. Trotz des schweren Eingriffs in die Belange des Einwenders überwiegen unseres Erachtens die für den Bau der A 94 sprechenden Belange und setzen sich in der Abwägung durch.

Die Anordnung zusätzlicher Lärmschutzmaßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung kommt nicht in Betracht. Da das Anwesen in unmittelbarer Trassennähe höher gelegen ist als die Fahrbahn, kann eine wirksame Abschirmung des Lärms nur mit Hilfe von sehr hohen und damit teuren Lärmschutzanlagen erzielt werden. Die entstehenden Mehrkosten in Höhe von rd. 1,32 Mio. € für die Herstellung einer rd. 7,0 m hohen und ca. 440 m langen Lärmschutzwand stehen außer Verhältnis zum Schutz eines Einzelanwesens im Außenbereich. Passive Schallschutzmaßnahmen werden dem Grunde nach angeordnet. Damit ist die Sicherstellung gesunder Wohnverhältnisse in dem Wohngebäude des Einwenders gewährleistet. Ob darüber hinaus ein Anspruch auf Ablösung des gesamten Wohngebäudes samt Wohngrundstück gegen Entschädigung aufgrund der unmittelbaren Nachbarschaft zur Autobahn anzuerken-

nen ist, bleibt einem von der Planfeststellung gesonderten Enteignungsverfahren vorbehalten. Der Planfeststellungsbeschluss ermöglicht den direkten Zugriff auf das Wohngrundstück. Damit zusammenhängende Folgen für das Restgrundstück können ohne Verletzung des Rechtsschutzes des Einwenders in einem nachfolgenden Verfahren geregelt werden, in dem es um den Entzug seiner Eigentumsposition geht. Der Vorhabensträger hat im Erörterungstermin vom 10.05.2001 die Ablösung des Anwesens angeboten, was der Einwender damals abgelehnt hat.

Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 überwiegt die privaten Belange des Einwenders.

4.5.6 Mandanten der Kanzlei Labbé & Partner

4.5.6.1 Einwender Nr. 2225

Der Einwender ist Eigentümer einer Vielzahl von Grundstücken, die für den Bau der Autobahn in Anspruch genommen werden. Insgesamt ist die Inanspruchnahme von rd. 45.426 m² dauerhaft und rd. 8.886 m² vorübergehend vorgesehen. Der Einwender befürchtet insbesondere die Gefährdung seiner landwirtschaftlichen Existenz aufgrund des vorhabensbedingten Flächenentzugs. Nach seinen Angaben aus dem Jahr 1999 bewirtschaftet er einen Betrieb mit einer Größe von rd. 20 ha, wovon ca. 5,33 ha forstwirtschaftlich genutzte Flächen sind. Die Überprüfung dieser Angaben durch den Vorhabensträger aufgrund von Daten der Landwirtschaftsverwaltung aus dem Jahr 2000 ergab, dass der Betrieb über rd. 11,85 ha Eigentumsflächen und rd. 2,21 ha Pachtflächen verfügt.

Die betroffenen Grundstücke befinden sich ausschließlich in der Gemarkung Lengdorf auf dem Gemeindegebiet von Lengdorf, in dem der Einwender auch wohnt. Er erhob Einwendungen gegen den Plan mit Schreiben vom 01.08.1999, das am 25.08.1999 bei der Regierung von Oberbayern eingegangen ist. Die Einwendungsfrist endete jedoch bereits am 20.08.1999, worauf in der ortsüblichen Bekanntmachung der Gemeinde Lengdorf ordnungsgemäß hingewiesen wurde. Die Einwendungen gegen den Plan sind ausgeschlossen (vgl. Art. 73 Abs. 4 Satz 3 BayVwVfG).

Im weiteren Verlauf des Anhörungsverfahrens haben wir vorsorglich mit Schreiben vom 10.04.2001 direkt an den Einwender und vom 22.06.2009 an die Kanzlei Labbé & Partner, welche die Vertretung des Einwenders übernommen hat, unter Beifügung eines Erhebungsbogens darum gebeten, Angaben zum landwirtschaftlichen Betrieb zu machen, um unabhängig von der eingetretenen Präklusion die Betroffenheit des Betriebs überprüfen zu können. Eine Antwort erfolgte weder auf diese Schreiben noch auf eine schriftliche Nachfrage an die Kanzlei Labbé & Partner vom

11.08.2009. Die eingewandte Gefährdung der betrieblichen Existenz kann nur auf der Grundlage von älteren Angaben zum Betrieb überprüft werden, die der Vorhabensträger bei der Landwirtschaftsverwaltung beschafft hat. Eine Aktualisierung dieser Daten durch die Landwirtschaftsverwaltung wurde aus Gründen des Datenschutzes abgelehnt.

Aufgrund der vorliegenden Daten ist davon auszugehen, dass der Betrieb bereits jetzt keine ausreichende Größe aufweist, um langfristig einen angemessenen Lebensunterhalt für die Bewirtschafterfamilie und Rücklagen für Substanzerhaltung und Neuanschaffungen erwirtschaften zu können. Durch den Flächenentzug kann daher von vornherein keine Existenzgefährdung eintreten. Die gutachtliche Abschätzung der Existenzfähigkeit hat nachvollziehbar eine deutlich negative Eigenkapitalbildung dargelegt. Im Vergleich mit anderen vom Bau der A 94 betroffenen landwirtschaftlichen Betrieben unter Berücksichtigung der für diese Betriebe durchgeführten gutachtlichen Berechnungen zur Existenzgefährdung ist für uns plausibel, dass der Betrieb des Einwenders Nr. 2225 zu klein ist, um nachhaltig Erträge zu erwirtschaften, die eine langfristige Existenzgrundlage bilden. Deutlich größere Betriebe werden nach den Angaben der Betriebsleiter im Nebenerwerb geführt, weil die erzielbaren Erträge aus der Landwirtschaft allein nicht zur Bestreitung der Lebenshaltungskosten, geschweige denn zur Bildung von Rücklagen reichen (vgl. z. B. Einwender Nr. 2014).

Die Grundinanspruchnahme ist unvermeidbar. Die betroffenen Flächen befinden sich überwiegend im Bereich der Hangtrasse am südlichen Isentalhang. Wie bereits mehrfach dargelegt, kommen auch kleinräumige Trassenverschiebungen in diesem Streckenabschnitt nicht in Betracht. Eine südwärts gerichtete Verschiebung würde massiv in den zusammenhängenden Waldbestand eingreifen und Ansiedlungen an der Badberger Straße sowie in Badberg beeinträchtigen. Eine nordwärts gerichtete Verschiebung wäre mit stärkeren Beeinträchtigungen der Siedlungen entlang der Kreisstraße ED 16 und insbesondere mit erheblich größeren Eingriffen im Bereich des Ortsteils Kopfsburg bis hin zur Beseitigung von Wohnanwesen verbunden. Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 überwiegt die konkret berührten privaten Belange des Einwenders. Die Beeinträchtigungen seiner Belange wiegen unter keinen Umständen so schwer, dass sie die Realisierung des Plans verhindern könnten. Die Umwege werden durch die vorgesehene Neuordnung des Wegenetzes auf ein vertretbares Maß reduziert und müssen auch vom Einwender hingenommen werden. Die einschlägigen gesetzlichen Lärmgrenzwerte für das im Außenbereich gelegene Anwesen des Einwenders werden eingehalten.

Der Vorhabensträger wird sich im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen bemühen, den Flächenverlust durch die Bereitstellung von geeignetem Tauschland zu kompensieren.

4.5.6.2 Einwender Nr. 2226 und Nr. 22261

Der Einwender Nr. 2226 ist Eigentümer einer Vielzahl von Grundstücken in der Gemarkung Lengdorf, die für den Bau der A 94 in Anspruch genommen werden. Insgesamt sind rd. 30.445 m² dauerhaft und rd. 3.622 m² vorübergehend betroffen. Die Flächen gehören zu einem landwirtschaftlichen Betrieb, dessen Eigentümer der Einwender Nr. 2226 ist. Der Betrieb ist nach den Angaben des Bevollmächtigten der beiden Einwender an den Sohn, den Einwender Nr. 22261, verpachtet und wird von diesem bewirtschaftet. Im Anhörungsverfahren erklärte der Bevollmächtigte weiter, dass der Einwender Nr. 22261 mehrere Betriebe mit einer Gesamtgröße von rd. 85 ha bewirtschaftete, die eigentumsmäßig jedoch getrennt zu betrachten seien. Der von dem Bau der A 94 betroffene Teilbetrieb verfüge nach den Angaben des Bevollmächtigten nur über rd. 13 ha Flächen. Er bilde keine wirtschaftliche Einheit mit einem anderen von dem Einwender Nr. 22261 bewirtschafteten Betrieb in Jeibing (Dorfen).

Wir legen diese Angaben unserer Prüfung zugrunde, da unsere Aufforderungen vom 10.04.2001 an die Einwender direkt und vom 22.06.2009 an die Kanzlei Labbé & Partner zur Mitteilung der aktuellen betrieblichen Situation ebenso unbeantwortet geblieben sind wie die schriftliche Nachfrage vom 11.08.2009. Aktuelle Daten der Landwirtschaftsverwaltung konnten aus Gründen des Datenschutzes nicht eingeholt werden.

Eine Existenzgefährdung für den Einwender Nr. 2226 aufgrund der für den Bau der A 94 erforderlichen Flächeninanspruchnahme ist bereits deshalb nicht anzunehmen, weil er keinen landwirtschaftlichen Betrieb führt. Die Existenzgefährdung für den Einwender Nr. 22261 ist bereits dann ausgeschlossen, wenn die im Anhörungsverfahren ermittelte Gesamtgröße der von ihm bewirtschafteten Betriebe zugrunde gelegt wird. Der für den Autobahnbau erforderliche Flächenentzug wäre dann deutlich unterhalb der von der Rechtsprechung anerkannten Schwelle von 5% der landwirtschaftlichen Betriebsflächen, die ein gesunder landwirtschaftlicher Betrieb in der Regel verkraften kann. Die Gesamtbetrachtung ist vorliegend nach unserer Auffassung gerechtfertigt, weil der Einwender seine derzeitige Existenz auf mehrere Betriebe gründet und die Aufspaltung in unterschiedliche (Teil-)Betriebe bei der Beurteilung der Existenzgefährdung den wahren Gegebenheiten nicht gerecht würde. Es ist kein Grund ersichtlich, warum ein Betriebsleiter zweier landwirtschaftlicher Betriebe an-

ders behandelt werden müsste als der Betriebsleiter nur eines Betriebs, wenn ihre Existenz auf derselben Betriebsgröße beruht.

Vorsorglich hat der Vorhabensträger ergänzend gutachtlich ermittelt, welche Auswirkungen der vorhabensbedingte Flächenentzug für den (Teil-)Betrieb bedeutet. Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang, dass einige Teilflächen der für den Autobahnbau beanspruchten Betriebsgrundstücke nach den gutachtlichen Feststellungen des Vorhabensträgers bereits derzeit nicht bzw. nicht intensiv landwirtschaftlich genutzt werden. Dabei handelt es sich um Flächen im Umfeld der geplanten Entwässerungsanlage 7 (BWV Nr. 157) in der Größenordnung von rd. 0,7 ha, die benachbart zu dem vorhandenen Graben liegen, der die Betriebsgrundstücke durchschneidet. Der Bau der A 94 führt insoweit zu keiner Verschlechterung der landwirtschaftlichen Nutzung. Nach den gutachtlichen Feststellungen des Vorhabensträgers ist von einer langfristigen Existenzfähigkeit als Haupterwerbsbetrieb aufgrund der geringen Größe des (Teil-)Betriebs nicht auszugehen. Diese Einschätzung deckt sich mit den Untersuchungsergebnissen zu anderen landwirtschaftlichen Betrieben, die vom Bau der A 94 betroffen sind und für die Betriebsdaten vorliegen und ausgewertet wurden. Schon bei Betrieben mit der doppelten Flächenausstattung konnte nicht von langfristig gesicherten existenzfähigen Haupterwerbsbetrieben ausgegangen werden.

Die Grundinanspruchnahme ist unvermeidbar. Sie betrifft neben Flächen, die für den Bau der Fahrbahn benötigt werden auch eine Reihe von Grundstücken, die dicht nebeneinander liegen und daher von der Errichtung der Entwässerungsanlage 7 (BWV Nr. 157) und der Ausgleichsmaßnahme A 24 in erheblichem Maße betroffen sind. Weder die Verschiebung der Trasse noch die Verlegung der beiden anderen genannten Maßnahmen kommt vorliegend in Betracht. Dass die Verschiebung der Trasse im Bereich des Isentalhangs nicht in Betracht kommt, haben wir bereits mehrfach erläutert, worauf Bezug genommen wird. Die Entwässerungsanlage 7 ist erforderlich, um das Straßenwasser aus dem östlichen Einschnittsbereich aufzunehmen und schadlos zu entsorgen. Nach dem Entwässerungskonzept des Vorhabensträgers ist die möglichst vollständige Versickerung des Wassers zur Schonung des Naturhaushaltes, insbesondere der Fließgewässer des FFH-Gebiets „Isental mit Nebenbächen“, vorgesehen. Daher wird auch die Entwässerungsanlage 7 mit einem großen Versickerbecken ausgestattet. Ein Notüberlauf entwässert das Becken in den Graben, der westlich des Beckens verläuft. Die Lage der Entwässerungsanlage wurde aufgrund der topographischen Gegebenheiten ausgewählt. Ein ebenso geeigneter Alternativstandort, der mit geringeren Beeinträchtigungen verbunden wäre, ist nicht ersichtlich. Die Dimensionierung der Entwässerungsanlage kann aus Grün-

den des strengen FFH-Gebietsschutzes nicht verringert werden. Die Ausgleichsmaßnahme A 24 nutzt ebenfalls die vorhandene natürliche Umgebung aus und wertet den bestehenden Bachlauf ökologisch auf. Die Maßnahme dient dem Ausgleich der Beeinträchtigungen, die infolge der Durchschneidung der Lebensraumkomplexe und Funktionsbeziehungen zwischen dem Kopfsburger Holz und dem Isental entstehen. Dass sich hierfür die Nutzung des vorhandenen Bachlaufs zur Renaturierung und Aufwertung seiner Funktion für den Naturhaushalt anbietet, ist nachvollziehbar. Die einschlägigen gesetzlichen Lärmgrenzwerte für das im Außenbereich gelegene Anwesen des Einwenders werden eingehalten. Umwege werden durch die Neuordnung des Wegenetzes soweit wie möglich reduziert, die verbleibenden Umwege sind hinnehmbar.

