

Aktenzeichen: 4354.32-01-2-3

Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

**A 8 Rosenheim - Salzburg
6-streifiger Ausbau zwischen
Achenmühle und Bernauer Berg
A8_1160_2,950 bis A8_1180_3,941
A8_1160_2,950 bis A8_1180_4,231
Bau-km 67+747 bis Bau-km 75+575**

München, 31.01.2024

Inhaltsverzeichnis

A Entscheidung	6
1. Feststellung des Plans.....	6
2. Festgestellte Planunterlagen.....	6
3. Nebenbestimmungen.....	12
3.1 Unterrichtungspflichten.....	12
3.2 Bauausführung.....	15
3.3 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)	16
3.4 Natur- und Landschaftsschutz.....	17
3.5 Verkehrsimmissionsschutz	22
3.6 Landwirtschaft.....	24
3.7 Wald.....	27
3.8 Denkmalschutz.....	28
3.9 Fischerei	29
3.10 Bodenschutz	30
3.11 Militärische Belange	30
3.12 Verkehrliche Belange	30
3.13 Sonstige Nebenbestimmungen	31
4. Wasserrechtliche Erlaubnisse.....	38
4.1 Gegenstand/Zweck	38
4.2 Plan.....	38
4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen	39
5. Straßenrechtliche Verfügungen	41
6. Zurückweisung von Einwendungen.....	42
7. Sofortige Vollziehbarkeit	42
8. Kostenentscheidung	42
B Sachverhalt	43
1. Beschreibung des Vorhabens	43
2. Planungsstufen	44
3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	44

C Entscheidungsgründe	56
1. Verfahrensrechtliche Bewertung	56
1.1 Allgemeines zur Planfeststellung	56
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen	56
1.3 Verfahrensrügen	57
2. Umweltverträglichkeitsprüfung	60
3. Materiell-rechtliche Würdigung	100
3.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)	100
3.2 Abschnittsbildung	100
3.3 Planrechtfertigung	103
3.4 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	125
3.4.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung	125
3.4.2 Planungsvarianten und wesentliche Auswahlgründe	126
3.4.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt, Anschlussstellen, Nachgeordnetes Wegenetz)	131
3.4.4 Immissionsschutz/Bodenschutz	153
3.4.4.1 Verkehrslärmschutz	153
3.4.4.2 Schadstoffbelastung	210
3.4.4.3 Bodenschutz	215
3.4.5 Naturschutz und Landschaftspflege	219
3.4.5.1 Öffentlicher Belang	219
3.4.5.2 Verbote	220
3.4.5.2.1 FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet Nr. DE 8240-302 „Bärnseemoor“	220
3.4.5.2.2 Sonstige Schutzgebiete/Gebietsschutz	246
3.4.5.2.3 Artenschutz	256
3.4.5.3 Naturschutzrechtliche Kompensation/Folgenbewältigung	292
3.4.6 Gewässerschutz	340
3.4.7 Landwirtschaft	381
3.4.8 Wald	387
3.4.9 Denkmalschutz	388
3.4.10 Fischerei	390
3.4.11 Jagdliche Belange	390
3.4.12 Belange des Klimaschutzes	391
3.4.13 Militärische Belange	400
3.4.14 Sonstige öffentliche Belange	401
3.4.15 Träger von öffentlichen Versorgungseinrichtungen	410
3.5 Private Einwendungen	412
3.5.1 Allgemeine Bemerkungen	412

3.5.2	Einzelne Einwender	428
3.6	Gesamtergebnis	526
3.7	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen.....	526
4.	Sofortige Vollziehbarkeit	527
5.	Kostenentscheidung	527
	Rechtsbehelfsbelehrung.....	527
	Hinweis zur öffentlichen Bekanntmachung.....	528

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	.....	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllIMBl	.....	Allgemeines Ministerialamtsblatt
B	.....	Bundesstraße
BAB	.....	Bundesautobahn
BauGB	.....	Baugesetzbuch
BayBodSchG	.....	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	.....	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayNatSchG	.....	Bayerisches Naturschutzgesetz
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
BGB	.....	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	.....	Bundesgesetzblatt
BGH	.....	Bundesgerichtshof
BImSchG	.....	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	.....	Verkehrslärmschutzverordnung
24. BImSchV	.....	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
39. BImSchV	.....	Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen
BMDV	.....	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
BNatSchG	.....	Bundesnaturschutzgesetz
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
FlurbG	.....	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	.....	Fernstraßengesetz
GG	.....	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GVS	.....	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	.....	Immissionsgrenzwert
KG	.....	Bayerisches Kostengesetz
MABl	.....	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
RLuS	.....	Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
NVwZ	.....	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	.....	Oberverwaltungsgericht
Plafer	.....	Planfeststellungsrichtlinien
RE	.....	Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau
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
V-RL	.....	Vogelschutz-Richtlinie
VwGO	.....	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	.....	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	.....	Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz

Aktenzeichen: 4354.32_01-2-3

**Vollzug des FStrG;
A 8 Rosenheim - Salzburg
6-streifiger Ausbau zwischen
Achenmühle und Bernauer Berg
A8_1160_2,950 bis A8_1180_3,941
A8_1160_2,950 bis A8_1180_4,231
Bau-km 67+747 bis Bau-km 75+575**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A. Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen Achenmühle und dem Bernauer Berg von Bau-km 67+747 bis Bau-km 75+575 wird mit den aus A.3 und A.5 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern und Rot- und Blaeintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

2. Feststellung des Plans

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

Unterlage Nr.	Blatt Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1 T2	-	Erläuterungsbericht mit Anlage 1T1	-
3 T1	-	Übersichtslageplan	1 : 25.000
5 T2	0	Legende/Zeichenerklärung	-
5 T2	1	Lageplan - Bau-km 67+747 bis Bau-km 69+800	1 : 2.000

5 T2	2	Lageplan - Bau-km 69+800 bis Bau-km 71+900	1 : 2.000
5 T2	3	Lageplan - Bau-km 71+900 bis Bau-km 73+900	1 : 2.000
5 T2	4	Lageplan - Bau-km 73+900 bis Bau-km 75+575	1 : 2.000
5 T2	5	Lageplan Kompensationsmaßnahmen Nußdorf am Inn	1 : 2.000
6.1 T1	1	Höhenplan - Bau-km 67+747 bis Bau-km 69+900	1 : 2.000/200
6.1 T1	2	Höhenplan - Bau-km 69+700 bis Bau-km 72+000	1 : 2.000/200
6.1 T2	3	Höhenplan - Bau-km 71+800 bis Bau-km 74+100	1 : 2.000/200
6.1 T1	4	Höhenplan - Bau-km 73+900 bis Bau-km 75+575	1 : 2.000/200
6.2 T1	1	Höhenplan - Bau-km 67+747 bis Bau-km 69+900	1 : 2.000/200
6.2 T1	2	Höhenplan - Bau-km 69+700 bis Bau-km 72+000	1 : 2.000/200
6.2 T1	3	Höhenplan - Bau-km 71+800 bis Bau-km 74+100	1 : 2.000/200
6.2 T1	4	Höhenplan - Bau-km 73+900 bis Bau-km 75+575	1 : 2.000/200
6.3 T1	-	Höhenplan öFW bei Thal (BW 111)	1 : 1.000/100
6.4	-	Höhenplan St 2362 Söllhuben - Frasdorf (BW 113)	1 : 1.000/100
6.5 T1	-	Höhenplan GVS Stockach - Frasdorf über Tunnel BAB	1 : 1.000/100

6.6	-	Höhenplan Kr RO 23 nach Umrathshausen	1 : 1.000/100
6.7 T1	-	Höhenplan St 2093 Prien - Aschau (BW 116)	1 : 1.000/100
6.8	-	Höhenplan GVS Leitenberg - Aschau (BW 118)	1 : 1.000/100
6.9 T1	-	Höhenplan GVS Umrathshausen - Seehaus (BW 119)	1 : 1.000/100
6.10 T1	-	Höhenplan GVS Umrathshausen - Aschau (BW 121)	1 : 1.000/100
6.11 T1	-	Höhenplan Spöck - Pfaffing (BW 123)	1 : 1.000/100
6.12 T1	-	Höhenplan Ortsstraße Feuerhausstraße	1 : 1.000/100
7 T1	1	Lageplan zum Schallschutz Bau-km 67+747 bis Bau-km 69+600 Schallimmissionen im Prognose-Planfall 2030 mit LS	1 : 2.000
7 T1	2	Lageplan zum Schallschutz Bau-km 69+600 bis Bau-km 72+000 Schallimmissionen im Prognose-Planfall 2030 mit LS	1 : 2.000
7 T2	3	Lageplan zum Schallschutz Bau-km 72+000 bis Bau-km 74+200 Schallimmissionen im Prognose-Planfall 2030 mit LS	1 : 2.000
7 T1	4	Lageplan zum Schallschutz Bau-km 74+200 bis Bau-km 75+575 Schallimmissionen im Prognose-Planfall	1 : 2.000

		2030 mit LS	
9.1 T2	1	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Maßnahmenübersichtsplan	1 : 15.000
9.2 T2	0	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Legende für Maßnahmenplan	1 : 2.000
9.2 T2	1	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan	1 : 2.000
9.2 T2	2	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan	1 : 2.000
9.2 T2	3	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan	1 : 2.000
9.2 T2	4	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan	1 : 2.000
9.3 T2	-	Maßnahmenblätter	-
9.4 T1	-	Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation	-
10.1 T1	1	Grunderwerbsplan - Bau-km 67+747 bis Bau-km 68+700	1 : 1.000
10.1 T1	2	Grunderwerbsplan - Bau-km 68+700 bis Bau-km 69+800	1 : 1.000
10.1 T1	3	Grunderwerbsplan - Bau-km 69+800 bis Bau-km 70+900	1 : 1.000
10.1 T1	4	Grunderwerbsplan - Bau-km 70+900 bis Bau-km 71+900	1 : 1.000
10.1 T1	5	Grunderwerbsplan - Bau-km 71+900 bis Bau-km 72+900	1 : 1.000
10.1 T2	6	Grunderwerbsplan - Bau-km 72+800 bis Bau-km 73+900	1 : 1.000
10.1 T2	7	Grunderwerbsplan - Bau-km 73+700 bis Bau-km 74+700	1 : 1.000
10.1 T2	8	Grunderwerbsplan - Bau-km 74+600 bis Bau-km 75+575	1 : 1.000

10.2 T2	-	Grunderwerbsverzeichnis	-
11 T2	-	Regelungsverzeichnis	-
12 T1	1	Widmungsplan - Bau-km 67+747 bis Bau-km 72+250	1 : 5.000
12 T2	2	Widmungsplan - Bau-km 71+000 bis Bau-km 75+575	1 : 5.000
14.1 T2	1	Regelquerschnitt - A 8 Dachprofil, Sägezahnprofil	-
14.1 T2	2	Regelquerschnitt - A 8 Trog mit beidseitigem Wartungsweg	1 : 100
14.1 T2	3	Regelquerschnitt Lärmschutz	1 : 100
14.2 T2	-	Regelquerschnitt - AS Frasdorf einstreifige Rampe / zweistreifige Rampe / zweistreifige Rampe mit Mittelinsel	1 : 100
14.3 T2	-	Regelquerschnitt - Staats- und Kreisstraßen (RQ 9,5) / Gemeindeverbindungsstraßen (RQ 7,5)	1 : 100
14.4 T1	-	Querprofile- A 8 Trog und Tunnel	1 : 200
17.1.1 T1	-	Immissionstechnische Untersuchungen Berechnungsunterlagen Verkehrslärm	-
17.1.2 T1	-	Lageplan Summenpegelbetrachtung Planfall-Nullfall, Prognose 2030 Rasterberechnung in 6 m über GOK Pegeldifferenzen im Nachtzeitraum	1 : 2.000
17.2.1 T1	-	Immissionstechnische Untersuchungen Berechnungsunterlagen Luftschadstoffe	-
17.2.2 T1	-	Luftschadstoffgutachten ILF Beratende Ingenieure Lufthygienische Untersuchung Tunnel Frasdorf	-

18.1 T2	-	Ergebnisse der wassertechnischen Berechnung	-
18.2 T1	1	Lageplan Entwässerungsmaßnahmen Bau-km 67+747 bis Bau-km 72+250	1 : 5.000
18.2 T2	2	Lageplan Entwässerungsmaßnahmen Bau-km 71+000 bis Bau-km 75+575	1 : 5.000
18.3 T1	-	Untersuchung zur Entwässerung im Entwässerungsabschnitt 8	-
18.5 T1	-	Fachbeitrag Wasserrechtsrahmenrichtlinie	-
19.1.1 T2	-	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Textteil	-
19.1.1 T2	1	Waldbilanz nach Waldrecht Anlage 3 zu Unterlage 19.1.1 T2	1 : 2.000
19.1.1 T2	2	Waldbilanz nach Waldrecht Anlage 3 zu Unterlage 19.1.1 T2	1 : 2.000
19.1.1 T2	3	Waldbilanz nach Waldrecht Anlage 3 zu Unterlage 19.1.1 T2	1 : 2.000
19.1.1 T2	4	Waldbilanz nach Waldrecht Anlage 3 zu Unterlage 19.1.1 T2	1 : 2.000
19.1.2 T2	0	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Legende für Bestands- und Konfliktplan	1 : 2.000
19.1.2 T2	1	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan	1 : 5.000
19.1.2 T2	2	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan	1 : 2.000
19.1.2 T2	3	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan	1 : 2.000
19.1.2 T2	4	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan	1 : 2.000

19.1.3 T2	-	Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)	-
19.2 T2	-	Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung	-
19.3.1 T1	-	Angaben zur FFH-Verträglichkeitsprüfung	-
19.3.2 T1	1	Angaben zur FFH-Verträglichkeitsprüfung - Übersichtslageplan	1 : 25.000
19.3.3 T2	1	Angaben zur FFH-Verträglichkeitsprüfung - Lebensraumtypen und Arten/ Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele und Maßnahmen zur Schadensbegrenzung	1 : 5.000

Die Planunterlagen der Autobahndirektion Südbayern (jetzt: Autobahn GmbH des Bundes) tragen das Datum vom 31.07.2014.

Die Unterlagen der 1. Tektur vom 17.12.2019 sind mit einem „T1“ gekennzeichnet. Geringfügige Änderungen im Text sind mit Roteintrag und Streichung überholter Passagen gekennzeichnet. Überholte Unterlagen tragen den roten Stempel „Überholt durch 1. Tektur vom 17.12.2019“.

Die Unterlagen der 2. Tektur vom 31.01.2023 sind mit einem „T2“ gekennzeichnet. Geringfügige Änderungen im Text sind mit Blaeintrag und Streichung überholter Passagen gekennzeichnet. Überholte Unterlagen tragen den blauen Stempel „Ersetzt durch 2. Tektur vom 31.01.2023“.

3. Nebenbestimmungen

3.1 Unterrichtungspflichten

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

- 3.1.1 Der Deutschen Telekom Technik GmbH, mindestens sechs Monate vorher, 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 Dem Landratsamt Rosenheim.
- 3.1.3 Dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim.
- 3.1.4 Dem Staatlichen Bauamt Rosenheim, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten und Sicherungsmaßnahmen an den betroffenen Staatsstraßen St 2093 und St 2362 mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.5 Der Gemeinde Frasdorf, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten und Sicherungsmaßnahmen an den betroffenen Gemeindestraßen und gemeindlichen Anlagen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.6 Der Gemeinde Aschau i. Chiemgau, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten und Sicherungsmaßnahmen an den betroffenen Gemeindestraßen und gemeindlichen Anlagen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.7 Der Gemeinde Rohrdorf.
- 3.1.8 Der Gemeinde Bernau a. Chiemsee.
- 3.1.9 Der Gemeinde Nußdorf a. Inn.
- 3.1.10 Der Gemeinde Flintsbach a. Inn.
- 3.1.11 Dem Landkreis Rosenheim, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten und Sicherungsmaßnahmen an betroffenen Kreisstraßen und Anlagen des Landkreises Rosenheim mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.12 Dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, und der Deutschen Bahn Immobilien GmbH, Niederlassung München.
- 3.1.13 Dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, spätestens ein Jahr vor Baubeginn, damit ein Vertreter der Dienststelle die Oberbodenarbeiten im Hinblick auf archäologische Bodenfunde beobachten kann. 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.

- 3.1.14 Der Bayernwerk Netz GmbH, mindestens sechs Monate vorher, damit gegebenenfalls erforderliche Anpassungsarbeiten an den betroffenen Stromleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.15 Der Vodafone GmbH/Vodafone Kabel Deutschland GmbH, mindestens drei Monate vorher, damit gegebenenfalls erforderliche Anpassungsarbeiten an den betroffenen Telekommunikationsleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.16 Dem Wasserbeschaffungsverband Umrathshausen, damit gegebenenfalls die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Anlagen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.17 Dem Wasserbeschaffungsverband Hittenkirchen, damit gegebenenfalls die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Anlagen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.18 Dem Wasserbeschaffungsverband Frasdorf, damit gegebenenfalls die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Anlagen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.19 Der Nokia Solutions and Networks Saturn Tower, damit gegebenenfalls erforderliche Anpassungsarbeiten an den betroffenen Telekommunikationsleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.20 Der NGN Fiber Network KG, mindestens zwölf bis sechzehn Wochen zuvor, damit gegebenenfalls erforderliche Anpassungsarbeiten an den betroffenen Telekommunikationsleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.21 Dem E-Werk Rupert Buchauer, damit gegebenenfalls die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Anlagen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.22 Dem AZV Prien- und Achental, damit gegebenenfalls die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Anlagen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.23 Den Eigentümern der vom Bauvorhaben betroffenen Ufergrundstücke (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 5).
- 3.1.24 Den Fischereiberechtigten in den direkt oder indirekt betroffenen Gewässerabschnitten mindestens drei Wochen vor Beginn der Baumaßnahmen. Diese sind auch vom Ende der Bauarbeiten im Bereich der betroffenen Gewässerabschnitte zu unterrichten.

3.1.25 Alle in diesem Abschnitt geregelten Pflichten sind auch gegenüber Rechtsnachfolgern der genannten Unternehmen einzuhalten.

3.2 Bauausführung

3.2.1 Die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm“ vom 19.08.1970, MABl 1/1970 S. 2, ist einzuhalten. In den Ausschreibungsunterlagen ist auf die Beachtung dieser Regelungen hinzuweisen. Zur Einhaltung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm bzw. Minimierung der Lärmeinwirkungen sind die Möglichkeiten zur Schallminderung (insbesondere der Einsatz schalloptimierter Baumaschinen und -verfahren usw.) vollständig auszuschöpfen.

3.2.2 Die Bestimmungen der 32. BImSchV (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung) sind zu beachten.

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

3.2.4 Lärmintensiver Baubetrieb ist regelmäßig nur in der Tagzeit (7:00 - 20:00 Uhr) vorzusehen. Sind ausnahmsweise Bauarbeiten in der Nachtzeit oder an Sonn- und Feiertagen durchzuführen, sind diese auf ein betrieblich unabdingbares Mindestmaß zu beschränken.

3.2.5 Vor lärm- und erschütterungsintensiven Bauphasen sind die Anwohner in geeigneter Form zu informieren und ein Ansprechpartner für die Anwohner zu benennen.

3.2.6 Die Auswirkungen durch den baustellenbedingten Fahrverkehr sind soweit wie möglich zu reduzieren.

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

3.2.8 Bei Durchführung erschütterungsrelevanter Baumaßnahmen und -verfahren sind die Anforderungen der DIN 4150 Teil 2 vom Juni 1999 (Erschütterungen im Bauwesen - Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und der DIN 4150 Teil 3 vom Februar 1999 (Erschütterungen im Bauwesen Einwirkungen auf bauliche Anlagen) zu beachten.

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

3.2.10 Der Umgang mit belastetem Material aus Rückbau und Aushub ist vorab mit dem Landratsamt Rosenheim abzustimmen.

- 3.2.11 Die schadlose und ordnungsgemäße Entsorgung der Abfälle unter Einhaltung der Abfallhierarchie des KrWG ist sicher zu stellen. Dazu gehört vor allem auch die frühzeitige Ermittlung, Erkundung und Identifizierung problematischer Bereiche (ggf. kontaminierte Flächen aufgrund der Vornutzung).
- 3.2.12 Die ordnungsgemäße Entsorgung von Abfällen (siehe Ziffer 4.4.5 des Erläuterungsberichtes U01_SP-ABA 9085020-PLFT2-EB) ist mit dem Landratsamt Rosenheim abzustimmen, insbesondere die Entsorgung der Böden mit erhöhtem Organikgehalt sowie die Entsorgung von Mengenüberschüssen an Boden bzw. Oberboden, der für den Einbau in sog. Seitenablagerungen bzw. für die Bodenverbesserung landwirtschaftlicher Flächen vorgesehen ist.
- 3.2.13 Zur Minimierung von Lichtimmissionen sind die gesetzlichen Anforderungen des Art. 11a BayNatSchG (Himmelstrahler und Beleuchtungsanlagen) sowie des Art. 9 BayImSchG (Vermeidbare Lichtemissionen) einzuhalten.
- 3.2.14 Hinweise:
- Es wird empfohlen, die derzeit auf dem Markt befindlichen emissionsärmsten Baumaschinen einzusetzen. Hierauf ist bereits bei der Vergabe zu achten (siehe Merkblatt „Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Emissionen auf Baustellen“). Als emissionsrelevante Mindestvorgaben sollte bei der Vergabe für Baumaschinen die Einhaltung der Vorgaben der BayLuftV vom 20.12.2016 gefordert werden. Lkw sollten die Vorgaben der neuesten Abgasnorm Euro VI erfüllen.
- Auf die geltenden rechtlichen Regelungen und hierzu in Bayern eingeführten Merkblätter und Leitfäden zum Umgang mit mineralischen Abfällen (Boden/Bauschutt/Straßenaufbruch/...) wird ebenfalls hingewiesen (https://www.lfu.bayern.de/abfall/mineralische_abfaelle/index.htm).

3.3 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)

- 3.3.1 Der Vorhabensträger hat das neue Streichwehr am Mühlbach in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim und dem Betreiber der Wasserkraftanlage zu planen. Detailfragen sind im Rahmen der Bauausführungsplanung nach Vorlage der endgültigen wasserrechtlichen Genehmigung durch den Betreiber zu klären.
- 3.3.2 Die hydraulische Dimensionierung des Streichwehres am Mühlbach ist gem. DIN 19700 auszuführen. Die Bauausführungsplanung des zu verlegenden Streichwehres der Wasserkraftanlage Daxamühle erfolgt erst nach Vorlage der endgültigen wasserrechtlichen Genehmigung durch den Betreiber der Wasserkraftanlage.

- 3.3.3 Die Bauausführungsplanungen des Streichwehres am Mühlbach sind nach Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim nach den jeweils gültigen Regelwerken der Technik durchzuführen.
- 3.3.4 Die Bauausführungsplanungen bei der Ausgestaltung von zu verlegenden Gewässerabschnitten sind in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim so naturnah wie möglich auszuführen. Uferbefestigungen bzw. „Steinsätze“ dürfen daher nur in Bereichen erfolgen, wo dies aus verkehrssicherungstechnischen Gründen zwingend erforderlich ist.
- 3.3.5 Die verlegten Gewässerabschnitte sind vom Vorhabensträger zu unterhalten, ausgenommen davon sind Bauwerke im verlegten Gewässerabschnitt, die in keinem funktionalen Zusammenhang mit der Autobahn stehen (z. B. Bauwerke zum Betrieb der Wasserkraftanlage Daxamühle beispielsweise Streichwehr, Fischaufstiegshilfe u. ä.). Im Bereich von neu erstellten Autobahn-Bauwerken trägt der Vorhabensträger 5,00 m ober- und 5,00 m unterstrom die Unterhaltungslast.
- 3.3.6 Die künftige Verwendung der 80.000 m³ Boden mit „organischen Beimengungen“ (vermutlich Torf) ist mit dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim und dem Landratsamt Rosenheim im Rahmen der Bauausführungsplanung abzustimmen.
- 3.3.7 Baubeginn und Vollendung sind dem Landratsamt Rosenheim, Untere Wasserrechtsbehörde, und dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim rechtzeitig anzuzeigen.

3.4 Natur- und Landschaftsschutz

- 3.4.1 Die in den Unterlagen 9 T2 und 19 T2 dargestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen (Schutz-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen) sind als Bestandteil der Genehmigung ausnahmslos durchzuführen, sofern in den folgenden Ziffern keine abweichenden oder ergänzenden Vorgaben festgelegt sind.
- Die ergänzenden Angaben zum Landschaftspflegerischen Begleitplan und zu den Naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) aus der Unterlage „Stellungnahme im Rahmen einer Plausibilitätsprüfung der vegetationskundlichen Bestandsdaten und der Fauna“ (Stand: November 2023) sind vollumfänglich zu berücksichtigen und umzusetzen. Dies betrifft die Maßnahmen S 6, S 9, S 12, S 13, G 5, CEF 1 / A, CEF 2, A 8 / CEF, A 9 / CEF, A 10, A 3, A 5, A 6.
- 3.4.2 Die Durchführung der planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen hat dem Stand der Technik (DIN-Normen, ZTV, RAS-LP etc.) zu entsprechen.
- 3.4.3 Die naturschutzfachlichen Kompensationsflächen sind spätestens eine Vegetationsperiode nach Beendigung der Baumaßnahme fertigzustellen. Die CEF-Maßnahmenflächen müssen bereits vor Eingriffsbeginn wirksam sein. Zur Erreichung und zur

Aufrechterhaltung des Entwicklungsziels sind die naturschutzfachlichen Kompensationsflächen dauerhaft zu unterhalten. Kompensationsflächen, die nicht im Eigentum des Vorhabensträgers sind, sind entsprechend dinglich und dauerhaft ihres Zweckes und hinsichtlich der Pflege zu sichern.

- 3.4.4 Die in der Unterlage 19.1.3 T2, Ziffer 3.2.1 bis Ziffer 3.2.5 bezeichneten Maßnahmen CEF1/A, CEF2, A 8 CEF und A 9 CEF dienen der Sicherung der ökologischen Funktion der betroffenen Lebensstätten und sind rechtzeitig fertig zu stellen, sodass ihre Wirksamkeit vor Beginn des baubedingten Eingriffs sichergestellt ist. Bei Maßnahme CEF 1 / A ist im Zuge der Erfolgskontrolle ein Reproduktionsnachweis der Zauneidechse vor Baubeginn notwendig. Ggf. erforderliche Optimierungen (Schaffung von Lichtkorridoren) sind vorab mit den Naturschutzbehörden abzustimmen.
- 3.4.5 In Offenlandbereichen mit Vorkommen von Bodenbrütern, dürfen die zur Baufeldfreimachung und Errichtung von Erschließungswegen, Baustellenlager und Entwässerungseinrichtungen erforderlichen Oberbodenarbeiten nur im Zeitraum 15. August bis 28./29. Februar durchgeführt werden. Abweichend davon dürfen solche Maßnahmen nur durchgeführt werden, wenn aufgrund einer vorhergehenden naturschutzfachlichen Überprüfung durch die Umweltbaubegleitung und nach Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern, Höhere Naturschutzbehörde, und dem Landratsamt Rosenheim, Untere Naturschutzbehörde, gewährleistet ist, dass keine Brutreviere von Bodenbrütern beschädigt oder zerstört werden.
- 3.4.6 Die erforderlichen Rodungsarbeiten sind grundsätzlich im Zeitraum vom 1. Oktober bis zum 28. /29. Februar durchzuführen. Außerhalb dieser Zeit dürfen Gehölzbeseitigungen nur vorgenommen werden, wenn aufgrund naturschutzfachlicher Prüfung durch die Umweltbaubegleitung in Abstimmung mit der zuständigen Naturschutzbehörde sichergestellt ist, dass keine Nester, Höhlen oder Spalten mit Individuen relevanter Arten besetzt sind. In Bereichen mit Fledermausvorkommen sind Fällungen nach fledermauskundlicher Einweisung und unter Berücksichtigung von Maßnahmen zur Vermeidung einer signifikanten Erhöhung des Tötungs- und Verletzungsrisikos in den Monaten September/ Oktober durchzuführen. In Bereichen mit Haselmausvorkommen hat die Fällung/Auf-den-Stock-setzen ohne Befahrung mit schwerem Gerät zu erfolgen. Vor 1. September hat eine Vergrämung von Haselmäusen in geeignete angrenzende Lebensräume bzw. Umsiedlung mittels Nistkästen in funktionsfähige CEF Flächen stattzufinden. Wurzelstöcke dürfen in Bereichen mit Vorkommen von Haselmaus und/oder Zauneidechsen nur in den Monaten April bis Mai oder im August entfernt werden.

- 3.4.7 Die von Fledermäusen genutzten Querungsbauwerke (BW 109, 110, 112, 120, 121, 124, 125 und 126) sind durchgängig zur Verfügung zu stellen. Auch während der Bauphase sind diese Durchlässe gem. S 12-Maßnahmenbeschreibung (Plausibilitätsprüfung) offen zu halten. Es ist sicherzustellen, dass die Einflüge lichtgeschützt möglich sind (keine Beleuchtung bei Dämmerung und nachts).
- 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 Im Baufeldbereich liegende moor- und grundwasserbeeinflusste Böden sind mittels geeigneter Maßnahmen (z. B. bei Baustraßen Einbau von Vliesschichten zur Druckverteilung) vollumfänglich zu schonen. Nach Beendigung der Baumaßnahmen sind die natürlichen Bodenfunktionen uneingeschränkt wieder herzustellen.
- 3.4.10 Außerhalb des Baufeldbereichs liegende wertvolle Landschaftsbestandteile (Feuchtfelder, Quellhorizonte, Magerstandorte etc.) sind mittels geeigneter Maßnahmen (z. B. ortsfester Bauzäune, Hinweisschilder) vor Beeinträchtigungen zu sichern.
- 3.4.11 Die landschaftspflegerische Bauausführungsplanung ist hinsichtlich der Böschungen am Fahrbahnrand sowie der Eingrünung durch entweder Ansaat oder Gehölzpflanzungen mit dem Landratsamt Rosenheim, Untere Naturschutzbehörde, abzustimmen. Dies gilt insbesondere für die geplanten Oberbodenauffüllungen an den Böschungen, beim Lärmschutz und der Eingrünung im Bereich zwischen Daxa und Frasdorf. Es ist dabei zu beachten, dass soweit wie möglich ein naturnahes Landschaftsbild hergestellt wird.
- 3.4.12 Für Ansaaten und Pflanzungen bei der Herstellung der landschaftspflegerischen Maßnahmen ist ausschließlich gebietseigenes Pflanzmaterial und Saatgut zu verwenden. Abweichungen hiervon sind nur in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern, Höhere Naturschutzbehörde, und dem Landratsamt Rosenheim, Untere Naturschutzbehörde, zulässig, soweit entsprechendes Material nicht oder nicht ausreichend zur Verfügung steht oder für einzelne Maßnahmen nicht geeignet ist.
- 3.4.13 Die landschaftspflegerische Ausführungsplanung der betroffenen (Fließ)Gewässer muss in Abstimmung mit dem Landratsamt Rosenheim, Untere Naturschutzbehörde, und dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim so naturnah wie möglich gestaltet werden.

- 3.4.14 Bei notwendig werdenden Fließgewässerverlegungen ist das Sohlsubstrat vom alten Bachlauf in den neuen zu verbringen. Dabei ist darauf zu achten, dass das Substrat zu keiner Zeit ganz austrocknet. Die Bachverlegung hat im Sommerhalbjahr zu erfolgen. Die Temperaturen beim Umlagern des Substrats müssen auch nachts über 10° Celsius betragen. Die Fließgewässer sind vorab auf ein Muschelvorkommen zu untersuchen und ggf. abzusammeln. Das Aufkommen unerwünschter Neophyten, insbesondere Indisches Springkraut, Kanadische Goldrute und Japan-Knöterich ist auf den renaturierten Flächen wirksam zu bekämpfen.
- 3.4.15 Der Vorhabensträger hat zur Sicherung des biotopkartierten Gehölzbestandes entlang der Fl. Nr. 704, Gemarkung Umrathshausen, einem Bauzaun mit mindestens 10 m Abstand (biotopkartierte Fläche zu Baustelleneinrichtungsfläche) zu errichten.
- 3.4.16 Eine qualifizierte Umweltbaubegleitung (UBB) ist im Benehmen mit der Regierung von Oberbayern, Höhere Naturschutzbehörde, und dem Landratsamt Rosenheim, Untere Naturschutzbehörde, rechtzeitig vor Beginn der Arbeiten zu bestellen und während des gesamten Zeitraums der Straßenbaumaßnahme sicherzustellen. Insbesondere die vorgesehenen speziellen artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen sind uneingeschränkt einzuhalten und durch die ökologische Baubegleitung zu dokumentieren. Die UBB muss über ein abgeschlossenes Hochschul- oder Fachhochschulstudium, welches vertiefte Kenntnisse auf dem Gebiet des Naturschutzes und der Landschaftsökologie vermittelt und darüber hinaus über einschlägige praktische Erfahrung verfügen. Der bzw. die Vertreter der UBB ist der Regierung von Oberbayern, Höhere Naturschutzbehörde, und dem Landratsamt Rosenheim, Untere Naturschutzbehörde, mit Name, Erreichbarkeit und fachlicher Qualifikation vor Baubeginn mitzuteilen. Der Vorhabenträger verpflichtet die Beauftragten für die Umweltbaubegleitung vor Baubeginn die ausführende Baufirma im Rahmen eines gemeinsamen Ortstermins in die landschaftspflegerischen Anforderungen einzuweisen. Das Landratsamt Rosenheim, Untere Naturschutzbehörde ist zu diesem Termin einzuladen.

Durch die Umweltbaubegleitung sind während der Baumaßnahme Aufzeichnungen über die Beanspruchung ursprünglich nicht vorgesehener Flächen zu führen. Die Bilanzierung der Eingriffsregelung ist nach Fertigstellung der Maßnahme auf dieser Grundlage zu überprüfen und ggf. nachzubessern. Wesentliche Abweichungen des Vorhabens sowie der Kompensationsmaßnahmen von der genehmigten Planung sind der Genehmigungsbehörde sowie der Regierung von Oberbayern, Höhere Naturschutzbehörde, und dem Landratsamt Rosenheim, Untere Naturschutzbehörde umgehend anzuzeigen.

- 3.4.17 Auf den Ausgleichsflächen und auf den Flächen im Straßenbereich ist darauf zu achten, dass sich keine Neophyten ansiedeln. Eine regelmäßige Kontrolle und gegebenenfalls nötige Bekämpfung der Neophyten im Frühsommer (vor der Blüte) ist durchzuführen. Während der Bauphase und während der durchzuführenden Pflegemaßnahmen ist sicherzustellen, dass durch die Baumaschinen und Mähgeräte, z.B. über Reifenverschmutzungen, kein Eintrag von Neophyten stattfinden.
- 3.4.18 Der Regierung von Oberbayern, Höhere Naturschutzbehörde, und dem Landratsamt Rosenheim, Untere Naturschutzbehörde, sind zeitnah und regelmäßig über den Fortgang der Bauarbeiten im Hinblick auf die Einhaltung und Umsetzung der festgesetzten landschaftspflegerischen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen unaufgefordert zu berichten. Ein solcher Bericht ist erstmalig nach Herstellung der jeweiligen Vermeidungs- und der CEF-Maßnahme vorzulegen. Anschließend ist der Bericht bis zum Abschluss der Bauarbeiten vierteljährlich zu übermitteln. Weitere Berichte sind spätestens unmittelbar nach Herstellung sämtlicher landschaftspflegerischer Arbeiten erforderlich. Der Abschluss der Herstellung der Kompensationsmaßnahmen sowie der Grad der Erreichung des Entwicklungsziels sind nach Abschluss der Herstellungspflege und alle fünf Jahre bis zum Erreichen des Entwicklungsziels der CEF- und Kompensationsmaßnahmen spätestens zum jeweiligen Jahresende anzuzeigen. Die Berichte beinhalten Ausführungen zu den durchgeführten Arbeiten, Ergebnisse und ggf. besondere Vorkommnisse und sind mit geeigneten Fotos zu dokumentieren. Nach Beendigung der Tätigkeit der ökologischen Umweltbaubegleitung hat der Vorhabensträger dafür Sorge zu tragen, dass noch verbleibende Arbeiten bis zur Zielerreichung und die Unterhaltungspflege auf Flächen, auf denen landschaftspflegerische Maßnahmen durchzuführen sind, von Fachpersonal, das der Qualifikation der Umweltbaubegleitung entspricht, auf Dauer gesteuert und überwacht werden.
- 3.4.19 Spätestens mit Beginn der Maßnahmenherstellung sind die zu den planfestgestellten Kompensations- und CEF-Maßnahmen erforderlichen Angaben vollständig ins Ökoflächenkataster (ÖFK) des Bayerischen Landesamtes für Umwelt einzutragen.
- 3.4.20 Der Beginn der Baustelleneinrichtung, der Beginn der Baumaßnahme, der Beginn der in den Unterlagen 19.1.1 T2, 9.1 T2 und 9.2 T2 dargestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen (Schutz-, Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie CEF-Maßnahmen) und deren jeweilige Beendigung /Abschluss der Umsetzung sind der Regierung von Oberbayern, Höhere Naturschutzbehörde, und dem Landratsamt Rosenheim, Untere Naturschutzbehörde, mit einem Vor- bzw. Nachlauf von zwei Wochen anzuzeigen.

- 3.4.21 Abweichende Vorgehensweisen können nur im Einvernehmen mit der Regierung von Oberbayern, Höhere Naturschutzbehörde, und dem Landratsamt Rosenheim, Untere Naturschutzbehörde, erfolgen.
- 3.4.22 Nach Abschluss der Baumaßnahme hat der Vorhabensträger darüber hinaus mit dem Landratsamt Rosenheim, Untere Naturschutzbehörde, zu prüfen, ob die im landschaftspflegerischen Begleitplan festgesetzten Kompensationsmaßnahmen ordnungsgemäß durchgeführt worden sind und ob der angestrebte Ausgleich erreicht werden wird. Gegebenenfalls festgestellte Defizite sind unverzüglich zu beheben.
- 3.4.23 Wesentliche Abweichungen des Vorhabens sowie der Kompensationsmaßnahmen von der genehmigten Planung sind der Planfeststellungsbehörde, der Regierung von Oberbayern, Höhere Naturschutzbehörde, und dem Landratsamt Rosenheim, Untere Naturschutzbehörde, umgehend anzuzeigen.
- 3.4.24 Weitere naturschutzfachliche Nebenbestimmungen bleiben vorbehalten.

3.5 Verkehrsimmissionsschutz

- 3.5.1 Der Vorhabensträger hat die in den festgestellten Planunterlagen enthaltenen aktiven Lärmschutzanlagen bis zur Gesamtfertigstellung des Bauvorhabens zu errichten und auf Dauer zu unterhalten.
- 3.5.2 Für die Straßenoberfläche ist auf den Rampen der Anschlussstelle Frasdorf und der Prientalbrücke ein lärmindernder Fahrbahnbelag zu verwenden, der den Anforderungen eines Korrekturwertes D_{StrO} von - 2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 mit Hinweis auf das Allgemeine Rundschreiben „Straßenbau 14/1991“ entspricht.
- 3.5.3 Für die Straßenoberfläche ist von Bau-km 67+747 bis Bau-km 75+575 (mit Ausnahme der Bauwerke BW 114 und BW 117) ein lärmindernder Belag zu verwenden, der den Anforderungen eines Korrekturwertes D_{StrO} von - 5 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 mit Hinweis auf das Allgemeine Rundschreiben „Straßenbau 14/1991“ entspricht.
- 3.5.4 Der Vorhabensträger hat bei der Ausschreibung sicherzustellen, dass der lärmindernde Belag in Bezug auf Qualität und akustischen Eigenschaften dem jeweils gültigen Regelwerk der Technik entspricht.
- 3.5.5 Der Vorhabensträger hat zu gewährleisten und zu dokumentieren, dass der Einbau des unter A.3.5.3 dieses Beschlusses aufgeführten lärmindernden Fahrbahnbelages nach dem jeweils aktuell gültigen Regelwerk der Technik erfolgt, um die lärmreduzierenden Eigenschaften von - 5 dB(A) dauerhaft sicherzustellen. Die Regierung von Oberbayern ist unverzüglich zu informieren, wenn festgestellt wird, dass der aktive Lärmschutz nach den genannten Kriterien nicht mehr ausreicht.