Insgesamt überwiegt das öffentliche Interesse am Bau der A 94 die privaten Belange des Einwenders, auch wenn wir nicht verkennen, dass die neue Autobahn eine gravierende Veränderung des Arbeits- und Wohnumfelds darstellt.

4.5.6.3 Einwender Nr. 2227

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 1388, 1389 und 1393 der Gemarkung St. Wolfgang, die für den Bau der A 94 in Anspruch genommen werden. Der Flächenentzug beläuft sich insgesamt auf rd. 41.804 m² dauerhaft und rd. 3.133 m² vorübergehend. Der Einwender befürchtet die Gefährdung seiner landwirtschaftlichen Existenz infolge der Flächenabtretung. Sein Betrieb umfasste nach den Recherchen des Vorhabensträgers aus den Jahren 1999/2000 eine Gesamtgröße von rd. 62,61 ha. Davon waren rd. 49,24 ha landwirtschaftlich und rd. 12,56 ha forstwirtschaftlich genutzt. Von den landwirtschaftlich genutzten Flächen befanden sich rd. 37,49 ha im Eigentum des Einwenders und rd. 11,75 ha waren zugepachtet. Unsere Anfragen an den Einwender direkt vom 10.04.2001 und an die Kanzlei Labbé & Partner vom 22.06.2009, uns aktuelle Betriebsdaten zur Verfügung zu stellen, sind unbeantwortet geblieben. Auch eine Nachfrage vom 11.08.2009 blieb ohne Erwiderung. Betriebsdaten der Landwirtschaftsverwaltung konnten aus Gründen des Datenschutzes nicht eingeholt werden. Für die Beurteilung der Existenzgefährdung wurde auf die vorliegenden Daten zurückgegriffen. Nach den überschlägigen Abschätzungen des Vorhabensträgers zu den Auswirkungen des Flächenentzugs auf die Existenzfähigkeit des Betriebs ist auf der Grundlage der mitgeteilten Daten nicht mit einer existenziellen Gefährdung des Betriebs zu rechnen. Der Betrieb kann auch nach dem Flächenentzug ausreichend Kapital erwirtschaften, um seinen Fortbestand langfristig zu sichern. Die Abschätzung weist im Ergebnis eine Eigenkapitalbildung auch nach dem Bau der A 94 aus, die gut zehnmal höher als der

für eine langfristige Existenzsicherung erforderliche Mindestbetrag ist, so dass die Annahme, der Betrieb werde in seiner Existenz nicht gefährdet, auf der sicheren Seite liegt. Der Vorhabensträger wird sich zudem im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen bemühen, geeignetes Tauschland zur Verfügung zu stellen, um den Flächenverlust zu kompensieren.

Die Erschließung der Restgrundstücke ist über den ÖFW BWV Nr. 241 sichergestellt. Die Autobahn stellt für den Einwender eine gravierende Beeinträchtigung dar. Eine Trassenverschiebung kommt jedoch nicht in Betracht, denn sie würde zu stärkeren Konflikten mit gewichtigen städtebaulichen Belangen der Stadt Dorfen nördlich der Trasse und mit der Siedlung Reit südlich der Trasse führen. Zudem würden andere zusammenhängend genutzte landwirtschaftliche Flächen durchschnitten. Eine sich als vorzugswürdig aufdrängende Alternativtrasse ist nicht ersichtlich. Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 setzt sich gegen die privaten Belange des Einwenders durch.

4.5.6.4 Einwender Nr. 2228 und 22281

Die Einwender sind Eigentümer einer Vielzahl von Grundstücken, die zu dem „Gut Harrain“ gehören und durch den Bau der A 94 in Anspruch genommen werden. Nach ihren gemeinsamen Angaben umfasst das „Gut Harrain“ zwei Wohnhäuser, Wirtschafts- und Nebengebäude, einen Betriebsteil „Therapeutisches Reiten“, landwirtschaftliche Nutzflächen von rd. 48,12 ha, etwa 50 ha Waldfläche, eine Kapelle, ein Eigenjagdrevier sowie diverse Gewässer. Das Gut stehe auf verschiedenen wirtschaftlichen Säulen. Ein Wohnhaus auf der südlichen, der Trasse zugewandten Seite sei vermietet. Die baulichen Anlagen im Ostteil des Anwesens sowie die dazu gehörenden Flächen seien zum Zwecke des „Therapeutischen Reitens“ verpachtet. Daneben seien weitere Flächen für die biologisch-ökologische Landnutzung verpachtet. Die Einwender befürchten infolge der vorhabensbedingten Beeinträchtigungen die Gefährdung der betrieblichen Existenz.

Die Autobahn betrifft das „Gut Harrain“ auf einer Länge von etwa einem Kilometer an seinem südlichen Rand. Die Grundinanspruchnahme beträgt rd. 83.600 m² dauerhaft und rd. 14.412 m² vorübergehend. Die Autobahn stellt für die Einwender eine schwerwiegende Beeinträchtigung dar. Ob eine Existenzgefährdung eintreten kann, ist schon zweifelhaft, weil kein eigener landwirtschaftlicher Betrieb geführt wird. Die wirtschaftliche Betätigung der Einwender besteht nach ihren Angaben jedenfalls überwiegend aus der Vermietung und Verpachtung von Grundstücksteilen. So sei das südliche, der Trasse zugewandte Wohnhaus vermietet. Daneben seien die baulichen Anlagen im Ostteil des Anwesens und die dazu gehörenden Flächen zum

Zwecke des „Therapeutischen Reitens“ sowie die landwirtschaftlichen Flächen zur biologisch-ökologischen Landnutzung verpachtet. Nach den derzeitigen Erkenntnissen des Vorhabensträgers ist ein auf den Namen des Einwenders Nr. 22281 laufender landwirtschaftlicher Betrieb beim Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Erding nicht bekannt. Darüber hinaus sei seit mehreren Jahren kein förderrechtlicher Antrag vom Einwender Nr. 2228 bezüglich einer landwirtschaftlichen Nutzung der Flächen gestellt worden.

Unabhängig davon sind keine Gründe ersichtlich, dass die vom Einwender genannten wirtschaftlichen Betätigungen nicht aufrechterhalten werden könnten. Die einschlägigen Lärmgrenzwerte für die im Außenbereich gelegenen Wohnanwesen werden durch die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen eingehalten. Sie gewährleisten darüber hinaus sogar die Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte, die tagsüber für Krankenhäuser, Schulen, Altenheime u. ä. gelten. Die Planung gewährleistet die Einhaltung des strengen Tagwerts sogar für den Reitplatz, auf dem das „Therapeutische Reiten“ durchgeführt wird. Eine Einschränkung der wirtschaftlichen Nutzbarkeit des „Guts Harrain“ ist in dieser Hinsicht nicht zu erwarten. Wir stellen nicht in Abrede, dass allein das Vorhandensein einer Autobahn in der Nähe des Betriebs des Einwenders als eine gravierende Störung empfunden wird und negative Auswirkungen auf die Vermarktungsmöglichkeiten haben kann. Zu berücksichtigen ist hier jedoch auch, dass sich der Betrieb im Außenbereich gemäß § 35 BauGB befindet, der insoweit weniger schutzwürdig gegenüber Auswirkungen ist, die mit einem Verkehrsweg verbunden sind. Im Hinblick auf die Möglichkeit des biologischen Anbaus von Nahrungsmitteln wird auf unsere diesbezüglichen Erläuterungen zu den zu erwartenden Schadstoffbelastungen verwiesen. Dass die Nachbarschaft einer Autobahn die Erzeugung und Vermarktung biologisch angebaute Produkte unmöglich macht, ist uns bisher nicht bekannt. Die einschlägigen Naturland-Richtlinien-Erzeugung geben hierfür auch keine Anhaltspunkte. Zudem schließt der Bau der A 94 nicht jede vernünftige wirtschaftliche Nutzung des Eigentums des Einwenders aus.

Die Beeinträchtigung des Einwenders kann nicht vermieden werden. Eine Trassenverschiebung zur Verschonung des Einwenders kommt nicht in Betracht. Der betroffene Streckenabschnitt liegt wenige hundert Meter vom östlichen Ende des bestandskräftig planfestgestellten und im Bau befindlichen Abschnitts Forstinning – Pastetten entfernt, der einen Zwangspunkt für den vorliegenden Abschnitt darstellt. Eine Verschiebung der Trasse nach Süden wäre mit stärkeren Belastungen der Wohnanwesen von Ötz und Ödenbach verbunden, ohne dass eine spürbare Verbesserung für die Belange des Einwenders ersichtlich wäre.

Die Übernahme des Restgrundstücks aus Fl.Nr. 2353 hat der Vorhabensträger bereits im Erörterungstermin vom 10.05.2001 zugesichert. Gleiches gilt auf Wunsch des Einwenders für die Restfläche aus Fl.Nr. 2434. Die private Wasserversorgung wird durch die geplante Entwässerung der Autobahn nicht negativ beeinträchtigt. Der Vorhabensträger hat im vorgenannten Erörterungstermin die Beweissicherung über die Aufrechterhaltung der Wasserversorgung zugesagt. Auf unsere diesbezüglichen Erläuterungen wird verwiesen. Das öffentliche Wohl erfordert den Eingriff in das Eigentum des Einwenders. Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 überwiegt die privaten Belange des Einwenders.

4.5.6.5 Einwender Nr. 2229

Der Einwender ist Eigentümer des Guts „Tannenhof“, dessen Grundstücke Fl.Nrn. 1266, 1268, 1277/2, 1278/2, 1283, 1285, 1286, 1288, 1290, 1301, 1302, 1315 und 1610 der Gemarkung Buch a. Buchrain durch den Bau der A 94 in einer Größenordnung von rd. 95.628 m² dauerhaft in Anspruch genommen werden. Das Gut „Tannenhof“ besteht aus zwei großen, zusammenhängenden Grundstückskomplexen, deren westlicher auf einer Länge von ca. einem Kilometer von der Autobahntrasse nahezu mittig durchschnitten wird. Der östliche Grundstückskomplex liegt ebenso wie alle zum Forstgut gehörenden Gebäude südlich der Trasse. Nach den Angaben des Einwenders besteht das Forstgut aus drei Wohn-Anwesen, einer „Schule für Atemtherapie“, Wirtschafts-, Betriebs- und Nebengebäude sowie Gewässer, Teiche und Fließgewässer. Von der Gesamtfläche von knapp 300 ha entfallen ca. 90 % auf Forstflächen und etwa 8 % auf landwirtschaftliche Nutzflächen. Der Rest entfällt auf Sondernutzungen. Das Forstgut stellt ein Eigenjagdrevier dar.

Der Einwender erhob im Rahmen des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens Einwendungen gegen den Plan mit Schreiben vom 17.08.1999. Er befürchtet insbesondere vorhabensbedingt schwere und nachhaltige Eingriffe in die Eigentumssubstanz. Darüber hinaus werde wegen der Durchschneidung der zusammenhängenden Waldflächen und des Heranrückens der Autobahn an die auf dem Gut betriebene therapeutische Einrichtung „Schule für Atemtherapie“ der Betrieb in seiner Existenz gefährdet. Weitere Einwendungen betrafen die Wahl der Trasse Dorfen, die geplanten Änderungen im nachgeordneten Wegenetz, die Beseitigung eines Wirtschaftsgebäudes, die Beeinträchtigungen der Eigenjagd, den Lärmschutz, die private Wasserversorgungsanlage, die Entwässerungsbauwerke, die Gradienten der Autobahn, den Umfang der naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen und die Bau durchführung.

Gegen die Planänderungen der ersten Tektur, die das nachgeordnete Wegenetz betrafen, wandte sich der Einwender mit Schreiben vom 15.04.2003. Einwendungen gegen die zweite Planänderung (2. Tektur), die ausschließlich Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung zum Gegenstand hatten, wurden mit Schreiben vom 06.06.2006 erhoben, ohne dass sie inhaltlich substantiiert worden sind. Gegen die Planänderungen der dritten Tektur wurden keine Einwendungen erhoben.