3.5.6 Sollte die vorgenannte pegelmindernde Wirkung des eingebauten lärmindernden Fahrbahnbelages unter Berücksichtigung des Allgemeinen Rundschreibens "Straßenbau Nr. 3/2009" nicht mehr gewährleistet sein und

- sollten dadurch die Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV bei weiteren als den in der Nebenbestimmung unter A.3.5.8 dieses Beschlusses genannten Immissionsorten überschritten werden oder
- bei den in der Nebenbestimmung unter A.3.5.8 dieses Beschlusses genannten Immissionsorten die maßgeblichen Schalldämmmaße der gesamten Außenflächen nach der 24. BImSchV nicht mehr ausreichen,

ist grundsätzlich ein neuer Fahrbahnbelag einzubauen. Er muss dieselben Eigenschaften wie in der Nebenbestimmung unter A.3.5.3 dieses Beschlusses aufweisen.

3.5.7 Für den Fall, dass der Neueinbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages mit einer Minderungswirkung $D_{\text{stro}} = -5 \text{ dB(A)}$ nicht in Frage kommen sollte, behalten wir uns die Entscheidung über ein alternatives Lärmschutzkonzept vor. Damit soll der Gesamtumfang des aktiven Lärmschutzes (Fahrbahnbelag und Lärmschutzanlagen) sichergestellt werden. In diesem Fall hat der Vorhabensträger unverzüglich nach Feststellung der in der Nebenbestimmung unter A.3.5.5 dieses Beschlusses genannten Voraussetzungen entsprechende Planunterlagen vorzulegen.

3.5.8 Die Eigentümer der nachfolgend genannten Anwesen (vgl. Unterlage 17.1 T1), bei denen eine Überschreitung der maßgeblichen Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV vorliegt, die aber nicht durch aktive Lärmschutzmaßnahmen geschützt werden, haben grundsätzlich Anspruch auf Ersatz der notwendigen Aufwendungen für passive Lärmschutzmaßnahmen. Bezüglich Art und Umfang der Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume gilt die 24. BImSchV. Schallschutzmaßnahmen im Sinne dieser Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden und in Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle. Schutzbedürftig sind die in Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage zu dieser Verordnung genannten Aufenthaltsräume. Die betroffenen Grundeigentümer sind vom Vorhabensträger nachweisbar auf ihre Anspruchsberechtigung hinzuweisen.

O. g. Ansprüche gegen den Vorhabensträger haben die Eigentümer folgender Anwesen in der Gemeinde Frasdorf (vgl. Unterlage 17.1 T1):

- Pfaffing, Pfaffing 3 (PF_IO_03)

- Hötzing, Hötzing 1 (HÖ_IO_01)
- Hötzing, Hötzing 2 (HÖ_IO_04)
- Hötzing, Hötzing 2 (2. Gebäude) (HÖ_IO_03)
- Hötzing, Hötzing 4 (HÖ_IO_02)
- Hötzing, Hötzing 5 (HÖ_IO_05)
- Umrathshausen Pfarrweg 17 und 15 (UH_IO_04, UH_IO_05)
- Umrathshausen Bahnhof 1 (UH_IO_06)
- Seehaus, Seehaus 1 (SH_IO_01)
- Frasdorf, An der Leiten 7 (FR_IO_07)
- Oberprienmühle 3 (OP_IO_01)
- Ginnerting 20 (GI_IO_06)
- Ginnerting 20a (GI_IO_08)
- Ginnerting 23 (GI_IO_07)

3.5.9 Die Eigentümer der in der festgestellten Unterlage 17.1 T1 aufgeführten Anwesen Umrathshausen Bahnhof 1 (UH_IO_06) und Hötzing 1 und 4 (HÖ_IO_01 und HÖ_IO_02) haben gegen den Vorhabensträger darüber hinaus einen Anspruch auf angemessene Entschädigung für die Beeinträchtigung von Außenwohnbereichen, soweit die zulässigen Tageslärmgrenzwerte gemäß den Lärmberechnungen überschritten werden. Auszugleichen ist nur die Lärmbelastung, die oberhalb des in der 16. BImSchV festgelegten jeweiligen Tagesgrenzwertes liegt. Die Bemessung der Entschädigung richtet sich nach den "Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchr 1997". Die Entschädigungsansprüche bestehen nur, soweit auf den zu schützenden Gebäudeseiten tatsächlich Außenwohnbereiche, d. h. Balkone, Loggien, Terrassen oder Teile eines Gartens, die zum Aufenthalt geeignet sind, vorhanden sind. Die Betroffenen sind auf ihre Anspruchsberechtigung hinzuweisen.

3.5.10 Bezüglich von Lichtimmissionen zum Schutz der Nachbarschaft sind die LAI-Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen (Stand 08.10.2012) zu beachten.

3.6 Landwirtschaft

3.6.1 Der Vorhabensträger hat jeden vom Bauvorhaben betroffenen landwirtschaftlichen Betrieb rechtzeitig vor Baubeginn über alle den Bau betreffenden Themen (z. B. Bauablauf, Entschädigungen) zu informieren und dies zu dokumentieren. Die betroffenen Landwirte sind insbesondere zur Anpassung ihrer Betriebsabläufe (z. B.

Anbau- und Futterplanung, Mehrfachumfang) frühzeitig zum realen Flächenbedarf und zum Bedarfszeitraum zu informieren. Den betroffenen Landwirten ist ein verantwortlicher Ansprechpartner zu nennen, mit dem er kurzfristig im Zusammenhang mit der Baumaßnahme auftretende Probleme und Fragen klären kann. Die betroffenen Landwirte sind vom Abschluss der Baumaßnahme ebenfalls zu informieren, um ggf. noch offene Themen zu klären und die weitere Vorgehensweise abzustimmen.

- 3.6.2 Der abgeschobene Oberboden ist gemäß den Vorgaben der Bundesbodenschutz-VO so zu sichern, dass er jederzeit zu landwirtschaftlichen Kulturzwecken wieder verwendet werden kann (Ausbau und Lagerung in trockenem Zustand getrennt nach Krume und Oberboden). Aus der Sicht des Bodenschutzes ist eine Deponierung fruchtbaren Ackerbodens möglichst zu vermeiden. Wird eine Zwischenlagerung notwendig, sind nachfolgende Punkte zu beachten:
 - 3.6.2.1 Die Mietenhöhe bei der Lagerung des Oberbodens darf 2,0 m nicht überschreiten.
 - 3.6.2.2 Bei einer Lagerdauer von über sechs Monaten ist die Miete mit tiefwurzelnden, winterharten und stark wasserzehrenden Pflanzen zu begrünen.
 - 3.6.2.3 Die Mieten dürfen nicht mit Maschinen befahren werden.
- 3.6.3 Bei der geplanten Rückführung zu landwirtschaftlichen Nutzflächen sind folgende Punkte analog § 12 BBodSchV zu beachten:
 - 3.6.3.1 Es hat ein dreistufiger Bodenaufbau mit einer Kies-Dränschicht, einem Unterboden (B-Horizont) und der Humusauflage zu erfolgen.
 - 3.6.3.2 Bei den Rekultivierungsmaßnahmen ist zur Vermeidung von Bodenverdichtungen eine Dränschicht beim Bodenaufbau einzuplanen.
 - 3.6.3.3 Bevor der Mutterboden wieder aufgebracht wird, ist bei Bedarf eine Unterbodenlockerung vorzunehmen.
 - 3.6.3.4 Es ist ein bodenschonender Auftrag von Oberboden und Humus bei geeigneten Witterungs- und Bodenverhältnissen mit geeigneten Fahrzeugen (Moorraupen, Kettenfahrzeugen) und in möglichst wenigen Arbeitsgängen zur Vermeidung von Sperrschichten zu gewährleisten.
 - 3.6.3.5 Für Auffüllungen genutztes Material muss ähnliche chemische und physikalische Eigenschaften aufweisen und vergleichbar sein mit den Standortgegebenheiten.
 - 3.6.3.6 Es darf im durchwurzelbaren Bereich von 50 bis 60 cm nur Oberbodenmaterial (Humus) verwendet werden.
 - 3.6.3.7 Beim Auffüllmaterial dürfen keine Hinweise auf anthropogene Veränderungen oder geogene Stoffanreicherungen bestehen.

- 3.6.3.8 Es ist sicherzustellen, dass die Vorsorgewerte der BBodSchV (Anhang 2 Tab. 4. 1) eingehalten werden bzw. 70 % der Vorsorgewerte bei Rekultivierung mit landwirtschaftlicher Folgenutzung nicht überschritten werden.
- 3.6.3.9 Fremdbestandteile von Flächen die aufgelassen oder vorübergehend als Baustraßen genutzt werden sind vollständig zu entfernen.
- 3.6.3.10 Senken, bzw. störende Unebenheiten in einer Fläche sind bei der Auffüllung soweit möglich zu vermeiden, um eine bessere Bewirtschaftung mit modernen landwirtschaftlichen Maschinen zu gewährleisten.
- 3.6.3.11 Die Auffüllung ist so zu planen, dass ein Wasserabfluss auf andere Feldstücke und Erosion so weit wie möglich verhindert werden. Die Flanken sind zudem leicht zu befestigen. Die Auffüllflächen sind mit Abstand zu Nachbargrundstücken zu erstellen.
- 3.6.3.12 Der Einbau von Oberboden hat ausschließlich während der Vegetationsperiode zu erfolgen.
- 3.6.3.13 Der bei der Baumaßnahme anfallende Oberboden ist fachgerecht zu gewinnen, zwischenzulagern und wiederzuverwenden. Vor Herstellung/Anlage der Baustraßen ist der Oberboden abzuschleppen und getrennt zu lagern.
- 3.6.4 Die Oberflächenentwässerung hat so zu erfolgen, dass die anliegenden Grundstücke nicht erheblich beeinträchtigt werden.
- 3.6.5 Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen.
- 3.6.6 Die Benutzung landwirtschaftlicher Wege durch Baufahrzeuge ist auf das notwendige Maß zu beschränken und rechtzeitig mit dem jeweiligen Baulastträger abzustimmen. Sofern Feldwege von der Baumaßnahme betroffen sind, sind diese nach Abschluss der Baumaßnahme funktionsgemäß entsprechend dem ursprünglichen Zustand wiederherzustellen. Vor Baubeginn ist der Zustand des zu benutzenden bestehenden landwirtschaftlichen Wegenetzes zu dokumentieren.
- 3.6.7 Es ist sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße und angemessene Anbindung an das öffentliche Wegenetz in Abstimmung mit den Betroffenen erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit. Notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten.
- 3.6.8 Flächen, die während der Bauzeit vorübergehend in Anspruch genommen werden, müssen nach Abschluss der Baumaßnahmen durch den Vorhabensträger wieder ordnungsgemäß in Abstimmung mit den Betroffenen unverzüglich rekultiviert werden, wobei die bereits vorhandene Humusschicht wieder aufzutragen ist. Der Humus ist wieder in der Dicke aufzubringen, die er ursprünglich hatte. Die Oberbodenarbeiten sind bei geeigneter Witterung für Erdarbeiten auszuführen. Bei der Rekultivierung

darf die Humusaufgabe (A-Horizont) nicht mit dem Unterboden (B-Horizont) durchmischt werden. Bodenverdichtungen sind notfalls durch Auflockerung zu beseitigen. Soweit es sich um Forstflächen handelt, sind diese wieder aufzuforsten. Die ordnungsgemäße Rekultivierung ist anschließend mit dem Vorhabensträger zusammen mit dem Bewirtschafter festzustellen und in einem entsprechenden Protokoll zu dokumentieren.

- 3.6.9 Bei Baubeginn sind die benötigten Flächen durch den Vorhabensträger auszuflocken und den betroffenen Landwirt ist eine exakte Flächenangabe mitzuteilen.
- 3.6.10 Bei der Bepflanzung der Straßenflächen und naturschutzfachlichen Kompensationsflächen ist auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke Rücksicht zu nehmen, insbesondere sollen bei Baumpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Kaltluftabfluss, Laubfall/Nadelstreu und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden, die Pflanzabstände des AGBGB sind einzuhalten.

3.7 Wald

- 3.7.1 Die festgestellten Ersatzaufforstungen und Waldumbaumaßnahmen sind in enger Abstimmung mit dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Rosenheim vorzunehmen. Das waldbauliche Vorgehen ist insbesondere bezüglich der Baumartenwahl unter Berücksichtigung kleinstandörtlicher Verhältnisse, der erforderlichen Pflanzanzahlen sowie gegebenenfalls einzuhaltender Grenzabstände mit dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Rosenheim abzustimmen.
- 3.7.2 Der Waldflächenverlust ist bei zu versiegelnden Flächen im Verhältnis 1:1 auszugleichen (vgl. Gemeinsame Grundsätze des StMI und des StMLU für Ausgleich und Ersatz vom 21.06.1993, Grundsatz 3.2).
- 3.7.3 Der Waldflächenverlust ist für nicht versiegelte, aber von der A 8 überbaute Flächen im Verhältnis 1:3 auszugleichen.
- 3.7.4 Der Vorhabensträger hat bei der Maßnahme A 2 zur Sicherung der Waldfunktionen auf das Kappen und Stehenlassen ausgewählter Einzelbäume des bestehenden Fichtenbestandes in einer Höhe von 4,0 m aus Forstschutzgründen (Borkenkäfergefahr) zu verzichten.
- 3.7.5 Im Rahmen der Bauausführungsplanung sind detaillierte Rekultivierungspläne aufzustellen. Dabei sind die Anforderungen der „Richtlinien für die sachgerechte Bodenrekultivierung land- und forstwirtschaftlich genutzter Flächen, 2. Auflage 2012“ (Fachbeirat für Bodenfruchtbarkeit und Bodenschutz des österreichischen Bundesministeriums für Bodenfruchtbarkeit und Bodenschutz) für die Entwässerung,

die Herstellung der Rekultivierungsschicht und die Aufforstung von Wald zu beachten.

- 3.7.6 Die humosen Waldböden der geplanten Abtragungsflächen sind getrennt abzuschleppen, getrennt zwischenzulagern und anschließend als Humusaufgabe auf den neu- oder wiederaufzuforstenden Flächen aufzubringen.
- 3.7.7 Sich im Zuge der Bauarbeiten ergebende Mehrungen der dauerhaften Rodungsfläche sind im Verhältnis 1:1 durch zusätzliche Ersatzaufforstungen auszugleichen.
- 3.7.8 Die Ersatzaufforstungen und die Wiederaufforstungen der temporär beanspruchten Waldflächen im Baufeld sind innerhalb eines Jahres nach Bauende auszuführen. Im Bereich geplanter Bewaldungsmaßnahmen auf Geländeangleichungen ist eine zeitnahe Erst- bzw. Wiederaufforstung bis spätestens zwei Jahre nach Bauende anzustreben.
- 3.7.9 Die Fertigstellung der Ersatzaufforstungen ist dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Rosenheim unaufgefordert schriftlich anzuzeigen.

3.8 Denkmalschutz

- 3.8.1 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.
- 3.8.2 Der Beginn von Erdbauarbeiten ist vom Vorhabensträger unverzüglich, spätestens zwei Monate vor Beginn dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege anzuzeigen, um mit dem Landesamt einvernehmlich die erforderlichen Schritte zur Vermeidung einer Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen festzulegen.
- 3.8.3 Der Vorhabensträger bezieht 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 ein.
- 3.8.4 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 Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen.

3.8.5 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. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zu Stande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.

3.8.6 Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass gemäß Art. 8 Abs. 1 Denkmalschutzgesetz Bodendenkmäler, die bei der Verwirklichung des Vorhabens zutage kommen, unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege zu melden sind. Die aufgefundenen Gegenstände und der Fundort sind bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen, wenn nicht die Untere Denkmalschutzbehörde die Gegenstände vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet (Art. 8 Abs. 2 DSchG).

3.9 Fischerei

3.9.1 Es ist eine naturnahe Gestaltung der anzupassenden Gewässer vorzusehen.

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

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

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

3.10 **Bodenschutz**

- 3.10.1 Der Vorhabensträger hat die Einhaltung der Vorgaben der Bundesbodenschutzverordnung (vgl. § 12 BBodSchV) und der DIN 19731 zur Verwertung von Bodenmaterial und die Anforderungen an das Auf- und Einbringen von Überschussmassen für die geplanten Seitenablagerungen und Oberbodenauffüllungen zu gewährleisten.
- 3.10.2 Der Vorhabensträger hat das geplante Auf- und Einbringen von Bodenmaterial vorher mit dem Landratsamt Rosenheim und dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim abzustimmen. Die Eignung des Materials v. a. hinsichtlich Bodenart und Stoffeigenschaften (insbes. potentielle Schadstoffbelastungen etwa am Straßenrand) sowie die Eignung der Auftragsfläche, insbesondere bei nachfolgender landwirtschaftlicher Nutzung, ist durch baubegleitende chemische Untersuchungen vor dem Wiedereinbau sicherzustellen.
- 3.10.3 Der Vorhabensträger hat sicherzustellen, dass eventuell anfallendes, geogen belastetes Bodenmaterial nicht auf anders oder unbelastete Böden verlagert wird. Dazu ist der Untersuchungsumfang vorher mit dem Landratsamt Rosenheim und dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim für das tatsächlich für die Auffüllflächen vorgesehene Aushubmaterial abzustimmen. Es wird hierzu auf die „Handlungshilfe für den Umgang mit geogen arsenhaltigen Böden“ des Bayerischen Landesamtes für Umwelt hingewiesen.
- 3.10.4 Der Vorhabensträger hat die weitere geeignete Verwendung/Verwertung von anfallendem Boden mit „organischen Beimengungen“ (z. B. Torf) im Rahmen der Bauausführungsplanung mit dem Landratsamt Rosenheim und dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim abzustimmen.

3.11 **Militärische Belange**

Die Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerfahrzeuge RABS (Allgemeines Rundschreiben Straßenbau 22/1996) sind einzuhalten.

3.12 **Verkehrliche Belange**

- 3.12.1 Der Vorhabensträger hat im Zuge der Bauführungsplanung zur Aufrechterhaltung des öffentlichen Verkehrs, der Rettungsdienste sowie der Feuerwehr ein verkehrliches Umleitungskonzept sowie die verkehrliche Beschilderung in Abstimmung mit den betroffenen Gemeinden, der Polizei, der Feuerwehr, den Rettungsdiensten sowie den zuständigen Straßenverkehrsbehörden festzulegen. Dazu müssen rechtzeitig die betroffenen Gemeinden, die Polizei, die Straßenverkehrsbehörden, die Feuerwehr und der Rettungsdienst am Festlegungsverfahren der Reihenfolge der Straßensperrungen beteiligt werden.

- 3.12.2 Der Vorhabensträger hat vor Baubeginn den Zustand des vom Bauvorhaben betroffenen Straßennetzes in Abstimmung mit den zuständigen Straßenbaulastträgern zu dokumentieren.
- 3.12.3 Der Vorhabensträger hat die Bauausführungsplanung für die betroffenen Staatsstraßen St 2093 und St 2362 mit dem Staatlichen Bauamt Rosenheim rechtzeitig abzustimmen.
- 3.12.4 Der Vorhabensträger hat dem Staatlichen Bauamt Rosenheim das Ergebnis des Sicherheitsaudits für die Planung im Bereich der St 2093 nachzureichen.
- 3.12.5 Der Vorhabensträger hat sicherzustellen, dass im Bereich bei Bau-km 0+40 der St 2093 eine ausreichende Fahrbahntwässerung gemäß RAS-L bzw. RAL gewährleistet ist.

3.13 Sonstige Nebenbestimmungen

- 3.13.1 Belange der Bayernwerk Netz GmbH
 - 3.13.1.1 Der Vorhabensträger hat grundsätzlich dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der betroffenen Anlagen der Bayernwerk Netz GmbH nicht beeinträchtigt werden.
 - 3.13.1.2 110-kV-Freileitung
 - 3.13.1.2.1 Die Schutzzone der 110-kV-Leitung mit 30,00 m beiderseits der Leitungssachse ist zu beachten.
 - 3.13.1.2.2 Bei Bedarf ist ein neues Kreuzungsheft zu erstellen.
 - 3.13.1.2.3 Im Bereich der Ausgleichsmaßnahmen auf Fl. Nrn. 1308, 1309 (A 6) und 235 (A 5) der Gemarkung Umrathshausen muss die Zufahrt zu den Masten Nrn. B50, B51 und B54 auch weiterhin mit Lkw gewährleistet sein. Ebenso ist der Mastnahbereich, gemessen 10,00 m ab der Fundamentaußenkante, vor dauerhafter Nässe bzw. Wasserstau mit geeigneten Mitteln zu schützen.
 - 3.13.1.2.4 Eine Bepflanzung mit hochwachsenden Bäumen und Sträuchern innerhalb der Leitungsschutzzone ist nicht zulässig.
 - 3.13.1.2.5 Bezüglich der ausgewiesenen Ausgleichsflächen sind der Bestand, der Betrieb und die Unterhaltung der bestehenden Leitung zu gewährleisten. Zu Unterhaltungsmaßnahmen zählen u.a. Korrosionsschutzarbeiten, Arbeiten zur Trassenfreihaltung von betriebsgefährdendem Aufwuchs sowie die Erneuerung, Verstärkung oder ein durch Dritte veranlasster Umbau der Leitungen auf gleicher Trasse unter Beibehaltung der Schutzzone. Des Weiteren ist, um nicht vorhersehbare Störungen beheben zu können, eine Ausnahmeerlaubnis für ein ggf. beabsichtigtes zeitlich begrenztes Betretungsverbot erforderlich.

- 3.13.1.2.6 Der genaue Höhenverlauf des öffentlichen Feld- und Waldweges Fl. Nr. 707, Gemarkung Umrathshausen, von Bau-km 71+870 bis Bau-km 71+970 (nördlich der A 8) ist aufgrund des Schutzzonenbereiches der 110-kV-Freileitung noch gesondert mit der Bayernwerk Netz GmbH abzustimmen.
- 3.13.1.2.7 Der Vorhabensträger hat dafür Sorge zu tragen, dass sich die ausführenden Baufirmen rechtzeitig vor Beginn von Bauarbeiten im Bereich der 110-kV-Freileitung mit der Bayernwerk Netz GmbH, Abteilung 110-kV Freileitungen/Kabel, in Verbindung zu setzen. Die maximal mögliche Arbeitshöhe ist rechtzeitig abzufragen.
- 3.13.1.2.8 Auf die erhöhten Gefahren bei Arbeiten in der Nähe von Hochspannungsleitungen wird unter Hinweis auf das Sicherheitsmerkblatt der Bayernwerk Netz GmbH hingewiesen.
- 3.13.1.3 20-kV- und 0,4-kV-Anlagen
- 3.13.1.3.1 Der Schutzzonenbereich für Mittel- und Niederspannungsanlagen von je 0,5 m rechts und links zur Trassenachse ist bei Aufgrabungen zu beachten. Über der Kabeltrasse dürfen keine Bäume und tiefwurzeln Sträucher angepflanzt werden. Bezüglich einer Bepflanzung mit Bäumen beträgt die Schutzzone nach DIN 18 920 (Baumschutz) je 2,5 m.
- 3.13.1.3.2 Der Vorhabensträger hat das Merkblatt zum Schutz unterirdischer Versorgungsleitungen der Bayernwerk Netz GmbH zu beachten.
- 3.13.1.3.3 Der Schutzzonenbereich der 20-kV-Freileitung von je 10,00 m beiderseits zur Leitungsachse ist zu beachten. Pläne für Bau- und Bepflanzungsvorhaben jeder Art sind der Bayernwerk Netz GmbH rechtzeitig zur Stellungnahme vorzulegen. Dies gilt insbesondere für die Ersatzmaßnahme E1.
- 3.13.1.3.4 Bezüglich der Arbeiten in der Nähe der Niederspannungsfreileitung ist die DIN VDE 0105-100 zu beachten, wonach der vorgeschriebene Sicherheitsabstand von 1,0 m - ebenso geltend für Gegenstände und Personen - zu den Leiterseilen zu keiner Zeit unterschritten werden darf.
- 3.13.1.3.5 Alle Arbeiten die 20-kV- und Niederspannungsanlagen betreffen, sind frühzeitig mit der Bayernwerk Netz GmbH, Kundencenter Kolbermoor, Geigelsteinstraße 2, 83059 Kolbermoor, abzustimmen.
- 3.13.1.4 Fernmeldekabel
- Um das zukünftig nicht mehr benötigte Fernmeldekabel Nr. EC003604/01 außerhalb des Baubereiches zu verkappen, ist die Bayernwerk Netz GmbH mindestens zehn Wochen vor Baubeginn zu informieren. Sollte eine Ortung des Kabels erforderlich sein, ist dies rechtzeitig mit der Service Kommunikationstechnik Oberbayern Nord, Roßwachtstraße 40, 85221 Dachau, abzustimmen.

- 3.13.2 Belange der Deutschen Bahn AG
 - 3.13.2.1 Der Vorhabensträger hat dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der betroffenen Bahnlinie 5706 Prien - Aschau (Chiemgau) bereits während der Baumaßnahme weder beeinträchtigt noch gefährdet werden. Die zu errichtenden Bauwerke dürfen die sichere Betriebsführung gem. § 4 Abs. 3 AEG nicht gefährden.
 - 3.13.2.2 Sämtliche Arbeiten im Einflussbereich der Bahn sind mit ausreichender Vorlaufzeit mit den anlagenverantwortlichen Fachdiensten der Deutschen Bahn AG, DB Immobilien, Kompetenzteam Baurecht, abzustimmen.
 - 3.13.2.3 Eine Inanspruchnahme von Bahngrund darf nicht ohne vorherige vertragliche Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG erfolgen.
 - 3.13.2.4 Ein gewolltes oder ungewolltes Hineingelangen, insbesondere während der Bauarbeiten, in den Gefahrenbereich der Deutschen Bahn AG ist auf Dauer auszuschließen. Sollte das Freihalten des geforderten Raumes nicht gewährleistet werden können, so ist für den Zeitraum der Bauarbeiten sowie anschließender Inspektionen und Instandhaltungsmaßnahmen das Gleis für den Zugverkehr zu sperren.
 - 3.13.2.5 Bei Baumaßnahmen im Bereich der Bahnanlagen sind die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit aller durch die geplante Baumaßnahme und das Betreiben der baulichen Anlage betroffenen und beanspruchten Betriebsanlagen der Eisenbahn ständig und ohne Einschränkungen, auch insbesondere während der Baudurchführung, zu gewährleisten.
 - 3.13.2.6 Bei Einsatz von Baumaschinen in unmittelbarer Nähe zur Bahnstrecke ist darauf zu achten, dass die Abstandsflächen zur Bahnlinie eingehalten werden und bei Einsatz von Kränen, durch die Betriebsanlagen der Eisenbahn überschwenkt werden, muss der Aufstellort des Krans sowie das weitere Vorgehen mit der DB Netz AG abgestimmt werden.
 - 3.13.2.7 Bei Maßnahmen im Zusammenhang mit Gewässern bzw. deren Ableitung ist darauf zu achten, dass vorhandene Bahnentwässerungsanlagen nicht beeinträchtigt bzw. verändert werden.
 - 3.13.2.8 Bei Brücken über Bahnanlagen sind die Mindestwerte für die lichten Höhen gemäß der DB-Richtlinie 800.0130 einzuhalten.
 - 3.13.2.9 Künftige Aus- und Umbaumaßnahmen sowie notwendige Maßnahmen zur Instandhaltung und dem Unterhalt, in Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb, sind der Deutschen Bahn AG weiterhin unter angemessener Berücksichtigung der

verkehrlichen und betrieblichen Belange des Vorhabensträgers unter Hinweis auf § 4 Abs. 2 Satz 2 EKrG zu gewähren.

- 3.13.2.10 Sind durch die künftige Nutzung oder Baumaßnahmen Einwirkungen auf den Bahnbetrieb oder Betriebsanlagen zu erwarten, sind mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmer DB Netz AG, hierfür nötige Vereinbarungen zur Gewährleistung der sicheren Führung des Eisenbahnbetriebes zu treffen.
- 3.13.2.11 Grenzmarkierungen und Kabelmerksteine der Deutschen Bahn dürfen nicht entfernt, verändert oder verschüttet werden. Anfallende Kosten einer Neuvermarkung gehen zu Lasten des Verursachers.
- 3.13.2.12 Für Arbeiten auf Bahngrund sind die maßgebenden Unfallverhütungsvorschriften und Richtlinien der Deutschen Bahn AG (insbesondere GUV-V D33 Arbeiten im Bereich von Gleisen, GUV-R2150 Sicherungsmaßnahmen bei Arbeiten im Gleisbereich von Eisenbahnen, Ril 132. 0118 Grundsätze der Gesundheitsförderung, des Arbeitsschutzes und der Unfallverhütung, Arbeiten im Gleisbereich, Ril 132.0123 Elektrische Anlagen und Betriebsmittel, Ril 000.0001 Baumaschinen und Instandhaltungsfahrzeuge einsetzen, GUV-V AI Allgemeine Vorschriften, GUV-V 5 Kraftbetriebenen Arbeitsmittel, GUV-V D6 Krane, GUV-V D30.1 Eisenbahnen) zu beachten.
- 3.13.2.13 Der Vorhabensträger ist verpflichtet, seine auf dem Gebiet der Deutschen Bahn AG tätigen Betriebsangehörigen und alle Personen, deren er sich bei der Erfüllung seiner vertraglichen Leistungen bedient (Erfüllungsgehilfen), jeweils vor Aufnahme ihrer Arbeit so zu unterweisen, dass sie über die nach Lage der Dinge in Betracht kommenden Unfallgefahren des Eisenbahnbetriebes und über die Schutzmaßnahmen hinreichend unterrichtet sind.
- 3.13.2.14 Der Vorhabensträger hat bei Gleisen, die von Eisenbahnfahrzeugen befahren werden können, dafür zu sorgen, dass Bauteile, Baugeräte, Gerüste und dergleichen in den freizuhaltenden Raum nicht hineinragen und dass ein solches Hineinragen auch nicht durch Verschiebungen oder in anderer Weise unbeabsichtigt eintreten kann. Freizuhalten ist der Raum nach GUV-V D33, § 9 mit Anhang I.
- 3.13.2.15 Der Vorhabensträger hat seine Betriebsangehörigen und alle anderen auf dem Gebiet der Deutschen Bahn AG tätigen Personen, deren er sich zur Erfüllung seiner vertraglichen Leistungen bedient (Erfüllungsgehilfen), anzuhalten, die Anweisung der Bauüberwachung und Sicherheitsüberwachung sowie die Anweisungen der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle (Netzbezirk) und des Sicherungspersonals zu befolgen. Zuwiderhandelnde sind sofort von der Baustelle zu entfernen.

- 3.13.3 Belange der Telekom Deutschland GmbH
 - 3.13.3.1 Der Vorhabensträger hat grundsätzlich dafür Sorge zu tragen, dass die betroffenen Telekommunikationsanlagen der Telekom Deutschland GmbH nicht beeinträchtigt werden. Insbesondere sind die Telekommunikationsanlagen bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern, nicht zu überbauen und vorhandene Überdeckungen dürfen nicht verringert werden.
 - 3.13.3.2 Der Vorhabensträger hat einen Bauablaufzeitenplan für geplante Anpassungsmaßnahmen aufzustellen und mit der Deutschen Telekom Technik GmbH abzustimmen, damit Bauvorbereitung, Kabelbestellung, Kabelverlegung und die Ausschreibung von Tiefbauleistungen usw. rechtzeitig eingeleitet werden können.
 - 3.13.3.3 Der Vorhabensträger hat sich vor Bauausführung über die genaue Lage der Telekommunikationsanlagen bei der Deutschen Telekom GmbH zu informieren und die aktuellen Unterlagen einzuholen und zu beachten.
 - 3.13.3.4 Der Vorhabensträger hat die bauausführenden Firmen darauf hinzuweisen, dass die Arbeiten bei der Deutschen Telekom GmbH anzumelden und die „Anweisung zum Schutze unterirdischer Telekommunikationslinien und -anlagen der Telekom Deutschland GmbH bei Arbeiten anderer“ (Kabelschutzanweisung) zu beachten sind.
- 3.13.4 Belange der Vodafone GmbH/Vodafone Kabel Deutschland GmbH
 - 3.13.4.1 Der Vorhabensträger hat grundsätzlich dafür Sorge zu tragen, dass die betroffenen Telekommunikationsanlagen der Vodafone GmbH/Vodafone Kabel Deutschland GmbH nicht beeinträchtigt werden. Insbesondere sind die Telekommunikationsanlagen bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern, nicht zu überbauen und vorhandene Überdeckungen dürfen nicht verringert werden. Sollte eine Umverlegung oder Baufeldfreimachung der Telekommunikationsanlagen erforderlich werden, ist mindestens drei Monate vor Baubeginn ein Auftrag an TDR-S-Bayern.de@vodafone.com zu stellen, um eine Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen sowie die notwendigen Arbeiten durchführen zu können.
 - 3.13.4.2 Die Kabelschutzanweisung (Stand März 2013) der Vodafone GmbH/Vodafone Kabel Deutschland GmbH ist zu beachten.
- 3.13.5 Belange der Nokia Solutions and Networks Saturn Tower
 - 3.13.5.1 Der Vorhabensträger hat grundsätzlich dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der betroffenen Anlagen der Nokia Solutions and Networks Saturn Tower nicht beeinträchtigt werden. Sollte eine Umverlegung oder Baufeldfreimachung der Anlagen erforderlich werden, ist die Nokia Solutions and Networks Saturn Tower rechtzeitig vor Baubeginn zu verständigen, um eine Planung und

Bauvorbereitung zu veranlassen sowie die notwendigen Arbeiten durchführen zu können.

3.13.5.2 Der Vorhabensträger hat sich über die tatsächliche Lage und/oder Tiefe der angegebenen Leitung durch fachgerechte Erkundungsmaßnahmen (z. B. Ortung, Querschläge, Suchschlitze, o. ä.) selbst Gewissheit zu verschaffen.

3.13.5.3 Der Vorhabensträger hat den Mindestabstand der zu verlegenden Leitungen von 0,5 m zur bestehenden Anlage hin zu beachten. Querungen sind unterhalb der bestehenden Anlage unter Verwendung eines mindestens 2,0 m langen Schutzrohres auszuführen. Es wird darauf hingewiesen, dass entlang von Bundesautobahnen und Schnellstraßen die letztgültige Fassung Trassenschutzrichtlinie der Autobahn zwingend einzuhalten sind.

3.13.5.4 Die Gesamtfertigstellung ist der Nokia Solutions and Networks Saturn Tower anzuzeigen.

3.13.6 Belange der NGN Fiber Network KG

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

3.13.7 Belange des E-Werks Rupert Buchauer

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

3.13.7.2 Die vom Ausbau der A 8 betroffenen Erdkabel sind für die Zeit der Baumaßnahme soweit erforderlich zu sichern und an die neuen Gegebenheiten anzupassen. Die technischen Einzelheiten und erforderlichen Maßnahmen sind unmittelbar zwischen dem Versorgungsträger und dem Vorhabensträger zu regeln.

3.13.7.3 Der Vorhabensträger hat sicherzustellen, dass das bei Bau-km 71+290 bis Bau-km 71+500 (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 4.2.4) verlaufende Leerrohr unter der A 8 durch entsprechende planerische Maßnahmen in Abstimmung mit dem E-Werk Betreiber gesichert und erhalten wird.

3.13.8 Belange des Wasserbeschaffungsverbandes Umrathshausen

3.13.8.1 Der Vorhabensträger hat grundsätzlich dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der Wasserversorgung von Leitenberg und Umrathshausen während und nach der Bauzeit uneingeschränkt funktionsfähig bleibt. Insbesondere ist dafür Sorge zu tragen, dass die bestehenden Wasserleitungen des Wasserbeschaffungsverbandes Umrathshausen nach Leitenberg und Umrathshausen im Eingriffsbereich an der Nordseite der A 8 gesichert und funktionsfähig gehalten werden. Unterbrechungen sind zwingend zu vermeiden.

3.13.8.2 Zur weiteren Qualitätskontrolle sind regelmäßig - und zwar während und nach Abschluss der Baumaßnahmen - Wasserproben an der Quelfassung und im Leitungsbereich nördlich und südlich der A 8 zu entnehmen und zu beproben.

3.13.8.3 Der Vorhabensträger hat durch geeignete Maßnahmen dem besonderen Schutzcharakter des Wasserschutzgebietes bei der Bauausführung besonders Rechnung zu tragen.

3.13.9 Belange des Wasserbeschaffungsverbandes Hittenkirchen

Der Vorhabensträger hat grundsätzlich dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der betroffenen Anlagen (Wasser-Versorgungsleitung für den Ortsteil Bernau-Gröben) des Wasserbeschaffungsverbandes Hittenkirchen nicht beeinträchtigt werden. Sollte eine Umverlegung oder Baufeldfreimachung der Anlagen erforderlich werden, ist der Wasserbeschaffungsverband Hittenkirchen rechtzeitig vor Baubeginn zu verständigen, um eine Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen sowie die notwendigen Arbeiten durchführen zu können.

3.13.10 Belange des AZV Prien- und Achental

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

4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

4.1 Gegenstand

Dem Vorhabensträger wird die gehobene Erlaubnis zum Einleiten des gesammelten Niederschlagswassers von der A 8 zwischen Achenmühle und Bernauer Berg von Bau-km 67+747 bis Bau-km 75+575 aus folgenden Abschnitten in das Grundwasser und in Oberflächengewässer erteilt:

- Entwässerungsabschnitt 1 Fahrbahn von Bau-km 68+079 bis Bau-km 68+309 mit Randbereichen in den Vorfluter Weißenbach
- Entwässerungsabschnitt 2 Fahrbahn von Bau-km 68+309 bis Bau-km 68+933,5 mit den Randbereichen in den Vorfluter Weißenbach
- Entwässerungsabschnitt 3 Fahrbahn von Bau-km 68+933,5 bis Bau-km 70+735 mit den Randbereichen in den Vorfluter Aubach
- Entwässerungsabschnitt 4 Fahrbahn von Bau-km 70+735 bis Bau-km 71+957 mit den Randbereichen in den Vorfluter Prien
- Entwässerungsabschnitt 5 Fahrbahn von Bau-km 71+957 bis Bau-km 72+639 mit den Randbereichen in den Vorfluter Prien
- Entwässerungsabschnitt 6 Fahrbahn von Bau-km 72+639 bis Bau-km 72+967 mit den Randbereichen in einen Entwässerungsgraben
- Entwässerungsabschnitt 7 Fahrbahn von Bau-km 72+967 bis Bau-km 74+052,7 mit den Randbereichen über einen Kanal entlang der Gemeindeverbindungsstraße, südlich des Biotops in das Seehauser Bacherl
- Entwässerungsabschnitt 8 Fahrbahn von Bau-km 74+157,9,7 bis Bau-km 75+000 mit den Randbereichen in das Grundwasser

Hinweis:

Falls bei der Bauausführung Grundwasser auftritt bzw. Bauteile ins Grundwasser eingebracht werden, weisen wir darauf hin, dass dafür vorher unverzüglich eine wasserrechtliche Erlaubnis mit den erforderlichen Unterlagen zu beantragen ist.

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 sowie einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Regelwerke maßgebend. Die hiernach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den folgenden Erlaubnisbedingungen und -auflagen grundsätzlich nicht enthalten.
- 4.3.2 Herstellung
- 4.3.2.1 Die in den Planunterlagen angeführten Drosselabflüsse dürfen nicht überschritten werden. Die Bemessung der Regenrückhaltebecken wurde entsprechend den Empfehlungen der DWA-A 117 vorgenommen.
- 4.3.2.2 Der bewachsene Oberboden im Versickerungsbecken muss folgende Werte aufweisen:
Durchlässigkeitsbeiwert $k_f 5 \cdot 10^{-5}$ m/s
pH-Wert 6 - 8
Humusgehalt 1 % bis 3 %
Tongehalt unter 10 %
Alle geforderten Eigenschaften des Oberbodens sind vor der Lieferung bzw. dem Einbau zu bestimmen.
- 4.3.2.3 Die Absetzbecken sind soweit möglich entsprechend folgenden günstigen Verhältnissen von Länge, Breite und Beckentiefe anzupassen.
Länge zu Höhe: $10 < L: H < 15$
Länge zu Breite: $3 < L: B < 4,5$
Breite zu Höhe: $2 < B: H < 4$
- 4.3.2.4 Der Zufluss zu den Absetzbecken ist auf zwei Rohre mit ausreichend großem Durchmesser zur Erzielung kleiner Strömungsgeschwindigkeiten aufzuteilen. Die Aufteilung auf zwei Rohre hat dabei auf die Vier- bis Zehnfache Länge des Durchmessers der Zulaufrohre zu erfolgen.
- 4.3.2.5 Die Versickerungsanlagen sind entsprechend den vorgelegten Unterlagen sowie nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik herzustellen.
- 4.3.2.6 Der Vorhabensträger ist verpflichtet, in der Bauausführungsplanung eine Nachweisführung gem. dem M-WRRL durchzuführen. Falls es das Ergebnis der Nachweisführung gem. dem M-WRRL erforderlich macht, ist in enger Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim statt der geplanten Kombination aus Absetz- und Rückhaltebecken ggf. eine Kombination aus Geschiebeschacht und Retentionsbodenfilter baulich umzusetzen.