Wir erachten die Einwendungen für nicht durchgreifend. Eine Existenzgefährdung des Betriebs des Einwenders ist infolge der Abtretungsverluste nicht zu befürchten. Die Flächeninanspruchnahme beträgt deutlich weniger als 5 % der Betriebsfläche und kann nach der Rechtsprechung von einem gesunden land- und forstwirtschaftlichen Betrieb in dieser Größenordnung verkraftet werden. Die Betroffenheit von Altholzbeständen ändert an dieser Einschätzung nichts. Nach den Angaben des Einwenders betrifft die A 94 in hohem Maße einen der wenigen Altholzbestände, die im Distrikt „Müllerholz“ zwischen Bau-km 18+500 und Bau-km 19+000 liegen. Der Verlust an hiebsreifen Bäumen ist im Rahmen der Entschädigung zu regeln.

Die Auswirkungen der Autobahn auf die „Schule für Atemtherapie“ bewegen sich in einem Ausmaß, das vom Einwender hingenommen werden muss. Wesentliche Bedeutung kommt in diesem Zusammenhang der Lärmsituation zu. Die Wohnanwesen und die „Schulungseinrichtungen“ des „Tannenhofs“ weisen einen Mindestabstand zur künftigen A 94 von rd. 500 m auf. Aufgrund des großen Abstands zur Fahrbahn werden die für Außenbereichsgrundstücke maßgeblichen Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) tagsüber und 54 dB(A) nachts nicht nur eingehalten, sondern sogar um 9 dB(A) am Tag und um 4 dB(A) nachts deutlich unterschritten (vgl. Unterlage 11, Immissionspunkt 5a, errechnete Immissionswerte 55/50 dB(A) Tag/Nacht). Der den Berechnungen zugrunde gelegte Immissionspunkt ist der nächstgelegene zur Autobahn. Die Schulungseinrichtung weist einen noch größeren Abstand zur Autobahn auf.

Vergleicht man diese prognostizierte Lärmbelastung mit den Lärmgrenzwerten, die für reine und allgemeine Wohngebiete gelten, so ist festzustellen, dass der dort geltende Taggrenzwert von 59 dB(A) deutlich unterschritten, der Nachtgrenzwert von 49 dB(A) nur geringfügig überschritten wird. Unterstellt man vorsorglich, dass es sich bei der „Schule für Atemtherapie“ um eine Schule im Sinne von § Abs. 2 Nr. 1 16. BImSchV handelt, so ist klarzustellen, dass der prognostizierte Tagwert auch den für Schulen geltenden Taggrenzwert von 57 dB(A) unterschreitet, auf den es für die Entscheidung über den Lärmschutz nach den Lärmschutzregelungen allein ankommt (vgl. § 2 Abs. 3 16. BImSchV i.V.m. VLärmSchR 97, Ziff. 10.2 Abs. 2 Satz 2).

Für das im Außenbereich gemäß § 35 BauGB gelegene Anwesen stellt die prognostizierte Lärmbelastung eine zumutbare Beeinträchtigung dar. Wir verkennen dabei nicht, dass durch den Bau der A 94 der besondere Lagevorteil des „Tannenhofs“ im bisher weitgehend unberührten Außenbereich beeinträchtigt wird. Jedoch ist gerade der Außenbereich zur Aufnahme von Infrastrukturvorhaben vorgesehen, so dass dieser Lagevorteil nur eingeschränkt schutzwürdig ist. Eine Existenzgefährdung ist angesichts der deutlichen Unterschreitung der vom Gesetzgeber für zumutbar erachteten Lärmgrenzwerte unwahrscheinlich. Wir können jedoch nicht ausschließen, dass allein das Vorhandensein der Autobahn in der Nähe der „Schulungseinrichtung“ zu einem signifikanten Rückgang an Kunden führen kann. Die Möglichkeit einer solchen Beeinträchtigung des Betriebs kann vorliegend auf den Entzug von Eigentumsflächen zurückgeführt werden. Denn der Einwender verfügt über Flächen, die nördlich weit über die Trasse hinausragen. Müsste die Autobahn entlang der Grenzen des Grundbesitzes verlaufen, so wäre ihr Abstand zum „Tannenhof“ deutlich größer und entsprechend wären die möglichen Beeinträchtigungen für den Betrieb geringer. Da der Einfluss des Vorhandenseins der Autobahn auf die Wirtschaftlichkeit der „Schule für Atemtherapie“ nicht eindeutig prognostizierbar ist und der Lagevorteil jedenfalls zum Teil auch auf der Rechtsstellung des Einwenders als Grundstückseigentümer beruht, unterstellen wir vorsorglich die Gefährdung der Existenz des Betriebs als wahr. Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 überwiegt jedoch vorliegend die privaten Belange des Einwenders. Die Aufgabe der verfolgten Planungsziele aufgrund der Betroffenheit der privaten Belange des Einwenders kommt nicht in Betracht.

Die Beeinträchtigung des Einwenders, insbesondere die Grundinanspruchnahme ist unvermeidbar. Eine Verschiebung der Trasse zur Verschonung des Grundbesitzes des Einwenders kommt nicht in Betracht. Eine solche Verschiebung südwärts würde bereits den Interessen des Einwenders zuwiderlaufen, da die Autobahn näher an den „Tannenhof“ heranrücken würde. Weiträumigere südwärts gerichtete Verschiebungen sind aufgrund der Nähe zum östlichen Ende des Abschnitts Forstinning – Pastetten, der einen Zwangspunkt der vorliegenden Planung darstellt, wegen der einzuhaltenden Trassierungselemente nicht möglich. Bei der Zwangspunktsetzung durch den Abschnitt Forstinning – Pastetten wurde die Betroffenheit des Einwenders im Folgeabschnitt in der Abwägung (vorausschauend) berücksichtigt. Zudem wäre eine Verschiebung mit weitaus größeren Eingriffen in zusammenhängende Waldkomplexe verbunden. Eine nordwärts gerichtete Verschiebung der Trasse kommt aus trassierungstechnischen Gründen ebenfalls nicht in Betracht. Denn der Streckenabschnitt, in dessen Verlauf der „Tannenhof“ liegt, befindet sich in der Nähe der

Querung des FFH-Gebiets „Strogn, Hammerbach und Köllinger Bächlein“. Die A 94 quert dort den Hammerbach an einer Stelle ohne Vorkommen des prioritären Lebensraumtyps Auwald und stellt eine unerhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebiets dar. Eine Verschiebung der Autobahn hätte aufgrund der zu beachtenden Trassierungsparameter eine Verlegung der Querungsstelle zur Folge, was mit stärkeren Eingriffen in das FFH-Gebiet verbunden und nicht hinzunehmen wäre. Zudem würde die Trasse näher an die Siedlung Hammersdorf heranrücken, was mit zunehmenden Belastungen der dortigen Wohnbevölkerung verbunden wäre. Eine nordwärts gerichtete Verschiebung hätte schließlich auch deutlich stärkere Eingriffe in den zusammenhängenden Waldkomplex zur Folge, in dem der Grauspecht vorkommt. Eine Troglage kommt aus Gründen der Trassierung nicht in Betracht. Der Hammerbach wird zur weitgehenden Schonung des FFH-Gebiets überbrückt. Auch die in unmittelbarer Nähe anschließende Kreisstraße ED 20 wird von der Autobahn überbrückt. Daneben ist ein Wilddurchlass (Bauwerk K 20/1a) vorgesehen. Aufgrund der straßenbautechnischen Trassierungsparameter kann die Gradiente in dem, dem „Tannenhof“ am nächsten gelegenen Bereich nicht zu einer Troglage abgesenkt werden. Gegen eine Troglage spricht zudem der hohe Grundwasserstand, aufgrund dessen ein Absenken der Gradiente mit erheblichen Kosten verbunden wäre. Eine Troglage würde darüber hinaus erhebliche Konflikte an der Gewässerkreuzung mit der Strogn hervorrufen, die nach der planfestgestellten Lösung überbrückt wird. Bei Ausbildung einer Troglage wäre die Eintiefung der Strogn oder ihre Überführung erforderlich, was offensichtlich mit unverhältnismäßigem Aufwand verbunden wäre. Ein Anheben und Absenken der Gradiente auf kurzen Teilstrecken ist wegen der daraus resultierenden unsteten Trassierung aus Gründen der Verkehrssicherheit abzulehnen. Vor dem Hintergrund der deutlich unterschrittenen Lärmgrenzwerte wäre die Inkaufnahme der mit einer Tieflage der Autobahn verbundenen erheblichen Nachteile nicht gerechtfertigt. Die Troglage würde zudem nichts an dem für den Betrieb des Einweiders als schädlich unterstellten Vorhandensein der Autobahn an sich ändern. Insgesamt erachten wir die vorgesehene Trassierung auch unter Berücksichtigung der Betroffenheit des „Tannenhofs“ für vorzuzugswürdig.

Die Beeinträchtigungen des Waldwegesystems durch die A 94 erachten wir für hinnehmbar. Das bestehende Wegesystem wird soweit wie möglich aufrechterhalten, auch wenn Umwege unvermeidbar sind. Insbesondere ermöglichen drei Querungsstellen die Kreuzung der A 94 mit forstwirtschaftlichen Fahrzeugen zur Bewirtschaftung der jenseits der Autobahn liegenden Waldflächen des „Tannenhofs“. Das Querungsbauwerk K 18/1 (BWV Nr. 18) hat einen Abstand zum Bauwerk K 18/2 (BWV Nr. 33) von rd. 725 m. Das Bauwerk K 19/1 (BWV Nr. 39) hat einen Abstand zum

Bauwerk K 18/2 von rd. 258 m. Zwischen den Bauwerken K 18/1 und K 18/2 ermöglichen Parallelwege entlang der Autobahn teilweise unter Inanspruchnahme vorhandener Wege eine durchgängige, direkte Verbindung zwischen den Querungsstellen. Eine dichtere Abfolge von Kreuzungsbauwerken wäre mit unverhältnismäßigen Mehrkosten verbunden.

Die in den Planunterlagen enthaltenen Darstellungen und Festlegungen der Wege mit den Bauwerksverzeichnisnummern 19b, 24a, 32, 35 und 35a sowie der Durchlässe (BWV Nrn. 19c und 29a) werden durch den vorliegenden Beschluss abgeändert. Der Einwender wehrte sich gegen die Widmung des Weges mit der BWV Nr. 32 zum öffentlichen Feld- und Waldweg. Er fordert die Errichtung eines Privatwegs. Der Plan wird entsprechend der Einwendung verändert. Die Regelung in Nr. 32 des Bauwerksverzeichnisses sieht die Aufrechterhaltung des vorhandenen Privatwegs durch die höhenfreie Querung der künftigen Autobahn vor. Der Weg wird den geänderten Verhältnissen angepasst. Die Überführung ist zum Schutz der betrieblichen Interessen des Einwenders erforderlich. Der Weg stellt nach den Angaben des Einwenders einen von zwei Hauptwirtschaftswegen dar. Die Anpassung des Weges an die geänderten Verhältnisse endet jedoch jeweils an den Anschlüssen bestehender Privatwege. Die Widmung dieses Zwischenstücks ist nicht erforderlich und im Hinblick auf die damit verbundenen Rechtswirkungen gegenüber dem Einwender nicht gerechtfertigt. Gleiches gilt für die Wege mit den Bauwerksverzeichnisnummern 19b, 24a, 35 und 35a, die jeweils nur Privatwege des Einwenders miteinander verbinden und zur Aufrechterhaltung möglichst durchgehender Wegebeziehungen innerhalb des zusammenhängenden Waldkomplexes erforderlich sind. Im Übrigen bleibt es bei den vorgesehenen Regelungen des Bauwerksverzeichnisses. Die bereits bestehenden ÖFW werden den geänderten Verhältnissen angepasst. Eine geforderte Entwidmung ist nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens, weil die A 94 keinen diesbezüglichen Konflikt auslöst. Die Schaffung eines Parallelweges nördlich der Autobahn zwischen den Bauwerken K18/2 und K19/1 wird abgelehnt, weil die Querung der Strogen erforderlich wäre. Die damit verbundenen Kosten sowie die zusätzlichen Eingriffe in Natur und Landschaft erscheinen uns unverhältnismäßig. In diesem Bereich gibt es bisher keine Gewässerkreuzung, die für die Bewirtschaftung des Waldes erforderlich wäre. Die Bewirtschaftung kann wie bisher über die vorhandenen Wege erfolgen.

Die Beseitigung des Wirtschaftsgebäudes (BWV Nr. 42) ist aufgrund der Trassenführung unvermeidbar. Hierfür ist Entschädigung außerhalb der Planfeststellung zu leisten. Die geforderte Erteilung einer Baugenehmigung für einen Ersatzbau wird abgelehnt, da dies nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist.

Die Zerschneidung der bestehenden Eigenjagdreviere durch die Autobahn stellt einen erheblichen Eingriff in die jagdlichen Belange des Einwenders dar. Sie lässt sich jedoch, wie oben gezeigt, nicht vermeiden und ist aus den überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls hinzunehmen. Über die Entschädigung ist außerhalb der Planfeststellung zu entscheiden. Die Planung sieht zum Schutz der jagdlichen Interessen des Einwenders die o. g. Kreuzungsbauwerke vor, wo die Wildtiere die Autobahn gefahrlos überwinden können.