4.3.3 Betrieb und Unterhaltung

4.3.3.1 Die Entwässerungseinrichtungen, insbesondere die Vorrichtungen zur Drosselung der Einleitungsmenge, die Rückhalteeinrichtungen für aufschwimmende Leichtflüssigkeiten und die Sedimentationsanlagen, sind regelmäßig auf Betriebsfähigkeit und Betriebssicherheit zu überprüfen. Die Entwässerungsanlagen (Schlammeimer und Absetzanlagen) sind rechtzeitig zu räumen; das Räumgut ist schadlos zu beseitigen. Es darf nicht in ein Gewässer eingebracht werden. Die Sedimentoberfläche sollte weiter als 1,8 m unter Dauerwasserstand liegen. Zwischen Sohle Zulaufrohre und Oberkante Sediment ist dabei ein Mindestabstand von 1,0 m einzuhalten. Zur Beurteilung ist eine regelmäßige Erfassung des Sedimentspiegels notwendig.

4.3.3.2 Die Unterhaltung der gesamten Straßenentwässerungseinrichtungen obliegt dem jeweiligen Straßenbaulastträger. Die Unterhaltung der Gewässer richtet, sich nach dem jeweils geltenden Wasserrecht, d. h. dem Straßenbaulastträger obliegt derzeit die Unterhaltung insoweit, als es durch die Wasserbenutzungsanlagen bedingt ist.

4.3.3.3 Der durch die Wasserbenutzungsanlagen beeinflusste Gewässerabschnitt und die Einleitungsstellen sind regelmäßig in Augenschein zu nehmen und auf Auffälligkeiten wie z. B. Ablagerungen oder An- und Abschwemmungen zu kontrollieren.

4.3.3.4 Die regelmäßigen Überprüfungen sollen mindestens einmal pro Jahr stattfinden.

4.3.3.5 Da der überplante Streckenabschnitt des Einzugsgebiets 6 (EZG 6) zwischen Bau-km 72+750 und 73+200 direkt angrenzend an das Wasserschutzgebiet (WSG) des Wasserbeschaffungsverband Umrathshausen verläuft und die Rückhalte- und Absetzbecken BECK 6 innerhalb des WSG liegen, ist vorab eine Dichtheitsprüfung aller Leitungen und Kanäle im o. a. Abschnitt durchzuführen und das Ergebnis dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim vorzulegen. Falls nach Neubemessung des WSG eine Weiternutzung der Quelle (s. o.) fachlich vertretbar ist, ist sicherzustellen, dass sämtliches Niederschlagswasser nach der ausreichend dimensionierten Niederschlagswasserbehandlungsanlage aus dem WSG ausgeleitet wird. Dementsprechend sind auch regelmäßige Dichtheitsprüfungen der Entwässerungsanlagen wiederkehrend alle fünf Jahre durchzuführen (vgl. analog Punkt 3.6 der gültigen WSG-VO).

4.3.4 Anzeigepflichten

4.3.4.1 Änderungen der erlaubten Art und des Umfangs des eingeleiteten Wassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise sind unverzüglich dem Landratsamt Rosenheim, Untere Wasserrechtsbehörde, und dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim anzuzeigen. Außerdem

ist rechtzeitig unter Vorlage entsprechender Unterlagen eine hierzu erforderliche Erlaubnis zu beantragen.

4.3.4.2 Wenn bei Unfällen, Betriebsstörungen, etc., verunreinigtes Wasser über die Straßenentwässerungseinrichtungen in die Vorflut gelangt, sind die Sicherheitsbehörden (Landratsamt Rosenheim, Polizei) und die Fischereiberechtigten sofort zu verständigen.

4.3.4.3 Spätestens drei Monate nach Fertigstellung der Anlagen zur Niederschlagswasserbeseitigung sind dem Wasserrwirtschaftsamt Rosenheim Bestandspläne der Entwässerungsanlagen mit den angeschlossenen Flächen vorzulegen.

5. Straßenrechtliche Verfügungen

5.1 FStrG

Soweit nicht § 2 Abs. 6a FStrG gilt, werden von der A 8

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

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Regelungsverzeichnis (Unterlage 11 T2) und dem Umstufungsplan zum Regelungsverzeichnis (Unterlage 12/1 T1 und Unterlage 12/2 T2). Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

5.2 BayStrWG

Soweit nicht Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG gelten, werden von 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 Regelungsverzeichnis (Unterlage 11 T2) und dem Umstufungsplan zum Regelungsverzeichnis (Unterlage 12/1 T1 und Unterlage 12/2 T2). Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht. Die Farbgestaltung entspricht der in Anlage 4 zur VollzBek-BayStrWG. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

6. Zurückweisung von Einwendungen

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

7. Sofortige Vollziehbarkeit

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

8. Kostenentscheidung

Die Autobahn GmbH des Bundes trägt die Kosten des Verfahrens. Für diesen Beschluss wird keine Gebühr erhoben. Auslagen sind nicht angefallen.

B. Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Das planfestgestellte Bauvorhaben umfasst den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 8 Rosenheim - (Salzburg) im Abschnitt zwischen Achenmühle und dem Bernauer Berg von Bau-km 67+747 bis Bau-km 75+575. Die Länge der Baustrecke beträgt 7,828 km. Der 6-streifige Ausbau der A 8 Rosenheim - (Salzburg) soll abschnittsweise bis zum deutsch-österreichischen Grenzübergang bei Bad Reichenhall fortgeführt werden.

Das Projekt beinhaltet bedingt durch den 6-streifigen Ausbau auch den Umbau der Anschlussstelle (AS) Frasdorf sowie u. a. den Neubau der Prientalbrücke (BW 117). Da der Bestandsquerschnitt am Bernauer Berg bereits über sechs Fahrstreifen verfügt (ohne Standstreifen), wird der provisorische Übergang zwischen ausgebauter Strecke und dem Bestand ohne Fahrstreifenreduktion und damit weitestgehend ohne Verkehrsbeeinträchtigungen erfolgen.

Die Planung beginnt im Westen am Ende des Planungsabschnittes AS Rosenheim - Achenmühle der A 8 in Höhe der Ortschaften Unteracherting/Daxa und schließt im Osten in Höhe der Ortschaften Hötzing/Gröben an den geplanten Ausbauabschnitt Bernauer Berg - AS Felden der A 8 an.

Das Bauvorhaben einschließlich der bestehenden Straßen- und Straßennebenflächen (41 ha), dem zusätzlichem Bedarf an befestigten Straßen- und gestalteten Straßennebenflächen (30,2 ha), den vorübergehenden bauzeitlichen Flächeninanspruchnahmen (24 ha), dem Bedarf an bevorrateten Ökokontoflächen (7,7 ha) sowie an zusätzlichen naturschutz- und waldrechtlichen Kompensationsflächen und CEF-Maßnahmen (19,8 ha) umfasst insgesamt rund 123 ha (122,7 ha Gesamtumfang der Planfeststellung). Die dabei dauerhaft neu in Anspruch genommenen Flächen, die neben 13 ha für befestigte Straßenflächen (Fahrbahnen, Bankette, Mittelstreifen, Betriebswege, Absetzbecken) auch 17,2 ha für gestaltete Straßennebenflächen (Böschungen, Lärmschutzwälle, Kabelschutzstreifen, Regenrückhaltebecken) sowie 18,7 ha für Kompensationsflächen beinhalten, haben einen Umfang von 48,9 ha. Durch das Bauvorhaben werden insgesamt 21,8 ha neu versiegelt (davon sind 8,8 ha bestehende, bislang unbefestigte Straßennebenflächen) und 7,9 ha entsiegelt. Mit dem Bauvorhaben kommt es zu Rodung von 6,13 ha Waldfläche. Bei 76 % davon handelt es sich um Rodung gemäß Art. 9 Abs. 2 BayWaldG, d. h. um die dauerhafte Beseitigung von Wald zugunsten einer anderen Bodennutzungsart. Die restlichen 24 % sind vorübergehende Gehölzfreistellungen von im Baufeld vorhandenen Waldflächen, die nach Abschluss der Baumaßnahme wiederaufgeforstet werden und

somit ihre Waldeigenschaft i. S. d. BayWaldG nicht verlieren. Der dauerhafte Waldverlust i. S. d. BayWaldG beträgt aufgrund der geplanten Ersatz- und Wiederaufforstungsmaßnahmen rd. 1,5 ha. Naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahmen werden auf einer Gesamtfläche von rd. 27 ha (anrechenbar: 16,18 ha) durchgeführt. Es wird insofern auf die Flächenbilanz des Vorhabens in der Unterlage 19.1.1. T2, A, Tabelle A2.3, verwiesen.

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

2. Vorgängige Planungsstufen

Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen von 2004 war der sechsstreifige Ausbau der A 8 im Abschnitt zwischen Rosenheim und dem Bernauer Berg als „Vordringlicher Bedarf“ eingestuft (5. Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 04.10.2004, BGBl I 2004, S. 2574 ff.). Der Abschnitt zwischen dem Bernauer Berg und der Landesgrenze war dem „Weiteren Bedarf“ zugeordnet.

Die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans 2030 ist inzwischen abgeschlossen. Im neuen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist der 6-streifige Ausbau der A 8 vom AD Inntal bis zur AS Traunstein/Siegsdorf im „Vordringlichen Bedarf“ (Engpassbeseitigung) enthalten (6. Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 23.12.2016, BGBl. I 2016, S. 3354).

3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 12.08.2014 beantragte die Autobahndirektion Südbayern (jetzt: Autobahn GmbH des Bundes) für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 Ost zwischen Achenmühle und dem Bernauer Berg das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen jeweils nach ortsüblicher Bekanntmachung in der Zeit vom 16.09.2014 bis 15.10.2014 bei der Gemeinde Frasdorf, in der Zeit vom 16.09.2014 bis 16.10.2014 bei der Gemeinde Aschau i. Chiemgau, in der Zeit vom 19.09.2014 bis 20.10.2014 bei der Gemeinde Bernau a. Chiemsee, in der Zeit vom 16.09.2014 bis 15.10.2014 bei der Gemeinde Nußdorf a. Inn und in der Zeit vom 16.09.2014 bis 16.10.2014 bei der Gemeinde Flintsbach a. Inn zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus.

Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Gemeinde Frasdorf spätestens bis zum 29.10.2014, bei der Gemeinde

Aschau i. Chiemgau spätestens bis zum 30.10.2014, bei der Gemeinde Bernau a. Chiemsee spätestens bis zum 04.11.2014, bei der Gemeinde Nußdorf a. Inn bis zum 30.10.2014 und bei der Gemeinde Flintsbach a. Inn spätestens bis zum 29.10.2014 oder jeweils bei der Regierung von Oberbayern schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind. Es wurde darauf hingewiesen, dass mit Ablauf der Einwendungsfrist alle Einwendungen ausgeschlossen sind.

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

- Gemeinde Frasdorf
- Gemeinde Aschau i. Chiemgau
- Gemeinde Bernau a. Chiemsee
- Gemeinde Flintsbach a. Inn
- Gemeinde Nußdorf a. Inn
- Landratsamt Rosenheim
- Staatliches Bauamt Rosenheim
- Wasserwirtschaftsamt Rosenheim
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Fürstenfeldbruck
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg
- Bayerisches Landesamt für Umwelt
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Amt für ländliche Entwicklung Oberbayern
- Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Rosenheim
- Polizeipräsidium Oberbayern Süd
- Eisenbahn Bundesamt, Außenstelle München
- DB Services Immobilien GmbH
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- Bundesverwaltung, Bundesvermögensamt Augsburg
- Bezirk Oberbayern - Fachberatung für Fischerei
- Bayerischer Bauernverband
- Deutsche Telekom Technik GmbH

- Bayernwerk AG, Regionalleitung Oberbayern
- E.ON Netz GmbH (jetzt: Bayernwerk AG)
- Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co. KG
- Nokia Siemens Networks
- NGN Fiber Network KG
- Wasserbeschaffungsverband Frasdorf
- Wasserbeschaffungsverband Umrathshausen
- Wasserbeschaffungsverband Hittenkirchen
- E-Werk Rupert Buchauer

sowie den Sachgebieten 24.2 (Raumordnung, Landes- und Regionalplanung 10, 14), 31.1 (Straßen- und Brückenbau), 50 (Technischer Umweltschutz) und 51 (Naturschutz) in der Regierung von Oberbayern.

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

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.03.2016.

Die Stellungnahmen und Einwendungen wurden vom 14.07.2016 bis 26.07.2016 in der Gemeinde Frasdorf erörtert. Die beteiligten Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie die anerkannten Naturschutzvereinigungen wurden von dem Termin benachrichtigt. Im Übrigen erfolgte die Benachrichtigung durch öffentliche und ortsübliche Bekanntmachung. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

Aufgrund des Erörterungstermins hat der Vorhabensträger den Plan teilweise geändert und in die Planunterlagen als 1. Tektur vom 17.12.2019 eingearbeitet. Die 1. Tektur vom 17.12.2019 besteht im Wesentlichen aus folgenden Planänderungen:

- Die Ableitung des Oberflächenwassers des Wegs nördlich der A 8 am Baubeginn erfolgt nicht in einen Entwässerungsgraben und die Entwässerungsleitungen entlang der Kreisstraße RO 5, sondern unmittelbar in den Weißenbach in Höhe Bauwerk BW 109 (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.1.1). Hierzu wird der vorhandene Durchlass DN 1000 bei Bau-km 67+840 beseitigt und ca. 190 m weiter östlich bei Bau-km 68+030 durch einen Durchlass DN 400 ersetzt (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 3.2.1 T1).

- Der öffentliche Feld- und Waldweg bei Thal quert die A 8 und den Aubach bei Bau-km 68+591,5 im Zuge eines gemeinsamen Bauwerks BW 111 anstatt zweier getrennter Bauwerke (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.1.4 T1). Dies ermöglicht eine Verschiebung des nördlich der A 8 parallel verlaufenden Wegs zwischen Bau-km 68+500 und Bau-km 68+700 zur A 8 hin, wodurch sich die Flächeninanspruchnahme in diesem Bereich reduziert.
- Das Rückhalte- und Absetzbecken BECK 3 (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 3.3.3 T1) wird nicht südlich, sondern nördlich der A 8 und in anderer Bauweise ausgeführt (mit einem unterirdischen Absetzbecken und einem Absetzschacht und zwei hintereinander geschalteten Regenrückhaltebecken) errichtet, um die in diesem Bereich südlich der A 8 gelegenen naturschutzfachlich hochwertigen Flächen zu schützen.
- Die geplanten Seitenablagerungen von Bau-km 69+620 bis Bau-km 69+830 und von Bau-km 69+830 bis Bau-km 69+990 nördlich der A 8 (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nrn. 7.2.1, 7.2.2) sowie die walddrechtliche Ausgleichsmaßnahme W 1 westlich des Tunnels Frasdorf (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 6.4.1 T2, jetzt W 2 Reg-Verz. lfd. Nr. 6.4.1 T2) entfallen, wodurch sich die dauerhaften und vorübergehenden Flächeninanspruchnahmen in diesem Bereich reduzieren.
- Der Weg westlich der St 2362 bei Bau-km 70+025 (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.2.4 T1) wird angepasst, wodurch sich die zu erwerbende Fläche in diesem Bereich reduziert.
- Der Weg östlich der St 2362 bei Bau-km 70+025 ist entbehrlich und wird durch eine Zufahrt zum Grundstück Fl. Nr. 611, Gemarkung Frasdorf, ersetzt (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.2.5 T1). Hierdurch reduziert sich die zu erwerbende Fläche in diesem Bereich.
- Die Betriebswege im Bereich des Tunnels Frasdorf werden angepasst (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nrn. 1.2.12 T1 - 1.2.17 T1). Der Weg nordwestlich des Tunnels wird bis zur Gemeindeverbindungsstraße Stockach - Frasdorf fortgeführt und der Weg südwestlich des Tunnels Frasdorf wird rund 190 m nach Südwesten verlängert. Der Betriebsweg auf dem Tunnel wird ebenfalls an die Gemeindeverbindungsstraße Stockach - Frasdorf angebunden und darf von den Eigentümern der an den Weg angrenzenden Grundstücke benutzt werden, um diese bewirtschaften zu können.
- Auf der Südseite der Gemeindeverbindungsstraße Stockach - Frasdorf wird von Bau-km 70+540 bis Bau-km 70+745 ein unselbständiger Gehweg erstellt (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.2.20 T1), der zusammen mit dem Betriebsweg

zwischen Bau-km 70+180 und 70+530 nördlich der A 8 die Gehwegverbindung von Ginnerting nach Frasdorf entlang der bestehenden St 2362 ersetzt.

- Die Fußwegunterführung im Zuge der bestehenden A 8 bei Bau-km 70+980 wird durch einen neu zu bauenden beschränkt-öffentlichen Fußweg in diesem Bereich über den Tunnel Frasdorf ersetzt (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.2.7 a T2). Um den Höhenunterschied zwischen der Aufschüttung auf dem Tunnel und dem bestehenden Gelände südlich des Tunnels überwinden zu können, erhält der neue Fußweg eine Treppenanlage. Somit ist die neu zu bauende Fußwegeverbindung nicht barrierefrei. Dies entspricht jedoch auch den heutigen Verhältnissen, da der bestehende Fußweg nördlich der A 8 auch über eine Treppenanlage verfügt.
- Die Geländeangleichung südlich der A 8 bei Bau-km 71+400 (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 7.1.7 T1) wird optimiert, um den Eingriff in die Grundstücke Fl. Nrn. 178 und 179 der Gemarkung Frasdorf zu minimieren.
- Der bestehende Pendlerparkplatz auf der Betriebsfläche an der Anschlussstelle Frasdorf wird durch einen neu zu bauenden Pendlerparkplatz bei Bau-km 71+450 ersetzt (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.4.2 T1).
- Die südliche Kreisverkehrsanlage der A 8 Anschlussstelle Frasdorf (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.1.8 T1) wird rund 30 m Richtung Nordwesten verschoben, wodurch sich die dauerhafte Flächeninanspruchnahme in diesem Bereich reduziert.
- Die nördlich der A 8 vorgesehene Baustelleneinrichtungsfläche für das Bauwerk BW 117 Prientalbrücke (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.1.16) wird rund 300 m nach Nordosten verlegt, so dass diese außerhalb des Überschwemmungsgebiets der Prien zu liegen kommt.
- Von Bau-km 72+595 bis Bau-km 74+060 werden die Lärmschutzwälle (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nrn. 2.3.13 T1, 2.3.15 T1, 7.1.8 a T1, 7.1.9 a T1) zum Teil auf der autobahnabgewandten Seite mit einer Böschungsneigung von 1:1,5 versehen. Zum Teil wird das angrenzende Gelände modelliert, um die autobahnabgewandten Böschungen zu minimieren und die bewirtschaftbaren landwirtschaftlichen Flächen zu vergrößern. Hierdurch reduzieren sich die dauerhaften Flächeninanspruchnahmen in diesem Bereich.
- Die geplanten Oberbodenauffüllungen zwischen Bau-km 71+900 und Bau-km 73+900 nördlich der A 8 entfallen.

- Der Lärmschutzwall von Bau-km 73+050 bis Bau-km 73+490 südlich der A 8 (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.3.14 T2) wird angepasst, um den Lärmschutz zu optimieren.
- Das neue Brückenbauwerk BW 119 zur Überführung der Gemeindeverbindungsstraße Umrathshausen - Seehaus (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.1.18 T1) wird rund 20 m Richtung Nordosten verschoben, so dass bis zur Fertigstellung des Bauwerks die Verkehrsbeziehung zwischen Umrathshausen und Seehaus über das bestehende BW 119 aufrechterhalten werden kann. Darüber hinaus ermöglicht die Verschiebung der Gemeindeverbindungsstraße aufgrund der Vergrößerung der zur Verfügung stehenden Entwicklungslänge den Erhalt der Zufahrt zum Anwesen „Seehaus“. Außerdem wird die Gemeindeverbindungsstraße mit einem Viehtrieb im Zuge des neu zu errichtenden Brückenbauwerks BW 119a unterführt, um die östlich hiervon gelegenen Grundstücke direkt mit dem Anwesen „Seehaus“ zu verbinden.
- Das Rückhalte- und Absetzbecken BECK 7 (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 3.3.7 T2) wird in der Lage optimiert, wodurch sich die zu erwerbende Fläche in diesem Bereich reduziert. Zudem wird die Oberflächenbeschickung der Absetzbecken auf 9 m/h verringert, um deren Reinigungsleistung über das geforderte Maß hinaus weiter zu verbessern. Der Auslauf des Beckens erfolgt über einen Kanal in den ca. 170 m weiter südlich liegenden Löschweiher und von dort in das Seehauser Bacherl. Um den Salzeintrag in dieses zu reduzieren, wird der Drosselabfluss im Winterhalbjahr bis zu einem Volumen von 1000 m³ auf 2l/s begrenzt.
- Die Verlegung des öffentlichen Feld- und Waldweges von Bau-km 73+590 bis Bau-km 73+900 (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.1.49 T1) ist entbehrlich und entfällt daher. Hierdurch reduziert sich die zu erwerbende Fläche in diesem Bereich.
- Das Bauwerk BW 120 (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.1.19 T1) zur Unterführung der Deutschen Bahn erhält eine lichte Weite von 17,45 m anstatt 13,00 m, um eine richtlinienkonforme Führung des öffentlichen Feld- und Waldweges bzw. Betriebswegs westlich bzw. östlich der Bahnstrecke zu ermöglichen. Der bestehende Betriebsweg im Bereich des Bauwerks wird an die Gemeindeverbindungsstraße Umrathshausen - Aschau angebunden.
- Die Oberflächenbeschickung des Retentionsbodenfilter- und Absetzbeckens BECK 8 (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 3.3.8 T1) wird auf 9 m/h verringert, um dessen Reinigungsleistung über das geforderte Maß hinaus weiter zu verbessern.

- Die Lärmschutzwälle von Bau-km 74+640 bis Bau-km 74+795 nördlich der A 8 (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.3.17 T2) werden auf der autobahnabgewandten Seite nicht abgeflacht, sondern mit einer Böschungsneigung von 1:1,5 versehen, wodurch sich die zu erwerbende Fläche in diesem Bereich reduziert.
- Der lärmindernde Belag entlang der A 8 wird auch zwischen Bau-km 75+000 und Bau-km 75+575 (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.1.1 T1) im Bereich der Überleitung auf den Bestand eingebaut, um den Lärmschutz für Hötzing zu verbessern.
- Es wurden zusätzlich aufgrund der vorgebrachten Stellungnahmen und Einwendungen verschiedene Anpassungen und Ergänzungen bei Zufahrten, Durchlässen, Leitungen und Kanälen im Rahmen der 1. Tektur vom 17.12.2019 in den Unterlagen vorgenommen.
- Zur Zwischenlagerung von Aushubmassen aus dem Tunnel Frasdorf und zur Baustelleneinrichtung werden die Fl. Nrn. 138, 139, 140, 141 und 142, jeweils Gemarkung Frasdorf, vorübergehend benötigt. Nach Wiederverfüllung der Tunnelaußenbereiche wird das nicht benötigte Material abgefahren, die Fläche rekultiviert, mit Oberboden abgedeckt und wieder der ursprünglichen Nutzung zugeführt.
- Zur Aufrechterhaltung des die A 8 kreuzenden Verkehrs auf der St 2093 wird eine temporäre Behelfsverkehrsführung mit Behelfsbrücke auf den Fl. Nrn. 182, 183, 184 185 und 186, jeweils Gemarkung Frasdorf, erforderlich. Nach Abschluss der Maßnahme werden die Flächen rekultiviert und wieder der ursprünglichen Nutzung zugeführt.
- Durch die Steigerung des Verkehrs auf der A 8 in den letzten Jahren war eine Aktualisierung des Verkehrsgutachtens erforderlich. Mit der neuen Verkehrsprognose 2030 wurden die Immissionsschutzberechnungen für Lärm und Luftschadstoffe erneut durchgeführt. Die Lärmschutzanlagen wurden entsprechend angepasst (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.3, Unterlage 17.1 T1).
- Von Bau-km 72+605 bis Bau-km 72+825 wird nördlich der A 8 eine Lärmschutzwand vorgesehen, um weitere Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten und den Lärmschutz für Leitenberg (LSW Leitenberg) zu optimieren (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.3.13 T1).

Der Vorhabensträger legte die geänderten Planunterlagen mit Schreiben vom 25.03.2020 bei der Regierung von Oberbayern vor und beantragte, das Planfeststellungsverfahren mit den geänderten Unterlagen in der Fassung der 1. Tektur vom 17.12.2019 fortzusetzen.

Durch das Planungssicherstellungsgesetz - PlanSiG - vom 20.05.2020 (BGBl. 2020 Nr. 24 vom 28.05.2020, S. 1041 ff.), wurden Änderungen bei der Auslegung wegen des Gesundheitsschutzes im Rahmen der Corona-Pandemie zugelassen. Zur Vermeidung von unnötigen Kontakten bei Rathausbesuchen der Betroffenen wurde entschieden, von der Veröffentlichung der Antragsunterlagen im Internet als rechtlich maßgeblicher Form nach § 3 Abs. 1 PlanSiG Gebrauch zu machen. Demnach findet die Veröffentlichung nach Maßgabe des Art. 27a BayVwVfG dadurch statt, dass der Vorhabensträger die Planunterlagen als gängige pdf-Datei auf seiner Internetseite hochlädt und die Regierung von Oberbayern als Planfeststellungsbehörde sowie die auslegenden Gemeinden auf diese Internetseite hin Verlinkungen einstellen. Die Auslegung der Planunterlagen fand auf der Internetseite der Regierung von Oberbayern vom 03.07.2020 bis zum 03.08.2023 statt. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Regierung von Oberbayern schriftlich oder zur Niederschrift bis zum 03.09.2023 zu erheben sind.

Gem. § 3 Abs. 2 PlanSiG wurde den betroffenen Gemeinden weiterhin aufgegeben, die Antragsunterlagen im Rathaus in der bekannten Weise einen Monat zur allgemeinen Einsicht auszulegen (§§ 17, 17a FStrG i. V. m. Art 73 Abs. 2 und Abs. 3 S. 1 BayVwVfG). Die Planunterlagen lagen jeweils nach ortsüblicher Bekanntmachung in der Zeit vom 03.07.2020 bis 03.08.2020 bei der Gemeinde Frasdorf, bei der Gemeinde Bernau a. Chiemsee, bei der Gemeinde Nußdorf a. Inn und bei der Gemeinde Flintsbach a. Inn und in der Zeit vom 02.07.2020 bis 03.08.2020 bei der Gemeinde Aschau i. Chiemgau zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus.

Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Gemeinde Frasdorf, bei der Gemeinde Aschau i. Chiemgau, bei der Gemeinde Bernau a. Chiemsee, bei der Gemeinde Nußdorf a. Inn und bei der Gemeinde Flintsbach a. Inn spätestens bis zum 03.09.2020 oder jeweils bei der Regierung von Oberbayern schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind. Es wurde darauf hingewiesen, dass mit Ablauf der Einwendungsfrist alle Einwendungen ausgeschlossen sind.

Wir haben mit Schreiben vom 15.06.2020 zudem folgenden von den Planänderungen betroffenen Trägern öffentlicher Belange unter Zusendung der Planunterlagen noch einmal Gelegenheit gegeben, zu den Planänderungen bis zum 31.07.2020 Stellung zu nehmen:

- Gemeinde Frasdorf
- Gemeinde Aschau i. Chiemgau
- Gemeinde Bernau a. Chiemsee

- Gemeinde Flintsbach a. Inn
- Gemeinde Nußdorf a. Inn
- Landratsamt Rosenheim
- Staatliches Bauamt Rosenheim
- Wasserwirtschaftsamt Rosenheim
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg
- Bayerisches Landesamt für Umwelt
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Amt für ländliche Entwicklung Oberbayern
- Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Rosenheim
- Polizeipräsidium Oberbayern Süd
- Eisenbahn Bundesamt, Außenstelle München
- DB Services Immobilien GmbH
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- Bundesverwaltung, Bundesvermögensamt Augsburg
- Bezirk Oberbayern - Fachberatung für Fischerei
- Bayerischer Bauernverband
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Bayernwerk Netz GmbH
- Vodafone GmbH/Kabel Deutschland GmbH
- Nokia Solutions and Networks
- NGN Fiber Network KG
- Wasserbeschaffungsverband Frasdorf
- Wasserbeschaffungsverband Umrathshausen
- Wasserbeschaffungsverband Hittenkirchen
- E-Werk Rupert Buchauer

sowie dem Sachgebiet SG 31.1 Straßen- und Brückenbau, dem Sachgebiet 50 (Technischer Umweltschutz), dem Sachgebiet 51 (Naturschutz) und dem Sachgebiet 60 (Agrarstruktur und Umweltbelange in der Landwirtschaft) der Regierung von Oberbayern.

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich der Vorhabensträger anschließend mit Schreiben vom 23.12.2021.

Aufgrund der zur 1. Tektur vom 17.12.2019 vorgebrachten Stellungnahmen und Einwendungen hat der Vorhabensträger den Plan erneut teilweise geändert und in die Planunterlagen eingearbeitet. Der Vorhabensträger legte die geänderten Planunterlagen mit Schreiben vom 27.01.2023 bei der Regierung von Oberbayern vor und beantragte, das Planfeststellungsverfahren mit den geänderten Unterlagen in der Fassung der 2. Tektur vom 31.01.2023 fortzusetzen.

Die 2. Tektur vom 31.01.2023 besteht im Wesentlichen aus folgenden Planänderungen:

- Bei Bau-km 73+410 wird zum Schutz der Quellgumpe des Seehauser Bacherl eine Stützmauer im Zuge des Lärmschutzwalls errichtet. Somit kann sichergestellt werden, dass die Quellgumpe nicht überbaut wird. Dies hat zur Folge, dass die dort verlaufende Entwässerungsleitung verkürzt wird (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nrn. 2.3.14 T2, 5.9 T2 und 3.1.24 T2).
- Die Entwässerungsleitung von der Entwässerungsanlage 7 kommend zum Seehauser Bacherl wird verlegt. Die Leitung verläuft nun entlang der Gemeindeverbindungsstraße von Umrathshausen nach Aschau. Die Einleitung in das Seehauser Bacherl erfolgt erst südlich des hochwertigen Biotops (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 3.3.7 T2).
- Die Gemeindeverbindungsstraße muss infolge der Leitungsverlegung auf einer Länge von rund 400 m aufgebrochen und wiederhergestellt werden (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.1.18 T2).
- Von Bau-km 73+330 bis Bau-km 73+360 wird zur Schonung des Moores der öffentliche Feld- und Waldweg verlegt. Er verläuft nun am Böschungsfuß der Gemeindestraße und wird 50 m kürzer ausgeführt (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.1.48 T2).
- Infolge der oben beschriebenen Maßnahmen werden Änderungen im Grunderwerb ausgelöst. Die Änderungen ziehen weitestgehend eine Reduzierung der erforderlichen Flächen nach sich (Fl. Nrn. 91, 92, 93, 112 und 133, jeweils Gemarkung Umrathshausen). Lediglich durch die Verlegung der Entwässerungsleitung gibt es wenige neue Betroffenheiten mit vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen (Fl. Nrn. 88, 846, 854, 855, 857 und 1039, jeweils Gemarkung Umrathshausen).

- Im Bereich des Wasserschutzgebietes Umrathshausen werden die Mulden zwischen Bankett und Autobahnböschung im Vorgriff auf das zukünftig erweiterte Schutzgebiet nach RiStWag dicht ausgeführt (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 3.1.22 T2).
- Von Bau-km 74+640 bis Bau-km 74+795 wird um Flächen einzusparen die nordseitige Böschung des Lärmschutzwalles schmäler ausgeführt. Der parallel verlaufende öffentliche Feld- und Waldweg wird an den neuen Böschungsfuß herangerückt (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nrn. 2.3.17 T2 und 1.1.51 T2). Infolge der oben beschriebenen Maßnahmen werden Änderungen im Grunderwerb ausgelöst. Die Änderungen ziehen weitestgehend eine Reduzierung der erforderlichen Flächen nach sich (Fl. Nrn. 1310, 1414 und 1315, jeweils Gemarkung Umrathshausen).
- Bei Bau-km 74+515 wurde entlang der 110 KV-Freileitung der Leitungsschutzstreifen mit 2 x 30,0 m Breite eingetragen (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 4.2.13 T2).
- Die Firmenbezeichnung der Bayernwerk AG wird in Bayernwerk Netz GmbH geändert (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. lfd. Nrn. 4.1.1 a T2, 4.2.2 T2, 4.2.5 T2, 4.2.7 T2 bis 4.2.12 T2 und 4.2.14 T2).
- Bei Bau-km 69+880 wurde der Schmutzwasserkanal der Gemeinde Frasdorf richtig dargestellt (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 4.4.1 T2).
- Von Bau-km 71+325 bis Bau-km 71+260 wurden weitere Abwasserdruckleitungen dargestellt (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 4.4.6 T2).
- Es werden keine Mehrzweckrohre als Entwässerungsleitung vorgesehen (s. Querschnitte Unterlage 14 T2).
- Bei Bau-km 74+400 wird die ursprünglich zum dauerhaften Erwerb vorgesehene Fläche aus Fl. Nr. 235, Gemarkung Umrathshausen, nur noch vorübergehend in Anspruch genommen und dinglich gesichert.
- Die ursprünglich zum dauerhaften Erwerb vorgesehene Fläche aus Fl. Nr. 183, Gemarkung Umrathshausen, wird nur noch dinglich gesichert.
- Bei Bau-km 74+350 wird die ursprünglich zum dauerhaften Erwerb vorgesehene Fläche aus Fl. Nr. 181, Gemarkung Umrathshausen, zum größten Teil nur noch dinglich gesichert und ein Bereich davon vorübergehend in Anspruch genommen.
- Bei Bau-km 74+100 wird die ursprünglich zum dauerhaften Erwerb vorgesehenen Fläche aus Fl. Nr. 189, Gemarkung Umrathshausen, zum Teil nur noch vorübergehend in Anspruch genommen.

- Umweltfachlich bedingte Änderungen sind im Wesentlichen die Folge der oben aufgeführten Änderungen. Darüber hinaus wurden Bestandsdarstellungen und Biotopschutzzäune geringfügig angepasst (Unterlagen 9 T2, 11 T2 und 19 T2).
- Darüber hinaus entfällt mit der 2. Tektur vom 31.01.2023 die Unterlage 18.4 T1 (Untersuchungen zu Auswirkungen des Salzeintrags in Gewässer vom 25.06.2018), da durch die oben genannte Kanalverlegung im Entwässerungsbereich 7 beim Seehauser Bacherl die im Gutachten beschriebene Situation nicht mehr aktuell ist, sondern der hochwertige Biotopkomplex komplett umfahren wird.

Wir haben mit Schreiben vom 31.01.2023 folgenden von den Planänderungen betroffenen Trägern öffentlicher Belange unter Zusendung der Planunterlagen noch einmal Gelegenheit gegeben, zu den Planänderungen bis zum 07.03.2023 Stellung zu nehmen (Art. 73 Abs. 8 BayVwVfG):

- Gemeinde Frasdorf
- Gemeinde Aschau i. Chiemgau
- Landratsamt Rosenheim
- Wasserwirtschaftsamt Rosenheim
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg
- Bayerisches Landesamt für Umwelt
- Bayerischer Bauernverband
- Bayernwerk Netz GmbH
- Wasserbeschaffungsverband Umrathshausen

sowie dem Sachgebiet SG 31.1 Straßen- und Brückenbau und dem Sachgebiet 51 (Naturschutz) der Regierung von Oberbayern.

Zudem wurden auch den von den Planänderungen der 2. Tektur vom 31.01.2023 betroffenen Privaten unter Zusendung der Planunterlagen noch einmal Gelegenheit gegeben, zu den Planänderungen bis zum 07.03.2023 bzw. bis zum 31.03.2023 Einwendungen zu erheben.

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich der Vorhabensträger anschließend mit Schreiben vom 10.08.2023.

Ein weiterer 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, Folgemaßnahme)

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

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

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen 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 S. 2 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 S. 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die gehobene wasserrechtliche Erlaubnis nach § 15 WHG. Aufgrund von § 19 Abs. 1 WHG kann die Regierung jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden. Gleiches gilt für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bundesfernstraßengesetz und dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz.

1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Bei der Planfeststellung sind die vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltauswirkungen zu berücksichtigen. Beim sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen Achenmühle und Bernauer Berg handelt es sich um die Änderung und Erweiterung einer bestehenden Bundesautobahn, für die als solche eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nach § 17 Abs. 1 Satz 6 FStrG i.V.m. § 3b Abs. 1 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes - UVPG - i. V. m. Nr. 14.3 der Anlage 1 zum UVPG obligatorisch ist. Das UVPG 2017 ist für dieses

Bauvorhaben nach § 74 UVPG für vor dem 16.05.2017 eingeleitete Verfahren nicht anzuwenden. Da erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen nicht ausgeschlossen werden können, wurde eine Umweltverträglichkeitsprüfung in diesem Beschluss unter C.2 durchgeführt.

Die UVP ist nach § 2 Abs. 1 UVPG unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 17 FStrG i. V. m. § 3b UVPG, Art. 73 Abs. 3 bis 7 BayVwVfG. Die Bekanntgabe der Entscheidung i. S. d. § 3a S. 2 2. Hs. UVPG erfolgt hier im Rahmen der Auslegung der Planunterlagen nach §§ 17 ff. FStrG i. v. m. Art. 72 ff. BayVwVfG durch ortsübliche Bekanntmachung der beteiligten Gemeinden.

1.3 Verfahrensrügen

Es wurde seitens der Gemeinde Frasdorf gerügt, dass die ausgelegten Planunterlagen nicht geeignet gewesen seien, der Gemeinde und deren Bürgern einen schnellen, unkomplizierten und klaren Blick auf die Inhalte der Planung zu vermitteln. Insbesondere wurde auch mehrfach bemängelt, dass Lagequerschnitte in den Planungsunterlagen gefehlt hätten. Auch die Lärmdarstellung sei für Laien schwer verständlich und nicht zielführend. Wünschenswert wären Darstellungen als Isophonenkarten der künftigen Lärmbelastungen der Umgebung.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsunterlagen wurden in korrekter Weise nach den „Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau, Ausgabe 2012“ (RE 2012) zusammengestellt. Die Planunterlagen haben zudem gewährleistet, dass die Betroffenen von dem Planungsgeschehen zur Durchsetzung ihrer Rechte und Interessen unterrichtet wurden („Anstoßwirkung“).

Mit Isophonenkarten können zudem im Wesentlichen die Bereiche mit vergleichbarer Lärmbelastung ermittelt werden. Hierfür werden auf einer einheitlich definierten Höhe über Gelände die Lärmpegel ermittelt. Ein Anspruch auf Lärmschutz lässt sich für einzelne Immissionsorte nicht ableiten. Die in den Unterlagen dargestellten Lärmpegel sind hingegen exakt für das jeweils maßgebende Geschoss des jeweiligen Immissionsortes berechnet, so dass sich für jeden Immissionsort der Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen ableiten lässt.

Außerdem wären etwaige Verfahrensmängel, die letztlich auch dem Rechtsschutz und der Wahrung des rechtlichen Gehörs der Betroffenen dienen geheilt, da die das Verfahren rügenden Einwander in großer Anzahl ihre Einwendungen im Verfahren fristgemäß erhoben haben. Art und Ausmaß der eventuellen Betroffenheit durch das

Bauvorhaben waren daher erkennbar und die Einwender konnten ihre Gesichtspunkte umfassend geltend machen.

Die Zulässigkeit des Planfeststellungsverfahrens wurde zudem angezweifelt, weil die von Prof. Dr.-Ing. Kurzak erstellten Verkehrsprognosen für den planfestzustellenden Abschnitt für 2025 und 2030 nicht in ihrer Gesamtheit öffentlich zugänglich bzw. einsehbar gewesen seien. Auch würden in den Planfeststellungsunterlagen Angaben zur Entwicklung des induzierten Verkehrs fehlen. Ebenso sei nicht mehr nachzuvollziehen, welche Prognosen der Einstufung des Projektes in den Vordringlichen Bedarf zu Grunde lagen.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Das Verkehrsgutachten konnte in Auszügen während der öffentlichen Auslegung der Planunterlagen ebenfalls eingesehen werden (BVerwG, Urteil vom 03.03.2011 Az. 9 A 8.10; VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 06.05.2013, Az. 5 S 369/12). Die Ermittlung der Verkehrszahlen im ausgelegten Erläuterungsbericht (Unterlage 1 T 2) ist hinreichend nachvollziehbar dargestellt (BVerwG, Urteil vom 15.02.2018, Az. 9 C 1.17). Die Erkenntnisse aus diesem Gutachten haben in die Planung Eingang gefunden. Dies wird durch die in den jeweiligen Berechnungen zugrunde gelegten Verkehrszahlen für 2030 sowohl in den Schalltechnischen Berechnungen als auch in dem Luftschadstoffgutachten bestätigt. Die Lärmberechnung wurde in der 1. Tektur vom 17.12.2019 ebenfalls aktualisiert und das Ergebnis ist in den Unterlagen enthalten. Anhand dieser Angaben waren die Betroffenen in der Lage, sich innerhalb der Einwendungsfrist gegen eine mit dem Verkehr auf der ausgebauten A 8 verbundene Belastung mit Lärm und Luftschadstoffen zu wenden. Eine Vielzahl von Einwendungen haben sich konkret mit der Verkehrsprognose bzw. Verkehrs-immissionen des Bauvorhabens befasst. Die vom Gesetz geforderte Anstoßwirkung des Auslegungsverfahrens (Anregung an jedermann, Bedenken und Anregungen zwecks einer Vervollständigung des Abwägungsmaterials vorzutragen) ist damit eingetreten (BVerwG, Urteil vom 02.07.2020, Az. 9 A 19.19). Da Ausführungen, die wissenschaftlich-technischen Sachverstand erfordern, im Verwaltungsverfahren nicht gefordert werden, müssen auch nicht sämtliche Unterlagen ausgelegt werden, die zur vollständigen Beurteilung der Rechtmäßigkeit der Planung erforderlich sind.

Es wurde ferner eingewandt, dass die Auslegung der Planunterlagen der 1. Tektur vom 17.12.2019 während der Sommerferien erfolgte und damit keine ausreichende Beteiligung der Öffentlichkeit sichergestellt werden konnte (Aarhus-Konvention).

Der Einwand wird zurückgewiesen. Eine effektive Öffentlichkeitsbeteiligung wurde hier gewährleistet, da die Öffentlichkeit die Möglichkeit erhalten, sich ausreichend zu informieren und anschließend noch genügend Zeit verblieben ist, um substantiiert Stellung zu nehmen bzw. Einwendungen zu erheben. Gem § 3 Abs. 1 PlanSiG fand

die rechtlich verbindliche Veröffentlichung nach Maßgabe des Art. 27a BayVwVfG dadurch statt, dass der Vorhabensträger die Unterlagen als gängige pdf-Datei auf seiner Internetseite hochlädt und die Regierung von Oberbayern als Planfeststellungsbehörde sowie die auslegenden Gemeinden auf diese Internetseite hin Verlinkungen einstellen.

Die Planunterlagen lagen zudem jeweils nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung in der Zeit vom 03.07.2020 bis 03.08.2020 bei Gemeinde Frasdorf, bei der Gemeinde Bernau a. Chiemsee, bei der Gemeinde Nußdorf a. Inn und bei der Gemeinde Flintsbach a. Inn und in der Zeit vom 02.07.2020 bis 03.08.2020 bei der Gemeinde Aschau i. Chiemgau zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Dies war also vor Beginn der Sommerferien (27.07.2020 bis 07.09.2020). Die Öffentlichkeit konnte sich rechtzeitig auf diesen Umstand einstellen. Bei der gesetzlichen Monatsfrist ist es zudem grundsätzlich unschädlich, wenn ein oder mehrere Feiertage oder Ferientage in den Zeitraum der öffentlichen Auslegung fallen, weil das Gesetz hier eine pauschalierende Betrachtungsweise vorsieht (vgl. BVerwG, Urteil vom 13.09.1985, Az. 4 C 64.80). Denn sonst würden wichtige Planfeststellungsverfahren erheblich verzögert. Eine Rechtsvorschrift, die besagt, dass die Auslegung oder die Einwendungsfrist nicht in Ferienzeiten fallen dürfen, existiert nicht. Zudem fiel hier lediglich ein Teil der Einwendungsfrist in die Sommerferien. Bürger müssen damit rechnen, daß Auslegungen auch während der Schulferien erfolgen und sich darauf entsprechend einstellen. Zudem ist die Bekanntmachung vor den Schulferien erfolgt. Eine effektive Öffentlichkeitsbeteiligung setzt voraus, dass die Öffentlichkeit zunächst die Möglichkeit erhält, sich ausreichend zu informieren, und anschließend noch genügend Zeit verbleibt, um substantiiert Stellung zu nehmen. Nach diesen Kriterien waren die Auslegungsdauer und die Stellungnahmefrist hier nicht unangemessen kurz. Die vom Gesetz geforderte "Anstoßwirkung" des Auslegungsverfahrens (Anregung an "jedermann", Bedenken und Anregungen zwecks einer Vervollständigung des Abwägungsmaterials vorzutragen) ist damit eingetreten. Das zeigt sich auch daran, dass eine Vielzahl von Einwendungen erhoben wurden. Im Übrigen steht angesichts der sehr hohen Anzahl von Einwendungen zur unserer Überzeugung fest, dass die Anstoßwirkung erreicht worden ist. Das Projekt zum sechsstreifigen Ausbau der A 8 im Abschnitt Achenmühle - Bernauer Berg ist zudem kein neues und unbekanntes Vorhaben. Das Verfahren wurde schon im Jahr 2014 ausgelegt. Die Auslegung zur 1. Tektur vom 17.12.2019 war daher auf die geplanten Planänderungen beschränkt. Auf die Ausführungen unter B.3 dieses Beschlusses zum Anhörungsverfahren wird verwiesen.

2. Umweltverträglichkeitsprüfung

2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)

2.1.1 Beschreibung des Vorhabens

Das Bauvorhaben betrifft den 6-streifigen Ausbau der A 8 Rosenheim - (Salzburg) zwischen Achenmühle und Bernauer Berg. Der Planfeststellungsabschnitt ist 7,83 km lang und beginnt im Westen bei Bau-km 67+747 nördlich von Daxa und endet bei Bau-km 75+575 südöstlich von Pfaffing. Die letzten 575 m stellen den Übergangsbereich zum östlichen Nachbarabschnitt dar. Das Bauvorhaben ist unter B.1 dieses Beschlusses und in den Unterlagen 1 T2, 19.1.1 T2 und 19.2 T2 näher beschrieben. Hierauf wird Bezug genommen.

2.1.2 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens

Das Vorhaben befindet sich im Landkreis Rosenheim des Regierungsbezirks Oberbayern, wobei es Flächen von vier verschiedenen Gemeinden beinhaltet. Eine kleine südwestliche Ecke des Plangebiets südlich von Daxa fällt ins Gemeindegebiet Rohrdorf. Der zentrale und flächenmäßig überwiegende Teil liegt im Gemeindegebiet Frasdorf. Die Flächen östlich der Prien und südlich der Autobahn gehören zur Gemeinde Aschau. Ein Streifen am östlichen Rand des Untersuchungsraumes und der Großteil des Übergangsbereichs zum östlichen Nachbarabschnitt ist Teil des Gemeindegebiets von Bernau.

Die vorkommenden Böden im Plangebiet sind Braunerden und Parabraunerden auf Moränen (häufig mit Staunässemerkmalen), Gleye und Pseudogleye in Senken und Niederungen, (Para-)Rendzinen und Auenrendzinen auf Sedimenten (z. B. im Priental) sowie Hochmoortorfe (sehr selten). Die Ertragsfunktion der Böden im Plangebiet wird in der landwirtschaftlichen Standortkartierung als eher gering, in besseren Lagen als mittel eingestuft.

Als potentielle natürliche Vegetation (PNV) würden sich bei natürlicher Entwicklung auf ungestörten Standorten Waldmeister-Tannen-Buchenwald im Komplex mit Waldgersten-Tannen-Buchenwald von der westlichen Plangebietsgrenze bis östlich der Anschlussstelle Frasdorf, Grauerlen-Auwald mit Giersch-Bergahorn-Eschenwald, örtlich mit Lavendelweiden-Gebüsch und Buntreitgras-Kiefernwald sowie einer reichen Auenvegetation in den Schmelzwasserrinnen der Gletscher ab der Anschlussstelle Frasdorf und Waldgersten-Tannen-Buchenwald im Komplex mit Waldmeister-Tannen-Buchenwald, örtlich mit Giersch-Bergahorn-Eschenwald oder Grauerlen-(Eschen-)Sumpfwald in einem Streifen am östlichen Ende des Plangebiets entwickeln.

Die reale Vegetation ist wesentlich durch land- und forstwirtschaftliche Nutzungen geprägt. Der Anteil der landwirtschaftlich genutzten Fläche im Plangebiet beträgt über 50 %. Dominierend ist im Plangebiet die Dauergrünlandnutzung von den Hügeln um die Weiler Oberacherting, Wessen, Röcka bis Ginnerting, über den weiten Talraum um Frasdorf und die leicht hügelige Landschaft, nördlich von Frasdorf, um Leitenberg und Umrathshausen, sowie im Talraum des Bärnseegrabens mit einem ca. 92-prozentigen Anteil an der landwirtschaftlichen Nutzfläche. Vereinzelt finden sich in der näheren Umgebung von Gehöften schmale Ackerschläge, im Bereich von Frasdorf, Umrathshausen und Hötzing auch häufiger. Die Ackernutzung hat mit etwa 7 % nur eine untergeordnete Bedeutung. Bedeutsam sind die Streuobstwiesen (knapp 2 % Flächenanteil) als Sonderform der landwirtschaftlichen Nutzung, die auch zum typischen Erscheinungsbild der Weiler und Ortschaften beitragen. Etwa 15 % des Plangebiets ist waldbestanden (einschl. Au- und Schluchtwälder).

Als gliedernde Elemente treten im Gebiet vor allem Wälder und Flüsse, aber auch markante Einzelbäume wie Stiel-Eichen oder Eschen auf. Hecken oder Gebüsche kommen vor allem als Straßenbegleitgrün, insbesondere auf den Böschungflächen der A 8 vor, welche aufgrund ihres Alters und der oft anzutreffenden Stufung gut eingewachsene Altbestände mit naturnaher Ausprägung bilden. Die Ortsränder der kleineren Siedlungen und Weiler sind vielfach von landschaftstypischen Obstwiesen umgeben.

Im westlichen Hügelland zwischen Unteracherting und Ginnerting und in Steillagen der Geländehänge stocken überwiegend Laubmischwälder oder Fichtenforste. Auch laubholzdominierte Waldflächen sind kleinflächig immer wieder mit Fichtenreinbeständen durchsetzt.

Als größere Fließgewässer kommen die Achen (Fließrichtung von Osten nach Westen) mit zahlreichen Zuflüssen und östlich von Frasdorf mit Fließrichtung von Süden nach Norden vor. Die Achen ist ein Gewässer III. Ordnung und überwiegend unverbaut. Sie fließt im westlichen Teil durch begleitende Wälder, wogegen ihre zufließenden Gräben und Bäche westlich von Frasdorf meist im Offenland verlaufen. Der Talraum der naturnah ausgeprägten Prien (Gewässer III. Ordnung) ist stark eingetieft. Hier findet sich eine Vielzahl von Lebensraumtypen der Feuchtlebensräume wie gewässerbegleitende Gehölzsäume, Auwaldbestände, Landröhrichte und seggenreiche Nasswiesen, aber auch offene Kiesflächen sowie Hangwälder an den Talflanken.

Prien und Achen bieten vielen Vegetationseinheiten, Tieren und Pflanzen einen Lebensraum und haben auch Bedeutung für den großräumigen Biotopverbund. Ein weiteres Fließgewässer mit naturschutzfachlich großer Bedeutung (große Artendichte an Tagfaltern, Schrecken und Libellen) ist der Bärnseegraben westlich von Pfaffing /

Spöck, der dem FFH-Gebiet Nr. DE 8240-302 „Bärnseemoor“ zufließt. Das Bärnseemoor reicht mit seinen Pfeifengras- und Nasswiesen in das Plangebiet hinein. Das Plangebiet hat Anteil zudem an zwei Landschaftsschutzgebieten.

Es gibt zudem eine ganze Reihe von Stillgewässern, das größte ist der Weiherer See bei Bau-km 73+400, der in der amtlichen bayerischen Biotopkartierung erfasst ist. Die kleineren Stillgewässer sind meist anthropogenen Ursprungs und kommen vor bei Unterhaustätt, bei Stelzenberg, bei Umrathshausen, im Priental südlich der Autobahn, in den Vorderen Filzen südlich von Leitenberg, westlich Seehaus (Regenrückhalteanlage) sowie als Moortümpel und Fischweiher östlich von Seehaus.

Überwiegend gehölzfreie Lebensräume auf Feuchtstandorten kommen landwirtschaftlich genutzt als Nasswiesen, bei extensiver Nutzung auch als seggenreiche Nasswiesen und Pfeifengraswiesen vor. Mit Aufgabe der landwirtschaftlichen Nutzung kommt es sehr schnell zu flächigen Schilfröhrichtbeständen, die dann über die Jahre verbuschen. Derartige Bestände finden sich im Plangebiet kleinflächig immer wieder.

Schutzwald-, Bannwald- oder Erholungswaldausweisungen nach BayWaldG sind im Vorhabensgebiet nicht vorhanden, den Wäldern kommt jedoch laut Waldfunktionsplänen zum Teil Bedeutung für das Landschaftsbild, als Biotop, für den Bodenschutz oder für den Straßenschutz zu.

Das Plangebiet selbst hat aufgrund der Beeinträchtigungen durch die bestehende A 8 geringere Bedeutung für den Fremdenverkehr, die bedeutenderen Gebiete hierzu liegen weiter abgerückt, vor allem südlich in Richtung Voralpen.

Es bietet sich an vielen Stellen Aussicht auf die Alpen, das Landschaftsbild im Plangebiet ist abwechslungsreich, jedoch gibt es durch die Vorbelastung (Lärmimmissionen) insgesamt keine hohe Aufenthaltsqualität für Erholungssuchende. Die größte Siedlung im Untersuchungsraum ist Frasdorf, dessen bebaute Fläche unmittelbar südlich an die A8 angrenzt und einen nennenswerten Teil des Talraumes südlich der Autobahn (und damit des Plangebiets) einnimmt. Daxa ragt im Westen in das Plangebiet hinein, Umrathshausen und Leitenberg befinden sich im östlichen Teil des Plangebiets und nördlich der Autobahn. Durch ihre topographisch erhöhte Lage sind diese beiden deutlich abgesetzt von der A 8.

Die übrigen Siedlungen sind Weiler oder Einzelhöfe von geringer Flächengröße. Durch ihre reizvolle Lage, die ansprechende Einbindung in das Landschaftsbild (Streuobstwiesen) und die landwirtschaftlich geprägten Dorfstrukturen tragen die Siedlungen maßgeblich zur Vielfalt und Schönheit der Landschaft bei.

Durch die natürliche Ausstattung der Landschaft und die Nähe zu den Alpen hat das Plangebiet eine Funktion als Erholungsgebiet. Dementsprechend gibt es ein gutes Angebot an Beherbergungsbetrieben. Das Rad- und Wanderwegenetz ist im Planungsgebiet gut entwickelt, ein ausgewiesener Radweg verläuft im Plangebiet an Stötten und Ginnerting vorbei nach Frasdorf und von hier aus nach Westen durch Daxa in Richtung Rohrdorf. Wegestrukturen für die Feierabenderholung bestehen durch das untergeordnete Straßen- und Wegesystem auch in Nord-Südrichtung zwischen Leitenberg und von Umrathshausen über den Bärnsee bis nach Aschau. Die Bedeutung als Wandergebiet wird durch viele Ausblickpunkte auf den Geländekuppen im Hügelland hervorgehoben. Als geeignete Ausflugsziele sind gastronomische Betriebe vorhanden.

Im Plangebiet sind einige Bau- und Bodendenkmäler erfasst. Vorrangig handelt es sich um untertägige Siedlungsreste oder Zeugnisse alter Baukultur. Der Großteil vor allem der Baudenkmäler liegt in den Ortskernen der Siedlungen und damit autobahnfern.

Wesentlicher Verkehrsweg ist die A 8 Rosenheim - (Salzburg). Sie verläuft in West-Ost-Richtung durch das Gebiet. Sie ist östlich von Frasdorf über die Anschlussstelle „Frasdorf“ an das untergeordnete Straßennetz mit zwei Staats- und zwei Kreisstraßen angebunden. Die Staatsstraßen St 2093 und St 2362 schließen Frasdorf an Prien am Chiemsee, Aschau und Rosenheim an. Die Kreisstraße RO 23 führt von hier über Umrathshausen Richtung Osten. In westliche Richtung verläuft die Kreisstraße RO 5 nach Achenmühle und Rohrdorf. In Nord-Süd-Richtung verläuft die Bahnlinie Aschau - Prien ("Chiemgaubahn") mit Haltepunkt in Umrathshausen direkt nördlich der A 8.

2.1.3 Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen

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

Baubedingte Wirkungen

- Baubedingte Wirkungen ergeben sich durch die Räumung und Vorbereitung der Baustelle, die Bautätigkeit und den Lieferverkehr, die Baustelleneinrichtung, Lagerplätze und die Baustellenzufahrten; diese können zu meist zeitweiligen und vorübergehenden Umweltauswirkungen führen.
- Zusätzliche Flächeninanspruchnahme für Baufelder, Aufstandsflächen und Baustraßen mit vorübergehenden oder dauerhaften Verlusten von Pflanzen, Tieren, landschaftsgliedernden Strukturen sowie Eingriffe in Boden und

Gewässer (z. B. Entwässerung feuchter Bodentypen durch vorübergehende Abgrabungen).

- Gefahr der Zerstörung von Bodendenkmälern.
- Bau- und transportbedingte Emissionen (Baumaschinen) von Staub, Luftschadstoffen, Schall und Erschütterungen, die sich auf Menschen, Tiere, Pflanzen, Boden, Luft und Gewässer negativ auswirken können.
- Boden und Grundwasser könnten durch auslaufende Betriebsmittel der Baufahrzeuge gefährdet werden.
- Optische Wirkung der Baustelle auf die Naherholung und das Landschaftsbild.
- Vorübergehende Beeinträchtigung von Naherholung und Landschaftsbild durch den Verlust von straßennahen Gehölzen.
- Vorübergehende Beeinträchtigung der Naherholung durch die Unterbrechung von Wegeverbindungen.

Anlagebedingte Wirkungen

- Verlust bzw. Beeinträchtigungen von Biotopen, geschützten Lebensräumen, Tieren, Pflanzen und schutzwürdigen Böden durch bauliche Anlagen und Verkehrsflächen. Durch Verdrängungs- oder Barriereeffekte sowie Verkleinerung von Biotopkomplexen können auch indirekte Wirkungen auf den Biotopverbund auftreten.
- Ableitung von Straßen- und Fahrbahnwasser in die Absetz- und Rückhalteinrichtungen mit mechanischer Reinigung und anschließender gedrosselter Ableitung in die Vorfluter (maximale Einstauhöhe: 2,0 m) bzw. Versickerung ins Grundwasser (Bärnseegrabental).
- Veränderungen des Wasserhaushalts durch Drainagewirkungen der Bauwerke bzw. der Auskofferungen in Bereichen mit großer Bodenfeuchte.
- Verschattung und Rückhaltung von Niederschlägen im Bereich der Brückenbauwerke für die Unterführung der Fließgewässer.
- Barriere- und Isolationseffekte für den freien Raumwechsel von Tieren durch die habitatfremden Strukturen der Straßenbauwerke.
- Eingriffe in den Boden als Lebensraum für Bodenlebewesen, Produktionsfaktor, Vegetationsstandort sowie Deck- und Filterschicht für das Grundwasser durch bauliche Anlagen und Verkehrsflächen.
- Flächenversiegelung mit Verringerung der Grundwasserneubildung.

- Überformung der natürlichen Geländegestalt mit weiteren technischen Elementen (Lärmschutzwälle und -wände, breitere Fahrbahn und -böschungen).
- Veränderung des Landschaftsbildes durch bauliche Anlagen sowie durch Wegfall und/oder Neugestaltung prägender oder gliedernder Gehölzstrukturen.
- Rückbau nicht mehr benötigter Fahrbahnflächen.

Betriebsbedingte Wirkungen

- Erhöhung der Belastung durch verkehrsbedingte Schadstoffe und Verkehrslärm entsprechend der Zunahme des Verkehrsaufkommens mit nachteiligen Auswirkungen auf Menschen, Tiere, Pflanzen, Luft, Gewässer und Boden.
- Eintrag von Spritzwasser und Staub in autobahnahe Flächen durch vom Kfz-Verkehr verursachte Verwirbelungen.
- Einsatz von Abstumpfungsmitteln im Zuge des Winterdienstes und damit verbundene Stoffeinträge in die angrenzenden Flächen.
- Erhöhung des Kollisionsrisikos mit dem Kfz-Verkehr für querende Kleintiere und Vögel.
- Erhöhung optischer Störreize durch den vermehrten Verkehrsfluss.

Auf die diesbezüglichen Ausführungen in Unterlage 19.1.1 T2 und 19.2 T2 zu den Umweltauswirkungen wird verwiesen.

2.1.3.1 Schutzgut Mensch

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

Das Siedlungsgebiet von Frasdorf ist durch die Emissionen sowie den Verkehrsfluss (DTV > 58.000 Kfz/Tag) sowohl hinsichtlich seiner Qualität für das Wohnen als auch hinsichtlich der wohnungsnahen Erholung beeinträchtigt, da die Bebauung im Bereich von Frasdorf bis ca. 16 m an die Autobahn heranreicht. Hier werden derzeit trotz der vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen Dauerschallpegel von bis zu 73 dB(A) am Tag und 67 dB(A) in der Nacht erreicht.

Das Plangebiet bietet an vielen Stellen Aussicht auf die Alpen, hat jedoch durch die Lärmeinträge als Vorbelastung der Erholungsqualität selbst keine hohe Aufenthaltsqualität für Erholungssuchende. Abschnitte mit geringen Lärmeinträgen gibt es nördlich von Frasdorf, wo ein Hangwald auf einer deutlichen Geländestufe für eine Abschirmung der nördlichen gelegenen Flächen sorgt. Das Rad- und Wanderwegenetz ist in der Umgebung von Frasdorf und mit dem untergeordneten Wegenetz auch in Nord-Süd-Richtung zwischen Leitenberg und Seehaus bis Aschau

und von Umrathshausen über den Bärnsee nach Aschau gut entwickelt. Weitere bedeutende Flächen für die Erholung oder Erholungseinrichtungen sind im Plangebiet nicht vorhanden.

Es kommt zu folgenden Auswirkungen:

Durch die vorgesehenen Lärmschutzanlagen kommt es zu einer Verringerung der Lärmeinträge im Siedlungsgebiet von Unteracherting, Oberacherting, Daxa, Thal, Ginnerting, Frasdorf, Leitenberg, Seehaus, Umrathshausen und Pfaffing, die als Entlastungen des Wohnumfeldes (Wohnen und Feierabenderholung) wirken werden. Da für den Ausbau die aktuellen Lärmschutzrichtlinien gelten, wird durch die Lärmschutzanlagen ebenfalls gewährleistet, dass die für die jeweiligen Kategorien gültigen Lärmgrenzwerte weitestgehend eingehalten werden.

Durch den Ausbau der A 8 kommt es zu einer Verstärkung der optischen Wirkung der Autobahn. Dies resultiert aus der Verbreiterung des „Autobahnbandes“ und den größeren Querungsbauwerken. Besonders stark wird diese Auswirkung im ersten Jahrzehnt nach Bau sein, da mit der Entfernung der nordseitig einrahmenden Gehölzgalerie aus naturnahen Heckenbeständen eine weitere Verbreiterung der optisch wirksamen Achse gegeben ist. Mit zunehmendem Einwachsen der Gehölzpflanzungen auf den neuen Böschungen wird diese Verstärkung nach und nach abnehmen.

Auch durch die Lärmschutzwälle und die Lärmschutzwall/-wandkombinationen kommt es zu einer zusätzlichen technischen Überprägung der Landschaft und damit zu einer deutlich größeren optischen Wirkung der Autobahn. Zusätzlich gehen Waldflächen an der Achen nördlich der A 8 und in der Flur „Hinterm Stadl“ nördlich der A 8 mit besonderer Bedeutung für das Landschaftsbild verloren.

Sichtbeziehungen bestehen im Plangebiet nur wenige. Diese beziehen sich auf Kirchtürme oder die weiter entfernt liegende Alpenkulisse. Diese eher weiträumigen Blickbezüge werden durch den Ausbau der A 8 nicht erheblich beeinträchtigt, auch wenn das breitere Band der A 8 durchaus mit wahrgenommen werden wird und Lärmschutzwälle gebaut werden.

Die wesentlichen Flächen für die Erholung befinden sich abgerückt von der bestehenden Autobahn, so dass es hier nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen kommt. Das Netz der bestehenden Straßen- und Wegeverbindungen für Wander- und Radwanderer bleibt im vollen Umfang erhalten.

2.1.3.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt

Das Schutzgut wird getrennt für die Lebensräume und die Artenvorkommen untersucht. Auswirkungen ergeben sich für das Schutzgut Tiere, Pflanzen und die

biologische Vielfalt durch Flächeninanspruchnahme (Verlust von Lebensraum), mittelbare Beeinträchtigung, v.a. durch Lärmwirkungen und optische Effekte und vorübergehende Verluste von Flächen während der Bauphase in drei grundsätzlich verschiedenen Bereichen.

Die Lebensräume im Plangebiet sind überwiegend durch die landwirtschaftliche Nutzung geprägt, bieten aber insgesamt dennoch Habitate für eine Vielzahl von Tieren. Die landwirtschaftliche Nutzfläche stellt sich mit einem Flächenanteil von über 50 % am Plangebiet überwiegend als Wirtschaftsgrünland aus regelmäßig gedüngten, teils auch mesophilen Wiesen und Weiden dar (geringe Lebensraumbedeutung). Ackerflächen sind nur in geringem Umfang vorhanden (7 % des Plangebiets) und haben eine sehr geringe Bedeutung. Hier finden sich bis auf meist sehr schmale Altgras- und Krautsäume vor allem entlang der landwirtschaftlichen Wege keine besonderen Vegetationsstrukturen. Diese Flächen kommen nördlich der A 8 im westlichen Plangebiet sowie um Frasdorf, Leitenberg, Umrathshausen und westlich von Pfaffing und Spöck vor. Gelegentlich unterbrochen werden diese Fluren von Siedlungen und Strukturen wie Gehölzen, Gewässern und Hochstaudenbeständen.

Einen nennenswerten Anteil am Plangebiet von ca. 9 % und Lebensraumrelevanz für Tiere und Pflanzen haben auch die Siedlungsflächen. Vor allem Frasdorf und seine Ortsteile, aber auch Stötten, Ginnerting, Stelzenberg, Leitenberg und Umrathshausen sind hier zu nennen. In dem zersiedelt wirkenden Bereich um Daxa wurden südlich der A 8 große Gewerbeflächen errichtet. Insbesondere diese Bereiche haben nur sehr geringe Bedeutung als Lebensräume. Gerade die kleineren Siedlungen sind durch landwirtschaftliche Anwesen geprägt. Die randlich v. a. bei Weilern und Einzelhöfen vorhandenen Streuobstwiesen sind mittel bedeutsam und binden die Siedlungen harmonisch in das Landschaftsbild ein.

Östlich der Prien und südlich der A 8 kommen großflächig Mooregebiete (Filzen) vor, die sich in ihrer Ausprägung sehr verschieden darstellen und in vielen Bereichen oft eine hohe Bedeutung für die Pflanzen- und Tierwelt aufweisen. Hier kommen im Zentrum der Filzen Offenland- und Waldtypen auf feuchtegeprägten Standorten von hoher Lebensraumbedeutung ebenso vor wie monostrukturierte Nadelwalaufforstungen mit geringer Lebensraumbedeutung. Werden Wiesenflächen in diesem Gebiet extensiv genutzt, haben sie sich zu hochwertigen Pfeifengraswiesen entwickelt. Es kommen aber auch seggenreiche Nasswiesen und bei intensiver Wiesenutzung artenarme Nasswiesen vor. Entlang von Fließgewässern sind schmale Bruchwaldbestände zu finden. Viele offene Moorflächen, Pfeifengraswiesen und seggenreiche Nasswiesen aber auch Moor- und Sumpfwälder sind kartierte Biotope der amtlichen Biotopkartierung und gesetzlich geschützt nach § 30

BNatSchG i. V. m. Art. 23 BayNatSchG. Bei Unterhaustätt finden sich noch Relikte von Flachmoor- und Streuwiesenbeständen sowie Nasswiesen, in deren Umgebung mehrere Entwässerungsgräben angelegt wurden.

Weiterhin kommen im Plangebiet viele Waldlebensräume vor. Hierbei handelt es sich häufig um bodensaure oder mesophile Mischwälder mittlerer Lebensraumbedeutung, die meist auf steilerem Gelände stocken, z. B. südöstlich von Röcka, nördlich von Frasdorf oder südlich von Stötten. Dieser Lebensraumtyp kommt auch als Hangleitenwald entlang der Prien vor, wo er kleinräumig eine große Standortvielfalt aufweist. Mesophile Wälder sind in der gültigen Biotopkartierung dargestellt, entsprechen aber nicht mehr den Kriterien für die heutige Biotopkartierung. Ein Gewässerbegleitgehölz an der Achen an der Gemeindegrenze Rohrdorf-Frasdorf ist als Laubmischwald ausgebildet und besitzt nicht die Lebensraumfunktion der restlichen, sich außerhalb des Plangebiets erstreckenden größeren Teilflächen des amtlich kartierten Biotops. In die Grünländer eingestreut finden sich einige Feldgehölze. Als Übergangsbereich zwischen zwei völlig unterschiedlichen Lebensraumtypen (oben genannte Waldbereiche und Offenland) bildet der Waldrand eine markante und bei guter Ausprägung für die Artenvielfalt bedeutsame Struktur. Gerade für flugfähige Arten dienen Waldränder gern als Leitlinie zur Orientierung. Im Plangebiet sind die Waldränder vor allem im Übergang zu Feuchtbereichen und in unzugänglichem Gebiet (z. B. im Priental und östlich Seehaus) mit unterschiedlich naturnah ausgeprägtem Strauchmantel ausgestattet. Wenn sie eine standorttypische Krautschicht haben, sind sie meist anthropogen gering beeinflusst. Intakte Waldränder mit guter Ausstattung sind in der amtlichen bayerischen Biotopkartierung erfasst. Bei angrenzender, großflächiger Grünlandnutzung in Kombination mit Nadelforsten wie westlich von Unteracherting oder südwestlich von Frasdorf muss von einer deutlich verringerten bis gar keiner Strukturvielfalt (Stufung) des Waldrandes ausgegangen werden, was dann eine Reduzierung der ansonsten hohen Lebensraumbedeutung zur Folge hat.

Einen weiteren hoch bedeutsamen Waldlebensraumtyp stellen gewässerbegleitende Gehölze und insbesondere Auwälder (in der Talniederung der Prien) dar. Feuchtwaldrelikte finden sich südlich Daxa, von einem namenlosen Achenzulauf umflossen, und kleinflächig entlang eines namenlosen Bächleins östlich von Walkerting, das Richtung Aubach entwässert. Dies sind oft kartierte Biotope der amtlichen bayerischen Biotopkartierung, geschützt nach § 30 BNatSchG i. V. m. Art. 23 BayNatSchG. Die Auwälder sind zudem prioritäre Lebensräume nach FFH-RL.

Überwiegend gehölzfreie Lebensräume auf Feuchtstandorten kommen landwirtschaftlich genutzt als Nasswiesen, bei weniger intensiver Nutzung auch als seggenreiche Nasswiesen und Pfeifengraswiesen vor. Diese Lebensraumtypen haben im Plangebiet ihre Verbreitungsschwerpunkte nördlich Unterhaustätt, in den „Auwiesen“ nördlich Walkerting, im Talraum des Bärnseegrabens, im Talraum der Prien sowie entlang des Seehauser Grabens und um den Weiherer See. Hier ist jeweils ein relativ kleinteiliges Geflecht der verschiedenen Lebensraumtypen anzutreffen, zum Teil auch in Kombination mit Feuchtgebüschchen. In den „Auwiesen“ nördlich Walkerting findet sich beidseits der A 8 ein umfangreicher Komplex aus seggen- oder binsenreichen Feuchtwiesen, Streuwiesen und kleinflächigen Flachmooren.

Randlich an der Autobahn bilden sich Schilfstreifen aus. Vereinzelt in die Landschaft eingestreut findet sich dieser Lebensraumtyp auch am Rand der Filzen westlich von Stelzenberg.

Es gibt eine Reihe kleinerer Stillgewässer meist anthropogenen Ursprungs bei Unterhaustätt, bei Stelzenberg, bei Umrathshausen, im Priental südlich der A 8, in den Vorderen Filzen südlich von Leitenberg, westlich Seehaus (Regenrückhalteanlage) und ein Moortümpel östlich Seehaus sowie den Weiherer See, der in der amtlichen bayerischen Biotopkartierung erfasst ist.

Das bedeutendste Fließgewässer des Plangebiets ist die Prien. Sie hat einen naturnahen Verlauf und unterquert östlich von Frasdorf die A 8. Sie weist abschnittsweise die für einen Wildfluss typischen Lebensraumtypen auf und wird begleitet von zum Teil kleinflächigen Nasswiesen, Schilfröhrichten, begleitenden Ufergehölzen und Auwaldbeständen. Die Prien hat eine regionale Lebensraumbedeutung und ist für den Lebensraumverbund von hoher Bedeutung (größte Artendichte an Fledermäusen im Plangebiet).

Die Achen ist ein zum größten Teil durch Waldgebiete verlaufender naturnaher Bach (BK-Nr. 8239-005 und gesetzlich geschützt nach § 30 BNatSchG i. V. m. Art. 23 BayNatSchG) im Westen des Plangebiets, an dem nur in den Abschnitten, die durch bebaute Gebiete (Achenmühle) führen, Ufersicherungsmaßnahmen durchgeführt wurden. Die durchgehend naturbelassenen Achenzuflüsse liegen sowohl nördlich als auch südlich der A 8. Das Gewässernetz der Achen ist fast gänzlich von Wäldern umgeben, die überwiegend aus Fichtenreinbeständen und Laubmischwald mit Fichten- und Tannenbeimischungen aufgebaut sind. In Abschnitten mit angrenzendem Offenland werden die Achen und ihre Zuflüsse von schmalen Gewässerbegleitgehölzen gesäumt.

Ein weiteres Fließgewässer mit naturschutzfachlich großer Bedeutung (große Artendichte an Tagfaltern, Schrecken und Libellen) ist der Bärnseegraben westlich von Pfaffing/Spöck, der dem FFH-Gebiet Nr. DE 8240-302 „Bärnseemoor“ zufließt. Das Bärnseemoor reicht mit seinen Pfeifengras- und Nasswiesen in das Plangebiet hinein. Aubach, Weißenbach und Moosbach mit ihren zahlreichen Zuflüssen sowie viele kleinere Gräben vor allem in den Flächen der Filzen unterstreichen den vielfältigen und gewässergeprägten Charakter des Plangebiets.

Das durch Rechtsverordnung ausgewiesene Wasserschutzgebiet „Wasserversorgung Umrathshausen und Leitenberg“ liegt mit seinen Zonen I, II und III im Plangebiet und grenzt zwischen Bau-km 72+760 und Bau-km 73+175 unmittelbar an die Autobahn an. Es erstreckt sich bis zur südlichen Grenze des Plangebiets.

Das FFH-Gebiet Nr. DE 8240-302 „Bärnseemoor“ reicht am östlichen Plangebietsrand von Süden her bis etwa auf eine Distanz von 250 m an die A 8 heran. Als naturschutzrechtliche Landschaftsschutzgebiete nach § 26 BNatSchG sind das LSG-00134.01 (RO-16) „Inschutznahme des Priental“, nördlich der bestehenden Autobahntrasse im Bereich der Anschlussstelle Frasdorf sowie der Prientalbrücke BW 117, und LSG-00144.01 (RO-18) „Inschutznahme des Bärnsees und seiner Umgebung“, östlich der Bahnlinie zu nennen. Der größte Teil der im Untersuchungsraum liegenden gesetzlich geschützten Biotope nach § 30 BNatSchG i. V. m. Art. 23 BayNatSchG sind Teilflächen der amtlich kartierten Biotope. Darüber hinaus kommt vielen zusätzlichen Flächen ein Schutz nach § 30 BNatSchG i. V. m. Art. 23 BayNatSchG zu (u. a. Schlucht- und Auwald (v. a. an der Prien und am Moosbach) Moorwald, Sumpfwald, Bruchwald (südwestlich und südöstlich von Seehaus, westlich von Pfaffing), Uferbegleitgehölz naturnaher Fließgewässer, lineares Gewässerbegleitgehölz (v. a. an Achen, Aubach, Prien, Bärnseegraben, vgl. im Übrigen Unterlage 19.1.2 T2).

Insgesamt besteht für das Plangebiet eine erhebliche Vorbelastung der Lebensräume und Funktionsgefüges entlang der A 8 mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von über 58.000 Kfz.

Es wird im Übrigen auf die Beschreibung der vorkommenden Habitate und Teilhabitate und die detaillierte Zuordnung von Tieren zu Lebensraumtypen in der Unterlage 19.1.1 T2 verwiesen.