Beeinträchtigungen für die private Wasserversorgungsanlage des Guts „Rottmann“, die nach den Angaben des Einwenders bei km 18,8 nördlich der geplanten Autobahn gelegen ist, sind nicht zu erwarten. Das Gut „Rottmann“ hat einen Abstand von rd. 1.350 m zur Autobahn. Die Entwässerungsanlagen 2, 3 und 4 sind zur schadlo- sen Beseitigung des anfallenden Straßenabwassers erforderlich. Mit ihrer Hilfe ist gewährleistet, dass das Wasser weitgehend im Untergrund versickert und gerade nicht, wie vom Einwender befürchtet, in die Gewässer Strogen und Hammerbach eingeleitet wird. Hinsichtlich des Baustellenverkehrs erachten wir die Festsetzungen von Nebenbestimmungen für nicht erforderlich. Insbesondere lehnen wir die beantragte Festsetzung ab, dass der Baustellenverkehr nicht über die Kreisstraße ED 20 abgewickelt werden dürfe. Die Kreisstraße als klassifizierte Straße ist gerade gegenüber anderen, niedriger klassifizierten Straßen zur Abwicklung des Baustellenverkehrs geeignet. Der Vorhabensträger hat im Verlauf des Verfahrens erklärt, der Baustellenverkehr im Bereich des „Tannenhofs“ werde vorrangig über die Autobahntrasse selbst erfolgen. Die baubedingten Beeinträchtigungen erachten wir angesichts der Entfernung der Trasse vom Anwesen des Einwenders für hinnehmbar. Der Lkw-Verkehr auf der Kreisstraße ist ebenfalls hinzunehmen. Insgesamt überwiegt das öffentliche Interesse am Bau der A 94 die privaten Belange des Einwenders.

4.5.6.6 Einwender Nr. 2230 und Nr. 22301

Der Einwender Nr. 2230 ist Eigentümer einer Vielzahl von Grundstücken der Gemarkung Buch a. Buchrain, die für den Bau der A 94 in Anspruch genommen werden. Die Grundinanspruchnahme beläuft sich auf rd. 82.651 m² dauerhaft und rd. 3.694 m² vorübergehend. Die Grundstücke gehören nach den Angaben des Einwenders aus dem Jahre 1999 zu einem landwirtschaftlichen Betrieb mit einer Größe von etwa 50 ha landwirtschaftlichen Nutzflächen. Der größte Teil des Betriebs liege in Hammerdorf mit einer Größe von ca. 30 ha. Dort befinde sich auch die ausgelagerte Hofstelle mit Bullen-Maststall, Wirtschafts- und Nebengebäuden. Der Betrieb sei an den Sohn, den Einwender Nr. 22301 verpachtet. Der Einwender Nr. 22301 betreibe die Landwirtschaft als Betriebsinhaber und Pächter im Vollerwerb. Durch

die Grundinanspruchnahme würde der für den gesamten Betrieb wesentliche Erwerbszweig in Hammersdorf weggenommen, was zur Existenzgefährdung führe.

Der Einwender wird durch die geplante Autobahn erheblich beeinträchtigt. Der südliche Bereich seines landwirtschaftlichen Grundbesitzes in Hammersdorf wird durch die Autobahn, durch Entwässerungsanlagen und erforderliche naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahmen vollständig überplant. Es verbleiben südlich der Trasse keine Restflächen. Der Vorhabensträger hat die Auswirkungen des Flächenentzugs auf den Betrieb anhand von Betriebsdaten, die dem Mehrfachantrag im Jahr 2000 zugrunde lagen, abgeschätzt. Aktuelle Daten wurden uns trotz Anfragen an die Kanzlei Labbé & Partner vom 22.06.2009 und 11.08.2009 nicht zur Verfügung gestellt. Die Landwirtschaftsverwaltung lehnte die Übermittlung aktueller Daten aus Gründen des Datenschutzes ab. Nach den vorliegenden Daten, auf die der Vorhabensträger seine gutachtlichen Abschätzungen der Existenzgefährdung stützt, verfügt der Betrieb des Einwenders über rd. 44 ha landwirtschaftliche Nutzflächen, wovon rd. 7,5 ha gepachtet sind. Diese Größenordnung stimmt ungefähr mit den vom Einwender mitgeteilten Daten überein. Nach Einschätzung des Gutachters des Vorhabensträgers ist nicht davon auszugehen, dass der Betrieb durch den Flächenentzug in seiner Existenz gefährdet wird, weil auch nach dem Bau der A 94 ausreichend Eigenkapital erwirtschaftet werden kann. Die schätzungsweise erzielbare Eigenkapitalbildung bewegt sich in einer Größenordnung zwischen dem zwei- bis dreifachen des erforderlichen Betrags, der nach den Fachbehörden mindestens erwirtschaftet werden muss, um einen landwirtschaftlichen Betrieb auf Dauer zu sichern. In Anbetracht der schlechten Datenlage, auf die sich die gutachtliche Einschätzung stützen muss, erreicht die Abschätzung nach unserer Auffassung keinen Grad der Gewissheit, dass der Nichteintritt der Existenzgefährdung sichergestellt ist. Daher unterstellen wir vorsorglich die Existenzgefährdung des Betriebs als wahr.

Die Grundinanspruchnahme kann jedoch nicht vermieden werden. Die betroffenen Grundstücke liegen in unmittelbarer Nähe des FFH-Gebiets „Strogn mit Hammerbach und Köllinger Bächlein“, dessen Querung an der vorgesehenen Stelle ohne eine erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele einen planerischen Zwangspunkt darstellt. Eine kleinräumige Verschiebung der Trasse südwärts zur Verschonung der Grundstücke des Einwenders hätte zwangsläufig eine weiter südlich liegende Querung des FFH-Gebiets und damit eine direkte Betroffenheit von Beständen des prioritären Lebensraumtyps *91 E0 zur Folge. Die Größe der Entwässerungsanlagen ist erforderlich, um das anfallende Straßenabwasser weitgehend schadlos zu versickern und dadurch keine erheblichen Beeinträchtigungen für das FFH-Gebiet zu verursachen. Auf die entsprechenden Ausführungen im Rahmen der FFH-

Verträglichkeitsprüfung wird verwiesen. Wir messen dem strengen europäischen Gebietsschutz ein größeres Gewicht bei als den betroffenen privaten Belangen, auch wenn wir die Schwere der Betroffenheit des Einwenders nicht verkennen. Eine Trassenverschiebung unter Inkaufnahme einer erheblichen Beeinträchtigung des FFH-Gebiets lehnen wir als unverhältnismäßig ab. Eine Verschiebung nordwärts würde zu deutlich schwereren Eingriffen in den landwirtschaftlichen Betrieb des Einwenders führen. Der Verzicht auf die Herstellung der Ausgleichsflächen südlich der Autobahn kommt nicht in Betracht. Sie sind zur Wiederherstellung des Landschaftsbilds und zum Schutz der angeschnittenen Waldbestände erforderlich. Zudem dient die Maßnahme A 9 durch die Anlage von Ersatzlaichgewässern der Vermeidung von Beeinträchtigungen der Tierart Erdkröte infolge der Zerschneidung von Wanderbeziehungen. Im Übrigen fallen die Ausgleichsflächen bei der Beurteilung der Existenzgefährdung ohnehin nicht ins Gewicht, weil die dafür in Anspruch genommenen Grundstücke bzw. Grundstücksteile als unwirtschaftliche Restflächen zu bewerten sind und als solche der Betriebsfläche nicht mehr zugeschlagen werden können.

Das für den Bau der A 94 sprechende öffentliche Interesse ist von solchem Gewicht, dass es die privaten Belange des Einwenders überwiegt. Die Gefährdung seiner landwirtschaftlichen Existenz muss angesichts der mit Bau der A 94 verfolgten Planungsziele in Kauf genommen werden. Der Vorhabensträger wird sich bemühen, ausreichend Ersatzland anzubieten.

4.5.6.7 Einwender Nr. 2231

Der Einwender betreibt in Fendsbach eine Betreuungseinrichtung für Menschen mit Behinderung, den sog. Fendsbacher Hof. Die Flächen des Fendsbacher Hofes sind nach den Angaben des Einwenders langfristig im Wege des Erbbaurechts vom Eigentümer an ihn übertragen worden. Bestandteil des Betreuungskonzepts des Einwenders ist neben dem Führen einer Werkstatt für Behinderte die Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Hofstelle durch Menschen mit Behinderung. Nach den Angaben des Einwenders werde die Landwirtschaft im ökologischen Landbau betrieben. Der Betrieb verfüge über bewirtschaftete Flächen im Ausmaß von rd. 128 ha. Dazu zählten auch Flächen, die vom Gut Harrain (Einwender Nr. 2228 und Nr. 22281) gepachtet sind. Eine Überprüfung der Daten durch den Vorhabensträger unter Heranziehung der vorhandenen Daten der Landwirtschaftsverwaltung aus dem Jahre 2000 bestätigte im Wesentlichen die gemachten Angaben. Danach belief sich die Betriebsgröße des Fendsbacher Hofes auf rd. 124,31 ha. Die Planung der A 94 führt zur Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen, die vom Einwender genutzt werden. Betroffen sind davon insbesondere die Grundstücke Fl.Nrn. 2567

und 2568 der Gemarkung Pastetten sowie Fl.Nr. 1578 der Gemarkung Wörth, die für die Herstellung der naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen E 1 und E 2 vorgesehen sind.

Mit fristgerecht erhobener Einwendung vom 27.07.1999 wandte sich der Einwender gegen die Lärm- und Schadstoffbelastung durch die Autobahn für seine angrenzenden Flächen. Er befürchtete eine Rückstufung der angebauten Kulturen oder die völlige Herausnahme aus der Öko-Produktion durch den Verband „Naturland Süd-Ost“, dessen Mitglied er sei. Zudem forderte er den Bau einer höhenfreien Querungsmöglichkeit der Staatsstraße St 2331 im Bereich des Fendsbacher Hofes. Im Nachgang zu dieser Einwendung wandte er sich nach Ablauf der Einwendungsfrist mit Schreiben vom 06.12.1999 erstmals gegen die Inanspruchnahme der von ihm genutzten landwirtschaftlichen Flächen unter Einbeziehung der zugepachteten Flächen des „Harrainer Hofes“ zum Zwecke der Herstellung naturschutzrechtlicher Ausgleichsflächen. In diesem Schreiben beantragte er die Wiedereinsetzung in den vorigen Stand mit der Begründung, dem mit der Einsichtnahme in den ausgelegten Plan beauftragten Mitarbeiter seien die Flächeneinbußen nicht offensichtlich erkennbar gewesen. Im Erörterungstermin vom 10.05.2001 wiederholte der anwaltliche Vertreter des Einwenders die erhobenen Einwendungen. Er bot ein Ersatzgrundstück für die Herstellung des naturschutzfachlichen Ausgleichs an. Im Nachgang zum Erörterungstermin wurden die Einwendungen mit Schreiben vom 14.05.2001 nochmals erläutert. Dabei wurde zusätzlich erstmals dargelegt, dass der Einwender Anlagen des „Harrainer Hofes“, die dem „Therapeutischen Reiten“ dienen, von der Eigentümerin des Gutes Harrain gepachtet habe. Diese Anlagen sowie die therapeutischen Leistungen würden vorhabensbedingt schwer betroffen.

Der Vorhabensträger hat mit der dritten Planänderung (3. Tektur vom 27.02.2009) Art und Ausmaß der erforderlichen Kompensation der Eingriffe in Natur und Landschaft im landschaftspflegerischen Begleitplan überarbeitet. Dabei wurden gemeinsam mit dem Einwender und dem Eigentümer der Flächen des Fendsbacher Hofes Alternativstandorte für die erforderlichen naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen festgelegt und im Gegenzug die bisher für den Ausgleich vorgesehenen Grundstücke von der Inanspruchnahme freigestellt. Daneben wurde der Umfang der aktiven Lärmschutzmaßnahmen ausgeweitet. Einwendungen gegen die dritte Planänderung hat der Einwender nicht erhoben.

Der Eigentümer des Fendsbacher Hofes hat nach den Angaben des Rechtsvertreters des Einwenders erklärt, er nehme wie bisher an dem Verfahren zum Bau der A 94 nicht teil.

Der Einwender ist mit den Einwendungen gegen die Flächeninanspruchnahme einschließlich der Beeinträchtigungen des „Harrainer Hofs“ gemäß § 17 Nr. 7 Satz 1 FStrG i.V.m. Art. 73 Abs. 4 Satz 3 BayVwVfG ausgeschlossen. Gründe für eine Wiedereinsetzung in den vorigen Stand gemäß Art. 32 BayVwVfG sind nicht ersichtlich. Der Einwender war nicht gehindert, die gesetzliche Frist einzuhalten. Er hat die Planunterlagen eingesehen, die den Zugriff auf die Flächen im Grunderwerbsplan und im Grunderwerbsverzeichnis beinhalteten. Das Übersehen dieser Auswirkungen der Planung auf eigene Belange rechtfertigt die Wiedereinsetzung nicht, denn sonst wäre die Präklusionsregelung überflüssig. Aus der ursprünglich erhobenen Einwendung vom 27.07.1999 war für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar, dass sich der Einwender gegen eine Flächeninanspruchnahme zur Wehr setzen würde.