Es kommt zu folgenden Auswirkungen:

Bezugsraum 1 – Vorwiegend forstwirtschaftlich genutzte Flächen oder gehölzgeprägte Bereiche beidseits der A 8 (Bau-km 67+747 bis 68+528; 70+314 bis 71+162; 71+782 bis 72+059; 74+154 bis 74+368)

- Überbauung und Versiegelung von Lebensraumtypen: vor allem Laub-, Misch- und Nadelwald (1,3 ha), wärmeliebender Eichenmischwald (0,4 ha) (teils als Biotop 8139-0241.01 der bayer. BK, geschützt nach § 30 BNatSchG i. V. m. Art. 23 BayNatSchG) südwestlich Stelzenberg, Schluchtwald (0,3 ha) (teils als Biotop 8139-0247.06 der bayer. BK, geschützt nach § 30 BNatSchG i. V. m. Art. 23 BayNatSchG) und Auwald (0,2 ha) (Biotop 8139-0127.08, -.09 der bayer. BK, geschützt nach § 30 BNatSchG i. V. m. Art. 23 BayNatSchG) entlang der Prien, aber auch naturnahes Fließgewässer (teils als Biotope 8239-0005.03 und -.04), Graben südwestlich Wessen, geschützt nach § 30 BNatSchG i. V. m. Art. 23 BayNatSchG), mit Gewässerbegleitgehölzen (0,3 ha) (teils als Biotope 8239-0005.03 und -.04 sowie 8139-0127.08 der bayer. BK), weiterhin: Bruchwald (teils als Biotop 8139-0268.03, geschützt nach § 30 BNatSchG i. V. m. Art. 23 BayNatSchG), Landröhricht (0,1 ha) (teils als Biotope 8239-1023 und -1026 der bayer. BK, geschützt nach § 30 BNatSchG i. V. m. Art. 23 BayNatSchG), feuchte / nasse Hochstaudenflur, seggen- und binsenreiche Nasswiese, Feuchtgebüsch (für die drei zuletzt genannten gilt: geschützt nach § 30 BNatSchG i. V. m. Art. 23 BayNatSchG), mesophiles Gebüsch, magere Altgrasbestände, nitrophile Hochstaudenflur, naturnahes Feldgehölz (0,2 ha), straßennahe Gehölze (1,3 ha), straßennahe Altgrasflur (0,6 ha) und Grünland (0,6 ha)
- Lebensraumverluste durch die oben genannte Überbauung und Versiegelung für national streng geschützte Arten: Artenpaar Bartfledermäuse (unbestimmt, Große B.: RLB 2), Artenpaar Langohrfledermäuse (unbestimmt, Braunes L.: RLD 3, Graues L.: RLD 1, RLB 2), Fransenfledermaus, Großes Mausohr, Kleine Hufeisennase (RLD 2, RLB 2), Mopsfledermaus (RLB 3, RLD 2), Mückenfledermaus (RLB V), Nordfledermaus (RLB 3, RLD 3), Rauhautfledermaus, Wasserfledermaus, Wimperfledermaus (RLB 1, RLD 2), Zweifarbfledermaus (RLB 2, RLD D), Zwergfledermaus, aber auch Haselmaus (RLD V) als potentiell vorkommende Art, Mäusebussard; für national besonders geschützte und planungsrelevante Arten: Wasseramsel, Feldsperling (RLB V, RLD V), Grasfrosch (RLB V, RLD V); aber auch für: Baldrian-Schreckenfalter (RLB 3, RLD 3), Mädesüß-Perlmutterfalter (RLB V), Riedteufel (RLB 3, RLD 2), Kleine Goldschrecke
- Verlust von 23 Höhlenbäumen als potentielle Brutstandorte für Vögel oder Quartier für Fledermäuse
- Mittelbare Beeinträchtigung durch verkehrsbedingte Emissionen und teils vorübergehende Inanspruchnahme (nur hierzu Flächenangaben) durch Baufeld von: wärmeliebender Eichenmischwald südwestlich Stelzenberg (0,6 ha),

Auwald (0,2 ha) und Schluchtwald (0,2 ha) entlang der Prien, seggen- und binsenreiche Nasswiese östlich der Prien (0,3 ha), naturnahes Fließgewässer (0,1 ha) (teils als Biotope 8239,0005.03, -.04, 8139, 0127.08, -.09 der bayer. BK) (jeweils geschützt nach 30 BNatSchG i. V. m. Art. 23 BayNatSchG) und Gewässerbegleitgehölze (0,2 ha), weiterhin: Bruchwald durch Bau von Beckenanlage 8, Landröhricht, feuchte/nasse Hochstaudenflur, Feuchtgebüsch (für die vier zuletzt genannten gilt: geschützt nach § 30 BNatSchG i. V. m. Art. 23 BayNatSchG), naturnahe Feldgehölze und magere Altgrasbestände

- Mittelbare Beeinträchtigung von Randbereichen und Verkleinerung von biotopwürdigen und -kartierten Beständen (s. o.) in einer vielfältigen und strukturreichen Lebensraumabfolge an Au- und Weißenbach für Vögel, Fische, Amphibien, Insekten – Punktuelle Überbauung, Versiegelung und vorübergehende Inanspruchnahme (an Pfeilerstandorten) und Überbrückung mit Überschattung von Lebensraumtypen: Gewässerbegleitgehölze, naturnahes Fließgewässer
- Beeinträchtigung des Funktionsgefüges (Austauschbeziehungen) zwischen benachbarten Lebensräumen beidseits der A 8 durch Verstärkung der Trenn- und Barrierewirkung der A 8 durch die Verbreiterung des Straßenkörpers und die Betonschutzwände im Mittelstreifen
- Beeinträchtigung des Funktionsgefüges durch den Verlust von leitlinienbildenden Gehölzstrukturen (südlich Unteracherting und nördlich von Beckenanlage 2) insbesondere für flugfähige Tierarten
- Beeinträchtigung des Funktionsgefüges im Eichenmischwald (Leitenwald) und vorübergehende Inanspruchnahme durch Baufeld von Wald- und Gehölzbereichen entlang der A 8 auf der gesamten Länge des geplanten Tunnels auf einer Breite von 10 m (Arbeitsstreifen) und entlang der neuen Unterhaltungs- und Fluchtwege
- Beeinträchtigung des Funktionsgefüges entlang der Leitenwälder im Priental durch Verbreiterung der Brücke
- Verbesserung des Funktionsgefüges (Austauschbeziehungen) durch naturnahe Gestaltung der Tunneloberfläche nördlich Frasdorf für kulturfolgende Tierarten, die auch Waldlebensräume nutzen (Kleinsäuger, Fledermäuse, Vögel)
- Verbesserung des Funktionsgefüges (Biotopvernetzung und Austauschbeziehungen) durch Aufweitung des Weißenbachdurchlasses an die nördlich der A 8 gelegenen Lebensräume und durch den Bau der Wildunterführung am Bärnsee graben als einer für alle bodengebunden wandernden Tierarten attraktiven Querungsmöglichkeit

Bezugsraum 2 – Vorwiegend feuchte und nasse Offenlandbereiche beidseits der A 8 (Bau-km 68+528 bis 69+432; 74+368 bis 74+629)

- Überbauung und Versiegelung von Lebensraumtypen: vor allem seggen- und binsenreiche Nasswiese (0,9 ha) (teils als Biotop 8139-0240.04 und -.05, 8139-0268.04, 8239-0013.01 der bayer. BK, geschützt nach § 30 BNatSchG i. V. m. Art. 23 BayNatSchG), durch den Ausbau der A 8, den neuen Feldweg und der Beckenanlage nördlich Walkerting, Landröhricht (0,4 ha) (teils als Biotop 8139-0240.01 und -.05, 8139-0268.04, 8239-0013.01 der bayer. BK, geschützt nach § 30 BNatSchG i. V. m. Art. 23 BayNatSchG), feuchte/nasse Hochstaudenflur (0,4 ha) (teils als Biotop 8139-0240.01 und -.06, 8239-0013.01 der bayer. BK, geschützt nach § 30 BNatSchG i. V. m. Art. 23 BayNatSchG), Großseggenried (0,3 ha) (teils als Biotop 8139-0240.01, und -.04 der bayer. BK, geschützt nach § 30 BNatSchG i. V. m. Art. 23 BayNatSchG), Pfeifengraswiese, naturnahes Fließgewässer, Feuchtgebüsch (für die drei zuletzt genannten gilt: geschützt nach § 30 BNatSchG i. V. m. Art. 23 BayNatSchG), Gewässerbegleitgehölze, artenreiches Extensivgrünland (0,4 ha) und magere Altgrasbestände, aber auch Graben (0,1 ha), Grünland (1,1 ha), straßennahe Gehölze (0,2 ha), straßennahe Altgras- und Hochstaudenflur an Graben mit Lebensraumverlusten v. a. für Arten der feuchtegeprägten Offenlandbereiche
- Lebensraumverluste durch die oben genannte Überbauung und Versiegelung für national streng geschützte Arten: Artenpaar Bartfledermäuse (unbestimmt, Große B.: RLB 2), Fransenfledermaus, Mopsfledermaus (RLB 3, RLD 2), Rauhaufledermaus, Zweifarbfledermaus (RLB 2, RLD D), Zwergfledermaus, Kriechender Sellerie (RLB 2, RLD 2); für national besonders geschützte und planungsrelevante Arten: Kleiner Blaupfeil (RLB 3, RLD V); aber auch für: Baldrian-Schneckenfalter (RLB 3, RLD 3), Mädesüß-Perlmutterfalter (RLB V), Riedteufel (RLB 3, RLD 2), Feldgrille (RLB V), Große Goldschrecke, Kleine Goldschrecke, Kurzflügelige Schwertschrecke (RLB 3), Sumpfschrecke (RLB V), Warzenbeißer (RLB 3, RLD 3), Wiesengrashüpfer (RLB V)
- Geringfügige Beeinträchtigung des Makrozoobenthos beim Bau der Wildunterführung am Bärnseegraben
- Mittelbare Beeinträchtigung durch verkehrsbedingte Emissionen und teils vorübergehende Inanspruchnahme (nur hierzu Flächenangaben) durch Baufeld von: artenreiches Extensivgrünland (0,3 ha) (teils als Biotop 8139-0240.03 der bayer. BK), Pfeifengraswiese (0,1 ha) (teils als Biotop 8139-0240.06, 8139-0268.05, 8140-1137 der bayer. BK), feuchte/nasse Hochstaudenflur (teils als Biotop 8139-0240 der bayer. BK), seggen- und binsenreiche Nasswiese (0,2 ha) (teils als Biotop 8139-0240.04, -.05 und 8239-0013.01 der bayer. BK),

Landröhricht (teils als Biotop 8139-0240.05, 8139-0268.04, -.05, 8140-1137 und 8239-0013.01 der bayer. BK), Großseggenried, naturnahes Fließgewässer, Feuchtgebüsch, (für die sieben zuletzt genannten gilt: geschützt nach § 30 BNatSchG i. V. m. Art. 23 BayNatSchG), Gewässerbegleitgehölze, magerer Altgrasbestand und mesophiles Gebüsch entlang der A 8, des neuen Feldweges, sowie des neuen Beckens nördlich Walkerting und der Wildunterführung am Bärnseegraben

- Vorübergehende Inanspruchnahme durch Baufeld und mittelbare Beeinträchtigung durch Zunahme der verkehrsbedingten Emissionen (Salze) und Heranrücken des verbreiterten Autobahnbandes an teils biotopkartierte, oben genannte Bestände unterhalb des bestehenden Bärnseegrabendurchlasses
- Mittelbare Beeinträchtigung von Randbereichen und Verkleinerung von biotopwürdigen und -kartierten Beständen (s. o.) in einer vielfältigen und strukturreichen Lebensraumabfolge am Aubach (Verlegungsstrecke) für Vögel, Amphibien, Insekten
- Beeinträchtigung des Funktionsgefüges (Austauschbeziehungen) zwischen benachbarten Lebensräumen beidseits der A 8 durch Verstärkung der Trenn- und Barrierewirkung der A 8 durch die Verbreiterung des Straßenkörpers und die Betonschutzwände im Mittelstreifen insbesondere für Tiere der Feuchtlebens-räume und flugfähige Tierarten
- Verbesserung des Funktionsgefüges (Biotopvernetzung und Austauschbeziehungen) durch Aufweitung des Durchlasses des Weißenbachs an die nördlich der A 8 gelegenen Lebensräume
- Verbesserung des Funktionsgefüges (Biotopvernetzung und Austauschbeziehungen) zwischen benachbarten Lebensräumen beidseits der A 8 durch Bau der Wildunterführung am Bärnseegraben als einer auch für wandernde Säugetiere attraktiven Querungsmöglichkeit

Bezugsraum 3 – Vorwiegend Landwirtschaftsflächen und Altgrasfluren beidseits der A 8 (Bau-km 69+432 bis 70+314; 71+162 bis 71+782; 72+059 bis 74+154; 74+629 bis 75+575)

- Überbauung und Versiegelung von Lebensraumtypen: vor allem Grünland (6,2 ha), straßennahe Altgrasflur (3,2 ha), straßennahe Gehölze (1,9 ha), Acker (1,5 ha), aber auch Großseggenried (0,3 ha) (teils als Biotop 8139-1017 der bayer. BK, geschützt nach § 30 BNatSchG i. V. m. Art. 23 BayNatSchG), Streuobstbestand (0,2 ha), naturnahe Hecke (0,1 ha), Schluchtwald (0,1 ha) (teils als Biotope 8139-0247.06, 8140-0141.01, -.02, -.03 der bayer. BK,

geschützt nach § 30 BNatSchG i. V. m. Art. 23 BayNatSchG), Laub-, Misch- und Nadelwald (0,1 ha), feuchte/nasse Hochstaudenflur (0,1 ha, teils als Biotop 8140-0141.02 der bayer. BK, geschützt nach § 30 BNatSchG i. V. m. Art. 23 BayNatSchG) und Landröhricht (0,1 ha, geschützt nach § 30 BNatSchG i. V. m. Art. 23 BayNatSchG), naturnahes Feldgehölz, Stillgewässer, Gewässerbegleitgehölze, naturnahes Fließgewässer (teils als Biotope 8140-0141.01, .02 der bayer. BK, geschützt nach § 30 BNatSchG i. V. m. Art. 23 BayNatSchG), Graben, magerer Altgrasbestand, Pfeifengraswiese, seggen- und binsenreiche Nasswiese, Sumpfwald, wärmeliebendes Gebüsch (für die fünf zuletzt genannten gilt: geschützt nach § 30 BNatSchG i. V. m. Art. 23 BayNatSchG), mesophiles Gebüsch

- Lebensraumverluste durch die oben genannte Überbauung und Versiegelung für europarechtlich geschützte Arten: national streng geschützt: Abendsegler (RLD V), Artenpaar Bartfledermäuse (unbestimmt, Große B.: RLB 2), Fransenfledermaus, Großes Mausohr, Kleine Hufeisennase (RLB 2, RLD 2), Mopsfledermaus (RLB 3, RLD 2), Nordfledermaus (RLB 3, RLD 3), Wasserfledermaus, Zweifarbfledermaus (RLB 2R, LD D), Zwergfledermaus, Mäusebussard, Zauneidechse (RLB 3, RLD V); für national besonders geschützte und planungsrelevante Arten: Feuersalamander (RLB 3, RLD V), Grasfrosch (RLB V, RLD V), Blauflügel-Prachtlibelle, Goldammer; aber auch für: Feldgrille (RLB V), Große Goldschrecke, Mädesüß-Perlmutterfalter (RLB V)
- Verlust von acht potentiellen Höhlenbäumen als potentielle Brutstandorte für Vögel oder Quartier für Fledermäuse
- Mittelbare Beeinträchtigung durch verkehrsbedingte Emissionen und teils vorübergehende Inanspruchnahme (nur hierzu Flächenangaben) durch Baufeld von feuchte/nasse Hochstaudenflur (geschützt nach § 30 BNatSchG i. V. m. Art. 23 BayNatSchG), naturnahes Feldgehölz, naturnahe Hecke (0,2 ha), naturnahes Fließgewässer, Feuchtgebüsch, Schluchtwald (0,1 ha) (teils als Biotop 8139-0247.06, 8140-0141.01, -.02, -.03, -.04 der bayer. BK), Sumpfwald (0,1 ha teils als Biotop 8139-0267.02 der bayer. BK), wärmeliebendes Gebüsch (0,1 ha), Pfeifengraswiese, seggen- und binsenreiche Nasswiese (für die sieben zuletzt genannten gilt: geschützt nach § 30 BNatSchG i. V. m. Art. 23 BayNatSchG), Stillgewässer, Gewässerbegleitgehölze, mesophiles Gebüsch, Streuobstbestand (0,1 ha), magerer Altgrasbestand
- Beeinträchtigung des Funktionsgefüges (Austauschbeziehungen) zwischen benachbarten Lebensräumen beidseits der A 8 durch Verstärkung der Trenn- und Barrierewirkung der A 8 durch die Verbreiterung des Straßenkörpers und

die Betonschutzwände im Mittelstreifen, aber auch durch den Verlust von leitlinienbildenden Gehölzstrukturen insbesondere für flugfähige Tierarten

Zerschneidungs- und Trenneffekte für die Tier und Pflanzenwelt

Durch den Ausbau der bestehenden A 8 kommt es hinsichtlich des Funktionsgefüges von Tieren und Pflanzen zu einer Verstärkung der bereits weitgehenden Zerschneidungs- und Trenneffekte der A 8. Vor allem aufgrund der getroffenen Minimierungs- und Schutzmaßnahmen kann bei der Verbreiterung des Straßenkörpers auf (im Mittel) etwa das Doppelte seiner heutigen Breite allerdings davon ausgegangen werden, dass sich die im Ist-Zustand bereits schlechte Situation nicht in dem Maße der Verbreiterung weiter verschlechtern wird. Vorhabensbedingte Zerschneidungs- und Trenneffekte treten somit nicht in erheblichem Umfang auf. Eine nicht genauer zu fassende Veränderung wird es für die flugfähigen Tierarten durch die Veränderung der Gradienten mit teils tieferen Einschnitten, teils auch höheren Dammlagen sowie durch die Lärmschutzwälle und -wände geben. Hinsichtlich des Lebensraumgefüges entlang der A 8 sind vor allem die Lebensraumtypen naturnahes Fließgewässer, gewässerbegleitende Gehölze (Weißenbach), Hecke, Landröhricht und Altgrasflur auf den Böschungen der A 8 (südlich Unteracherting sowie südlich und südöstlich von Umrathshausen) zu erwähnen, die Bedeutung für die Beziehungen vor allem von Amphibien, Tagfaltern, Libellen und Heuschrecken haben. Diese Bestände werden durch die Baumaßnahme entfernt. Wenn Restbiotope verbleiben, so sind diese nur klein und bilden entfernt voneinander liegende Lebensraumtypen-Inseln, die nicht mehr miteinander in Verbindung stehen.

Während der Baumaßnahme (Bautätigkeit und vorübergehende Inanspruchnahme) kann es vor allem bei der Verlegung von Fließgewässerabschnitten und kleinflächig beim Bau der Brücke über die Prien zu vorübergehenden Beeinträchtigungen des Funktionsgefüges kommen.

Mit dem geplanten Bau der Wildunterführung am Bärnseegraben ist eine erhebliche Verbesserung für die Wanderbeziehungen entlang dieses Gewässers und des biotischen Gefüges vor allem für die ähnlich ausgestatteten Lebensräume im Talraum des Bärnseegrabens nördlich und südlich der A 8 gegeben. Auch der Tunnel bei Frasdorf wird mit seiner Länge von 590 m dazu beitragen die Austauschbeziehungen für Tiere zu verbessern. Die positive Wirkung dieser neu entstehenden Querungsmöglichkeit gilt sowohl für flugfähige (Fledermäuse, Vögel) als auch für bodengebunden wandernde Kleintiere (vor allem für Kleinsäuger). Der Tunnel kann damit auch einzelne Funktionen einer Grünbrücke (gemäß Definition „Merkblatt für die Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an

Straßen (MAQ)“ erfüllen und trägt zur Wiedervernetzung von Lebensräumen beidseits der Autobahn bei.

Artenschutz

Es sind zwei streng geschützte Pflanzenarten, mehrere streng geschützte Fledermausarten, zwei streng geschützte Säuger-, und je eine Reptilien-, Amphibien- und Tagfalterart nach Anhang IV FFH-RL und zahlreiche Europäische Vogelarten i.S.v. Art. 1 der VRL, darunter auch zahlreiche wertgebende Arten, vom Vorhaben betroffen. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Bestandserfassung konnte hingegen eine Betroffenheit weiterer europarechtlich streng geschützter Tierarten aus anderen Artengruppen und weiterer wertgebender Vogelarten ausgeschlossen werden.

Für die meisten potenziell betroffenen prüfrelevanten Arten kann eine direkte Beanspruchung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten aufgrund der Ausprägung der direkt beanspruchten Flächen unter Berücksichtigung der konzipierten Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen bereits vorab ausgeschlossen werden. Infolge der erheblichen Vorbelastungen besitzt das unmittelbare Umfeld der A 8 und damit der direkt beanspruchte Landschaftsausschnitt für die meisten wertgebenden Arten lediglich Bedeutung als Nahrungs- und Jagdhabitat, wohingegen Fortpflanzungs- und Ruhestätten meist in größerer Entfernung vom Straßenrand liegen. Für dennoch direkt vom Vorhaben betroffene Arten besteht i.d.R. die Möglichkeit zur kleinräumigen Umsiedlung, so dass die Funktionalität auch potenziell betroffener Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gewahrt bleibt. Insbesondere für die Zauneidechse sind darüber hinaus in größerem Umfang aktive Maßnahmen zur Lebensraumneuentwicklung im Vorlauf der Baumaßnahmen erforderlich (CEF-Maßnahme CEF 1/A), um Verluste an Lebensraum auszugleichen und den Erhalt der Funktionalität betroffener Lebensstätten über Neuschaffung entsprechender Strukturen zu gewährleisten. Weiterhin sind vorsorglich auch artbezogene Ausgleichsmaßnahmen als Ersatz für mögliche Lebensraumverluste für Fledermäuse (CEF 2, A 8/CEF und A 9/CEF) und die Haselmaus (A 8/CEF) erforderlich. Verstöße gegen das Schädigungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG sind unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen nicht zu konstatieren.

Zusätzliche Beeinträchtigungen und Verluste von Nahrungs- und Jagdhabitaten wirken sich nicht negativ auf die Erhaltungszustände betroffener Arten aus, sofern höherwertige Vegetationsbestände erhalten und vor Schädigungen wirkungsvoll geschützt werden (Vermeidungsmaßnahmen S 2 und S 3) und insbesondere auch geeignete Maßnahmen zum Schutz der Fließgewässer und Feuchtlebensräume (Vermeidungsmaßnahmen S 4, S 5, S 6 und S 7) ergriffen werden. Auch die danach

verbleibenden Belastungen können problemlos durch kleinräumige Verschiebungen der Aktionsräume ausgeglichen werden. Trotz Störungen von weiterhin im Umfeld lebenden bzw. brütenden Arten wird auch das Störungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 2 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG nicht einschlägig.

Ein relativ hohes betriebsbedingtes Kollisionsrisiko ist für alle im UG nachgewiesenen Arten infolge der Nähe zur A 8 bereits vorhanden. Zusätzliche Lockwirkungen in den Bereich der zukünftigen Nebenflächen, die nach Fertigstellung ähnliche Habitatstrukturen wie bereits jetzt aufweisen werden, sind nicht im höheren Maß zu vermuten. In erster Linie wird es daher zur kleinräumigen Verschiebung bestehender Flächennutzungen in den Randbereichen der A 8 und in der Folge zu Verschiebungen bestehender Kollisionsgefahren kommen. Bedeutsame Verbundelemente über die A 8 hinweg stellen insbesondere größere Brückenbauwerke (Prientalbrücke), aber auch kleinere, gut an benachbarte Strukturen angebundene Durchlässe (Fließgewässer, aber auch Straßenunterführungen) dar. Dem Erhalt dieser Funktionsbeziehungen kommt auch im Hinblick auf die mögliche Erhöhung der Kollisionsgefahr hohe Bedeutung zu, da sich aus einem Verlust ggf. eine deutliche Erhöhung von Querungsversuchen über die Fahrbahn hinweg ergeben dürfte. Dem wird durch zahlreiche Schutzmaßnahmen (S 2, S 3, S 4, S 5, S 6, S 8, A / S 11, S 12) entgegengewirkt.

Darüber hinaus ergeben sich (baubedingte) Risiken für einige direkt im Baufeld lebende Arten und/oder für Arten, die durch Strukturen im Baufeld angelockt werden könnten. Dies sind in erster Linie die beiden bodengebunden lebenden Arten Zauneidechse und Gelbbauchunke, von denen Vorkommen im Baufeld bekannt sind und/oder eine Nutzung des Baufelds als Teillebensraum (Ruhestätten) aufgrund der Nähe zu benachbarten Kernhabitaten möglich erscheint sowie die waldbewohnenden Fledermausarten und die Haselmaus. Dabei ist die Haselmaus bei einem Vorkommen im Raum potenziell in weiter Verbreitung in den angrenzenden naturnahen Wäldern, vornehmlich an der Priental, zu erwarten. Für diese Arten sind Maßnahmen zur Risikominimierung zwingend erforderlich und eingeplant (Vermeidungsmaßnahmen S 1, S 9 und S 13). Mit diesen vorgesehenen Maßnahmen kann bei Zugrundelegung eines individuenbezogenen Tötungsverbots, das sowohl baubedingte Tötungen, als auch ein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko einschließt, auch bei den Arten Zauneidechse, Gelbbauchunke und Haselmaus die Erfüllung des artenschutzrechtlichen Verbotstatbestandes der Tötung nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ausgeschlossen werden. Eine ausnahmsweise artenschutzrechtliche Zulassung des Vorhabens nach § 45 Abs. 7 BNatSchG ist nachdem nicht erforderlich. Es wird insofern auf die Ausführungen unter C.3.4.5.1.2.5 dieses

Beschlusses zur artenschutzrechtlichen Prüfung und die Unterlage 19.1.3 T2 und die planungsrelevanten Arten in Unterlage 19.2 T2, Tab. 1, verwiesen.

FFH-Gebiet Nr. DE 8240-302 "Bärnseemoor"

Durch den Ausbau der A 8 finden keine direkten Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets Nr. DE 8240-302 "Bärnseemoor" in Form von (Flächen-)Verkleinerungen von Lebensraumtypen und/oder Habitaten statt. Durch die große Entfernung der Autobahn zum FFH-Gebiet ist die Unzerschnittenheit des Schutzgebiets gewährleistet. Beeinträchtigungen von Funktionsbeziehungen (Habitatzerschneidungen) sowie der Kohärenz des „Netzes NATURA 2000“ sind durch den 6-streifigen Ausbauder A 8 in abgerückter Lage zum FFH-Gebiet ebenfalls ausgeschlossen.

Der Bärnseegraben ist durch seinen funktionalen Bezug zum FFH-Gebiet vom Ausbau der A 8 auch direkt betroffen. Hier sind prinzipiell anlage-, bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen in Form von Einleitungen, Störungen der Wasserführung oder Schadstoff-, Salz- und Sedimenteinträgen (= Nährstoffeinträgen) aus der geplanten Regenrückhalteanlage möglich. Diese können durch die geplanten Minimierungs- und Schutzmaßnahmen aber ausgeschlossen oder deutlich unter die Erheblichkeitsschwelle verringert werden.

In Bezug auf den betriebsbedingten Streusalzeintrag in den Bärnseegraben bleibt festzuhalten, dass potenzielle Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele (Lebensraumtypen und Arten) des FFH-Gebiets Nr. DE 8240-302 „Bärnseemoor“ aufgrund der im Fachgutachten zur FFH-VP ausführlich dargelegten Gründe ausgeschlossen werden können. Dies gilt insbesondere wegen der binnen weniger Tage erfolgenden Versickerung des NaCl-haltigen Beckenwassers im Versickerungsbecken und einer äußerst geringen Eintrittswahrscheinlichkeit von seltener als alle 100 Jahre, dass winterliche Starkregenereignisse auftreten und dann noch nicht versickertes NaCl-haltiges Beckenwasser (in zudem aufgrund der dann extremen Regenwassermenge stark verdünnter Form) in den Bärnseegraben überläuft und von dort in das FFH-Gebiet gelangt. Die Chloridkonzentration im Grund- und Oberflächenwasser ist dann derart verdünnt, dass sie bereits vor dem Eintritt in das FFH-Gebiet weit unterhalb von Beeinträchtigungs- und Schädigungsgrenzen für Fauna, Flora und ihrer Lebensräume liegt.

Hinsichtlich der sonstigen durch die Fahrbahmentwässerung in die Beckenanlage gelangenden Schadstoffe gilt, dass potenzielle Beeinträchtigungen der Lebensraumtypen und Arten des FFH-Gebiets aufgrund der nach den Regeln der Technik bemessenen und geplanten Beckenanlage mit bewachsenem Bodenfilter und Vorstufe Absetzbecken) mit einer effektiven Rückhaltung von Nähr- und

Schadstoffen, der eher geringen Eintrittswahrscheinlichkeit einer Beckenfüllung mit Überlauf in den Bärnseeegraben auf Grundlage einer Ganzjahresstatistik von einmal in fünf Jahren (nur in den niederschlagreichsten Monaten im Sommer in dieser Jährlichkeit zu erwarten) und der insbesondere bei ausschlaggebenden Starkregensituationen überdurchschnittlichen Wasserführung des Bärnseeegrabens mit dem dann verstärkt eintretenden Verdünnungseffekt für Schadstoffe, deren Konzentrationen dadurch unterhalb von Schädigungsgrenzen liegen, ebenfalls ausgeschlossen werden können.

Gleichzeitig ist durch die Neuanlage der Beckenanlage mit Absetzbecken eine Verbesserung der im FFH-Gebiet ankommenden Wasserqualität im Vergleich zum Bestand zu erwarten. Denn das Straßenwasser wurde bislang ohne Vorklärung im Einzugsgebiet des Bärnseeegrabens (und damit des Bärnsees) oberflächennah versickert, was zumindest bei einem Teil des belasteten Wassers einer zeitversetzten Zuleitung in den Bärnseeegraben nahe kommt, der Vorfluter für diese Flächen ist.

Eine deutliche Verbesserung der funktionellen Anbindung der nördlich der A 8 gelegenen Feuchtwiesen, Moorbereiche und Bacheinzugsgebiete an das südlich gelegene FFH-Gebiet ist durch den Bau der Wildunterführung (BW 122) gegeben, die im mittleren ihrer drei Felder auch den Bärnseeegraben in offenem Gerinne mit unterführen wird.

2.1.3.3 Schutzgut Fläche

Ziele des Schutzgutes Fläche sind die Vermeidung und Minimierung des projektbedingten Flächenverbrauches.

Es kommt zu folgenden Auswirkungen:

Durch den Ausbau der A 8 kommt es in allen Bezugsräumen zu nachhaltigen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Fläche durch Versiegelung (insbesondere Fahrbahn) und Überbauung (Böschungen, Lärmschutzwälle, Entwässerungsanlagen etc.). Die dauerhaft neu in Anspruch genommenen Flächen außerhalb des bestehenden Straßenkörpers haben einschließlich der neuen Flächen für die naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen einen Gesamtumfang von knapp 49 ha, davon werden ca. 13,0 ha neu versiegelt. Zusätzlich werden knapp 9,0 ha bislang unbefestigte Flächen des bestehenden Straßenkörpers versiegelt. Somit werden durch das Bauvorhaben insgesamt knapp 22,0 ha neu versiegelt. Demgegenüber findet eine Entsiegelung von bislang befestigten Flächen auf ca. 7,9 ha statt. Um über die o.g. 48,9 ha hinaus eine weitere dauerhafte Inanspruchnahme zusätzlicher land- und forstwirtschaftlich genutzter Flächen zu vermeiden, werden nicht mehr benötigte Flächen des bestehenden Straßenkörpers (nach Rückbau und Renaturierung/Wiederherstellung natürlicher Bodenfunktionen) sowie bevorratete

Wertpunkte von Ökokontoflächen in einem Umfang von insgesamt rd. 10 ha für die wald- und naturschutzrechtliche Kompensation verwendet.

2.1.3.4 Schutzgut Boden

Geländeformen des süddeutschen Moränenlandes prägen die Böden im Plangebiet. Kennzeichnend für die Jungmoränenlandschaft sind kleinräumige Wechsel von hoch bis mittel durchlässigen, fluviatilen Kiesen und Sanden und mäßig bis gering durchlässigen Moränenablagerungen, die Verzahnungen sowohl in horizontaler, als auch vertikaler Richtung aufweisen. Die Bodenarten der Jungmoränenlandschaft zeigen aufgrund der unterschiedlichen Wasserdurchlässigkeit des Ausgangsmaterials und des bewegten Reliefs auf kleinem Raum eine vielfältige Entwicklung. Die vorherrschenden Parabraunerden, die unter Wald oft podsoliert sind, sind häufig mit (Para-)Rendzinen als Erosionsform und Braunerden aus Kolluvium vergesellschaftet. Die Böden in Erosionslagen besitzen nur ein sehr geringes bis geringes, die Kolluvien dagegen ein mittleres Wasserspeichervermögen. Unter dem Einfluss hoch anstehenden Grundwassers entwickelten sich Moorböden. Selten sind Hoch- und Übergangsmoorbereiche. In der Frasdorfer Senke sowie im östlich davon gelegenen Priental sind flächendeckend Talfüllungen (Kies und Auelehm) anzutreffen. Kleinflächig treten Tonmergel (im Priental südlich der Autobahn), Sandsteine und Konglomerate (am Anstieg des Bernauer Bergs) auf.

An Böden kommen Braunerden, Parabraunerden auf Moränen, häufig mit Staunässemerkmalen, Gleye, Pseudogleye in Senken und Niederungen, (Para-)Rendzinen, Auenrendzinen auf Sedimenten, z. B. im Priental und (sehr selten) Hochmoortorfe im Plangebiet vor. Die Ertragsfunktion der Böden im Plangebiet wird in der landwirtschaftlichen Standortkartierung als eher gering, in besseren Lagen als mittel eingestuft. Im westlichen Plangebiet bis etwa Bau-km 69+500 und in den Niederungen östlich der Prien sind die Böden bedingt durch die hohe Bodenfeuchte in den Senken (südlich der A 8) und das teils hohe Gefälle in den Hangbereichen (nördlich der A 8 und in den Bachschluchtbereichen) bestenfalls für durchschnittlich ertragreiche Grünlandnutzung geeignet. Eine häufige Nutzung ist die Beweidung der Flächen. Flächen mit bodenschutzrechtlichem Schutz kommen im Plangebiet nicht vor. Einem Waldbereich (Leitenwälder südlich Hötzing, südlich der A 8) wird im Wald funktionsplan eine besondere Bedeutung für den Bodenschutz zugesprochen. Eine Vorbelastung der Böden im Plangebiet ist durch die Schadstoffeinträge entlang der stark befahrenen A 8 gegeben. Mit zunehmender Entfernung zur Autobahn sinkt auch die Schadstoffbelastung. In landwirtschaftlich genutzten Feuchtbereichen ist oft eine strukturelle Veränderung der Bodenfeuchte aufgrund von Entwässerungsmaßnahmen (drainierende Gräben) festzustellen.

Es kommt zu folgenden Auswirkungen:

Durch den Ausbau der A 8 kommt es in allen Bezugsräumen zu nachhaltigen Beeinträchtigungen des Bodens durch Versiegelung (Fahrbahn), Überbauung (Böschungen, Lärmschutzwälle) sowie vorübergehende Inanspruchnahme (Baufeld). Bei Überbauung kommt es zu Beeinträchtigungen, bei Versiegelung der Flächen zum dauerhaften Verlust der Bodenfunktionen.

Bei der vorliegenden Planung für die Autobahn, für das untergeordnete Straßennetz, für die Querungsbauwerke und für die Absetzbecken werden gemäß der naturschutzfachlichen Kompensationsermittlung ca. 5,5 ha an Biotopfläche überbaut. Darüber hinaus werden ca. 18,6 ha an land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen sowie sonstigen nicht biotopwürdigen Flächen versiegelt. Für die Gestaltung von unbefestigten Flächen, wie Kabelschutz- und Pflegestreifen, Böschungen, Lärmschutz- und Regenrückhalteanlagen, verlegte Fließgewässerabschnitte, aber auch für die Anbindung begrünter Tunneldecken, Grün- und Wildunterführungen sowie für sonstige Straßennebenflächen werden daran seitlich anschließend Flächen in einer Größenordnung von ca. 22,2 ha überbaut bzw. als sonstige Straßennebenflächen im Sinne des § 1 Abs. 4 FStrG dauerhaft in Anspruch genommen.

Die Beeinträchtigungen lassen sich einteilen nach:

- Versiegelung von Böden durch die Verbreiterung der Autobahn oder Baumaßnahmen im untergeordneten Straßennetz mit Bestand: Auwald (B1), Sumpfwald (B3), Schluchtwald (B1, B3), Bruchwald (B1), wärmeliebende Eichenmischwälder (B1), Laub-, Misch- und Nadelwald (B1, B3), Einzelbäume (B1 – B3), Streuobstbestand (B3), teils naturnahe, unterschiedlich ausgestattete Gehölzbestände (B1 – B3), straßennahe Gehölze (B1 – B3), Fließ- und Stillgewässer (B1 – B3), feuchte / nasse feuchte Hochstaudenflur (B1 – B3), Großseggenried (B2, B3), Landröhricht (B1 – B3), Nasswiese (B1, B2), Pfeifengraswiese (B2), artenreiches Extensivgrünland (B2), magere Altgrasbestände (B1-B3)
- Versiegelung von Böden durch die Verbreiterung der Autobahn oder Baumaßnahmen im untergeordneten Straßennetz mit Nutzung als Wirtschaftsgrünland (vor allem B3), Acker (B3), Wald (vor allem B1)
- Versiegelung von Böden durch die Errichtung von Absetzbecken in allen Bezugsräumen
- Überbauung von (grund-)wasserbeeinflussten Böden mit Bestand Laub-, Misch- und Nadelwald, Auwald, Schluchtwald, Gewässerbegleitgehölz, Feuchtgebüsch, naturnahes Feldgehölz, naturnahes Fließgewässer, Pfeifengraswiese, Nasswiese, Großseggenried, Landröhricht, div. Hochstaudenfluren u. a. durch

Böschungsschüttung und Bau von Regenrückhalteanlagen mit Beeinträchtigung der Bodenfunktionen in allen Bezugsräumen

- Abtrag und Überbauung von Böden durch Errichtung von neuen Mittelstreifen, Regenrückhalteanlagen, Lärmschutzwällen, Lärmschutzwand-/wandkombinationen und -wänden in allen Bezugsräumen
- Überbauung von Flächen mit seltenem Bodentyp „Niedermoorboden“ sowie von weiteren (grund-)wasserbeeinflussten Böden in den Auwiesen (B2) und entlang des Bärnseegrabens (B1, B2) mit Bestand Gewässerbegleitgehölz, naturnahes Fließgewässer, feuchte/nasse Hochstaudenflur, Landröhricht, Nasswiese durch Böschungsschüttung mit Beeinträchtigung der Bodenfunktionen
- Überbauung freifließender Gewässerabschnitte (Aubach, Weißenbach) mit bauzeitlicher Beeinträchtigung des Wasserhaushalts (B1, B2)
- Großflächige Überbauung von Boden mit Beeinträchtigung der Bodenfunktionen zum Bau von Regenrückhalteanlagen und Lärmschutzwällen in allen Bezugsräumen
- Großflächiger Abtrag von Boden mit Beeinträchtigung der Bodenfunktionen zum Böschungsbau südlich Leitenberg (B3)
- Vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen im Baufeld mit Beeinträchtigung der Bodenfunktionen, insbesondere von Laub-, Misch- und Nadelwald, Au-/Laubwald, Gehölzen, Acker- und Grünland sowie offenen Feuchtbereichen in allen Bezugsräumen

Entlastungswirkungen ergeben sich durch einen Fahrbahnrückbau mit Entsiegelung und Wiederherstellung naturnaher Bedingungen für die nicht mehr benötigten Teilflächen der bestehenden Autobahntrasse oder des untergeordneten Straßennetzes auf einer Fläche von insgesamt 6,9 ha. Davon bleiben 5,28 ha als unbefestigte Straßennebenflächen weiterhin gemäß § 1 Abs. 4 FStrG Teil des Straßenkörpers. 0,61 ha werden für Kompensationsmaßnahmen verwendet. Die restlichen 1,01 ha werden der Straße durch Einziehung im Sinne des § 2 FStrG entzogen und anderen Raumnutzungen zur Verfügung gestellt (vgl. Anhangstabelle A2.3 der Unterlage 19.1.1 T2). Der stoffbelastete Boden im Bereich der Bankette wie auch der Deckenaufbau der Fahrbahnen und die Tragschichten werden ausgebaut und fachgerecht entsorgt.

2.1.3.5 Schutzgut Wasser

Schutzziel ist der Erhalt, die Erneuerung und nachhaltige Sicherung der Wassermenge und -güte der ober- und unterirdischen Gewässer. Im Hinblick auf die

Grundwasserneubildung aus Niederschlägen sind alle unversiegelten und nicht überbauten Flächen von hoher Bedeutung.

Gewässer kommen im Vorhabensgebiet in Form des Grundwassers sowie der Oberflächengewässertypen Quellen, Fließ- und Stillgewässer vor. Im topographisch sehr bewegten und aufgrund der glazialen Ablagerungen geologisch kleinteiligen Plangebiet mit kleinräumig wechselnden, stauenden und durchlässigen Bodenhorizonten kommen im gesamten Untersuchungsraum verteilt Quellbereiche und Sickerwasseraustritte vor. Das Plangebiet wird von einem dichten Fließgewässernetz durchzogen. Die Achen (Gewässer III. Ordnung), in die alle kleineren Bäche und Gräben des westlichen Planungsgebietes entwässern, mündet bei Rosenheim in den Inn und zeichnet sich nach Gewässergütekarte des Wasserwirtschaftsamtes Rosenheim durch eine sehr hohe Gewässergüte aus: Die gering belasteten Gewässer der Güteklasse I bis II sind durch geringen Nährstoffeintrag und meist durch eine hohe Artenvielfalt gekennzeichnet. Lediglich ein kurzer Abschnitt der Achen im Bereich der Autobahnquerung wurde als mäßig belastet (Klasse II) eingestuft. Die im Untersuchungsraum mäandrierend verlaufende Prien ist als Fließgewässer II. Ordnung klassifiziert. Sie gilt als fischfaunistisches Vorranggewässer und mündet in den Chiemsee. Die Prien weist im untersuchten Abschnitt einen guten chemischen und ökologischen Zustand auf, d. h. sie zeichnet sich wie die Achen durch eine gute Sauerstoffversorgung und eine nur mäßige Verunreinigung sowie durch eine große Artenvielfalt mit hoher Individuendichte an Fließgewässerorganismen aus. Die Ebnater Achen mündet am Südrand des Untersuchungsraumes von Westen her in die Prien. Weiterhin ist eine Vielzahl kleinerer Fließgewässer (u. a. Weißenbach östlich Unterhaustätt, Aubach (nördlich der A 8) und Aufragen (südlich der A 8), Seehauser Bach) vorhanden, die zum Teil nur temporär wasserführend sind. Hierzu kommen zahlreiche Zuflüsse zu den genannten Bächen und Gräben. Dies sind oftmals kleine natürliche Schluchtbächlein, die keinen Namen tragen. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass eine Vielzahl an Fließgewässern im Plangebiet vorkommt und der Großteil davon natürlich oder naturnah ist. Dieser hohe Grad an Naturnähe hängt auch mit dem stark bewegten Relief zusammen. Durch das stark bewegte Relief liegen die kleinen Gewässer oft in tiefen Einkerbungen oder Schluchten innerhalb von Waldflächen und sind daher schwer zugänglich. Verrohrungen oder Begradigungen haben die Gewässer hauptsächlich in den landwirtschaftlich genutzten Grünländern erfahren. Die stehenden Gewässer (u. a. Weiher nördlich und östlich von Unterhaustätt, Fischteiche bei Seehaus, Teich bei Stelzenberg, Weiherer See, Weiher südlich von Umrathshausen) im Plangebiet sind überwiegend anthropogenen Ursprungs. Entweder wurden hier künstliche Aufstauungen oder Ausleitungen von

Fließgewässern geschaffen oder sie sind durch Abgrabung entstanden. Die kleinen Weiher werden zum Teil fischereilich bewirtschaftet.