Unabhängig davon ist die vorliegend geplante Flächeninanspruchnahme unvermeidbar und gerechtfertigt, auch wenn sie einen schwerwiegenden Eingriff in den Landwirtschaftsbetrieb darstellt. Die Auswahl der Ausgleichsflächen E 1 und E 2 ist nach naturschutzfachlichen Erwägungen erfolgt (vgl. Unterlage 12.1 T, Anhang Seite 69 f. und Unterlage 12.5 T). Die Maßnahmen dienen der Kompensation für die Beeinträchtigungen der großen, zusammenhängenden Waldlebensräume durch Neuschaffung von großflächigen und reich strukturierten Waldlebensräumen. Die neuen hochwertigen Waldlebensräume sollen einen Zusammenhang mit Fließgewässerlebensräumen haben und verschiedene Lebensraumtypen aufweisen. Daneben sollen ökologische Nischen geschaffen werden. Die ausgewählten Flächen eignen sich für die Kompensationsmaßnahmen. Dabei wurde soweit wie möglich den Erfordernissen des Einwenders Rechnung getragen. Nach den uns vorliegenden Unterlagen hat sich der Vorhabensträger mit dem Einwender und dem Eigentümer der Flächen des Fendsbacher Hofs auf die Inanspruchnahme der Grundstücke Fl.Nr. 1578 der Gemarkung Wörth sowie der Flurnummern 2567 und 2568 der Gemarkung Pastetten zum Zwecke der Herstellung naturschutzrechtlicher Kompensationsmaßnahmen geeinigt. Die Fl.Nr. 1578 der Gemarkung Wörth wird für die Maßnahme E 1 in Anspruch genommen, die Flurnummern 2567 und 2568 werden für die Maßnahme E 2 benötigt. Dort kann ein Zusammenschluss mit bestehenden Waldflächen und zugleich ein Anschluss an feuchte Lebensräume hergestellt werden. Der Einwender hat gegenüber dem Vorhabensträger erklärt, gegen diese Grundinanspruchnahme keine Einwände zu erheben, wenn sie als Planänderung in das Planfeststellungsverfahren eingebracht wird, was vorliegend geschehen ist.

Mit Hilfe der aktiven Lärmschutzmaßnahmen ist gewährleistet, dass die Lärmgrenzwerte in Harrain, sowohl bei den Gebäuden als auch beim Reitplatz eingehalten, tagsüber sogar deutlich unterschritten werden. Es werden sogar die Tagwerte ein-

gehalten, die für Krankenhäuser, Schulen, Altenheime u. ä. gelten. Die prognostizierte Zunahme des Verkehrs auf der St 2331 von rd. 9.900 Kfz/24h auf rd. 12.500 Kfz/24h (vgl. Verkehrsuntersuchung vom 18.06.2008, Pläne 2a und 3a) rechtfertigt nicht, den Vorhabensträger zur Errichtung einer höhenfreien Kreuzung im Bereich des Fendsbacher Hofs zu verpflichten. Diese Verkehrsbelastung ist für eine Staatsstraße nicht unüblich. Die Überquerung mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen ist weiterhin möglich. Ob zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit verkehrsrechtliche Anordnungen vorzunehmen sind, ist im Rahmen der Planfeststellung nicht zu regeln. Im Hinblick auf die befürchteten Schadstoffauswirkungen der Autobahn wird auf unsere Ausführungen zur Schadstoffbelastung verwiesen.

Das für den Bau der Autobahn sprechende öffentliche Interesse überwiegt die Belange des Einwenders.

4.5.7 Mandanten der Kanzlei Schönefelder Ziegler Lehnert

4.5.7.1 Einwender Nr. 2305

Der Einwender betreibt nach seinen Angaben einen landwirtschaftlichen Betrieb im Nebenerwerb. Der Betrieb verfügt über rd. 20,25 ha landwirtschaftliche Flächen und rd. 3,67 ha Forstflächen. Auf Grünland entfallen Flächen im Ausmaß von insgesamt rd. 15,90 ha, wovon rd. 3,33 ha zugepachtet sind. Der Betrieb verfügt daneben über rd. 7,35 ha Ackerland. Die Viehhaltung umfasst insgesamt 18 Stück darunter 15 Milchkühe. Die Milchreferenzmenge wurde mit 35.000 kg/Jahr angegeben. Für den Bau der A 94 werden aus dem Grundbesitz des Einwenders Flächen dauerhaft im Ausmaß von insgesamt rd. 2,02 ha und vorübergehend von rd. 0,9 ha in Anspruch genommen. Der Einwender befürchtet vor allem die Gefährdung seiner landwirtschaftlichen Existenz.

Die Einwendungen halten wir für nicht durchgreifend. Wir verkennen nicht, dass der Bau der A 94 zusammenhängende Grundstücke des Einwenders erheblich durchschneidet. Aufgrund der Angaben des Einwenders hat der Vorhabensträger die Auswirkungen des Autobahnbaus für die landwirtschaftliche Existenz gutachtlich bewertet. Im Ergebnis wird bestätigt, dass es sich vorliegend lediglich um einen Nebenerwerbsbetrieb handelt. Die Ausstattung des Betriebs ist nicht geeignet, auf der Basis langfristig gesicherter Rechtspositionen ausreichend Eigenkapital zu erwirtschaften, um davon den Lebensunterhalt des Betriebsleiters und seiner Familie zu bestreiten und Rücklagen für betriebliche Investitionen zu bilden. Der Bau der A 94 führt dazu, dass die dem Nebenerwerbsbetrieb zur Verfügung stehenden Flächen reduziert werden. Nach den gutachtlichen Einschätzungen des Vorhabensträgers ist

jedoch nicht davon auszugehen, dass die derzeit betriebene Milchviehhaltung eingeschränkt werden muss, denn die nach dem Autobahnbau verbleibende Futtergrundlage reicht für die unveränderte Fortsetzung der Rinderhaltung aus. Auch die Entsorgung tierischer Exkreme ist auf den nach dem Bau der A 94 verbleibenden landwirtschaftlichen Nutzflächen im heutigen Umfang möglich. Die Beeinträchtigungen infolge des Autobahnbaus führen zu keiner Existenzgefährdung des Einwenders und stellen für den lediglich im Nebenerwerb geführten Betrieb im Hinblick auf die heutige Bewirtschaftung keine gravierende Veränderung dar.

Der Vorhabensträger verfügt zudem über geeignete Tauschflächen, die dem Einwender im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen angeboten werden können und die Abtretungsverluste reduzieren.

Die Belastungen, die sich für den Betrieb unzweifelhaft aus dem Bau der Autobahn ergeben sind unvermeidbar. Eine kleinräumige Trassenverschiebung zur Verschonung des Einwenders kommt nicht in Betracht. Eine Verschiebung nordwärts würde zu größeren Belastungen für den Einwender und seinen Betrieb führen. Zudem wären eine Vielzahl anderer Menschen und Betriebe entlang der Kreisstraße ED 16 weitaus stärker betroffen als durch die festgestellte Planlösung. Eine Verschiebung nach Süden würde aufgrund der zu beachtenden Trassierungsparameter zwangsläufig zu einer massiven Beeinträchtigung anderer Wohnanwesen bis hin zu deren vollständiger Beseitigung, etwa im Bereich der Badberger Straße/Badberg und dem dort ansässigen Vollerwerbsbetrieb (vgl. Einwender Nr. 2330) führen, was im Verhältnis zur Verschonung des Betriebs des Einwenders unverhältnismäßig wäre. Weiträumigere Verschiebungen scheiden aus den im Trassenvergleich genannten Gründen aus. Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 setzt sich auch gegen die betroffenen eigentumsrechtlichen und betrieblichen Belange des Einwenders durch. Ein Verzicht auf den Autobahnbau kommt nicht in Betracht.

Die beantragte Absiedlung des Einwenders von seinem derzeitigen Anwesen lehnen wir ab. Nach den Berechnungen zu den erwarteten Immissionsbelastungen steht fest, dass die einschlägigen Lärmgrenzwerte für das im ausgewiesenen Mischgebiet gelegene Wohnanwesen des Einwenders durch die vorgesehenen Lärmschutzanlagen eingehalten werden. Am Immissionspunkt 33 werden Lärmwerte von 58 dB(A) tags und 53 dB(A) nachts auftreten und somit die Grenzwerte von 64/54 dB(A) unterschritten (vgl. Unterlage 11 T, Blatt 4). Auf der Kreisstraße ED 16 wird nach der Verkehrsuntersuchung vom 18.06.2008 das Verkehrsaufkommen um rd. 500 Kfz/24h bis 800 Kfz/24/h abnehmen. Mit unzumutbaren Schadstoffbelastungen ist ebenfalls nicht zu rechnen. Im Hinblick auf die befürchteten negativen Auswirkungen

gen der Trasse im Bereich des Isentalhangs auf die Grundwasservorkommen und die damit verbundenen Gefahren für die anliegenden Grundstücke wird auf die obigen Ausführungen zum Gewässerschutz verwiesen. Die geologische Problematik ist im Rahmen der technischen Bauausführung jedenfalls beherrschbar.

Die Belange, die für den Bau der A 94 sprechen, überwiegen die entgegenstehenden privaten Belange des Einwenders und setzen sich in der Abwägung durch.

4.5.7.2 Einwender Nr. 2317

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 2372 und 2380/1 der Gemarkung Lengdorf, die für den Bau der A 94 in Anspruch genommen werden. Auf der Flurnummer 2372 befindet sich ein Wohnhaus mit Nebengebäude in der Bauweise E+D. Als Außenwohnbereiche sind eine Terrasse, ein Balkon und ein Ziergarten vorhanden. Die Planung sieht die vollständige Beseitigung des Anwesens vor, wogegen sich der Einwender zur Wehr setzt. Seine Existenz und daraus resultierend seine Gesundheit werde gefährdet.

Wir erachten die Einwendungen für nicht durchgreifend. Eine Existenzgefährdung im Sinne der Rechtsprechung kommt vorliegend nicht zum Tragen, da der Einwender in seinem Anwesen keinen Betrieb führt, der durch die Baumaßnahme beeinträchtigt würde. Unabhängig davon stellt der Verlust des Anwesens einen schwerwiegenden Eingriff für den Einwender dar, den wir im Rahmen der Abwägung berücksichtigen. Der Eingriff kann jedoch nicht vermieden werden. Das Anwesen befindet sich im unmittelbaren Nahbereich zur Querung der Isen. Die Querungsstelle wurde so gewählt, dass die vorhabensbedingten Auswirkungen auf das FFH-Gebiet, insbesondere auf die prioritären Auwaldstrukturen soweit wie möglich minimiert werden. Aufgrund der zu beachtenden Trassierungsparameter für eine Autobahn ist eine auch nur kleinräumige Verschwenkung der Trasse nur unter Aufgabe der geplanten Querungsstelle möglich, was angesichts der damit verbundenen größeren Betroffenheit europäisch geschützter Biotopstrukturen unseres Erachtens unverhältnismäßig wäre. Zudem hätte eine Verschwenkung südwärts deutlich massivere Belastungen für die Siedlung Außerbittlbach zur Folge bis hin zur Ablösung anderer Wohngebäude. Eine nordwärts gerichtete Verschwenkung wäre mit deutlich stärkeren Betroffenheiten der Anwesen im Bereich Weinhackl/Reithal verbunden. Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 setzt sich gegen die privaten Belange des Einwenders durch auch unter Inkaufnahme der vollständigen Beseitigung des Anwesens. Ob damit gesundheitliche Beeinträchtigungen einhergehen können, ist nicht objektivierbar und kann in die abwägende Beurteilung nicht mit einem erhöhten Gewicht eingestellt werden. Wir erkennen an, dass die Aussicht auf die Absiedlung vom gewohnten Wohnumfeld

eine psychische Belastung für die Betroffenen darstellt. Diese Folge des vorgesehenen Eingriffs kann jedoch am Ergebnis der Abwägung nichts ändern. Dass im konkreten Fall besondere subjektive Befindlichkeiten oder individuelle Besonderheiten vorliegen, die eine andere Beurteilung erforderlich machen würden, sind nach dem Inhalt der Einwendungen und auch sonst nicht ersichtlich.

4.5.7.3 Einwender Nr. 2320

Der Einwender ist Eigentümer zweier Anwesen in unmittelbarer Nähe der geplanten Anschlussstelle Dorfen (B 15) auf dem Grundstück Fl.Nr. 121 der Gemarkung Dorfen. Er befürchtet insbesondere unzumutbare Lärmbelastungen und eine unerträgliche Verschlechterung seines angestammten Wohn- und Lebensumfelds. Seine Einwendungen gegen den Plan erachten wir für nicht durchgreifend. Dabei verkennen wir nicht, dass seine Anwesen, die nördlich der A 94 und westlich der B 15 im Ortsteil Zieglhaus liegen, durch die beiden Verkehrswege erheblich belastet werden. Diese Belastungen sind jedoch unvermeidbar und bewegen sich in einem zumutbaren Bereich. Das betroffene Grundstück ist Teil eines planerisch ausgewiesenen Gewerbegebiets der Stadt Dorfen. Die für diese Gebietskategorie gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 4 16. BImSchV einschlägigen Lärmgrenzwerte von 69/59 dB(A) werden aufgrund der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen eingehalten. Der Vorhabensträger hat darüber hinaus bei seiner Lärmschutzkonzeption zugunsten des Einwenders auf die tatsächliche Nutzung des Grundstücks zum Zwecke des Wohnens abgestellt und die gewerbliche Nutzung hintangestellt. Die durchgeführten Berechnungen haben ergeben, dass unter Berücksichtigung der vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen mit einer Lärmbelastung von 64/58 dB(A) Tag/Nacht an den Anwesen des Einwenders zu rechnen ist (vgl. Unterlage 11 T, Blatt 5, Immissionspunkt 72). Die Einhaltung des nächtlichen Grenzwerts für Kern-, Dorf- oder Mischgebiete von 54 dB(A) durch Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes kommt nicht in Betracht. Nach den Angaben des Vorhabensträgers vermögen nur eine 12 m hohe Lärmschutzwand-/wandkombinationen an der A 94 und eine 8 m hohe Lärmschutzwand an der B 15 dessen Einhaltung zu gewährleisten. Bei diesen Größenordnungen ist bereits die Grenze der technischen Machbarkeit erreicht. Für diese zusätzlichen Lärmschutzanlagen wären im Vergleich zu den geplanten Anlagen Mehrkosten von rd. 756.880 € erforderlich. Dass solche Aufwendungen zum Schutz der zwei bereits im Prognosenullfall über dem Grenzwert erheblich vorbelasteten Anwesen unverhältnismäßig hoch wären, liegt auf der Hand.

Mit Hilfe der dem Grunde nach angeordneten passiven Schallschutzmaßnahmen ist sichergestellt, dass die für Kern-, Dorf- oder Mischgebiete geltenden Grenzwerte von

64/54 dB(A) auch nachts eingehalten werden. Ein Übernahmeanspruch gegen den Vorhabensträger kommt aus Lärmschutzgesichtspunkten nicht in Betracht. Gleiches gilt im Hinblick auf die Lage des Grundstücks. Hier ist die bereits vorhandene Vorbelastung mit in den Blick zu nehmen. Das Grundstück befindet sich derzeit direkt an der Bundesstraße 15. Der Abstand zur geplanten A 94 beträgt mindestens rd. 50 m zur Krone des Lärmschutzwalls. Der Abstand zur Lärmschutzwand im Osten des Grundstücks als Abschirmung der B 15 beträgt rd. 17 m, wobei die Wand lediglich eine Höhe von 2 m über Gradierte aufweist. Aufgrund dieser Abstände halten wir einen Übernahmeanspruch ebenfalls für nicht begründet, zumal berücksichtigt werden muss, dass die B 15 im Vergleich zur derzeitigen Lage deutlich von den Anwesen des Einwenders abgerückt wird.

Eine Verschiebung der Trasse der A 94 kommt nicht in Betracht. Nordwärts würde eine Verschiebung eine wesentliche Verschlechterung für die Belange des Einwenders bedeuten. Zudem wären damit stärkere Beeinträchtigungen für den übrigen Ortsteil Ziegldorf verbunden. Die Anschlussstelle Dorfen würde zudem näher an die Einmündung der St 2084 in die B 15 heranrücken, was verkehrliche Probleme mit sich bringen würde. Eine Verschiebung südwärts würde zu einer wesentlichen Verschlechterung für die Anwesen der Siedlung Reit bedeuten, für die ohnehin bereits ein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen zur Einhaltung der Lärmgrenzwerte angeordnet werden musste. Aus diesen Gründen ist auch die Inanspruchnahme seiner Grundstücke unvermeidbar. Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 setzt sich gegen die privaten Belange des Einwenders durch.

4.5.7.4 Einwender Nr. 2322

Der Einwender wird durch den geplanten Bau der A 94 nicht direkt in seinem Grundbesitz betroffen. Er befürchtet jedoch insbesondere durch den Verkehrslärm Beeinträchtigungen für sein Grundstück Fl.Nr. 1587/1 der Gemarkung Lengdorf, das in geringem Abstand zur geplanten Anschlussstelle Lengdorf gelegen ist. Der Rechtsvorgänger des Einwenders hat entsprechende Einwendungen erhoben. Im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens ist der ursprüngliche Einwender verstorben. Dessen Rechtsnachfolger – der jetzige Einwender – führt die Einwendungen fort. Das auf dem Grundstück Fl.Nr. 1587/1 ursprünglich bestehende Wohnhaus wurde vom Einwender im Jahre 2006 abgerissen und durch einen Neubau mit Einliegerwohnung ersetzt.

Die Einwendungen greifen nicht durch. Das Wohnhaus des Einwenders weist einen Abstand zum Fahrbahnrand der A 94 von rd. 195 m auf. Es liegt jedoch in geringerem Abstand zur südlichen Auffahrtsrampe. Das Wohnhaus befindet sich im Außen-

bereich gemäß § 35 BauGB. Nach den Lärmberechnungen des Vorhabensträgers kann der einschlägige Taggrenzwert von 64 dB(A) aufgrund der umfangreichen Lärmschutzanlagen unterschritten werden. Es ist unter Berücksichtigung des Verkehrs auf der Auffahrtsrampe am Immissionspunkt 20 mit einem Tagwert von 61 d(BA) zu rechnen (vgl. Unterlage 11 T, Blatt 3). Lediglich der nächtliche Grenzwert von 54 dB(A) wird geringfügig um ein Dezibel überschritten. Daher werden passive Lärmschutzmaßnahmen dem Grunde nach angeordnet. Eine Erhöhung des bereits neun Meter hohen Lärmschutzwalls zur Einhaltung des nächtlichen Grenzwerts erachten wir für unverhältnismäßig. Neben den entstehenden Kosten in Höhe von rd. 407.000 €, die lediglich zum Schutz zweier im Außenbereich gelegenen Anwesen aufgewendet werden müssten, stellte die weitere Erhöhung auf eine 12 m hohe Wall-/Wandkombination bei einer Länge von rd. 245 m einen unverhältnismäßigen Eingriff in das Landschaftsbild dar und würde zudem den Grundstücksnachbarn auf der Flurnummer 1588 der Gemarkung Lengdorf zusätzlich beeinträchtigen, der sich bereits gegen die festgestellte Höhe der Lärmschutzanlagen zur Wehr gesetzt hat. Im Übrigen wendet sich der Einwender selbst bereits gegen die vorgesehenen Lärmschutzanlagen mit einer Höhe von neun Metern, die er als erdrückend für seinen Grundbesitz und als unverträglich mit dem Landschaftsbild bezeichnet.

Entgegen der Ansicht des Einwenders hat die Verlegung der Gemeindeverbindungsstraße von der Kreisstraße ED 12 nach Wimpasing (BWV Nr. 133) keine Auswirkungen auf den Lärmschutz. Hier wird keine „Lärmschneise“ zum Anwesen des Einwenders geöffnet, weil der Lärmschutzwall nicht unterbrochen wird, sondern ohnehin am nördlichen Fahrbahnrand der GVS endet. Die geforderte südliche Verlegung bietet keine Vorteile im Hinblick auf die Lärmbetroffenheit des Einwenders. Eine Verlegung der Kreisstraße ED 12 weiter nach Westen auf die ehemalige Bahnlinie lehnen wir schon aus Kostengründen ab, weil hierfür keine Notwendigkeit ersichtlich ist. Die Straße würde zudem näher an das FFH-Gebiet heranrücken, was wir angesichts der fehlenden Vorteile einer solchen Verlegung im Hinblick auf mögliche mittelbare Gebietsbeeinträchtigungen für nicht gerechtfertigt halten. Eine gutachtliche Ermittlung der möglichen mittelbaren Wirkungen halten wir zur Beurteilung dieser Forderung für nicht notwendig. Im Übrigen ist der Einwender mit seiner Forderung präkludiert, weil er sie erstmals im Rahmen der Anhörung gegen die dritte Planänderung vorgebracht hat, ohne dass sich die Planung an dieser Stelle durch die dritte Tektur geändert hätte. Sein Rechtsvorgänger hat keine diesbezügliche Einwendung erhoben.

Die beantragte Absiedlung des Einwenders auf Kosten des Vorhabensträgers kommt angesichts der nur geringen Überschreitung des nächtlichen Grenzwerts

bzw. dessen Einhaltung durch passive Lärmschutzmaßnahmen nicht in Betracht. Aufgrund des Abstands der im Norden des Grundstücks des Einwenders verlaufenden Trasse kommt es auch zu keiner unzumutbar erdrückenden Wirkung für das Restgrundstück. Auch andere Gründe für eine Absiedlung sind nicht ersichtlich.

Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 setzt sich gegen die privaten Belange des Einwenders durch.

4.5.7.5 Einwender Nr. 2323

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 2383, 2391 und 2476 der Gemarkung Lengdorf, die für den Bau der A 94 in Anspruch genommen werden. Auf der Flurnummer 2476 befindet sich das Anwesen des Einwenders in der Bauweise E+1 mit Nebengebäuden, Zier- und Nutzgarten. Das Anwesen ist zum Abriss vorgesehen, wogegen sich der Einwender zur Wehr setzt. Daneben wendet er sich gegen die Grundinanspruchnahme. Die Beeinträchtigungen durch die geplante Autobahn entzögen ihm die Existenzgrundlage.

Seine Einwendungen greifen nicht durch. Die Inanspruchnahme seiner Flächen, insbesondere die vollständige Beseitigung des Anwesens und seine Absiedelung stellt für den Einwender ohne Frage eine erhebliche Beeinträchtigung dar. Eine Existenzgefährdung im Sinne der Rechtsprechung liegt jedoch nicht vor, da der Einwender in seinem Anwesen keinen Betrieb führt, der durch die Baumaßnahme beeinträchtigt würde. Der Zugriff auf die Grundstücke im vorgesehenen Umfang ist unvermeidbar. Die Grundstücke liegen im unmittelbaren Umgriff der Isenquerung. Aus Gründen des FFH-Gebietsschutzes kommt eine auch nur geringfügige Verschiebung der Trasse nicht in Betracht, die zu einer größeren Beeinträchtigung des Gebiets, insbesondere der geschützten Auwaldstrukturen führen würde. Eine kleinräumige Verschiebung der Trasse kommt daneben auch deshalb nicht in Betracht, weil sie sowohl nord- als auch südwärts zu massiven Beeinträchtigungen anderer Wohnanwesen bis hin zu deren Ablösung führen würde und die Problematik lediglich auf andere Betroffene verlagert würde. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf unsere Ausführungen zu anderen Betroffenen in diesem Bereich verwiesen (vgl. z. B. Einwender 2317). Wir erkennen an, dass die Aussicht auf die Absiedlung vom gewohnten Wohnumfeld eine psychische Belastung für die Betroffenen darstellt. Ob konkrete gesundheitliche Beeinträchtigungen zu erwarten sind, kann nicht objektivierbar festgestellt werden. Diese theoretische Folge des Eingriffs kann nicht mit einem erhöhten Gewicht in die abwägende Beurteilung eingestellt werden. Dass im konkreten Fall besondere subjektive Befindlichkeiten oder individuelle Besonderheiten vorlie-

gen, die eine andere Beurteilung erforderlich machen würden, sind nach dem Inhalt der Einwendungen und auch sonst nicht ersichtlich.

Der Vorhabensträger hat die Übernahme des gesamten Grundstücks Fl.Nr. 2476 im Verfahren zugesagt. Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 überwiegt die entgegenstehenden privaten Belange des Einwenders auch unter Inkaufnahme der Beseitigung seines Anwesens und die notwendige Absiedlung. Über Entschädigungsfragen wird nicht im Rahmen dieser Planfeststellung entschieden.

4.5.7.6 Einwender Nr. 2330

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 1035 und 1037 der Gemarkung Lengdorf, die für die Baumaßnahme zu insgesamt rd. 0,04 ha dauerhaft und 0,03 ha vorübergehend in Anspruch genommen werden. Der Einwender betreibt nach seinen Angaben in Badberg einen landwirtschaftlichen Betrieb mit rd. 92 ha Nutzfläche. Der Betrieb sei im Laufe des Planfeststellungsverfahrens sukzessive weiterentwickelt worden zu einem Pferdepensionsbetrieb, der über einen Pferdebestand von bis zu 30 Tieren verfüge. Insbesondere auf die nördlich des Betriebes angrenzenden Grünflächen als Pferdekoppel sei der Betrieb angewiesen. Die Autobahn stelle eine erhebliche Beeinträchtigung für den Betrieb dar, der zu einer Existenzgefährdung führe.

Wir erachten die Einwendungen für nicht durchgreifend. Nach den Erkenntnissen des Vorhabensträgers ist derzeit beim Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg kein landwirtschaftlicher Betrieb unter dem Namen und der Adresse des Einwenders bekannt. Der Einwender hat die mit Schreiben vom 22.06.2009 erbetene Mitteilung näherer Angaben zu seinem Betrieb ausdrücklich verweigert. Unabhängig davon bewegt sich der Umfang des erforderlichen Flächenentzugs für den Autobahnbau weit unterhalb von 5 % der landwirtschaftlichen Eigentumsflächen und kann nach der Rechtsprechung von einem gesunden Betrieb ohne weiteres verkraftet werden. Die mit dem Bau der Autobahn verbundenen mittelbaren Beeinträchtigungen für den Betrieb des Einwenders sind zumutbar und hinzunehmen. Die Hofstelle befindet sich im Außenbereich gemäß § 35 BauGB. Bei einem im Außenbereich gelegenen Grundstück muss der Eigentümer damit rechnen, dass außerhalb seines Grundstücks öffentliche Verkehrswege projektiert werden. Das Gesetz räumt ihm hiergegen einen Vertrauensschutz nicht ein (vgl. BVerwG vom 24.05.1996, 4 A 39/95 – juris, Rn. 21). Die Flächeninanspruchnahme für die Autobahn betrifft den äußersten nördlichen Rand der Grundstücke des Einwenders. Die dadurch entstehenden vorhabensbedingten Auswirkungen weisen keinen entscheidungserhebli-

chen Unterschied zur Führung der Autobahn entlang seiner Grundstücksgrenzen ohne Flächeninanspruchnahme auf.