Nach der Untersuchung der Grundwasserverhältnisse ist im Untersuchungsraum ein Grundwasserleiter mit gering ergebnigen bzw. nicht zusammenhängenden Grundwasservorkommen zu erwarten. Durch die im hydrogeologischen Teilraum „Süddeutsches Moränenland“ vorliegenden geologischen Verhältnisse kommen zum Teil mehrere übereinander liegende Grundwasserstockwerke vor. Der oberste Grundwasserleiter, die fluvioglazialen Deckenschotter, werden immer wieder von Moränenablagerungen überdeckt. In den Moränenablagerungen befinden sich lokal schwebende Grundwasserstockwerke. Diese Vorkommen sind von sehr unterschiedlicher, meist geringer Ausdehnung und Ergiebigkeit. Ein durchgehender Grundwasserhorizont ist nicht zu erwarten, eine Schicht- und Sickerwasserführung tritt aber in den nichtbindigen Böden auf. An Stellen, wo gering durchlässige Moränenablagerungen die grundwasserführenden Kiese und Sande überdecken, kommt es zu einer geringen Verschmutzungsempfindlichkeit des Grundwassers gegenüber Schadstoffeinträgen. Das stark sandige bis kiesige Material des Prienbettes ist ein regenerationsfähiges Grundwasserreservoir, wobei die Grundwassererneuerung nicht nur durch Niederschläge, Uferfiltrat der Prien und deren Zuflüsse erfolgt, sondern auch durch die Grundwasserströme der beidseitigen Talhänge. Auf dem Gemeindegebiet Aschau grenzt das durch Rechtsverordnung ausgewiesene Wasserschutzgebiet „Wasserversorgung Umrathshausen und Leitenberg“ bis unmittelbar an die Autobahn an (Str.-km 72,7 bis 73,2). Es reicht über die südliche Grenze des Plangebiets hinaus.

Es kommt zu folgenden Auswirkungen:

Durch den Ausbau der A 8 im Abschnitt Achenmühle – Bernauer Berg kommt es mit der Errichtung von Absetz- und Rückhaltebecken an Straßenabschnitten, bei denen eine Versickerung über die belebte Bodenschicht nicht möglich ist, wie Mittelstreifen, Einschnittslagen, hohe Dammböschungen, und der damit verbundenen Vorklärung des Fahrbahnoberflächenwassers generell zu einer Entlastung der Vorfluter. Zu erwähnen ist hier auch die Risikominderung des Schadstoffeintrags nach Unfall. Nachhaltige und erhebliche Beeinträchtigungen ergeben sich für das Schutzgut Wasser bei Querungen von Fließgewässern und grundwassernahen Böden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich einteilen nach:

- Überbauung von (grund-)wasserbeeinflussten Böden vor allem entlang der Bäche und Gräben mit Bestand Wald, Auwald, Schluchtwald, Gewässerbegleitgehölz, Feuchtgebüsch, naturnahes Feldgehölz, naturnahes Fließgewässer, Pfeifengraswiese, Nasswiese, Großseggenried, Landröhricht

u. a. durch Böschungsschüttung und Bau von Regenrückhalteanlagen mit Beeinträchtigung des Wasserhaushalts, insbesondere in B1 und B2

- Überbauung freifließender Gewässerabschnitte (Aubach, Weißenbach, autobahnahe Gräben) sowie vorübergehende (bauzeitliche) Inanspruchnahme mit geringfügiger Beeinträchtigung der Wasserqualität sowie der Selbstreinigungskraft
- Verringerung der Selbstreinigungskraft auf einem Teilabschnitt der Achen, des Aubachs, der Prien und des Moosbachs durch Verlust des gewässerbegleitenden Gehölzsaums
- Verlegung von Aubachgraben (B2 an Beckenanlage 3 und im weiteren Verlauf nach Westen) und Weißenbach (B1) mit Veränderung des Wasserhaushalts
- Vorübergehende Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen im Baufeld (Talgrund der Prien und in unmittelbarer Benachbarung des naturnahen Fließgewässers) mit Beeinträchtigung der Bodenfunktionen, insbesondere bei Au- und Schluchtwald (Baustraße, B2)
- Verringerte Zuführung von Niederschlagswasser durch Überbrückung der Prien auf Boden mit Bestand: Au- und Schluchtwald, teils naturnahe Gehölzbestände, naturnahes Fließgewässer, Landröhricht, Grünland (B2)
- Bau der Wildunterführung am Bärnseeграben mit vorübergehender (bauzeitlicher) Inanspruchnahme gewässernaher Bereiche bei geringfügiger Beeinträchtigung der Wasserqualität sowie Verbesserung der Selbstreinigungskraft des Gewässers nach Fertigstellung des Bauwerks (B2)

2.1.3.6 Schutzgüter 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 den meteorologischen Bedingungen, fotochemischen und physikalisch-chemischen Umwandlungsprozessen, der Topografie usw. Es besteht eine starke Abhängigkeit von der Entfernung zum Fahrbahnbereich. Wesentlich erscheinen der Erhalt von Flächen zur Frisch- und Kaltluftproduktion und der Erhalt der Austauschbeziehungen in Form von Kaltluftbahnen und diffusen Kaltluftströmungen insbesondere in Hinblick auf die Versorgung der Siedlungsgebiete mit Frischluft.

Es kommt zu folgenden Auswirkungen:

Durch den Ausbau der A 8 im Abschnitt zwischen Achenmühle und Bernauer Berg kommt es vor allem zu kleinklimatischen Veränderungen durch neue Bauwerke bzw. Wallschüttungen. Es sind dies überwiegend Kaltluftstauungen an Stellen, an welchen durch Aufschüttung und Errichtung von Lärmschutzwällen und -wänden in Hanglage der Kaltluftabfluss behindert wird. Ein Kaltluftstau wird sich dabei voraussichtlich in den Flächen südlich Leitenberg und Umrathshausen ergeben. Die Lärmschutzanlage südlich Pfaffing wird wohl ein Ableiten des Kaltluftstroms zum neuen, größeren Unterführungsbauwerk am Bärnseegraben bewirken. Insgesamt kommt es hier zu einer Verbesserung des Kaltluftabflusses aus den Kaltluftsammelgebieten nördlich der A 8 in Richtung Bärnseemoor.

Der Vorhabensträger hat bei seiner Planung auch den Zweck des Klimaschutzgesetzes (KSG) und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele gemäß § 13 Abs. 1 S. 1 KSG zu berücksichtigen. Zweck des Klimaschutzgesetzes ist es gemäß § 1 S. 1 KSG, zum Schutz vor den Auswirkungen des weltweiten Klimawandels die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben zu gewährleisten. Die zur Erfüllung dieses Zweckes festgesetzten Ziele werden in den §§ 3 ff. KSG aufgeführt. Das Berücksichtigungsgebot des § 13 Abs. 1 S. 1 KSG verlangt damit von der Planfeststellungsbehörde, mit einem – bezogen auf die konkrete Planungssituation – vertretbaren Aufwand zu ermitteln, welche CO₂-relevanten Auswirkungen das Vorhaben hat und welche Folgen sich daraus für die Klimaschutzziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes ergeben (BverwG Urteil vom 04.05.2022, Az. 9 A 7.21).

Zu betrachten sind in Bezug auf das gegenständliche Vorhaben neben den Kohlendioxid(CO₂)-Emissionen der Verbrennungsmotoren auch andere mit dem Betrieb der Straße (Verkehr, Bau/Ausbau, Erneuerung, Unterhaltung) emittierte Treibhausgase (THG) wie Lachgas (N₂O), Methan (CH₄) und teilhalogenierte Fluorkohlenwasserstoffe (HFKW). Beim Straßenverkehr sind die CO₂-Emissionen aus den Verbrennungsmotoren absolut dominierend, andere THG wie N₂O aus Katalysatoren, CH₄ aus erdgasbetriebenen Fahrzeugen und HFKW aus Klimaanlage spielen hier keine nennenswerte Rolle. Bei der Betrachtung des Lebenszyklus hingegen spielen neben dem CO₂ auch andere THG eine Rolle, die in ihrem globalen Erwärmungspotenzial jedoch unterschiedlich stark sind (Methan 28-mal stärker als CO₂, Lachgas fast 300-mal stärker als CO₂). Für die Beurteilung ihrer Auswirkungen werden die verschiedenen THG daher unter Beachtung ihres Schädigungspotentials in CO₂-Äquivalente (CO₂e) umgerechnet und entsprechend berücksichtigt.

Um die Bedeutung der Entscheidung für den Klimaschutz festzustellen, wurden anhand der Sektoren Industrie (Bauwirtschaft, Betrieb, Unterhaltung), Landnutzungsänderung (Eingriff/Kompensation) sowie Verkehr (Verkehrsleistung /Transport) die zu erwartenden THG-Emissionen quantitativ ermittelt und bewertet.

Da es sich bei dem Vorhaben um den Ausbau einer bestehenden Autobahn handelt, besteht eine Vorbelastung durch den CO₂e-Ausstoß des auf der Straße abgewickelten Fahrzeugverkehrs, aber auch durch CO₂e-Emissionen in Verbindung mit den erforderlichen Unterhaltsmaßnahmen für den Betrieb der bestehenden Straße.

Nach Betrachtung aller klimarelevanten Faktoren auf Basis des heutigen Wissensstandes sind insbesondere erhebliche nachteilige Auswirkungen auf das globale Klima in Form von Emissionen von CO₂-Äquivalenten auszuschließen. Auf die Ausführungen unter C.3.4.12 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.1.3.7 Schutzgut Landschaft

Die Bewahrung der Landschaft, also der Vielfalt, Eigenart und Schönheit der Landschaft ist Ziel des Landschaftsschutzes.

Die beeindruckende Kulisse der südlich aufragenden Chiemgauer Alpen mit Hochries und Kampenwand in Kombination mit dem stark bewegten Relief der Jungmoränenlandschaft sind die Elemente, die den bedeutendsten Einfluss auf das Landschaftsbild im gesamten Planungsraum haben und diesen maßgeblich prägen. Großflächige Grünländer ergeben in ihrer Abfolge mit Laubmischwald- und Fichtenbeständen unterschiedlicher Ausdehnung abwechslungsreiche und oftmals überraschende Ausblicke. Für den Landschaftsraum typisch sind ferner Streuobstwiesen, die die (mit Ausnahme des Gewerbegebiets im Westen des Plangebiets) gewachsenen Siedlungsstrukturen harmonisch einrahmen.

In den Einschnitt- bzw. Tallagen der Achen mit ihren Zuläufen stocken ausgedehnte und über das Plangebiet weit hinausreichende Wälder (wie z. B. südlich Daxa). Laubmischwälder wechseln sich mit Fichtenforsten ab, denen häufig ein Laubbaumsaum mit imposanten Altbäumen vorgelagert ist. Dies verleiht den Wäldern ein vergleichsweise natürliches Aussehen. Im Herbst und Frühjahr ist der Auflockerungseffekt der Mischwaldflächen besonders gut zu erkennen. Die hohe Reliefenergie wirkt sich bei überdeckendem Waldbewuchs wenig prägend auf das landschaftliche Erscheinungsbild aus, da die teilweise hohen Geländeneigungen nur innerhalb des Bestandes wahrnehmbar sind.

Auch die bestehende A 8 trägt als lineare künstliche Struktur zum typischen Erscheinungsbild der Landschaft im Plangebiet bei. Abschnittsweise abgeschirmt durch ihre Troglage, sowie durch Wälder und Gehölzbestände, ist die Autobahn nur in den ebenen Bereichen des Plangebiets wie westlich von Frasdorf von außen

wahrnehmbar. Die optische Unruhe durch den fließenden Verkehr und (je nach Topographie) die Lärmbelastung verbleiben jedoch als befremdliche Wirkung. Die in vielen Abschnitten vorhandenen, autobahnbegleitenden Gehölzstrukturen mit ihrem naturnahen Charakter und die hohen Röhrichtsäume entlang des Wildschutzaunes passen sich hingegen gut in das Landschaftsbild ein.

Die reizvoll gelegenen kleinen Dörfer und Weiler in Kuppenlage sind meist durch Streuobstwiesen und ortsnahe Gehölzstrukturen harmonisch in die Landschaft eingebunden. Wichtige Blickbezugspunkte stellen die Kirchtürme von Umrathshausen und Aschau dar. Vor allem von den Erhebungen um Leitenberg und Umrathshausen bietet sich nach Süden ein imposanter Fernblick auf die Hügel der Voralpen und auf das Alpenpanorama.

Es kommt zu folgenden Auswirkungen:

Für das Landschaftsbild kommt es durch den Ausbau der A 8 auf der gesamten Abschnittslänge zu Beeinträchtigungen durch deren Verbreiterung, durch den Verlust von bislang landschaftlich einrahmend wirkenden, naturnahen Hecken und Waldrändern und durch mehrere Böschungsschüttungen (neue Gradienten) mit einer erheblich größeren optischen Wirkung als bisher. Die geplanten Lärmschutzanlagen verstärken die technische Überprägung der Landschaft noch zusätzlich.

Als fernwirksame Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sind festzustellen:

- Verstärkung der optischen Wirkung der A 8 durch die Verbreiterung des Autobahnbandes (in bewaldeten Abschnitten nur geringfügig) (B1-B3)
- Hinzufügung von technischen Bauwerken (Verlegung der St 2362 und Neubau einer Kreisverkehrsanlage südlich Ginnerting, Umbau der Anschlussstelle Frasdorf einschl. Neubau von zwei Kreisverkehren mit neu angeschlossenem Straßennetz, Tunnel bei Frasdorf, Straßenböschungen, Feldwege, Stützmauern, Lärmschutz- und Regenrückhalteanlagen) u. a. durch Verlust landschaftsbildwirksamer Strukturen, wie Waldrand oder begleitende Gehölze mit Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, jedoch ohne erhebliche Beeinträchtigung des Erholungswerts (B1-B3)
- Bis zur Wiedereingrünung durch die Pflanzungen auf den Böschungen: Verlust von landschaftsbildwirksamen Elementen (Einzelbäume, Strauch- und Gehölzgruppen) (B1-B3)
- Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Verlust von Teilabschnitten autobahnnaher Fließgewässer und typischer Begleitvegetation vor allem im westlichen Plangebiet

- Reduzierung der optischen Wirkung der A 8 durch Bau des Tunnels bei Frasdorf und landschaftliche Einbindung des angeschnittenen Leitenwalds durch Anlage eines naturnahen Waldmantels, der sich bis auf den Nordteil der parallel vorgelagerte Tunneloberfläche erstreckt
- Großflächige Böschungsabtragungen mit Hanganschnitt auf ca. 50 m Länge südlich Leitenberg mit Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, jedoch ohne erhebliche Beeinträchtigung des Erholungswerts

Bis auf die genannten Punkte sind weitere erhebliche großräumige Beeinträchtigungen von Vielfalt, Eigenart und Schönheit des Landschaftsbildes, z. B. durch eine vollständige Überprägung oder den Verlust naturraumtypischer Nutzungen und Strukturen, durch eine grundlegende Veränderung des Charakters der Landschaft im Plangebiet oder durch den Verlust der Schönheit des gesamten Plangebiets, nicht feststellbar. Abseits der für den Bau in Anspruch genommenen Flächen kommt es aufgrund der Vorbelastung zu keinen nennenswerten Beeinträchtigungen.

2.1.3.8 Schutzgut Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Ziele sind der Erhalt von schützenswerten Baudenkmälern und Ensembles und sichtbarer wie nicht sichtbarer Bodendenkmäler sowie die Erhaltung der historisch gewachsenen Kulturlandschaft.

Im Plangebiet sind bislang als Bodendenkmäler eine Siedlung der römischen Kaiserzeit (Inventarnr. D-1-8139-0032), Brandgräber der Urnenfelderzeit (Inventarnr. D-1-8239-046), eine Siedlung und Brandgräber der späten Bronzezeit und der Urnenfelderzeit sowie der römischen Kaiserzeit (Inventarnr. D-1-8239-0247), eine Abschnittsbefestigung vermutlich des Mittelalters (Inventarnr. D-1-8239-0004) und eine vor- und frühgeschichtliche Siedlung (Inventarnr. D-1-8139-0001) erfasst (Unterlage 19.2 T2 Tab. 2). Darüber hinaus gilt der bewaldete Bereich östlich von Seehaus und Umrathshausen bis über die südliche Plangebietsgrenze hinaus als Vermutungsfläche vor- und frühgeschichtlicher Siedlungen (Inventarnr. V-1-8139-0002). Untertägige Teile von mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Siedlungen sind in den Weilern, Orten oder Ortsteilen des Plangebiets ebenfalls in Form von Bodendenkmälern zu erwarten. Des Weiteren gibt es laut Denkmalliste des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege viele bauliche Denkmäler im Plangebiet. Alle befinden sich innerhalb von Orten und sind damit tendenziell als autobahnfern zu beschreiben. Als weitere Sachgüter sind auch mehrere Waldbereiche (Unterlage 19.2 T2, Tab. 3) mit besonderen Funktionen zu nennen. Dabei handelt es sich um Waldbereiche um Daxa bis südlich Röcka (beidseits der A 8), Waldstreifen südlich von Stötten, Wald westlich von Pfannstiel, Leitenwald nördlich von Frasdorf (nördlich

der A 8), Auwälder und Leitenwälder im Priental (südlich der A 8), Vordere Filzen südlich Leitenberg (südlich der A 8), Seefilzen westlich der Bahnlinie (südlich der A 8), Wald entlang der Bahnlinie und östlich davon beidseits der A 8, Waldstreifen nördlich Pfaffing, Waldbereiche von Pfaffing bis Hötzing beidseits der A 8 und Leitenwälder südlich Hötzing (südlich der A 8).

Es kommt zu folgenden Auswirkungen:

Als Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sind neben den autobahnfernen baulichen Denkmälern innerhalb von Siedlungen vor allem Bodendenkmäler im Plangebiet vorhanden. Sie sind entweder nicht betroffen (südlich Frasdorf) oder werden allenfalls durch die Böschungen oder die Regenrückhalteanlage im Umrathshauer Holz überbaut. Aufgrund der Vermutung in tieferer Lage ist bei einem oberflächlichen Abtrag und dem anschließenden Böschungsbau eine Zerstörung der Fundstelle unwahrscheinlich. Die sich ebenfalls hier befindende Vermutungsfläche (östlich Seehaus/Umrathshausen) wird bereits aktuell von der A 8 gequert. Sollten beim Bau der genannten Regenrückhalteanlage, der aufgrund des tiefen Aushubs zur Ausführung des Retentionsbodenfilters in denkmalrelevante Horizonte gelangen kann, Funde gemacht werden, greifen die §§ 1, 7, 8 und ggf. 12 (Schutzmaßnahmen) des BayDSchG.

2.1.3.9 Wechselwirkungen

Diejenigen Auswirkungen der Baumaßnahme, die sich aus der direkten Wirkung auf ein Schutzgut als indirekte Wirkungen auf ein anderes Schutzgut ergeben können, werden als Wechselwirkungen bezeichnet.

Die Behandlung der verschiedenen Schutzgüter schließt indirekte Auswirkungen auf den Menschen mit ein. In diesem Sinne beinhaltet die Beurteilung der Pufferfähigkeit des Bodens auch die Berücksichtigung der Anreicherung über die Nahrungskette auf dem Pfad Boden-Pflanze-Tier-Mensch, oder die Berücksichtigung der Betroffenheit des Grundwassers den Erhalt von Trinkwasserreserven für den Menschen.

Durch die Baumaßnahme entstehen folgende Wechselwirkungen:

Hydraulische Wechselwirkungen können sich aufgrund entwässernder oder grundwassersenkender Baumaßnahmen auf angrenzende, grundwasserbezogene Lebensräume von Tieren und Pflanzen ergeben. Bei hydrologischen Auswirkungen ist im Falle entsprechend starker voraussichtlicher Wuchsort- bzw. Habitatveränderungen oder hoher spezifischer Empfindlichkeit der betroffenen Arten von Wuchsort- bzw. Habitatverlusten auszugehen. Artenschutzkonflikte durch Arealverluste wertgebender Arten oder Beseitigung von Teilhabitaten sind prinzipiell denkbar, treten aber beim vorliegenden Projekt nicht auf.

Wechselwirkungen zwischen Luft, Boden und Wasser

Die Auswirkungen von Schadstoffeintrag auf dem Luftweg in Boden und Wasser wurden als Beeinträchtigung von Boden bzw. Wasser behandelt.

Das oberflächlich abfließende Straßenwasser wird in Abschnitten ohne Abführung zu Rückhaltebecken (Bereich niedriger Dammböschungen) seitlich auf den Straßenböschungen versickert. Hier sind Wechselwirkungen zwischen Versickerungswasser (Schutzgut Wasser) und Boden im Bereich der Dammböschungen gegeben, werden aber als nicht entscheidungserheblich eingestuft. Nicht rückhaltbare Schadstoffe aus dem Boden ziehen Auswirkungen auf das Grundwasser nach sich. Derartige Konflikte werden beim Schutzgut Wasser beschrieben. Auswirkungen sind auch auf Tiere und Pflanzen möglich, wenn eine Anreicherung des Grundwassers mit Nähr- und Schadstoffen in Bereichen mit geringem Flurabstand erfolgt.

Die Auswirkungen eines beeinträchtigten Landschaftsbildes auf die Erholung wurden als Beeinträchtigung der Erholungslandschaft durch Minderung der Erholungseignung im Schutzgut Mensch beschrieben.

2.1.4 Schutz-, Vermeidungs-, Minimierungs- und Gestaltungsmaßnahmen

Für die betroffenen Schutzgüter werden verschiedene umfangreiche Maßnahmen in der Planung ergriffen:

2.1.4.1 Minimierungsmaßnahmen

Dabei handelt es sich um folgende Minimierungsmaßnahmen:

- Optimierung der Trasse in Lage und Höhe
- Optimierung der Lage bei neu angeschlossenen, untergeordneten Straßen
- Beschränkung des Baufelds
- Optimierung der Querungssituation für Tiere
- Minimierung des Kollisionsrisikos und der Zerschneidungswirkung (Durchlassaufweitung, Maßnahmen zur Biotopvernetzung)
- Naturnahe Bauweise der verlegten Fließgewässerabschnitte
- Umweltverträgliche Bauweise der Straßenentwässerung
- Optimierung bei Lage und Bauweise von Absetz- und Rückhalteanlagen
- Entsiegelung von Flächen durch Fahrbahnrückbau
- Minimierung der Lärmbeeinträchtigung durch aktiven Lärmschutz
- Minimierung der verkehrsbedingten Beeinträchtigungen bei Frasdorf

- Minimierung der Beeinträchtigungen von faunistischen Austauschbeziehungen zwischen Nord- und Südseite der A 8
- Optimierung der Wallschüttungen in Lage und Höhe

2.1.4.2 Schutzmaßnahmen

Dabei handelt es sich um folgende Schutzmaßnahmen:

- S 1 Schutz von Gehölzbeständen bei Baufelddräumung und Rodung, einschl. Schutz von Fledermäusen und Haselmäusen in Gehölzbeständen
- S 2 Schutz von an das Baufeld angrenzenden Biotopen, empfindlichen Beständen, Lebensräumen besonders wertgebender Arten oder geplanten Ausgleichsmaßnahmen
- S 3 Schutz von zu erhaltenden Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen
- S 4 Schutz der Oberflächengewässer vor Verunreinigungen
- S 5 Schutz der Oberflächengewässer und angrenzender Lebensräume vor funktionalen Beeinträchtigungen bei Querungsbauwerken
- S 6 Tierökologische Gestaltung von Bauwerken mit Querungsfunktion
- S 7 Schutz von (grund-)wasserbeeinflussten Biotopen entlang der Bautrasse und im Einzugsbereich des FFH-Gebiets Nr. DE 8240-302 „Bärnseemoor“
- S 8 Dauerhafter Schutz von Amphibien u. a. bodengebunden wandernden Tierarten
- S 9 Bauzeitlicher Schutz der Gelbbauchunke und anderer Amphibien im Bereich von Feuchtgebieten oder Fließgewässern durch zeitliche Befristung der Baufelddräumung und ergänzende Maßnahmen
- S 10 Schutz angeschnittener Waldränder durch Vor- und Unterpflanzung nach der Bauausführung
- A / S 11 Anlage einer Wildunterführung am Bärnseegraben und Aufwertung des Umfelds
- S 12 Irritations-, Blend- und Kollisionsschutz von Wildtieren an Querungsbauwerken
- S 13 Schutz der Zauneidechse in den Fluren „Roßhut“ und „Im Göhrer“ sowie im Bereich der Bahnlinie
- S 14 Schutz der Wasseramsel bei Eingriffen in Randbereiche von Fließgewässern

2.1.4.3 Kompensationsmaßnahmen (Ausgleichsmaßnahmen und Ersatzmaßnahmen, CEF-Maßnahmen)

Der Eingriff wird mit zwei naturschutzrechtlich anrechenbaren CEF-Maßnahme, zehn Ausgleichs- (davon zwei mit zwei weiteren CEF-Einzelmaßnahmen) und einer Ersatzmaßnahme kompensiert. Dabei handelt es sich um folgende Maßnahmen:

- A 1 „Extensivierung einer Nasswiese und naturnahe Gestaltung eines neu verknüpften Grabenabschnittes“
- A 2 / W 1 „Entwicklung hochwertiger Waldlebensräume auf ehemaligen Autobahnnebenflächen südlichwestlich des Tunnels bei Frasdorf“
- A 3 „Umwandlung von Intensivgrünland in Feuchtwiese, Entwicklung eines Feuchtgehölzes und Grabenrenaturierung westlich Seehaus“
- A 4 „Umwandlung von Wirtschaftswiese (Nasswiese) in Pfeifengraswiese und Entwicklung hochwertiger Waldlebensräume östlich Seehaus“
- A 5 „Umwandlung von Intensivgrünland in Feucht- oder Nasswiese, Neuanlage von Wald- und Feuchtgehölzlebensräumen als Leitstrukturen westlich Pfaffing“
- A 6 „Umwandlung von Intensivgrünland in Feuchtwiese, Neuanlage von Wald- und Feuchtgehölzlebensräumen als Leitstrukturen und naturnahe Gestaltung der verlegten Bachabschnitte des Bärnseegrabens“
- A 7 „Umwandlung von Intensivgrünland in artenreiche Nasswiese südöstlich Pfaffing“
- A 8 / CEF „Entwicklung hochwertiger Waldlebensräume südöstlich Pfaffing, südlich der A 8“
- A 9 / CEF „Entwicklung hochwertiger Waldlebensräume im Sommermoos südlich der A 8“
- A 10 „Entwicklung hochwertiger Waldlebensräume am östlichen Prienleitenwald südlich der A 8“
- E 1 „Auwaldrenaturierung am Inn südlich Nußdorf (Ökokonto „Nußdorfer Au“, Landkreis Rosenheim)“
- CEF 1 / A „Schaffung von Ausweichhabitaten für die Zauneidechse im Bereich der Fluren „Roßhut“ und „Im Göhrer“
- CEF 2 „Aufhängen von Fledermauskästen sowie Entwicklung von Habitat- und Höhlenbäumen im Leitenwald nördlich Frasdorf“

Zusätzlich werden noch aufgrund der geplanten Maßnahme A / S 11 „Wildunterführung am Bärnseegraben mit aufgewertetem Umfeld beidseits der A 8“ mit 2,0 ha als anrechenbarer Ausgleich angesetzt.

Die naturschutzrechtlich vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich Wildunterführung haben damit eine Gesamtfläche von ca. 26,95 ha, davon sind 16,18 ha naturschutzfachlich anrechenbar. Hinzu kommen 1,1 ha mit auf einzelne Waldbäume beschränktem Nutzungsverzicht für vorgezogene artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen ohne naturschutzfachliche Anrechnung (CEF 2).

2.1.4.4 Aufforstungsmaßnahmen

Zur Sicherung der Funktionen des Waldes sind ferner waldbauliche Maßnahmen im Umfang von insgesamt ca. 4,65 ha vorgesehen. Dabei handelt es sich um folgende Maßnahmen:

- A 2 / W 1 (wird geführt bei Ausgleichsmaßnahmen, siehe oben unter C.2.1.4.3 dieses Beschlusses)
- W 2 Waldneugründung südlich Pfaffing
- W 3 Waldneugründung südöstlich Ginnerting
- W 4 Waldneugründung nordöstlich Frasdorf
- W 5 Waldneugründung südlich und östlich Pfaffing
- W 6 Waldneugründung am Umrathshäuser Holz
- A 8 / CEF (wird geführt bei Ausgleichsmaßnahmen, siehe oben unter C.2.1.4.3 dieses Beschlusses)
- Wiederaufforstung von vorübergehend in Anspruch genommenen Waldflächen im Baufeld

Diese Waldneugründungen und Waldwiederherstellungsmaßnahmen werden durch die vorgesehene Gestaltungsmaßnahme G 6 und die A 9 / CEF ergänzt.

Die einzelnen geplanten Maßnahmen sind in diesem Beschluss unter C.3.4.5.3 dieses Beschlusses bzw. in den Unterlagen 1 T2, 19.1.1 T2, 19.1.3 T2, 19.2 T2 und 9.3 T2 dargestellt, auf die wir hiermit verweisen.

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

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen. Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt (Ziffer 0.6.1.1 UVPVwV). Da die Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des UVPG für Straßenbauvorhaben (UVPVwV) bislang keine Bewertungskriterien (Konkretisierung der gesetzlichen Umweltauflagen)

für Straßenbauvorhaben enthalten, sind die Umweltauswirkungen nach Maßgabe der gesetzlichen Umweltauflagen aufgrund der Umstände des Einzelfalles zu bewerten (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 08.06.1995, UPR 1995, 391).

Die bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkungen des geplanten Vorhabens besteht im Wesentlichen aus der dauerhaften als auch vorübergehenden Inanspruchnahme von Flächen durch Verkehrs- und Baustellenflächen mit Verlusten und Beeinträchtigungen von Lebensräumen von Tieren, v. a. von Vögeln und Fledermäusen, einer Veränderung des Landschaftsbildes und von einer Erhöhung der vorhandenen Trenneffekte für nicht flugfähige Tierarten durch die erheblich breitere A 8.

Insgesamt ist daher festzustellen, dass trotz der geplanten Minimierungs-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen erhebliche Umweltauswirkungen durch das Bauvorhaben entstehen, die durch umfangreiche naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahmen kompensiert werden müssen. Es handelt sich im Wesentlichen um erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen der Schutzgüter Pflanzen und Tiere, Boden, Wasser und Landschaft sowie die Versiegelung von Flächen, die Überbauung von hochwertigen Biotopen, die erhöhten optischen, akustischen und stofflichen Einträge in angrenzende, teils diesbezüglich empfindliche Bestände sowie die Rodung von Waldflächen. Die Veränderung des Landschaftsbildes fällt vor allem durch die Verbreiterung der Autobahn mit der Entfernung vieler landschaftlich einbindender Strukturen auf. Hier spielen auch die neuen Querungsbauwerke sowie deren Anbindung an das untergeordnete Wegenetz eine große Rolle.

Schwerwiegende, mit den Zielen der Raumordnung und der Umweltvorsorge nicht vereinbare Beeinträchtigungen sind nicht gegeben. Das Bauvorhaben umfasst insgesamt eine Fläche von rund 123 ha (Gesamtumfang). Die Neuversiegelung (einschl. des untergeordneten Straßennetzes) von bislang nicht befestigten Flächen beträgt ca. 21,8 ha. Die Flächen des bestehenden Straßenkörpers werden in einem Umfang von 34,5 ha für Straßen- und Straßennebenflächen weiter verwendet, wobei durch Achsverschiebung und Fahrbahnanbau ca. 8,8 ha Straßennebenflächen versiegelt und ca. 5,3 ha Fahrbahn entsiegelt werden. Weitere 3,9 ha Straßen- und Straßennebenflächen werden durch Entsiegelung und Einziehung frei für andere Raumnutzungen. Darüber hinaus werden 2,5 ha nicht mehr benötigte Straßen- und Straßennebenflächen nach Entsiegelung und Umwidmung für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen verwendet. Insgesamt werden Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen (einschl. CEF-Maßnahmen und Waldausgleich nach BayWaldG) auf knapp 30 ha umgesetzt (naturschutzrechtlich anrechenbar 16,18 ha). Mit der Baumaßnahme kommt es zu Waldrodungen auf einer Fläche von gut ca. 6,0 ha. Bei diesen handelt

es sich anteilig um 4,66 ha „Rodung“ im Sinne des Waldgesetzes, d. h. um die dauerhafte Beseitigung von Wald zugunsten einer anderen Bodennutzungsart (Art. 9 Abs. 2 BayWaldG). Der Rest (1,47 ha) sind keine Rodungen, sondern vorübergehende Gehölzfreistellungen von im Baufeld vorhandenen Waldflächen, die nach der Baumaßnahme jedoch wiederaufgeforstet werden und somit ihre Waldeigenschaft im Sinne des BayWaldG nicht verlieren.

Durch das im Fachgutachten zur FFH-Verträglichkeitsprüfung definierte Maßnahmenpaket aus Minimierungs- und Schutzmaßnahmen werden erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets Nr. DE 8240-302 „Bärnseemoor“ auch über den funktionalen Zusammenhang mit dem Bärnseegraben mit Sicherheit ausgeschlossen.

Bei den Belangen des europäischen und national strengen Artenschutzes ist ferner festzustellen, dass unter Berücksichtigung der umfangreichen Maßnahmen zur Risikominimierung Verstöße gegen artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nrn. 1 - 4 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG nicht zu konstatieren sind (Unterlage 19.1.3 T2).

Nach Betrachtung aller klimarelevanten Faktoren auf Basis des heutigen Wissensstandes sind insbesondere erhebliche nachteilige Auswirkungen auf das globale Klima in Form von Emissionen von CO₂-Äquivalenten auszuschließen.

Die Auswirkungen auf den Naturhaushalt sowie die Naturgüter können in engem räumlichen und funktionalen Zusammenhang zum Eingriff durch umfangreiche Maßnahmen kompensiert werden, die Veränderung des Landschaftsbildes kann durch die Gestaltungsmaßnahmen günstig gestaltet werden. Dazu werden naturschutzfachliche Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen (einschl. CEF und Waldausgleich nach BayWaldG) auf knapp 30 ha umgesetzt (naturschutzrechtlich anrechenbar: 16,18 ha). Wald wird in einer Größe von 3,18 ha neu gegründet sowie auf 1,47 ha wiederhergestellt, so dass es insgesamt zu einer Minderung von Waldflächen in einer Größe von 1,48 ha kommt. Diese Größenordnung entspricht dem mit dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg abgestimmten Ausgleichsverhältnis von 1:1 für Waldverluste durch Versiegelung, 1:3 für Waldverluste durch Überbauung sowie 1:1 für temporäre Rodungsverluste im Baufeld. Für weiterführende Angaben zur Flächenbilanz wird auf Unterlage 19.1.1 T2, Tabelle A2.3, verwiesen.

2.3 Übersicht über die wichtigsten geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen (§ 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG)

Grundsätzlich waren wir nicht verpflichtet, jede mögliche Planungsvariante gleichermaßen detailliert und umfassend zu prüfen. Vielmehr konnten Varianten, die

nach einer Grobanalyse in einem früheren Planungsstadium nicht in Betracht kamen, für die weitere Detailprüfung ausgeschieden werden. Den Anforderungen des § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG ist damit Rechnung getragen.

Im Vorfeld der Planung wurden verschiedene Alternativen zu einem beidseitigen, links- oder rechtsseitigen Ausbau der A 8 untersucht. Eine völlige Neutrassierung nördlich oder südlich der bestehenden A 8 wurde aber aufgrund der unverhältnismäßig großen Eingriffe in Natur und Landschaft sowie der Notwendigkeit der Ablösung von Anwesen aus nachvollziehbaren Erwägungen heraus nicht mehr weiterverfolgt.

Für einen bestandsnahen Ausbau der A 8 im vorliegenden Planfeststellungsgabschnitt wurden noch drei Möglichkeiten näher untersucht:

Für den Teilabschnitt bei Frasdorf gab es u. a. Überlegungen zu einer bergmännisch hergestellten Untertunnelung des Hangs nördlich von Frasdorf, die aber aus Kosten- und bautechnischen Gründen vorab ausgeschieden wurden. Die wichtigsten noch näher geprüften Lösungsmöglichkeiten waren:

- ein rein südseitiger Ausbau
- ein rein nordseitiger Ausbau

Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile der Varianten sowie aller betroffenen Belange wurde bei der geplanten Baumaßnahme die Ausbaurichtung nördlich der bestehenden A 8 weiterverfolgt. Dies ergibt sich im Wesentlichen durch eine Schonung der südlich angrenzenden hochwertigeren Bestände. Es kommt zu naturschutzfachlich geringeren Beeinträchtigungen von Biotopflächen, wie z. B. dem Mooregebiet der Seefilzen, das unmittelbar südlich an die bestehende A 8 angrenzt oder im Priental, wo nordseitig erheblich weniger hochwertige Flächen, wie Hang- und Auwälder oder Nasswiesen in Anspruch genommen werden müssen als bei einem südseitigen Ausbau. Mit dem nordseitigen Ausbau wird auch ein Näher-Heranrücken der A 8 an die ca. 250 m entfernte Grenze des im Süden liegenden FFH-Gebiets Nr. DE 8240-302 „Bärnseemoor“ und damit eine mögliche Beeinträchtigung vermieden. Auch das bestehende Wasserschutzgebiet bei Seehaus und das Mooregebiet der Seefilzen, die beide unmittelbar südlich an die bestehende Autobahn angrenzen, werden dadurch geschont. Auch beim Ortsbereich Frasdorf ist der südseitige Ausbau wegen der sehr nahe angrenzenden Bebauung kritisch. Südlich der bestehenden A 8 werden nun Flächen nur für die Errichtung von Lärmschutzanlagen und Rückhalteanlagen sowie zur Anbindung des untergeordneten Straßennetzes (z. T. mit veränderter Trassenführung) beansprucht. Die einzelnen Planungsvarianten sind mit den wesentlichen Auswahlgründen unter

C.3.3.2 dieses Beschlusses wie auch in der Unterlage 1 T2 und Unterlage 19.2 T2 dargestellt.

2.4 Einwände

Es wurde eingewandt, dass die Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser in der Umweltverträglichkeitsstudie unzureichend betrachtet worden seien. So fänden sich in den Unterlagen keine Ausführungen zur Beseitigung des Niederschlagswassers.

Die Rüge wird zurückgewiesen. Aussagen zur Beseitigung des Niederschlagswassers sind im Kapitel 7.1 Minimierungsmaßnahmen unter den Überschriften „Umweltverträgliche Bauweise der Straßenentwässerung“ (Unterlage 19.2 T2, S. 36) und „Optimierung bei Lage und Bauweise von Absetz- und Rückhalteanlagen“ (Unterlage 19.2 T2, S. 37 f.) umfassend beschrieben. Sämtliche relevanten Auswirkungen des Bauvorhabens auf das Schutzgut Wasser wurden in diesem Beschluss berücksichtigt. Der Vorhabensträger hat infolge der 1. Tektur vom 17.12.2019 Unterlagen zur Verträglichkeit des Bauvorhabens auf das Wasser erstellen lassen (Fachbeitrag Wasserrechtsrahmenrichtlinie, 18.5 T1). Im Zuge des 6-streifigen Ausbaus der A 8 wird die Entwässerung des Straßenkörpers entsprechend den heutigen Anforderungen hinsichtlich einer Minimierung der Umweltbeeinträchtigungen durchgeführt. Durch die geplante Erneuerung der Straßenentwässerungseinrichtungen werden die Umweltbeeinträchtigungen wesentlich verringert.

Ferner wurde eingewandt, dass das Schutzgut Klima nach dem neuen UVPG 2017 nicht umfassend in der UVS behandelt worden sei.

Dieser Einwand wird zurückgewiesen. Das UVPG 2017 ist für dieses Bauvorhaben nach § 74 UVPG für vor dem 16.05.2017 eingeleitete Verfahren nicht anzuwenden. Da aber die Flächenbilanz im Rahmen der 1. Tektur vom 17.12.2019 umfassend überarbeitet wurde, um sie nachvollziehbarer und transparenter zu machen, hat der Vorhabensträger dieses freiwillig zum Anlass genommen, die Fläche als Nachhaltigkeitsindikator für Bodenversiegelung und Flächenverbrauch auch gleich als Schutzgut Fläche i. S. d. UVPG 2017 mit zu berücksichtigen. Der Vollständigkeit halber wurden ferner im Rahmen der 2. Tektur vom 31.01.2023 die Auswirkungen auf sämtliche Schutzgüter nach dem novellierten UVPG 2017 einschließlich der Auswirkungen auf das globale Klima trotzdem behandelt. Die Auswirkungen des Bauvorhabens wurden daher unter C.3.4.12 dieses Beschlusses dargestellt und bei der Entscheidung berücksichtigt.

3. Materiell-rechtliche Würdigung

3.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)

Das Vorhaben wird zugelassen, da es im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten ist. Die verbindlich festgestellte Straßenplanung 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.

3.2 Abschnittsbildung

Die Rechtsfigur der planungsrechtlichen Abschnittsbildung stellt eine richterliche Ausprägung des allgemeinen rechtsstaatlichen Abwägungsgebotes dar. Ihr liegt die Erwägung zu Grunde, dass angesichts vielfältiger Schwierigkeiten, die mit einer detaillierten Streckenplanung verbunden sind, ein planerisches Gesamtkonzept häufig nur in Teilabschnitten verwirklicht werden kann (BVerwG, Beschluss vom 05.06.1992, Az. 4 NB 21.92, NVwZ 1992, 1093). Der sechsstreifige Ausbau der A 8 zwischen Rosenheim bis zur Landesgrenze bei Freilassing untergliedert sich in folgende Planfeststellungsabschnitte:

- Rosenheim - Achenmühle
- Achenmühle - Bernauer Berg
- Bernauer Berg - Felden
- Felden - Übersee
- Übersee - Grabenstätt
- Grabenstätt - Reichhausen
- Reichhausen - Vogling
- Vogling - Neukirchen
- Neukirchen - Loithal
- Loithal - Jechling
- Jechling - Bundesgrenze

Die Aufteilung in o.g. Planfeststellungsabschnitte ist vor dem Hintergrund der angestrebten Gesamtplanung ausgewogen, lässt keine Sachfragen offen und hat eine eigene Planrechtfertigung (vgl. BVerwG, Beschluss vom 26.06.1992, Az. 4 B 1-11/92, NVwZ 1993, 572).

Der Abschnittsübergang des vorliegenden Planfeststellungsabschnittes im Westen orientiert sich an baulichen bzw. baubetrieblichen Erfordernissen und kann nur dort erfolgen, wo Bestand und Ausbaustrecke lage- und höhenmäßig übereinstimmen. Dies ist nur im Bereich von Bau-km 67+747 möglich.

Die einschlägigen Vorschriften zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung verbieten die Abschnittsbildung nicht. Sie enthalten insofern keine Vorgaben (BVerwG, Urteil vom 10.04.1997, Az. 4 C 5.96, DVBl. 1997, 1115). Maßgebend ist vielmehr das materielle Planungsrecht als Konkretisierung des allgemeinen rechtsstaatlichen Abwägungsgebotes, das einer Aufspaltung des Vorhabens in Teilabschnitte grundsätzlich nicht entgegensteht. Die Teilplanung darf sich jedoch nicht so weit verselbständigen, dass Probleme, die durch die Gesamtplanung ausgelöst werden, unbewältigt bleiben. Es darf nicht durch die Bildung zu kleiner Abschnitte ein für einen größeren Bereich möglicher und bei gerechter Abwägung gebotener Interessensausgleich verhindert werden.

Bei einer Länge von rund 70 km für den gesamten sechsstreifigen Ausbau der A 8 ab Rosenheim bis zur Landesgrenze bei Freilassing ist eine abschnittsweise Planung nicht nur sachgerecht, sondern unerlässlich, um die Planung angesichts der Problemvielfalt technischer und organisatorischer Art effektiv durchführen zu können. Die Bildung von Planungsabschnitten dient der Überschaubarkeit der Verfahren. Die Nachteile einer Abschnittsbildung, die darin liegen, dass sich die Baumaßnahme im Hinblick auf spätere Teilabschnitte als überflüssig erweisen kann, sind demgegenüber eher als gering zu bewerten. Es ist nicht zu erwarten, dass eine Realisierung des Vorhabens, aufgrund unüberwindbaren Schwierigkeiten in den Ausbauabschnitten westlich und östlich davon, scheitern wird. Es ist nicht zu erwarten, dass eine Realisierung des Vorhabens, aufgrund von unüberwindbaren Schwierigkeiten in den Ausbauabschnitten westlich und östlich davon, scheitern wird. Das Vorhaben ist infolge der Abschnittsbildung auch nicht derart „parzelliert“, dass eine Abwägung der von der Planung betroffenen öffentlichen und privaten Belange nicht möglich ist (BVerwG, Urteil vom 26.06.1981, Az. 4 C 5.78, DVBl. 1981, 936). Sachfragen, die einer sachgerechten einheitlichen Lösung bedürfen, bleiben nicht offen.

Der vorliegende bestandsorientierte Bauabschnitt weist auch eine eigene Planrechtfertigung auf, die allerdings vor dem Hintergrund der beabsichtigten und zum Teil bereits in Realisierung begriffenen Gesamtplanung gesehen werden muss

(BVerwG, Urteil vom 23.02.2005, Az. 4 A 5.04, DVBl. 2005, 908 m.w.N.). Auch für den Fall, dass sich die Verwirklichung der Gesamtplanung verzögert oder diese Planung teilweise aufgegeben werden sollte, ist der planfestgestellte Bauabschnitt planerisch sinnvoll. Er verfügt über eine selbständige Verkehrsfunktion, indem er zu einer Verflüssigung des Verkehrs im unmittelbaren Ausbaubereich und damit einer Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes beiträgt. Der vorliegende Bauabschnitt ist ferner für sich verkehrswirksam. Die Entstehung eines Planungstorsos ist ausgeschlossen, weil lediglich eine Verbreiterung der bestehenden A 8 um jeweils einen Fahrstreifen je Richtung erfolgt. Selbst wenn in den westlichen und östlichen Abschnitten des Planfeststellungsabschnittes die vier Fahrstreifen dauerhaft verblieben, ändert dies nichts an der Verkehrswirksamkeit.

Eine Verkürzung des Rechtsschutzes für Betroffene für weitere Abschnitte tritt hierdurch nicht ein, da der sechsstreifige Ausbau der A 8 in diesem Abschnitt nach einem vorhandenen einheitlichen Konzept erfolgt und übergreifende unabdingbare Bindungen nicht eintreten. Selbst wenn sich eine Planung aufgrund neuerer Erkenntnisse im Nachhinein als verfehlt darstellen sollte, dürfte sie nicht alleine deswegen fortgesetzt werden, weil sie an einen vorangehenden Teilabschnitt anschließt. Denn auch die Betroffenen der noch fehlenden Nachbarabschnitte haben Anspruch auf eine möglichst optimale Straßenplanung, die in den dortigen Planfeststellungsverfahren entsprechend zu prüfen und abzuwägen ist. Die Gesamtkonzeption des sechsstreifigen Ausbaus der A 8 wird jedenfalls, soweit er hier von Belang ist, in die Abwägung eingestellt.

Insbesondere darf eine Abschnittsbildung im Hinblick auf den Lärmschutz nicht dazu führen, dass die infolge eines einheitlichen Planungsvorhabens auf ein Grundstück einwirkende Lärmbelastung aufgrund einer isolierten Beurteilung der den verschiedenen Abschnitten zuzuordnenden Verursachungsbeiträge in ihrer realen Dimension verkannt wird. Der Grundsatz der Problembewältigung fordert deshalb eine Ausnahme von der Regel, dass Lärmschutz bei abschnittsweise erfolgreicher Planfeststellung nur für den durch den Betrieb des einzelnen Abschnitts hervorgerufenen Lärm zu gewähren ist. Dem ist in der vorliegenden Planung wie folgt Rechnung getragen worden:

Die Ortsteile Unter- und Oberacherting sowie Daxa liegen im Übergangsbereich zum benachbarten Planfeststellungsabschnitt AS Rosenheim - Achenmühle der A 8. Es wurde bisher davon ausgegangen, dass dieser Abschnitt zuerst realisiert wird und damit auch die Einhaltung der Tag- und Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV für Unter- und Oberacherting und Daxa mit dem dort festgestellten Lärmschutzkonzept aus aktiven und passiven Lärmvorsorgemaßnahmen eingehalten wird. Sollte dagegen zuerst der hier planfestgestellte Planfeststellungsabschnitt Achenmühle - Bernauer

Berg baulich umgesetzt werden, wird laut Zusage des Vorhabensträgers aus trassierungs- und entwässerungstechnischen Gründen der Bauanfang erst weiter östlich bei Bau-km 68+570 erfolgen, d. h. Unter- und Oberacherting sowie Daxa liegen dann noch zeitweise (bis zum Ausbau des Abschnittes der A 8 zwischen AS Rosenheim und Achenmühle) im alten Bestandsbereich.

Der Ortsteil Hötzing der Gemeinde Bernau a. Chiemysee liegt im Übergangsbereich zum benachbarten Planfeststellungsabschnitt Bernauer Berg - Felden der A 8. In diesem Ausbauabschnitt sind bis zur Realisierung des Folgeabschnittes für die betroffenen Gebäude ein lärmindernder Fahrbelag von - 5 DB(A) bis Bau-km 75+575 und passive Lärmschutzmaßnahmen zur Einhaltung der Lärmgrenzwerte vorgesehen. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter C.3.4.4.1 dieses Beschlusses verwiesen.

3.3 Planrechtfertigung

3.3.1 Fernstraßenausbaugesetz

Durch die Aufnahme des sechsstreifigen Ausbaus der A 8 im Abschnitt zwischen Rosenheim und dem Bernauer Berg in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2030 (Anlage zu § 1 Abs. 1 S. 2 des 6. Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 23.12.2016, BGBl. I 2016, S. 3354) in der Dringlichkeit „Vordringlicher Bedarf mit Engpassbeseitigung“ steht die Planrechtfertigung im Sinne eines Verkehrsbedürfnisses fest. Mit der Aufnahme eines Bau- oder Ausbauvorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen entscheidet der Gesetzgeber verbindlich nicht nur über die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG, 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 Fernstraßenausbaugesetz ist im Hinblick auf Netzverknüpfung und Bauziel sowie die Straßenklasse für die Planfeststellung verbindlich.

Auch die Unterteilung des im Bedarfsplan dargestellten Bauvorhabens in selbständige Abschnitte lässt die Rechtfertigungswirkung des Bedarfsplans nicht entfallen (BVerwG vom 24.02.2004, Az. 4 B 101.03, BayVGH vom 22.07.2003, Az. 8 A 01.40083, BayVGH vom 24.11.2010, Az. 8 A 11.40013).

Die für das Vorhaben sprechenden Umstände rechtfertigen die Inanspruchnahme von Eigentum und die sonstigen Auswirkungen. Ein Verzicht auf das Vorhaben („Null-

Variante“) wäre nicht vertretbar. Darauf wird im Zusammenhang mit der Abwägung der einzelnen Belange näher eingegangen.

Dies ergibt sich im Einzelnen aus folgenden Überlegungen:

3.3.2 Planungsziele

Unabhängig von der gesetzlichen Bedarfsfeststellung ist die Planrechtfertigung für das Bauvorhaben auch aus dem Fachplanungsgesetz - dem FStrG - zu entnehmen. Bundesfernstraßen bilden ein zusammenhängendes Verkehrsnetz und dienen einem weiträumigen Verkehr. Nach § 3 Abs. 1 S. 2 FStrG sind sie in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Bei der Planrechtfertigung des Bauvorhabens muss allerdings nicht darauf abgestellt werden, dass das Bauvorhaben zum Erreichen der Ziele des Fachplanungsgesetzes unausweichlich ist. Es reicht vielmehr aus, dass das Bauvorhaben gemessen an den Zielen des § 3 Abs. 1 FStrG erforderlich, d. h. vernünftigerweise geboten ist.

Mit dem Bauvorhaben werden folgende Planungsziele verfolgt:

Ziel der vorliegenden Planung ist es, durch eine neue Querschnittsgestaltung der A 8 in Verbindung mit einer Trassierung, die den gültigen Richtlinien entspricht, eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit, der Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit, des Immissionsschutzes und der betrieblichen Belange auf dieser wichtigen Straßenverbindung für den kontinentalen, großräumigen und überregionalen Verkehr zu erreichen.

Das Bauvorhaben ist erforderlich, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr auf der A 8 sicher und reibungslos bewältigen zu können (vgl. Unterlage 1 T2).

3.3.2.1 Derzeitige Straßen- und Verkehrsverhältnisse

Die A 8 ist eine wichtige internationale Autobahnverbindung aus dem Westen der Bundesrepublik in den Süden und Südosten, insbesondere für den in- und ausländischen Wirtschafts- und Fernreiseverkehr. Die Autobahn beginnt an der deutsch-luxemburgischen Grenze bei Perl und endet nach Unterbrechungen zwischen Pirmasens und dem Autobahndreieck Karlsruhe sowie im Stadtbereich von München am deutsch-österreichischen Grenzübergang am Walserberg. Im Bereich von München werden die Verkehre auf der A 8 über den Autobahnring A 99 an München vorbeigeleitet. Am Autobahndreieck Inntal zweigt die A 93 Rosenheim - Kiefersfelden ab, die als derzeit wichtigste Transitverbindung über Innsbruck und den Brenner nach Italien führt. Am Autobahndreieck Salzburg erfolgt die Weiterführung in

Österreich in Richtung Süden nach Slowenien bzw. zu den Balkanstaaten, sowie in Richtung Osten nach Ungarn und zu den weiter östlich gelegenen Staaten.

Die A 8 München - (Salzburg) wurde in den Jahren 1934 bis 1939 erbaut und zählt damit zu den ältesten Abschnitten im Grundnetz der Bundesautobahnen in Deutschland. Die Trassierung der Strecke in Lage und Höhe entspricht damit nicht mehr dem heutigen Stand der Technik. Die vorhandenen Kuppenausrundungen sind für die erforderlichen Haltesichtweiten zu gering. Die Autobahn weist im Abschnitt Rosenheim - Landesgrenze die typischen Merkmale einer Vorkriegsautobahn auf. Der Querschnitt ist vierstreifig angelegt und auf dem Großteil der Strecke gibt es keine Seitenstreifen. Die Breite der Richtungsfahrbahnen beträgt ca. 9 m. Das kleinste vorhandene Trassierungselement im Lageplan ist ein Kreisbogen mit Radius von 850 m, das größte ein Kreisbogen mit Radius von knapp 4.000 m. Die Radien schließen jeweils direkt ohne Übergangsbögen an Zwischengeraden an. Ihnen vorgeschaltet ist lediglich eine kurze Rampe zur Querneigungsänderung. Die vorhandenen Querneigungen unterschreiten in Teilbereichen den heutzutage geforderten Mindestwert von 2,5 %.

Die bestehenden Einfädungsstreifen und der vorhandene Ausfädungsstreifen in Fahrtrichtung München der AS Frasdorf sind kürzer als die in den RAA geforderte Mindestlänge von 250 m.

Das Umfeld der A 8 ist geprägt durch eine hügelige, von kleineren Flussläufen und Geländeeinschnitten durchzogene Voralpenlandschaft. Die vorhandene Linienführung passt sich in Lage und Höhe eng dieser Topografie an. Als Folge davon sind auf der knapp 8 km langen Strecke des Planungsabschnittes derzeit enge Radien, geringe Kuppen- und Wannenhalmesser sowie häufige Neigungswechsel vorhanden. Die Ausrundungshalmesser der vorhandenen Gradienten entsprechen mit der vorhandenen minimalen Kuppenausrundung HK, $\min = 5.000$ m bzw. mit der vorhandenen minimalen Wannenausrundung HW, $\min = 1.000$ m nicht mehr den heute angestrebten Trassierungsparametern für eine Autobahn der Entwurfsklasse EKA 1 A. Die größte Längsneigung beträgt derzeit 5,0 %.

Die Fahrbahnbefestigung sowie insbesondere die vorhandenen Bauwerke weisen teilweise schwere bauliche Schäden auf. Die an das Ende ihrer Lebensdauer kommenden Bestandsbauwerke sind mindertragfähig und befinden sich zum Teil im Hinblick auf Standsicherheit, Dauerhaftigkeit und Verkehrssicherheit in einem kritischen Zustand. Es ist daher dringend erforderlich, die Bauwerke in den nächsten Jahren zu erneuern, um den heutigen und den zu erwartenden Anforderungen Rechnung tragen zu können.

Zudem sind die Entwässerungseinrichtungen teilweise nicht voll funktionsfähig und eine Ableitung über Absetz- und Rückhaltebecken in der Regel nicht vorhanden und entsprechen auch nicht mehr dem Stand der Technik. Gegenwärtig versickert das auf der Autobahn anfallende Oberflächenwasser teilweise breitflächig über die Dammböschungen. In Bereichen, in denen dies nicht möglich ist, erfolgt ein Abfluss über Entwässerungsleitungen oder Entwässerungsmulden mit größtenteils ungereinigter und ungedrosselter Einleitung in die autobahnquerenden bzw. angrenzenden Vorfluter. Lediglich im Bereich des Wassergewinnungsgebietes Umrathshausen ist ein Regenrückhaltebecken mit vorgeschaltetem Absetzbecken vorhanden.

Die sehr schmalen Bankette sowie die passiven Schutzeinrichtungen entsprechen ebenfalls nicht mehr den heutigen Richtlinien.

Das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen (DTV) gemäß der Straßenverkehrszählung 2015 (vgl. Unterlage 1 T2, Kap. 2.2, S. 14) betrug im Vergleich:

- Abschnitt Achenmühle - AS Frasdorf: 62.673 Kfz/24h (Lkw-Anteil 8,4 % Tag/ 16,1 % Nacht)
- Abschnitt AS Frasdorf - AS Bernau: 59.890 Kfz/24h (Lkw-Anteil 9,9 % Tag/ 19,9 % Nacht)

Während der Hauptreisezeit im August wurden im Jahr 2015 sogar Spitzenbelastungen von über 100.000 Kfz/24 h gezählt.

Die Leistungsfähigkeit des vorhandenen 4-streifigen Querschnitts ist bei dem heutigen werktäglichen Verkehrsaufkommen bereits erreicht und im Wochenend- und Ferienreiseverkehr deutlich überschritten.

Die schmalen Richtungsfahrbahnen ohne Standstreifen verursachen beim Verkehrsteilnehmer ein Gefühl der „Enge“. Die relativ starke Belastung durch Schwerverkehr und die in der Gradienten vorhandenen zum Teil bis zu 5 % betragenden Längsneigungen führen zu einem Geschwindigkeitsrückgang beim Lkw-Verkehr und zwangsläufiger Einordnung bzw. Konzentration des schnelleren Pkw-Verkehrs auf dem Überholstreifen. Kapazitätsprobleme besonders in den werktäglichen Spitzenstunden und im Wochenend- sowie Urlaubsverkehr sind die Folge.

Die fehlenden Standstreifen im Bereich des Planungsabschnittes führen bei Unfällen oder bei Fahrzeugdefekten in Verbindung mit der hohen Verkehrsbelastung schnell zu Staubbildung mit allen negativen Begleiterscheinungen. Auch bei den regelmäßigen Unterhaltungsarbeiten des Betriebsdienstes behindern die

Betriebsdienstfahrzeuge bei Wanderbaustellen o. ä. den Verkehrsfluss verbunden mit Sicherheitsproblemen für das Betriebsdienstpersonal. Ebenso führt die unzureichende Länge der Beschleunigungsstreifen der AS Frasdorf zu einer Behinderung im Verkehrsfluss und erhöht das Unfallrisiko.

Auch die Wohnqualität im Siedlungsbereich der angrenzenden Gemeinden und deren umliegender trassennaher Ortsteile ist wegen der bestehenden hohen Verkehrsimmissionen unbefriedigend. Im Bereich von Frasdorf reicht die Bebauung zum Teil bis ca. 16 m an die Autobahn heran. Hier werden derzeit trotz der vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen Dauerschallpegel von bis zu 73 dB(A) am Tag und 67 dB(A) in der Nacht erreicht.

Die Prognoseverkehrsbelastungen wurden nach der ersten Erörterung überprüft und mit dem Verkehrsgutachten auf Basis des Analysejahres 2013 von Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 13.05.2019 für das Prognosejahr 2030 noch einmal aktualisiert (vgl. Unterlage 1 T2, Kap. 2.4, S. 15, bzw. Unterlage 1 T2, Anlage) und stellen sich wie folgt dar:

- Abschnitt Achenmühle - AS Frasdorf: 73.000 Kfz/24h (Lkw-Anteil 9,4 % Tag/ 18,5 % Nacht)
- Abschnitt AS Frasdorf - AS Bernau: 70.400 Kfz/24h (Lkw-Anteil 9,7 % Tag/ 18,9 % Nacht)

Die Leistungsfähigkeit des 4-streifigen Querschnitts ohne Seitenstreifen wäre gemäß der prognostizierten Verkehrsbelastung damit deutlich überschritten. Bei der prognostizierten Verkehrsbelastung ist gem. den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) und angesichts der hohen, kontinentalen Verkehrsbedeutung der A 8 als Fernautobahn ein 6-streifiger Querschnitt erforderlich.

3.3.2.2 Zukünftige Straßen- und Verkehrsverhältnisse

Das beabsichtigte Ausbaukonzept der A 8 sieht im Hinblick auf die zunehmende Verkehrsbelastung, aus Gründen der Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit einen Ausbau mit sechs Fahrstreifen und beidseitigem Seitenstreifen vor. Die 6-streifig ausgebaute A 8 erfüllt dann mit ihren neuen, den derzeit gültigen Richtlinien (u. a. RAA) entsprechenden Trassierungselementen, die Kriterien für eine Autobahn der EKA 1 A. Die Linienführung in der Lage wird dabei mit wenigen Abweichungen in weiten Teilen unverändert beibehalten. Aufgrund des vorgesehenen einseitigen Ausbaus können bei der überplanten Trasse Klothoiden als Übergangsbögen berücksichtigt werden. Die Gradienten kann zur Verbesserung der Sichtverhältnisse mit verhältnismäßig geringem Aufwand den Erfordernissen der Entwurfsklasse angepasst werden.

Die 6-streifig ausgebaute A 8 wird nach dem aktuellen Verkehrsgutachten von Prof. Dr.-Ing. Kurzak 13.05.2019 im Prognosejahr 2030 durchschnittlich mit 73.000 Kfz/24h im Abschnitt AS Achenmühle - Bernauer Berg belastet sein.

Das Bauvorhaben führt zu einer erheblichen Verbesserung der Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität durch die Verhinderung von Stauungen und damit verbundener Unfallfolgen sowie niedriger Unfallkostenraten durch Querschnittserweiterung auf je drei Fahrspuren zuzüglich Seitenstreifen und eine richtlinienkonforme Gestaltung der Anschlussstellen.

Durch die geplante Erneuerung der Straßenentwässerungseinrichtungen entsprechend den heutigen Anforderungen werden die Umweltbeeinträchtigungen wesentlich verringert. Das in Leitungen oder Mulden gesammelte Oberflächenwasser wird künftig grundsätzlich vorgereinigt über Absetzbecken mit Leichtstoffabscheidern, die eine Verunreinigung der angrenzende Gräben und Bäche durch Öl oder andere wassergefährdende Leichtstoffe verhindern, abgeleitet. In der Regel werden naturnah gestaltete Regenrückhaltebecken zur Drosselung des anfallenden Oberflächenwassers nachgeschaltet. Damit verbunden ist eine Verminderung der Grund- und Fließgewässerbelastungen, durch die auch die Lebensraumqualität für Tiere und Pflanzen in Fließgewässern gesichert und verbessert wird. Mit der Erneuerung mindertragfähiger Brücken und Durchlässe werden im Bereich von Fließgewässern und ökologisch wichtigen Strukturen Querschnittsaufweitungen vorgenommen, die dazu geeignet sind, bestehende Trennwirkungen zu minimieren bzw. durch den 6-streifigen Ausbau der A 8 zusätzlich verursachte Trennwirkungen zu kompensieren.

Neben der Verbesserung der Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität wird durch Maßnahmen der Lärmvorsorge auch eine Verbesserung der Wohnqualität im Siedlungsbereich der angrenzenden Gemeinden und deren umliegender trassennaher Ortsteile erreicht. Die neue Trasse rückt etwas nach Norden ab, d. h. der Abstand zur Bebauung vergrößert sich für die meisten Betroffenen. Gleichzeitig wird die Längsneigung verringert, was zu einer Reduzierung der Fahrzeugemissionen führt. Entlang des Ortskerns von Frasdorf wird ein 590 m langer Tunnel in offener Bauweise erstellt, an den sich beidseitig aktive Lärmschutzmaßnahmen anschließen. Außerhalb des Tunnels wird zudem weitgehend lückenlos, d. h. auch auf sämtlichen Unterführungsbauwerken (mit Ausnahme der Prientalbrücke) ein lärmindernder Fahrbahnbelag mit einem DStrO-Wert von - 5 dB(A) Verwendung finden. Dieser führt in Verbindung mit weiteren aktiven Lärmschutzanlagen zu einer deutlichen Verbesserung der Lärmsituation, so dass die Tag- und Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV an nahezu allen Anwesen eingehalten werden können. Durch den Bau der aktiven Lärmschutzmaßnahmen ist durch die Verminderung der

Lärmbelastung eine deutliche Entlastung siedlungsnaher Erholungs- und Freizeiträume gegeben. Auch die weiter entfernt liegende Bebauung profitiert von der flächendeckenden Wirkung des lärmindernden Fahrbahnbelags.

Durch den Ausbau der A 8 auf je drei Fahrstreifen zuzüglich Seitenstreifen pro Fahrtrichtung wird die Wahrscheinlichkeit von Staus sinken und damit dem dadurch verursachten erhöhten Ausstoß von Luftschadstoffen entgegengewirkt. Auch die Verringerung der Längsneigungen im Zuge der Baumaßnahme wird zu einer Reduzierung des Luftschadstoffausstoßes beitragen, weil die stark energiezehrenden und dadurch abgasintensiven Steigungsstrecken entschärft werden. Die geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden, Lärmschutzwällen und Wall-Wand-Kombinationen sowie insbesondere der Tunnel Frasdorf tragen ebenfalls zur Verbesserung der Luftqualität hinter den Lärmschutzanlagen bei.

3.3.2.3 Einwände zur Planrechtfertigung

Einstufung im Bundesverkehrswegeplan

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. und weitere Verfahrensbeteiligte wandten ein, dass es an einer Planrechtfertigung für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 im vorliegenden Abschnitt fehle. Es sei nämlich nicht auszuschließen, dass das Vorhaben im neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2030) herab gestuft werde und damit auch die Planrechtfertigung entfalle. Die derzeitige gesetzliche Grundlage (EB, 8.3) für den Ausbau sei zwar zutreffend, könne sich aber mit der aktuellen Fortschreibung des BVWP durchaus ändern. Dieser Bundesverkehrswegeplan wird derzeit überarbeitet und aktualisiert und soll im Jahre 2015 vom Bundestag verabschiedet werden. Somit werde derzeit ein Planfeststellungsverfahren betrieben, das im Falle einer Nichtaufnahme des Projektes in den Bundesverkehrswegeplan 2015 oder seiner dortigen minderen Kategorisierung ohne die erforderliche Bedarfsfeststellung und Planrechtfertigung, sowie ohne jegliche politische Legitimation ist.

Dieser Einwand wird zurückgewiesen. Die Planrechtfertigung ist für das planfestgestellte Vorhaben gegeben. Das Vorhaben war im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen zum Fernstraßenausbaugesetz i. d. F. vom 20.01.2005 (BGBl I S. 201) - FStrAbG - als Vorhaben des vordringlichen Bedarfs enthalten. Die Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans 2030 wurde inzwischen abgeschlossen. Der sechsstreifige Ausbau der A 8 vom AD Inntal bis zur AS Traunstein/Siegsdorf ist auch im neuen und derzeit gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen zum FStrAbG i. d. F. des 6. Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 23.12.2016, BGBl. I 2016, S. 3354) für die Bundesfernstraßen im Vordringlichen Bedarf (Engpassbeseitigung) enthalten. Das Bauvorhaben ist damit gemäß § 1 Abs.

2 S. 1 FStrAbG gemessen an der Zielsetzung des § 1 Abs. 1 FStrG vernünftigerweise geboten. Die für die Planfeststellung und das gerichtliche Verfahren verbindliche Feststellung des Gesetzgebers, dass ein Verkehrsbedarf besteht, schließt das Vorbringen, für den planfestgestellten Autobahnabschnitt bestehe kein Verkehrsbedarf, grundsätzlich aus (BVerwG, Urteil vom 03.11.2020, Az. 9 A 12.19, BVerwG, Urteil vom 28.04.2016, Az. 9 A 9.15). Anhaltspunkte, dass die gesetzliche Bedarfsfeststellung verfassungswidrig sein könnte, bestehen nicht.

Der Aufnahme eines Straßenbauvorhabens in den Bedarfsplan des Fernstraßenausbaugesetzes liegt ebenso wie der Einstufung des Vorhabens als vordringlicher Bedarf eine bedarfsbezogene Projektbewertung (diese beinhaltet u. a. eine Kosten-Nutzen-Analyse) des Gesetzgebers zugrunde. Ziel der Bewertung, die im Bedarfsplan ihren Niederschlag findet, ist es, die Bauwürdigkeit und die Dringlichkeit näher untersuchter Projekte aus gesamtwirtschaftlicher und verkehrlicher Sicht darzustellen. In diese Bewertung fließen u. a. die Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG, Prognosen der Verkehrsentwicklung und Verkehrsströme, Beiträge zur Verkehrssicherheit sowie sonstige bei der Bedarfsplanung berührte Belange, insbesondere die der Raumordnung, des Umweltschutzes und des Städtebaus (vgl. § 4 S. 1 Halbsatz 2 FStrAbG), und die voraussichtlichen Investitions- und Unterhaltungskosten ein. Die Entscheidung über das Bestehen eines Bedarfs ist in erster Linie eine Frage politischen Willens und Wertens. Dies wird durch die gesetzgeberische Praxis bestätigt (vgl. die Begründung des Regierungsentwurfs zum 4. FStrAbÄndG, BTDrucks 12/3480, S. 4). Das politische Ringen um Prioritäten spiegelt sich in den Einzelauseinandersetzungen um die Einstufung konkreter Straßenbauprojekte wieder (vgl. z. B. BTDrucks 12/3480, S. 12 ff., 20 ff.).

Die Rechtsauffassung der Einwender, ein in den Bedarfsplan aufgenommenes Bauvorhaben müsste bei nachträglichen Veränderungen der Verkehrssituation, die sich auf den vom Gesetzgeber prognostizierten Verkehrsbedarf auswirken könnten, selbst einer erneuten Beurteilung unterzogen und die Einstufung eines Vorhabens als vordringlicher Bedarf gegebenenfalls korrigiert werden, widerspricht nicht nur der in § 1 Abs. 2 S. 2 FStrAbG angeordneten Bindungswirkung der Bedarfsfeststellung, sondern auch der mit dem Fernstraßenausbaugesetz bezweckten öffentlich-rechtlichen Aufgabenverteilung bei der Fortschreibung der Fernstraßenausbauplanung. Das Fernstraßenausbaugesetz weist der Bundesregierung (Bundesministerium für Digitales und Verkehr) die Aufgabe zu, die Bedarfsentwicklung fortlaufend zu beobachten, dem Bundestag jährlich zu berichten und den Bedarfsplan nach Ablauf von jeweils fünf Jahren der Verkehrsentwicklung anzupassen. Die Anpassung geschieht durch Gesetz (§§ 4, 7 FStrAbG). Damit weist der Gesetzgeber die fortlaufende Überprüfung und Fortschreibung des

Verkehrsbedarfs für ein in den Bedarfsplan aufgenommenes Straßenbauvorhaben einer der fachplanerischen Entscheidung vorgelagerten Planungsstufe zu. Diese Aufgabenzuweisung trägt dem Charakter der Bedarfsentscheidung als einer verkehrspolitisch und gesamtwirtschaftlich bedeutsamen, die endgültige Planung vorbereitenden Grundentscheidung Rechnung. Die Bindungswirkung der gesetzlichen Bedarfsfeststellung für ein in den Bedarfsplan nach dem Fernstraßenausbaugesetz aufgenommenes Straßenbauvorhaben schließt es daher aus, im Planfeststellungsverfahren eine erneute Prüfung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses zu fordern. Der im Bedarfsplan prognostizierte und anerkannte Bedarf ist als feste Größe in die Abwägung einzustellen. Selbst wenn die Einschätzung der Einwender zutreffen würde, die Verkehrsprognosen, an denen sich der Gesetzgeber bei der Bedarfsfeststellung orientiert hat, seien überholt, wird der Bedarfsplan dadurch nicht automatisch gegenstandslos, wenn sich die Annahmen, die ihm zugrunde liegen, in der Folgezeit nicht bestätigen. Wie sich aus § 4 S. 2 FStrAbG ergibt, ist es dem Gesetzgeber vorbehalten, die Bedarfsfeststellung gegebenenfalls an veränderte Verhältnisse anzupassen. Zweifel daran, ob die gesetzliche Regelung weiterhin Geltung beansprucht, sind allenfalls dann angebracht, wenn sich die Verhältnisse in der Zwischenzeit so grundlegend gewandelt haben, dass sich die ursprüngliche Bedarfsentscheidung nicht mehr rechtfertigen lässt (vgl. BVerwG, Urteil vom 18.6.1997, Az. 4 C 3.95, BVerwG, Urteil vom 27.10.2000, Az. 4 A 18.99, BVerwG, Urteil vom 15.01.2004, Az. 4 A 11.02).

Anhaltspunkte dafür, dass der Gesetzgeber mit der Bedarfsfeststellung für den Ausbau der A 8 die Grenzen seines gesetzgeberischen Ermessens überschritten hat, sind hier nicht ersichtlich. Davon wäre nur auszugehen, wenn die Bedarfsfeststellung evident unsachlich wäre, weil es für die Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan an jeglicher Notwendigkeit fehlen würde oder wenn sich die Verhältnisse seit der Bedarfsentscheidung des Gesetzgebers so grundlegend gewandelt hätten, so dass das angestrebte Planungsziel unter keinen Umständen auch nur annähernd erreicht werden könnte. Solche Gründe sind hier nicht ersichtlich.

In diesem Zusammenhang ist auch klarzustellen, dass das Vorbringen der Verfahrensbeteiligten, das Bauvorhaben sei wegen der methodisch fehlerhaft prognostizierten Verkehrszahlen auch verkehrlich nicht zu rechtfertigen, zurückgewiesen wird. Da die gesetzliche Bedarfsfeststellung durch die Prognose künftiger Verkehrsströme beeinflusst wird, zielt die angeordnete Bindungswirkung darauf ab, das straßenrechtliche Planfeststellungsverfahren und damit ebenso einen anschließenden Verwaltungsprozess von einem Gutachterstreit über die „richtigere“ Verkehrsprognose zu entlasten. Dieser Zweck des § 1 Abs. 2 FStrAbG schließt es somit aus, den Abwägungsvorgang, den der Gesetzgeber auf dieser Stufe vollzogen

hat, unter dem Blickwinkel fachlich zu überprüfen, ob auch eine andere Verkehrsprognose vorzugswürdig sein könnte. Entscheidend ist allein, ob das Ergebnis der Normsetzung den anzulegenden verfassungsrechtlichen Maßstäben genügt (BVerwG, Urteil vom 03.05.2013, Az. 9 A 16.12, OVG Koblenz, Urteil vom 01.07.2015, Az. 8 C 10495/14.OVG).

Verkehrsprognose

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. und andere Verfahrensbeteiligte griffen die dem Ausbau der A 8 mit sechs Fahrspuren und zwei Standstreifen zugrundeliegende Verkehrsprognose aus folgenden wesentlichen Gründen an:

Zum einen bestätige die Verkehrsprognose 2030, insbesondere im Vergleich zur Prognose 2025, dass für das prognostizierte Verkehrsaufkommen 2030 ein 6+2-Ausbau nicht zwingend erforderlich sei. Im Verkehrsgutachten werde bis 2025 zwar mit einem relativ stark anwachsenden Verkehrsaufkommen, im Zeitraum 2025 - 2030 infolge der demografischen Entwicklung aber mit einer Stagnation gerechnet.

Davon abgesehen, dass die prognostizierten DTV-Zunahmen zu hoch angesetzt seien, ergäbe sich hinsichtlich der für die Dimensionierung wichtigen Lkw-Anteile zudem bereits seit Jahren eine Stagnation, was sogar im Gutachten dargestellt, aber nicht entsprechend bewertet werde. Die relativ geringen Lkw-Anteile würden eine Einordnung als Fernautobahn eher ausschließen, was die regional bedingt hohen Pkw-Anteile (u. a. Pendlerverkehre) ohnehin betreffe.

Ein vierstreifiger Ausbau sei bis zu einem DTV mit 72.000 Kfz/24h noch ausreichend. Darüber hinausgehende Verkehrsspitzen an einzelnen Urlaubswochenenden würden den geplanten Vollausbau nicht rechtfertigen.

Zu berücksichtigen sei weiterhin, dass mit einem sechsstreifigen Ausbau eine Bündelungswirkung entstehen würde, die zusätzlichen Verkehr auf der A 8 zur Folge hätte. Dies sei bei einem maßvollen vierstreifigen Ausbau nicht oder nur in geringem Ausmaß der Fall.

Das zugrunde gelegte Verkehrsgutachten sei auch nicht voll akzeptierbar, weil es neben verwirrenden Aussagen zu eigenen Verkehrserhebungen, Darstellung von Dauerzählstellwerten, einer Überbetonung extremer Spitzenwerte im Wochenend- bzw. Ferienverkehr usw., keine klaren Herleitungen der Prognosezahlen (z. B. in Bezug auf die überholte Verflechtungsprognose bzw. in Arbeit befindliche neue Bundesprognose usw.) enthalte. Der Hinweis auf die demografische Entwicklung reiche nicht aus, wenn im Ergebnis ohne Benennung von Analyse- und Entwicklungszahlen einfach festgestellt werde, dass die demografische Entwicklung ab 2025 eine Stagnation der Verkehrsbelastungszahlen bewirken werde. Da es sich bei der Planung gemäß der Verkehrsbelastungszahlen um Schwellwerte zwischen

einem vier- und sechsstreifigen Ausbau handle, seien wesentlich umfassendere Betrachtungen erforderlich.

Die der Planung zugrundeliegende Verkehrsprognose sei auch insoweit unrichtig, als sie die Auswirkungen der bis zur mutmaßlichen Fertigstellung der A 8 bereits in Betrieb befindlichen A 94, die weiträumiger gesehen, durchaus einen ähnlichen Wirtschafts- und Verkehrsraum bediene und außerdem eine deutliche Fahrstreckenverkürzung aus dem Raum Linz/Oberösterreich darstelle, nicht berücksichtige. Durch die fertiggestellte A 94 sei mit wesentlichen Entlastungen der A 8, besonders im Schwerverkehr, im sonstigen Verkehr und auch Urlauberverkehr zu rechnen. Diese Entlastungen, die selbst von maßgeblichen Politikern gesehen würden, seien in die Prognose fälschlicherweise nicht eingearbeitet.

Die Einwände werden zurückgewiesen. Die Kritik an der Verkehrsprognose ist nicht geeignet, die angeordnete Bindungswirkung der gesetzlichen Bedarfsfeststellung infrage zu stellen. Durch die Aufnahme des sechsstreifigen Ausbaus der A 8 im Abschnitt zwischen Rosenheim und dem Bernauer Berg in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zu § 1 Abs. 1 S. 2 des 6. Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 23.12.2016, BGBl. I 2016, S. 3354) in der Dringlichkeit „Vordringlicher Bedarf mit Engpassbeseitigung“ steht die Planrechtfertigung im Sinne eines Verkehrsbedürfnisses fest. Die gesetzliche Bedarfsfeststellung ist für das Planfeststellungsverfahren verbindlich und schließt im Grundsatz die Nachprüfung aus, ob für die geplante Bundesfernstraße ein Verkehrsbedarf vorhanden ist (BVerwG, Urteil vom 02.07.2020, Az. 9 A 19.19; BVerwG, Urteil vom 04.05.2022, Az. 9 A 7.21). Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist eingebettet in die gesamtstaatliche Bundesverkehrswegeplanung und stellt eine verkehrspolitische Leitentscheidung auf einer der konkreten Planung weit vorgelagerten Ebene dar, die von zahlreichen politischen und wirtschaftlichen Faktoren bestimmt wird. Die gesetzliche Bedarfsfeststellung zielt darauf ab, das straßenrechtliche Planfeststellungsverfahren von einem Gutachterstreit über die „richtigere“ Verkehrsprognose zu entlasten. Dieser Zweck schließt es aus, den Abwägungsvorgang, den der Gesetzgeber auf dieser Stufe vollzogen hat, unter dem Blickwinkel fachlich zu überprüfen, ob eine andere Verkehrsprognose vorzugswürdig sein könnte (BVerwG, Urteil vom 07.07.2022, Az. 9 A 1.21, BayVGh, Urteil vom 21.06.2023, Az. 8 A 21.40036). Einwände gegen die projektbezogene Verkehrsprognose können auch deswegen die Planrechtfertigung nicht in Frage stellen, weil Mängel der projektbezogenen Prognose keine Rückschlüsse auf die den Prognosen des Bedarfsplans und deren zugrundeliegenden Annahmen zulassen (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 03.05.2013, Az. 9 A 16.12; OVG NRW, Urteil vom 05.02.2021, Az. 11 D 13/18). Denn sie

unterliegt anderen Grundannahmen und Prognosemethoden (vgl. BVWP 2030, S. 54) als die projektbezogene Verkehrsprognose. Dem BVWP 2030 liegt die Verkehrsverflechtungsprognose 2030 zugrunde. Diese umfasst die Verkehrsverflechtungen innerhalb Deutschlands auf Kreisebene sowie mit dem Ausland, die Nutzung der verschiedenen Verkehrsträger, die Verteilung dieser Verkehrsmengen auf die Verkehrsinfrastruktur und den Endenergieverbrauch sowie die CO₂-Emissionen der Verkehrsträger (BVWP 2030, S. 54). Es handelt sich um eine deutschlandweite, großräumige Planung (vgl. BVWP 2030, S. 54). Hingegen betrachtet die projektbezogene Verkehrsprognose 2030 einen viel kleinräumigeren Planungsraum und beschränkt sich auf Verkehrsströme im motorisierten Individualverkehr. Vorsorglich der maßgebenden gesetzlichen Bedarfsfeststellung halten wir die Kritik an der Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Kurzak für nicht gerechtfertigt.