Neben der grundsätzlich geringeren Schutzwürdigkeit des Außenbereichs vor Beeinträchtigung durch Verkehrswege in der Nachbarschaft hat der Einwender vorliegend in Kenntnis der ausgelegten Planunterlagen den Pferdepensionsbetrieb aufgebaut, obwohl er von der Realisierung der Autobahn in unmittelbarer Nachbarschaft ausgehen musste. Auf die unveränderte Aufrechterhaltung des Lagevorteils seines Betriebes im ungestörten Außenbereich mit seinen Ausreitmöglichkeiten in die freie Natur durfte er nicht vertrauen. Eine geschützte Rechtsposition steht ihm insoweit nicht zu. Im Übrigen ist auch darauf hinzuweisen, dass die Ausreitmöglichkeiten entlang der Hangkante des Isentals weiterhin bestehen. Die geplanten Querungsbauwerke gewährleisten künftig ein gefahrloses Kreuzen der A 94.

Die Autobahn verläuft im Bereich der Grundstücke Fl.Nrn. 1035 und 1037 überwiegend im Einschnitt. Am westlichen Rand der Flurnummer 1035 ist ein Lärmschutzwall mit einer Höhe von 3,00 m über Gradiente vorgesehen. Die Nutzung der südlich angrenzenden Flächen des Einwenders als Pferdekoppel ist weiterhin möglich. Dass ein Aufenthalt der Pensionspferde in der Nähe der Autobahn nicht möglich sein soll, halten wir entgegen der Behauptung des Einwenders für nicht nachvollziehbar. Sowohl der Lärmschutzwall als auch die Einschnittslage schirmen die südlich benachbarten Flächen ab. Der Fahrbahnrand liegt in der Einschnittslage ca. 40 m von der angrenzenden Koppelfläche entfernt. Relevante Schadstoffeinträge sind nicht zu befürchten. Möglicherweise entscheiden sich dennoch einige Pferdebesitzer, ihre Tiere wegen der benachbarten Autobahn in einen anderen Betrieb zu verlagern. Ansprüche gegen den Vorhabensträger erwachsen jedoch hieraus nicht (vgl. BVerwG aaO, Rn. 20). Über Entschädigungsansprüche, die unmittelbar mit dem Flächenentzug zusammenhängen, wird außerhalb der Planfeststellung entschieden.

Wir verkennen nicht, dass die Autobahn für den Betrieb des Einwenders negative Auswirkungen mit sich bringen kann. Die Behauptung des Einwenders, infolge des Autobahnbaus verliere er den Lagevorteil seines Betriebs ist nicht von der Hand zu weisen. Der Lagevorteil beruht jedoch auf der bisher ruhigen und reizvollen Lage, die nur eingeschränkt schutzwürdig ist. Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 setzt sich jedoch gegen die konkret betroffenen privaten Belange des Einwenders durch.

Aufgrund der umfangreichen Lärmschutzanlagen werden die für den Außenbereich einschlägigen gesetzlichen Lärmgrenzwerte am Anwesen des Einwenders unterschritten (vgl. Unterlage 11 T, Blatt 4, Immissionspunkt 35). Der Tagwert von

58 dB(A) unterschreitet den einschlägigen Grenzwert sogar um 6 dB(A) und bewegt sich unterhalb des für reine und allgemeine Wohngebiete geltenden gesetzlichen Grenzwerts. Dass angesichts dieser Feststellungen die weitere Nutzung der Koppeln und der Ausreitplätze nicht möglich sein soll, ist nicht nachvollziehbar. Die drei Wohneinheiten in dem Anwesen, die nach Angabe des Einwenders vermietet sind, werden durch die Lärmschutzmaßnahmen ebenfalls ausreichend geschützt. Auch insoweit gilt, dass das Vertrauen auf die Aufrechterhaltung eines ungestörten, ruhigen und reizvollen Wohnumfelds im Außenbereich von geringer Schutzwürdigkeit ist, wenn auf einem Nachbargrundstück ein Verkehrsweg projektiert wird. Weitere Lärmschutz- oder Entschädigungsansprüche lassen sich nicht herleiten.

Auch in der Zusammenschau aller betroffenen privaten Belange überwiegt das öffentliche Interesse am Bau der A 94.

4.5.7.7 Einwender Nr. 2331

Der Einwender ist eine Jagdgenossenschaft. Sie fordert insbesondere die Schaffung von ausreichenden Wilddurchlässen im Bereich von Kopfsburg, um einer Zerschneidung und dauerhaften Verhinderung der Wildwechselbeziehungen zu begegnen. Die Einwendungen gegen den Plan erachten wir unter Bezugnahme auf unsere Ausführungen zum Belang der Jagd für nicht durchgreifend. Insbesondere im Bereich Kopfsburg sieht die Planung zwei großzügig dimensionierte Durchlässe in einem Abstand von rd. einem Kilometer vor. Vor allem das Bauwerk K26/1 verbindet die nördlich und südlich der Trasse gelegenen Gebiete entlang eines Grabens, der naturschutzfachlich aufgewertet wird und als Vernetzungsachse dient. Eine weitere Schaffung von Querungsstellen in diesem Bereich erachten wir für unverhältnismäßig. Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 setzt sich gegen die Belange des Einwenders durch.

4.5.7.8 Einwender Nr. 2335 und 23351

Der Einwender Nr. 2335 ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 2276, 2278, 2281 und 2287 der Gemarkung Lengdorf, die im Ausmaß von rd. 15.985 m² dauerhaft und rd. 320 m² vorübergehend für die Herstellung der naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahme A 12 in Anspruch genommen werden. Nach den Angaben des Einwenders verfügt sein im Haupterwerb geführter Betrieb über rd. 10,3 ha landwirtschaftlich genutzte Eigentumsfläche, wovon ca. 6 ha auf Ackerland und ca. 4,3 ha auf Wiesengrund entfallen. Daneben verfügt der Betrieb über Pachtflächen von rd. 2 ha Grünland und rd. 3 ha Ackerland. Die Pachtverträge seien nicht langfristig abgeschlossen worden. Der Betrieb sei an den Einwender Nr. 23351 verpachtet. Be-

fürchtet wird insbesondere die Gefährdung der landwirtschaftlichen Existenz aufgrund des Flächenentzugs.

Die Einwendungen greifen nicht durch. Die eingewandte Existenzgefährdung kann nicht von vornherein verneint werden, da die für den Bau der A 94 erforderliche Grundinanspruchnahme die von der Rechtsprechung angenommene Grenze übersteigt, die ein gesunder landwirtschaftlicher Betrieb in der Regel verkraften kann. Daher wurden die Auswirkungen des Autobahnbaus auf den Betrieb des Einwenders gutachtlich ermittelt. Der Betrieb ist als Veredelungsbetrieb mit Schwerpunkt Rinderhaltung zu bewerten. Nach den Angaben des Einwenders verfügt der Betrieb derzeit über insgesamt 55 Stück Vieh, darunter 21 Milchkühe, sowie eine Milchreferenzmenge von 107.527 kg/Jahr, wovon 25.000 kg zugepachtet sind. Die Milchreferenzmenge ist für den vorhandenen Bestand an Milchkühen ausreichend und nach den örtlichen Verhältnissen problemlos zu erzielen. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass die derzeitige Betriebsgröße und Bewirtschaftungsweise ständig vom Entzug der Pachtflächen bedroht ist, deren Nutzung kurzfristig durch Kündigung der Pachtverträge aufgehoben werden kann. Diese strukturelle Schwäche des Betriebs besteht unabhängig vom Bau der A 94 und wird bei der Beurteilung der Existenzfähigkeit berücksichtigt. Der Betrieb des Einwenders kann sich auf eine langfristig gesicherte Rechtsposition nur im Hinblick auf seine Eigentumsflächen im Ausmaß von rd. 10,3 ha stützen. Bei Zugrundelegung dieser langfristig gesicherten Betriebsgröße lässt sich jedoch der derzeitige Viehbestand nicht aufrecht erhalten. Bei anteiliger Reduzierung des vorhandenen Viehbestands könnten nach den gutachtlichen Feststellungen insgesamt 37 Stück Vieh, darunter 14 Milchkühe, auf der Betriebsfläche von 10,3 ha ernährt werden. Bei der Beurteilung der langfristigen Existenzfähigkeit des Betriebs auf der Grundlage objektiver Kriterien ist davon auszugehen, dass bereits vor dem vorhabensbedingten Eingriff in die Betriebsflächen nicht ausreichend Eigenkapital erwirtschaftet werden kann, um den angemessenen Lebensunterhalt des Betriebsleiters und seiner Familie abzudecken und Rücklagen für die Substanzerhaltung sowie für Neuanschaffungen zu bilden. Nach den hierzu angestellten gutachtlichen Berechnungen kommt es nach Abzug der Privatentnahmen zu einer deutlich negativen Eigenkapitalbildung. Die Bildung von Rücklagen ist bei dieser Sachlage ausgeschlossen. Da der Betrieb bei objektiver Betrachtung über keine langfristig gesicherte Existenzfähigkeit verfügt, kann der vorgesehene Flächenentzug durch den Autobahnbau keine Existenzgefährdung zur Folge haben (vgl. BVerwG vom 31.10.1990, 4 C 25/90 – juris, Rn. 25). Wir belassen es jedoch nicht bei dieser rechtlichen Feststellung, da der Bau der A 94 unzweifelhaft zu Beeinträchtigungen des Betriebs des Einwenders in seiner derzeitigen Form führt.

Die Grundinanspruchnahme ist unvermeidbar und auch unter Berücksichtigung der privaten Belange des Einwenders verhältnismäßig. Im Bereich des Kühholzes verursacht die A 94 erhebliche Eingriffe in Natur und Landschaft. Auf einer Länge von rd. 2.260 m werden hier bisher unzerschnittene Waldbestände, die Lebensräume mit hoher und sehr hoher ökologischer Bedeutung darstellen, durch Überbauung, Zerschneidung und verkehrsbedingte Auswirkungen in großem Umfang beeinträchtigt. Die Trasse schneidet die Quellbereiche des Bittlbachs von dessen Mittellauf ab. Der Bittlbach hat eine wichtige Funktion als einzige Verbindungsachse zwischen den großflächigen Waldbeständen um Hammersdorf und dem Isental, das wiederum über weitere Fließgewässer mit den großflächigen Waldbeständen östlich des Isenknies verbunden ist. Ein für Amphibienpopulationen bedeutsamer Teich am Waldrand wird zumindest teilweise überbaut.

Die Planung sieht zur Kompensation dieser gravierenden Eingriffe in die wertvollen Lebensräume die Ausgleichsmaßnahme A 12 vor.

Die Maßnahme ist geeignet, die Beeinträchtigungen der Amphibienlebensräume im Kühholz sowie eines Quellbachs des Bittlbachs durch die vorgesehene Aufwertung von Feuchtlebensräumen im räumlichen Zusammenhang auszugleichen. Hierfür bietet sich der derzeit abschnittsweise verrohrte Bachlauf an, der auf dem Grundstück Fl.Nr. 2276 verläuft. Hier können im Zuge der geplanten Renaturierung des Bachs neue Amphibienlebensräume angelegt werden. An der naturschutzfachlichen Aufwertbarkeit der bisher intensiv genutzten Landwirtschaftsflächen haben wir keine Zweifel. Aufgrund der Notwendigkeit, gezielt die Beeinträchtigung der Feuchtlebensräume auszugleichen, kann nicht auf beliebige Grundstücke zugegriffen werden, sondern nur auf solche, wo eine ausreichende Wasserversorgung gewährleistet ist. Der Standort der Ausgleichsfläche A 12 ist optimal gewählt, da dort das Aufwertungspotenzial südlich der Trasse am höchsten ist. Die Kombination, einen gewässernahen Ackerstandort zu extensiv genutztem Grünland bzw. zu Bacheschenwald umzuwandeln und verrohrte Bachabschnitte wieder zu öffnen, gibt es entlang des Bittlbachs an keiner anderen Stelle. Die Funktion des Bittlbachs als wichtige Verbindungsachse kann durch die Ausgleichsmaßnahme A 12 aufrechterhalten werden.

Wir halten den vorgesehenen Ausgleich des Eingriffs auch für erforderlich. Dem Ausgleich gebührt ein Vorrang gegenüber der Kompensation in sonstiger Weise, was die Vorschrift des Art. 6 a Abs. 1 Satz 1 BayNatSchG zum Ausdruck bringt. Daran ändert die gleichrangige Erwähnung der Kompensation in sonstiger Weise im Rahmen der naturschutzrechtlichen Abwägung im Sinne von Art. 6 a Abs. 2 Satz 1 BayNatSchG nichts. Die Wahl der Kompensation in Form des naturschutzfachlichen

Ausgleichs ist hier gerechtfertigt, weil es sich bei den Beeinträchtigungen um Eingriffe in Lebensräume von hoher bis sehr hoher ökologischer Wertigkeit handelt. Insbesondere ist zu berücksichtigen, dass der Eingriff in den Bittlbach als einziger Verbindungsachse zwischen den Waldbeständen und dem Isental nicht in sonstiger Weise kompensiert werden kann. Denn die Aufrechterhaltung seiner Funktion als Verbindungsachse kann nur im räumlichen Zusammenhang zum Fließgewässer, nicht jedoch im Wege einer Ersatzmaßnahme an anderer Stelle bewerkstelligt werden. Wie oben bereits ausgeführt, ist die Aufwertung des Bachs an anderer Stelle nicht möglich.

Wir erachten den vorgesehenen Ausgleich auch für zumutbar. Wir verkennen dabei nicht, dass die Ausgleichsmaßnahme A 12 zu einer Beeinträchtigung der privaten Belange des Einwenders führt. Zwar resultiert aus dem vorhabensbedingten Flächenentzug keine Existenzgefährdung des Betriebs, jedoch stellt sich der Eingriff in die Eigentumsflächen des ohnehin nur mit geringen eigenen Betriebsflächen ausgestatteten landwirtschaftlichen Betriebs für den Einwender als erheblich dar. Er kann allerdings trotz des Flächenentzugs den Viehbestand, der die tragende Säule seines Betriebs darstellt, durch betriebliche Umstellung weitgehend aufrechterhalten. Um den Verlust von Futterflächen auszugleichen, müssten heutige Ackerflächen, die dem Anbau von Marktfrüchten dienen, in Ackerfutterflächen umgewandelt werden. Im Verhältnis zu der Belastung des Einwenders infolge des Flächenentzugs meinen wir, dass das Interesse am Ausgleich der Eingriffe in Natur und Landschaft überwiegt.

Nach den uns vorliegenden Informationen hat es bereits Gespräche zwischen den Einwendern und dem Vorhabensträger über die Bereitstellung von geeignetem Tauschland gegeben. Der Vorhabensträger verfügt im Bereich des Isentals bereits über mehrere landwirtschaftliche Grundstücke, deren Fläche die durch die Ausgleichsmaßnahme A 12 entstehenden Abtretungsverluste übersteigen und als Tauschland geeignet sind.

4.5.7.9 Einwender Nr. 2336

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 1396 der Gemarkung St. Wolfgang, das im Ausmaß von rd. 4.845 m² dauerhaft und rd. 1.125 m² vorübergehend für den Bau der A 94 in Anspruch genommen werden muss. Die erhobenen Einwendungen greifen nicht durch. Die Grundinanspruchnahme ist unvermeidbar, da eine Trassenverschiebung im Nahbereich der Anschlussstelle Dorfen aufgrund der nördlichen und südlichen Bebauung sowie der verfestigten planerischen Absicht der Stadt Dorfen, Gewerbegebiete auszuweisen nicht in Betracht kommt. Die Anschnei-

dung seines Grundstücks ist hinzunehmen. Über Entschädigungsfragen ist außerhalb der Planfeststellung zu entscheiden. Das Wohnhaus des Einwenders liegt soweit von der Trasse entfernt, dass Lärmauswirkungen die einschlägigen Grenzwerte deutlich unterschreiten. Die Verkehrszunahme auf der B 15 wird nach der Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak mit rd. 600 Kfz/24h so gering sein, dass eine erhebliche Erhöhung des Verkehrslärms ausgeschlossen werden kann (vgl. Verkehrsuntersuchung vom 18.06.2008, Plan 4b). Das öffentliche Interesse am Bau der A 94 überwiegt die privaten Belange des Einwenders.

4.5.8 Mandanten der Kanzlei Dr. Cichon & Partner

Einwender Nr. 2401

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 2384 der Gemarkung Lengdorf, das im Ausmaß von rd. 15.515 m² dauerhaft und rd. 2.720 m² vorübergehend für den Bau der A 94 in Anspruch genommen werden muss. Bereits in den ursprünglichen Planunterlagen vom 30.04.1999 war die teilweise Inanspruchnahme des Grundstücks enthalten. Einwendungen hiergegen hat der Einwender nicht erhoben. Im Rahmen der dritten Planänderung vom 27.02.2009 wurde das Ausmaß der erforderlichen dauerhaften Grundinanspruchnahme um rd. 3.000 m² auf den o. a. Umfang vergrößert. Hiergegen erhob der Einwender erstmals Einwendungen. Wir meinen daher, dass er mit den Einwendungen, die die Grundinanspruchnahme im ursprünglichen Ausmaß betreffen, ausgeschlossen ist. Er hat sich in seinem Einwendungsschreiben vom 24.04.2009 auch nur gegen die zusätzliche Grundabtretung ausgesprochen. Daneben machte er erstmals geltend, durch den Bau der Autobahn werde der Wert des Anwesens gemindert, was zu einer Qualitätseinbuße bis hin zur Unvermietbarkeit führen könne. Der Wegfall der Mieteinnahmen könne im Hinblick auf die angestrebte Altersvorsorge eine Existenzgefährdung zur Folge haben.

Wir erachten die Einwendungen für nicht durchgreifend. Zunächst ist der Einwender mit dem Hinweis auf die Minderung der Wohnqualität und den grundsätzlich nachteiligen Wirkungen der A 94 auf sein in unmittelbarer Nähe liegendes Grundstück ausgeschlossen, weil sich insoweit durch die dritte Planänderung keine Veränderung der Betroffenheit ergeben hat. Unabhängig davon ist die Grundinanspruchnahme unvermeidbar und vom Einwender hinzunehmen. Eine Existenzgefährdung im Sinne der Rechtsprechung ist nicht zu befürchten, da in dem Anwesen kein Betrieb geführt wird. Eine Trassenverschiebung kommt aus Gründen des europäischen Naturschutzes nicht in Betracht. Das betroffene Grundstück des Einwenders befindet sich in unmittelbarer Nähe zur Isenquerung, die im Hinblick auf die vorhandenen prioritären Auwaldstrukturen so optimiert wurde, dass erhebliche Beeinträchtigungen ausge-

geschlossen sind. Aus trassierungstechnischen Gründen würde eine Trassenverschiebung zudem zu massiven Beeinträchtigungen anderer Außenbereichsgrundstücke und Wohnanwesen im Bereich der Isenquerung führen. Das Problem würde also nur verlagert. Die geplante Entwässerungsanlage ist in ihrer Lage und Größe ebenfalls unvermeidbar. Sie dient dem Schutz der vorhabensbedingt betroffenen Erhaltungsziele des FFH-Gebiets, in dem das anfallende Fahrbahnwasser nahezu vollständig schadlos im Untergrund versickert wird (vgl. FFH-Verträglichkeitsprüfung). Daneben dient die Dimensionierung der Entwässerungsanlage auch dem Hochwasserschutz. Alle Becken im Bereich des Isentals werden auf ein hundertjähriges Hochwasser ausgelegt. Die Versickerung des Fahrbahnwassers gewährleistet, dass eine auftretende Hochwassersituation nicht durch abfließendes Fahrbahnwasser verschärft wird. Es wird zudem gewährleistet, dass in den seltenen Fällen des Überlaufens der Becken der Drosselabfluss die Leistungsfähigkeit des Vorfluters nicht übersteigt. Im Hinblick auf mögliche Auswirkungen der Entwässerungsanlage auf das Anwesen und das Grundstück des Einwenders in Form von Vernässungsschäden hat der Vorhabensträger die Durchführung einer Beweissicherung sowie die Errichtung einer Grundwassermessstelle zwischen Sickeranlage und Wohngebäude zu diesem Zwecke zugesichert.

Die geplante Verlegung der GVS Lengdorf – Außerbittlbach ist unvermeidlich. Dabei wird die GVS im günstigen Winkel unter der A 94 hindurchgeführt. Würde die Straße in ihrer derzeitigen Form beibehalten, würde ein ungünstiger Kreuzungswinkel von lediglich 45 gon bestehen, was den Bau eines zusätzlichen Bauwerks erfordern würde, das durch seine schrägen Widerlager bautechnisch sehr aufwändig wäre und erhebliche Unterhaltungskosten verursachen würde. Mit der vorgelegten Planung wird die GVS unter dem Brückenbauwerk der Isenbrücke hindurchgeführt.

Die für den Außenbereich einschlägigen Lärmgrenzwerte von 64/54 dB(A) am Tag und in der Nacht werden am Anwesen des Einwenders aufgrund der umfangreichen Lärmschutzanlagen eingehalten. Nach den Berechnungen des Vorhabensträgers ist mit Lärmwerten von 59 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht zu rechnen (vgl. Unterlage 11 T, Blatt 3, Immissionspunkt 14/15). Einschränkungen der Vermietbarkeit sind aufgrund der Lärmwerte objektiv nicht zu erwarten. Entschädigungsfragen für Folgen, die unmittelbar mit dem direkten Zugriff auf das Grundstück zusammenhängen, sind einem von der Planfeststellung gesonderten Verfahren vorbehalten. Die durch den Bau der A 94 entstehenden Beeinträchtigungen für den Einwender verkennen wir nicht. Die für den Autobahnbau sprechenden Gründe überwiegen jedoch die entgegenstehenden Belange des Einwenders.

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 A 94 im Abschnitt Pastetten - Dorfen auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum gerechtfertigt und vertretbar ist. Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich. Optimierungsgebote sind beachtet. Bei Abwägung aller Belange erweist sich die Planlösung als vernünftig. Die für den Bau der A 94 sprechenden Gründe wiegen so schwer, dass sie sich gegen die entgegenstehenden Belange durchsetzen.

Die vorstellbaren Varianten werden auch bei Berücksichtigung der Gesamtkonzeption des Baus der A 94 ungünstiger beurteilt.

4.7 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

Die Widmung und die sonstigen straßenrechtlichen Verfügungen nach FStrG erfolgen in diesem Planfeststellungsbeschluss gemäß § 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG, soweit nicht § 2 Abs. 6a FStrG eingreift.

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

Die Widmung des Weges mit der Bauwerksverzeichnisnummer 195 zum öffentlichen Feld- und Waldweg ist gerechtfertigt, weil er der Bewirtschaftung einer Reihe von anliegenden Feldgrundstücken dient (vgl. Art. 53 Nr. 1 BayStrWG), die bisher über die Gemeindeverbindungsstraße Watzling - Haidach erreicht werden konnten.

Die Widmung des Weges mit der Bauwerksverzeichnisnummer 217 zum öffentlichen Feld- und Waldweg ist gerechtfertigt, weil er der Bewirtschaftung von mehreren Feldgrundstücken dient (vgl. Art. 53 Nr. 1 BayStrWG), die bisher direkt über die Staatsstraße 2086 erreicht werden konnten. Aufgrund des Autobahnbaus entfällt diese Möglichkeit, so dass Ersatz geschaffen werden muss. Der ÖFW BWV Nr. 217 endet am bestehenden Privatweg an der Grenze der Grundstücke Fl.Nrn. 1027 und

1028 der Gemarkung Watzling, weil sich durch die Planung insoweit keine Änderungen ergeben.

Der von der Stadt Dorfen erhobenen Einwendung gegen die Abstufung der bestehenden Gemeindeverbindungsstraße Watzling – Haidach (BWV Nr. 196) wurde durch die Änderung in Unterlage 6 T abgeholfen. Gleiches gilt für die geplante Straße von der Kreisstraße ED 16 nach Haidvocking, die zur Gemeindeverbindungsstraße gewidmet wird.

5. Sofortige Vollziehbarkeit

Für den Bau der A 94 im Abschnitt zwischen Pastetten und Dorfen ist nach dem geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraße 2004 (BGBl I. 2004 S. 2574 – Beilage zum FStrAbG in der Fassung vom 4. Oktober als Faltblatt) 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 Abs. 1 des KG befreit.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe 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.

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 (§ 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 deutschen Hochschule im

Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplom-Juristen im höheren Dienst, Gebietskörperschaften auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt der zuständigen Aufsichtsbehörde oder des jeweiligen kommunalen Spitzenverbandes des Landes, dem sie als Mitglied zugehören, vertreten lassen.

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 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Bekanntgabe 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.

Hinweis zur öffentlichen Bekanntmachung

Der verfügende Teil des Planfeststellungsbeschlusses wird – da mehr als 50 Zustellungen zu bewirken wären – nicht einzeln zugestellt, sondern im amtlichen Veröffentlichungsblatt der Regierung sowie in den örtlichen Tageszeitungen öffentlich bekannt gemacht.

Eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter Ziffer 2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen bei der Verwaltungsgemeinschaft Hörlkofen für die Mitgliedsgemeinden Wörth und Walpertskirchen, bei der Verwaltungsgemeinschaft Pastetten für die Mitgliedsgemeinden Pastetten und Buch a. Buchrain, bei den Gemeinden Lengdorf und St. Wolfgang sowie bei der Stadt Dorfen zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden in der öffentlichen Bekanntmachung des Planfeststellungsbeschlusses mitgeteilt.

Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber den Betroffenen und gegenüber denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt. Nach der öffentlichen Bekanntmachung im Oberbayerischen Amtsblatt kann der Planfeststellungsbeschluss bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen und von denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, schriftlich bei der Regierung von Oberbayern, Hausanschrift: Maximilianstraße 39, 80538 München, Postanschrift: Regierung von Oberbayern, 80534 München, angefordert werden.

Unabhängig von der öffentlichen Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses können die unter Ziffer 2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen auch bei der Autobahndirektion Südbayern und der Regierung von Oberbayern eingesehen werden. Darüber hinaus kann der Be-

schluss im Volltext spätestens ab dem Beginn der öffentlichen Auslegung auf der Homepage der Regierung von Oberbayern unter www.regierung-oberbayern.de abgerufen werden.

München, 03.12.2009

Regierung von Oberbayern

Beier

Oberregierungsrat