Corona-Pandemie

Es wurde eingewandt, dass die der Planung zugrundeliegende Verkehrsprognose noch nicht die durch die Corona-Pandemie sich ergebende dauerhafte Reduzierung der Verkehrsmengen (z. B. durch betriebliche Umstellung und Zulassung von Home-Office, Einschränkung der Reisemobilität) berücksichtige.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Es ist derzeit nicht feststellbar, dass sich der Verkehr auf den Autobahnen nachhaltig durch Corona reduzieren wird. Die Verkehrsmengen auf der A 8 haben nach den Auswertungen des Vorhabensträgers auf Grundlage der Dauerzählstellen im bayerischen Autobahnnetz ergeben, dass sich die Zahlen über alle Autobahnen wieder weitgehend normalisiert haben (LKW-Verkehr) bzw. die Werte von Anfang März 2021 überschreiten (PKW-Verkehr). Ende Juli 2021 (vor den Sommerferien) wurde wieder das Niveau von vor der Pandemie erreicht. Auch die Spitzenbelastungen in den Morgen- und Abendstunden waren wieder auf Ausgangsniveau. Derzeit sind auf den neuralgischen Streckenabschnitten wieder Stauungen zu beobachten.

Entwicklung von Assistenzsystemen und die Möglichkeiten des teil- und hochautomatisierten Fahrens sowie Zunahme der E-Mobilität

Es wurde eingewandt, dass das Ausbauvorhaben eine Kapazitätssteigerung der A 8 durch Entwicklungen von Assistenzsystemen und die Möglichkeiten des teil- und hochautomatisierten Fahrens sowie der zunehmenden Vernetzung der Fahrzeuge untereinander, die von der bayrischen Verkehrspolitik stark befürwortet werden, nicht berücksichtigen würde.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Entwicklungen von Assistenzsystemen und die Möglichkeiten des teil- und hochautomatisierten Fahrens stellt die Planrechtfertigung für das Ausbauvorhaben nicht in Frage. Eine Kapazitätssteigerung durch teil- und hochautomatisiertes Fahren wirkt erst, wenn der Durchdringungsgrad der autonomen Fahrzeuge sehr hoch bzw. vollständig ist. Im Mischverkehr ist davon auszugehen, dass die Kapazität sogar noch leicht sinken wird bis ein Großteil der Fahrzeuge vollautomatisiert bzw. fahrerlos unterwegs sein wird. Auch optimistische Szenarien gehen heute davon aus, dass noch bis weit ins 21. Jahrhundert hinein ganz normale Fahrzeuge neben vollautomatisierten unterwegs sein werden. Damit relativiert sich auch die Hoffnung auf eine schnelle Kapazitätssteigerung durch autonome Pkw und Lkw in den nächsten Jahrzehnten. Die Zunahme der E-Mobilität wird keine Kapazitätssteigerungen bewirken, da die Antriebsart eines Fahrzeuges (Diesel, Benzin, Gas, Strom) keine Auswirkungen auf die Kapazität einer Straße hat. Auch durch eine hypothetische Geschwindigkeitsabnahme und einen daraus resultierenden homogeneren Verkehrsfluss wäre der Kapazitätsgewinn nicht ausreichend, um das prognostizierte Verkehrsaufkommen ohne Ausbau leistungsfähig abzuwickeln.

Sechsstreifiger Ausbau aus Lärmschutzgründen

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. und andere Einwender bezweifelten, dass der sechsstreifige Ausbau der A 8 auch aus Lärmschutzgründen erforderlich sei, weil nur dann Lärmschutzmaßnahmen für die betroffenen Anlieger nach der 16. BImSchV durchgeführt werden könnten. Auch bei einer reinen Erweiterung auf zusätzliche Standstreifen müsste der Vorhabensträger nämlich ausreichende Lärmschutzmaßnahmen ergreifen.

Dieser Einwand wird zurückgewiesen. Durch die Aufnahme des sechsstreifigen Ausbaus der A 8 im Abschnitt zwischen Rosenheim und dem Bernauer Berg in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zu § 1 Abs. 1 S. 2 des 6. Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 23.12.2016, BGBl. I 2016, S. 3354) in der Dringlichkeit „Vordringlicher Bedarf mit Engpassbeseitigung“ steht die Planrechtfertigung im Sinne eines Verkehrsbedürfnisses fest. Auf die Ausführungen unter C.3.3.1 dieses Beschlusses wird verwiesen. Die Frage nach infolge des Bauvorhabens erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen durch den Vorhabensträger richtet sich nach den §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV. Auf die Ausführungen dieses Beschlusses unter C.3.4.4.1 wird verwiesen.

Planungsdialog

Es wurde kritisiert, dass sich das Bauvorhaben nicht an die Ergebnisse und Anregungen des in den Jahren 2009 bis 2011 unter Federführung des gleichzeitig

planenden Vorhabensträgers durchgeführten Planungsdialoges mit den davon betroffenen Landkreisen, Gemeinden und Externen hielte bzw. dieser kein wirklicher Dialog mit echter Bürgerbeteiligung, sondern bestenfalls eine Anhörung der vorgetragenen Argumente gewesen sei, ohne diese kritisch zu überprüfen oder gar in die Planungen einzubeziehen. In der Folge seien daher wichtige Empfehlungen aus der ersten Stufe des Dialoges nicht übernommen und durch eigene Vorstellungen der „übergreifenden Planungsempfehlung“ des Vorhabensträgers, der beteiligten Landräte und des Bayerischen Staatsministeriums des Innern ersetzt worden. Es bestehe daher ein hohes Risiko, dass die Ergebnisse des Planfeststellungsverfahrens bei den betroffenen Bürgern keine Akzeptanz finde und massiven Widerstand hervorrufe. Auch dieser Umstand berge das Risiko einer erheblichen Verschwendung von Ressourcen der öffentlichen Verwaltung.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Der Planungsdialog diene bundesweit erstmalig seitens des Vorhabensträgers zu einer landkreisübergreifenden Planungsbegleitung des geplanten Ausbaus der A 8 Rosenheim - Landesgrenze. Die wesentlichen Ziele einer verstärkten Mitsprache der betroffenen Landkreise, Gemeinden und Externer zur bestmöglichen Berücksichtigung berechtigter Forderungen, einer Optimierung und besseren Akzeptanz der Planungen wurden weitestgehend erreicht. Insbesondere in diesem Abschnitt hat der Planungsdialog und der danach überarbeitete Vorentwurf wesentliche Planungsänderungen gebracht, wie z. B. eine Tieferlegung der Trasse und einen 590 m langen Tunnel in Frasdorf. In mehreren Arbeitskreisen und Planungsgruppen saßen Bürgermeister, Verbandsvertreter, Landwirte und Bürgerinitiativen an einem Tisch und diskutierten über ihre Vorstellungen zum Ausbau. Insbesondere das Thema „Ausbauquerschnitt“ wurde im Rahmen des Planungsdialogs intensiv mit der Öffentlichkeit diskutiert. Dabei wurden vier- und sechsstreifige Ausbauquerschnitte betrachtet. Im Ergebnis ist aber festzuhalten, dass die Arbeitsgruppen in der Gesamtabwägung der Verkehrs-, Sicherheits-, Kosten-, Umwelt- und insbesondere der Lärmschutzaspekte eine sechsstreifige Querschnittsform zum verkehrsgerechten Ausbau der A 8 auf dem Teilabschnitt von Rosenheim bis Bundesgrenze befürworteten. Dadurch konnte aber weder das Ergebnis dieses straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens vorweggenommen noch gleichzeitig die Erfüllung aller Forderungen Externer durch deren Einbindung erreicht werden.

Koalitionsvertrag 2018

Es wurde eingewandt, dass sich der Freistaat Bayern im Koalitionsvertrag (2018) zum Ziel der Bundesregierung bekenne, bis 2030 den Flächenverbrauch auf bundesweit unter 30 ha pro Tag zu reduzieren und daher anstrebe, eine Richtgröße für den Flächenverbrauch (in Bayern) von 5 Hektar pro Tag im Landesplanungs-

gesetz zu verankern. Das Ausbauprojekt in der hier beantragten Form widerspreche dem Koalitionsvertrag von 2018.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Planrechtfertigung des Bauvorhabens ergibt sich hier aus dem gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen. Die Auswirkungen des Bauvorhabens auf den Flächenverbrauch wurden im Rahmen dieses Beschlusses berücksichtigt. Ein Koalitionsvertrag (auch Koalitionsvereinbarung) wird zwischen zwei oder mehreren Parteien geschlossen, um die mittel- bis langfristige Zusammenarbeit einer gemeinsamen Koalitionsregierung während der anstehenden Legislaturperiode zu regeln. Als wohl nach überwiegender Meinung einzustufender rein verfassungsrechtlicher Vertrag sind diese ggf. politisch, aber nicht rechtlich bindend. Zudem würde auch kein offensichtlicher Widerspruch zum Koalitionsvertrag bestehen, da sich die angestrebte Reduzierung des Flächenverbrauches nicht ausschließlich auf den Straßenausbau bezieht. Weder der Bundes- noch der Landesgesetzgeber haben bislang gesetzliche Regelungen zur Begrenzung des Flächenverbrauchs erlassen.

Finanzierung

Verschiedene Einwander wie der Bund Naturschutz in Bayern e. V., die Bürgerinitiative Rohrdorf e. V. und weitere Verfahrensbeteiligte zogen die Bezahlbarkeit des Bauvorhabens in Zweifel, da für dieses Projekt ein solides Finanzierungskonzept fehle. Die vorgeschlagene sechsstreifige Ausbauvariante der A 8 sei mit 1,014 Mrd. € in absehbarer Zeit nicht finanzierbar. Nach den vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur veröffentlichten Daten seien die für den Ausbau von Autobahnen voraussichtlich zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel bis zum Jahre 2022 bereits verplant für Vorhaben, die sich im Bau befinden oder die über gesichertes Baurecht verfügen. Bei der Vielzahl der für den Bundesverkehrswegeplan 2015 eingereichten Maßnahmen sei somit davon auszugehen, dass, wenn überhaupt, mit einem Baubeginn keinesfalls vor 2025 gerechnet werden könne - eher noch deutlich später. Bis dahin würden sich jedoch grundlegende Parameter der Mobilität nachhaltig verändern und die Verkehrsdichte und Verkehrsströme nachhaltig und gravierend beeinflussen. So würden sich im Zuge der Entwicklung der Treibstoffpreise (die fossilen Vorräte sind nicht unendlich und ihre Verknappung vorhersehbar) wie auch der Elektromobilität (hier ist die Reichweite auch auf Dauer noch begrenzt) Veränderungen ergeben, die jetzt noch nicht sicher abschätzbar seien, aber jedoch eine Stagnation oder einen Rückgang der heutigen Verkehrsströme, aber auch des allgemeinen Mobilitätsverhaltens erwarten lassen würden. Es sei daher unverantwortlich und eine Verschwendung von Ressourcen der öffentlichen Verwaltung jetzt Planungen, ggfs. bis zum Baurecht, voranzutreiben, deren Umsetzung hochgradig unwahrscheinlich sei. Statt der

geplanten 150 Mio. € werde der Ausbau der A 8 von Rosenheim bis Bernauer Berg zudem wohl mehr als 300 Mio. € kosten.

Diese Einwände weisen wir zurück. Auch unter Finanzierungsgesichtspunkten bieten der Bedarfsplan und das Planvorhaben keinen Anlass zu rechtlichen Bedenken. Diese Einwendungen verkennen den Charakter des Planfeststellungsverfahrens als spezielles fachplanungsrechtliches Genehmigungsinstrument für ein konkretes Bauprojekt. Die Art und Weise der Finanzierung eines Straßenbauvorhabens ist weder Bestandteil der fachplanerischen Abwägung noch vom Regelungsgegenstand des Planfeststellungsbeschlusses umfasst. Jedoch fehlt die Planrechtfertigung, wenn es im Zeitpunkt der Planfeststellung als ausgeschlossen angesehen werden muss, dass das planfestgestellte Vorhaben überhaupt verwirklicht werden kann (BVerwG vom 20.05.1999, NVwZ 2000, 555, 558). Dies ist nicht der Fall. Von der Planfeststellungsbehörde ist damit nur zu prüfen, ob es ausgeschlossen ist, dass das Bauvorhaben innerhalb des dafür nach höchstrichterlicher Rechtsprechung zur Verfügung stehenden Zeitrahmens von zehn Jahren verwirklicht werden kann (BVerwG, Urteil vom 24.11.1989, Az. 4 C 41/88), denn eine Planung, die objektiv nicht realisierungsfähig ist, ist rechtswidrig. Allerdings darf nicht verkannt werden, dass, soweit ein Straßenvorhaben im Bedarfsplan im vordringlichen Bedarf aufgeführt ist, dann auch der Vorrang der Finanzierung festgestellt und damit gesichert ist (BVerwG, Urteil vom 15.01.2004, Az. 4 A 11/02; BVerwG, Urteil vom 22.01.2004, Az. 4 A 32.02). Der sechsstreifige Ausbau der A 8 im vorliegenden Abschnitt ist im aktuellen Bedarfsplan aus dem Jahr 2016 als vordringlicher Bedarf eingestuft. Die Aufnahme in den Bedarfsplan schließt regelmäßig die Annahme der Finanzierbarkeit einer Straßenbaumaßnahme in absehbarer Zeit ein (vgl. BVerwG, Urteil vom 18.03.2004, Az. 4 CN 4.03, DVBl. 2004, 957). Bei vorausschauender Beurteilung sind der Realisierung des geplanten Bauvorhabens entgegenstehende unüberwindliche finanzielle Schranken nicht ersichtlich. Eine konkrete Finanzierungszusage durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur erfolgt zudem erst nach Vorliegen von vollziehbarem Baurecht für das Projekt.

Steuergelder

Soweit private Einwander im Verfahren kritisierten, dass der Vorhabensträger durch ein unnötiges und verkehrlich nicht zielführendes Bauvorhaben Steuergelder verschwende und das Bauvorhaben eine Zentralisierung von Betrieben in großen Gewerbegebieten und damit weniger Handwerk und Steuereinnahmen in den Gemeinden verursache, verkennen diese Einwendungen den Charakter des Planfeststellungsverfahrens als spezielles fachplanungsrechtliches Genehmigungsinstrument für ein konkretes Bauprojekt. Auf diese Einwände muss daher nicht näher

eingegangen werden. Die Frage des wirtschaftlichen Einsatzes der Steuermittel hängt unmittelbar mit der Notwendigkeit des sechsstreifigen Ausbaues der A 8 zusammen. Sie ergibt sich aus den Ausführungen unter C.3.3 dieses Beschlusses über die Planrechtfertigung des Bauvorhabens. Grundlage hierfür bildete u. a. auch die gesamtwirtschaftliche Bewertung aller in Frage kommenden Maßnahmen. Der Vorwurf der Steuerverschwendung erscheint uns in diesem Falle als nicht haltbar.

Nutzen-Kosten-Verhältnis

Verschiedene Einwander forderten, dass das dem Bauvorhaben zugrunde liegende Nutzen-Kosten-Verhältnis nochmals überprüft werden müsse. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis sei bereits während des Planungsdialoges für das Ausbauprojekt nicht überzeugend gewesen. Seitdem seien die Kosten aber erheblich gestiegen, so dass der zu fordernde $NKV > 1$ vermutlich nicht mehr gegeben sei. Aus diesen Gründen müsse unbedingt eine kostengünstigere Variante (Ausbau 4+2 mit Tempolimit) untersucht und realisiert werden. Es sei zudem davon auszugehen, dass die wesentliche kürzere Lebensdauer des lärmindernden Asphaltes (-5dB/A) und die Geologie im Ausbauabschnitt nicht im Nutzen-Kosten-Verhältnis berücksichtigt wurde.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Eine wichtige Komponente des Bewertungsverfahrens bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans - und damit des Bedarfsplans - stellt die Nutzen-Kosten-Analyse dar. Hier werden die durch das betrachtete Straßenbauprojekt hervorgerufenen Wirkungen (Projektnutzen) im Vergleich der Fälle ohne bzw. mit Projekt in Form von Geldbeträgen ermittelt und dem Investitionsmittelbedarf für das Projekt (Projektkosten) gegenübergestellt. Mit der Bildung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) wird das Bewertungsergebnis auf einen Zahlenwert reduziert. Der Vergleich mehrerer Projekte über das NKV erlaubt eine Dringlichkeitsreihung und eine Abschätzung, welcher Nutzen mit den Straßenbauinvestitionen zu erwarten ist. Dabei gelten Projekte ab einem NKV von 1,0 volkswirtschaftlich betrachtet grundsätzlich als bauwürdig. Für die Planfeststellung sind aber dieses Nutzen-Kosten-Verhältnis und damit der Wirtschaftlichkeitsvergleich mit anderen Projekten ohne Bedeutung. Die Bewertung eines Projektes mit einem besseren Nutzen-/Kosten-Verhältnis (NKV) als 1,0 kann die Anforderung einer eigenen Planrechtfertigung, deren maßgebliche Grundlage die gesetzliche Bedarfsfeststellung darstellt, aber nicht ersetzen. Die A 8 München - (Salzburg) wurde in den Jahren 1934 bis 1939 erbaut und zählt damit zu den ältesten Abschnitten im Grundnetz der Bundesautobahnen in Deutschland. Die Trassierung in Lage und Höhe entspricht nicht mehr dem heutigen Stand der Technik. Seitliche Betriebs- bzw. Pannestreifen fehlen weitestgehend. Die an das Ende ihrer Lebensdauer gekommenen Brückenbauwerke müssen zudem dringend erneuert

werden, um den heutigen und zu erwartenden Anforderungen gerecht zu werden. Der Fahrbahnaufbau entspricht nicht mehr den heutigen und zukünftigen Belastungen. Auch die Entwässerungseinrichtungen und passiven Schutzeinrichtungen entsprechen nicht dem Stand der Technik. Der hier genehmigte sechsstreifige Ausbau mit Standstreifen schafft dieses Missstände auf der bestehenden A 8 in verkehrsgerechter, wirtschaftlicher und zukunftssträchtiger Weise ab und ist daher gemessen an den Vorgaben des § 3 Abs. 1 S. 2 FStrG vernünftigerweise geboten. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung dieses Beschlusses unter C.3.3 wird verwiesen.

Der Aufnahme eines Straßenbauvorhabens in den aktuellen Bedarfsplan aus dem Jahr 2016 liegt ebenso wie der Einstufung des Vorhabens als vordringlicher Bedarf eine bedarfsbezogene Kosten-Nutzen-Analyse des Gesetzgebers zugrunde. Die Bindungswirkung der gesetzlichen Bedarfsfeststellung für ein in den Bedarfsplan aufgenommenes Straßenbauvorhaben schließt es aus, im Planfeststellungsverfahren eine erneute Prüfung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses zu fordern (BVerwG, Urteil vom 18.06.1997, Az. 4 C 3/95, NVwZ-RR 1998, 292). Im Übrigen wurde das Bauvorhaben bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplan einer Nutzen-Kosten-Analyse unterzogen und zusätzlich umwelt- und naturschutzfachlich, raumordnerisch und städtebaulich beurteilt. Für das Bauvorhaben liegt das NKV gemäß Bundesverkehrswegeplan von München bis zur Bundesgrenze bei 1,2.

Die aus den geologischen Verhältnissen resultierenden bautechnischen Anforderungen entsprechen im Wesentlichen denen beim Bau des Bestandes und konnten bereits mit den bautechnischen Mitteln der 1930er Jahre beherrscht werden. Die umfangreich erkundeten Untergrundverhältnisse wurden bei der Planung der Autobahn berücksichtigt.

Die Untergrund- und Grundwasserverhältnisse im Bereich der Ausbaustrecke sind hinreichend bekannt. Zum einen liegen Aufschlüsse aus der Bauzeit der Bestandsautobahn vor. Außerdem wurden in den letzten Jahren über 100 Aufschlussbohrungen in Tiefen bis zu 50 m niedergebracht. Sofern das abgetragene Erdmaterial nicht wiederverwendet werden kann, wird es zusätzlich stabilisiert oder ausgetauscht. Die entsprechenden Maßnahmen sind laut Vorhabensträger in den genehmigten Kosten berücksichtigt.

Dies gilt ebenso für die Grundwasserverhältnisse im Bereich des geplanten Tunnels Frasdorf. Die verbreiterte A 8 hat im Streckenabschnitt zwischen Achenmühle und Frasdorf etwa die gleiche Höhenlage wie der Bestand. Das hier teilweise geländenahe Grundwasser und die Torfböden sind kostenmäßig berücksichtigt. Die Gradienten der Einhausung liegen mehrere Meter über dem durch Bohrungen und Messstellen gut dokumentierten Grundwasserstand.

Sanierung von Brücken oder Unterführungen

Es wurde eingewandt, dass durch das Bauvorhaben viele durchgeführte, aufwendige Sanierungs- und Verbreiterungsmaßnahmen an etwa einem halben Dutzend Brücken oder Unterführungen in der Gemeinde Rohrdorf überflüssig geworden seien und dadurch mehrere Millionen Euro an Steuergeldern sinnlos verschwendet worden seien. Die Brückenbauwerke seien in den letzten Jahren alle saniert worden und wären von Rosenheim bis Bernau geeignet, eine Standspur aufzunehmen.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die geforderte Weiternutzung der bestehenden Brückenbauwerke ist nicht möglich, da bei den meisten Bauwerken die geplante Lebensdauer bereits überschritten und eine vollständige Erneuerung zwingend und dringend erforderlich ist. Auch Bauwerke unterliegen der Alterung und dem Verschleiß, so dass deren Lebensdauer letztlich begrenzt ist. Bei Brücken führen insbesondere die dynamischen Belastungen durch den Verkehr zu Ermüdung und Verschleiß und in der Konsequenz fortlaufend zu einem schlechteren Zustand und zu einer geringeren Tragfähigkeit. Diese Folgen begrenzen die Lebensdauer und die Funktionsfähigkeit der Brücken. Die Brücken zwischen Rosenheim und Bernau wurden in den letzten Jahren bzw. Jahrzehnten nur in wenigen einzelnen Ausnahmefällen erneuert. Die beobachtete Sanierung aller Brücken betrifft daher im Wesentlichen nur eine jeweils zweite Grundinstandsetzung bzw. Rettungsarbeiten nach Ablauf der vollen Lebensdauer von 70 Jahren. Im vorliegenden Ausbauabschnitt Achenmühle - Bernauer Berg befinden sich insgesamt vierzehn Brücken. Davon stammen zehn Brücken vollumfänglich aus den Jahren 1935 und 1936. Diese Brücken haben damit nunmehr ein Alter von über 85 Jahren erreicht und ihre geplante Lebensdauer von 70 Jahren deutlich überschritten. Von den genannten zehn Brücken verläuft auf sieben Brücken der Verkehr der A 8. Diese Brücken sind zum einen bezüglich der heutigen Anforderungen an die Traglast als mindertragfähig einzustufen, zum anderen befinden sie sich sämtlich in einem schlechten bis sehr schlechten Zustand, insbesondere auch die große Prientalbrücke. Von den genannten verfügt nur die Brücke an der Anschlussstelle Frasdorf in Fahrtrichtung Salzburg über eine Verbreiterung in Form eines Ausfädelstreifens.

Brenner-Basis-Tunnel

Es wurde eingewandt, dass das vorliegende Bauvorhaben nicht auf die Pläne für die zukünftigen nördlichen Zulaufstrecken zur Eisenbahnverbindung München - Verona mit Brenner Basistunnel im Landkreis Rosenheim abgestimmt seien.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Diese Einwendung verkennt den Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Straßenbaumaßnahme. Als Brennerbasistunnel wird ein

österreichisch-italienisches Gemeinschaftsprojekt zum Bau eines Eisenbahntunnels für gemischten Personen- und Güterverkehr unter dem Brennerpass bezeichnet, welches sich derzeit in der baulichen Umsetzung befindet und mit der Klärung der rechtlichen Zulässigkeit des sechsstreifigen Ausbaues der A 8 im vorliegenden planfestzustellenden Bauabschnitt in keinem Zusammenhang steht. Darüber hinaus existiert in der Bundesrepublik Deutschland auch noch keine verfestigte Planung eines Ausbaus der nördlichen Bahnzulaufstrecken zum Brenner Basistunnel von Kiefersfelden bis Rosenheim. Für den geplanten Neubau zweier zusätzlicher Bahngleise als nördliche Zulaufstrecke zum Brenner-Basistunnel hat die Regierung von Oberbayern als Höhere Landesplanungsbehörde- das Raumordnungsverfahren abgeschlossen und das Ergebnis der landesplanerischen Beurteilung vom 28.01.2021, Az. 24.1-8257-1-18, vorgelegt. Es handelt sich um die Strecke zwischen den Gemeinden Tuntenhausen und Kiefersfelden an der deutsch-österreichischen Staatsgrenze. Von den fünf Grobtrassenvarianten, die die DB Netz AG als Vorhabensträgerin in das Verfahren eingeführt hat, hat sich eine überprüfte Variante östlich des Inns als nicht raumverträglich erwiesen. Die vier weiteren Varianten westlich des Inns und eine östlich des Inns sind dagegen mit umfangreichen Maßgaben raumverträglich. Bei den Maßgaben handelt es sich um Bereiche wie Immissionsschutz, Land- und Forstwirtschaft sowie Natur und Landschaft. Welche der Varianten weiterverfolgt werden soll, obliegt der Entscheidung der DB Netz AG als Vorhabensträgerin. Eine rechtsverbindliche Genehmigung des Vorhabens bleibt einem eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahren des Eisenbahnbundesamtes vorbehalten.

Alpenkonvention

Es wurde eingewandt, dass das Ausbauvorhaben wegen seiner Überdimensionierung gegen die internationale Alpenkonvention verstoße, da zudem eine Parallelautobahn (A 94) entstehe, die sehr viel weiter vom Gebirge entfernt sei.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Alpenkonvention (AK) vom 07.09.1991, formal Übereinkommen zum Schutz der Alpen, ist ein völkerrechtlicher Vertrag zwischen den Alpenländern (Deutschland, Frankreich, Italien, Liechtenstein, Monaco, Österreich, Schweiz und Slowenien) sowie der Europäischen Union über den umfassenden Schutz und die nachhaltige Entwicklung der Alpen. In der allgemein gehaltenen Rahmenkonvention, die inzwischen auch von allen Vertragsparteien ratifiziert wurde, verpflichteten sich die Vertragsparteien zur Konkretisierung der Ziele der Alpenkonvention so genannte Durchführungsprotokolle - bisher gibt es neun - zu erarbeiten. Diese Fachprotokolle wurden von Liechtenstein, Österreich, Deutschland und Slowenien ratifiziert.

Das vorgenannte Ergebnis zur Feststellung des Bauvorhabens hat auch unter Berücksichtigung der Alpenkonvention und Art. 2 S. 2 BayNatSchG Bestand. Nach Art. 2 S. 2 BayNatSchG kommt der Freistaat Bayern seiner Verpflichtung zum Alpenschutz in naturschutzrechtlicher Hinsicht auch durch den Vollzug internationaler Vereinbarungen, insbesondere der Alpenkonvention, nach. Bei der Alpenkonvention (Rahmenkonvention und Durchführungsprotokolle), handelt es sich um völkerrechtliche Verträge, die aufgrund der entsprechenden Zustimmungsgesetze Bestandteil der innerstaatlichen Rechtsordnung im Range eines Bundesgesetzes geworden sind. Ob ihre Bestimmungen aber unmittelbar anwendbares Recht darstellen oder etwa nur zur Ausfüllung von Ermessens- und Beurteilungsspielräumen oder von unbestimmten Rechtsbegriffen heranzuziehen sind, muss für jede einzelne Bestimmung gesondert nach deren Inhalt, Zweck und Formulierung ermittelt werden. Die Alpenkonvention stellt nach der höheren Rechtsprechung jedenfalls kein unmittelbar anwendbares Recht dar, sie ist nicht „selfexecuting“ (BayVerfGH E. v. 13.9.2012, Az. VF 16-VII-11, BayVGh vom 16.3.2010, Az. 15 N 04.1980). Das nationale Recht erfüllt danach grundsätzlich die in den Durchführungsprotokollen der Alpenkonvention formulierten Anforderungen. Im Regelfall ist durch die Anwendung der nationalen Gesetze die Umsetzung der Alpenkonvention seitens der Exekutive und der Gerichte gewährleistet. Unmittelbare Rechtswirkung entfaltet Art. 11 Abs. 1 Protokoll zur Durchführung der Alpenkonvention von 1991 im Bereich Naturschutz und Landschaftspflege - Protokoll „Naturschutz und Landschaftspflege“ danach nicht. Im Übrigen handelt es sich bei der A 8 weder um eine alpenquerende noch um eine neue Autobahn.

Klimaschutz

Es wurde eingewandt, dass der massive Flächenverbrauch des Bauvorhabens im Widerspruch zu den Zielen des Bundes-Klimaschutzgesetzes, den CO₂-Ausstoß und somit den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf möglichst 1,5 Grad Celsius zu verringern, stehe. Die Auswirkungen der Klima-Krise und des unterzeichneten Pariser Klimaschutz Abkommens 2015 und die damit verbundene notwendige Verlagerung auf andere Verkehrsträger (Bevorzugung öffentlicher Verkehr) seien ebenfalls bei der Planung nicht berücksichtigt worden.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Auswirkungen des Bauvorhabens unter Berücksichtigung des § 13 Abs.1 S. 1 KSG sind unter C.3.4.12 dieses Beschlusses dargestellt und bewertet worden.

Unabhängig von den Klimaschutzgesetzen und -vereinbarungen existiert zudem der Bundesverkehrswegeplan mit geplanten Verkehrsinfrastrukturprojekten. Diese sind im Bedarfsplan verankert, der Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz ist und somit Gesetzescharakter hat. Der 6-streifige Ausbau der A 8 ist für den Bereich zwischen

dem AD Inntal und Siegsdorf im Bundesverkehrswegeplan 2030 der Kategorie „Vordringlichen Bedarf mit Engpassbeseitigung“ zugeordnet. Zudem liegen die Schwerpunkte des Klimaschutzplans für Deutschland im Verkehrsbereich bei der Elektromobilität, dem Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs, des Schienenverkehrs und des Rad- und Fußverkehrs sowie der Digitalisierungsstrategie.

Vorrangigkeit anderer Verkehrskonzepte

Es wurde eingewandt, dass die Region anstelle eines überdimensionierten Ausbaues der A 8 eine Stärkung des gesamten öffentlichen Personennahverkehrs und eine Elektrifizierung der Zugverkehrsanbindung von München über Mühldorf ins bayerische Chiemdreeck und weiter nach Osten in Richtung Wien benötige. Die für das Ausbauvorhaben der A 8 benötigten Gelder würden für andere Projekte oder besonders auch dem Nahverkehr im Raum Rosenheim fehlen.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Soweit die Notwendigkeit des sechsstreifigen Ausbaues der A 8 mit grundsätzlichen Argumenten in Zweifel gezogen wurde, geht es vorrangig um Verkehrspolitik, den Einsatz von Finanzmitteln und das Argument, dass neue Straßen zusätzlichen Verkehr anziehen. Alternative Verkehrskonzepte, einschließlich der Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs, sollten stattdessen gefördert werden. Diese Einwendungen verkennen den Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme (hier: Straßenbaumaßnahme). Innerhalb dieses Verfahrens kann keine Grundsatzdiskussion über die Verkehrspolitik geführt werden. Es sind vielmehr die gesetzlichen Bindungen und die Aufteilung der Gewalten (Art. 20 GG) zu beachten. Insbesondere der geforderte Ausbau des Schienennetzes ist zum einen nicht Aufgabe der Autobahn GmbH des Bundes und zum anderen nicht Bestandteil des gegenständlichen Planfeststellungsverfahrens.

Eine verkehrsträgerübergreifende Alternativenbetrachtung ist daher nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Jedoch baut der der Planung zugrunde liegende Bundesverkehrswegeplan 2030 auf einer verkehrsträgerübergreifenden Untersuchung und Planung auf. Der Ausbau der A 8 im plangegenständlichen Abschnitt ist im derzeit gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2030 als „Vordringlicher Bedarf zur Engpassbeseitigung“ enthalten. Die Planrechtfertigung ist damit - auch im Hinblick auf Projektalternativen (z. B. Ausbau des ÖPNV) - gesetzlich normiert. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung dieses Beschlusses unter C.3.3.1 wird verwiesen.

3.4 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

3.4.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Das Bauvorhaben steht den Erfordernissen der Raumordnung, Landes- und Regionalplanung nicht entgegen.

Zentrales Ziel der Landesentwicklung ist die Schaffung möglichst gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Teilräumen. Hierfür ist eine gute verkehrliche Erschließung aller Landesteile erforderlich.

Laut Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) ist die Verkehrsinfrastruktur leistungsfähig zu erhalten und durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen (LEP 4. 1. 1 (Z)). Das Netz der Bundesfernstraßen sowie der Staats- und Kommunalstraßen soll leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden. Bei der Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur soll der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes bevorzugt vor dem Neubau erfolgen (LEP 4. 2(G)). Eine leistungsfähige und sichere Straßeninfrastruktur ist ein entscheidender Standortfaktor und trägt zur räumlichen Wettbewerbsfähigkeit Bayerns und seiner Teilräume bei. Der bevorzugte Ausbau bestehender Straßen dient dem Erhalt der Funktionsfähigkeit des Gesamtnetzes und der Reduzierung einer weiteren Freiflächeninanspruchnahme. Er ist deshalb aus volkswirtschaftlichen Gründen und im Interesse einer nachhaltigen Raumentwicklung sinnvoll (vgl. Begründung zu LEP 4. 2).

Der Regionalplan der Region Südostoberbayern konkret gibt in Ziel 8 B VII 3. 2. 3 vor, dass die Trasse für einen landschaftsschonenden Ausbau der A 8 zwischen Rosenheim und Grenzübergang Bad Reichenhall/Salzburg freigehalten und vordringlich ausgebaut werden soll. In der Begründung zu diesem Ziel verweist der Regionalplan auf die hohe absolute Belastung der A 8 durch den Schwerlastverkehr die fehlenden Standstreifen und die bewegte Linien- und Gradientenführung, die bei hoher Verkehrsnachfrage und witterungsbedingter Kapazitätseinschränkung eine erhebliche Störanfälligkeit mit sich bringen.

Die A 8 München - (Salzburg) ist als Bundesfernstraße eine maßgebende Straßenverbindung für den kontinentalen, großräumigen und überregionalen Verkehr. Als eine Hauptverbindung zwischen der Landeshauptstadt München und dem nordöstlichen Alpengebiet ist sie zudem für Wochenendurlauber von großer regionaler Bedeutung. Mit dem Ausbau zwischen Achenmühle und dem Bernauer Berg wird dem hohen Verkehrsaufkommen mit jahreszeitlich bedingten ausgeprägten Spitzen, die zu Überlastungen der Autobahn führen, Rechnung getragen. Die enge

Orientierung des Ausbauprojektes an der vorhandenen Bestandstrasse vermeidet eine übermäßige Freiflächeninanspruchnahme.

Das Vorhaben entspricht damit den landes- und regionalplanerischen Festlegungen hinsichtlich des Straßenverkehrs. Entgegenstehende Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung sind daher nicht erkennbar.

3.4.2 Planungsvarianten

Aus § 17 Abs. 1 S. 6 FStrG ergibt sich die Pflicht, planerische Varianten in Betracht zu ziehen (BVerwG, Urteil vom 31.1.2002, Az. 4 A 15/01, BVerwG, Beschluss vom 24.04.2009, Az. 9 B 10/09). Es sind dabei alle ernsthaft in Betracht kommenden Varianten zu berücksichtigen und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Varianten berührten öffentlichen und privaten Belange einzustellen (BVerwG, Urteil vom 21.01.2016, Az. 4 A 5.14). Die Planfeststellungsbehörde war aber nicht verpflichtet, jede mögliche oder von Dritten ins Spiel gebrachte Planungsvariante gleichermaßen detailliert und umfassend zu prüfen. Vielmehr konnten Varianten, die nach einer Grobanalyse in einem früheren Planungsstadium nicht in Betracht kommen, für die weitere Detailprüfung ausgeschieden werden (BVerwG vom 16.08.1995, UPR 1995, 445). Gesichtspunkte für das Ausscheiden einer Alternativplanung können grundsätzlich alle planerischen Belange sein. Hierzu gehören z. B. Kostengesichtspunkte ebenso wie Umweltgesichtspunkte und verkehrstechnische Gesichtspunkte. Das Ausscheiden einer nach dem Stand der Planung nicht mehr ernstlich in Betracht kommenden Variante hat dabei stets das Ergebnis einer abwägenden Prüfung zu sein. Die Ermittlung des Abwägungsmaterials hat jeweils so konkret zu sein, dass eine sachgerechte Entscheidung möglich ist (BVerwG, Urteil vom 26.06.1992, Az. 4 B 1-11.92).

Die Planung einer Maßnahme, die - wie auch die planfestgestellte Lösung - zu einem nicht unerheblichen "Landschaftsverbrauch" führen wird, muss schließlich auch dafür offen sein, dass die sog. „Nullvariante“ in Frage kommt, d.h. auf den sechsstreifigen Ausbau der A 8 ganz verzichtet wird. Die Nullvariante konnte vom Vorhabensträger aber zu Recht schon im Vorfeld ausgeschieden werden, da die Nullvariante die Planungsziele, insbesondere die Bewältigung des zukünftigen prognostizierten Verkehrs, nicht erreichen kann. Die betroffenen öffentlichen und privaten Belange wiegen nicht so schwer, dass diese Nullvariante gewählt werden müsste. Auf die Ausführungen unter C.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Das erfolgte vorzeitige Ausscheiden von möglichen anderen Trassenvarianten durch den Vorhabensträger ist für uns nachvollziehbar und nicht zu beanstanden. Bei dem Vorhaben handelt es sich um den bestandsorientierten Ausbau einer bestehenden Bundesautobahn auf der vorhandenen Trasse der A 8. Andere Trassen kommen

wegen der offensichtlichen erheblichen Eingriffe in wirtschaftliche, baubetriebliche und ökologische Belange nicht in Frage.

3.4.2.1 Beschreibung der Planungsvarianten

Der 6-streifige Ausbau der A 8 im Abschnitt Achenmühle bis Bernauer Berg wird unter Aufrechterhaltung des Verkehrs durchgeführt. Insbesondere während der verkehrsstärkeren Tageszeit zwischen 6:00 Uhr und 22:00 Uhr sollen im Wesentlichen vier Spuren für den Verkehr zur Verfügung stehen. Diese Vorgabe hat erheblichen Einfluss auf den Baubetrieb und den Bauablauf. Grundsätzlich wurden daher noch ein beidseitiger (symmetrischer) und ein einseitiger (asymmetrischer) 6-streifiger Ausbau der A 8 in diesem Abschnitt untersucht. Ein häufiger Wechsel zwischen den beiden Ausbaualternativen ist dabei aus Gründen der Verkehrssicherheit (für den Kraftfahrer schwierig zu überblickende Verkehrsführungen, häufige Verkehrsumlegungen u.a.), des Baubetriebs (Zerstückelung der Baufelder, schwierige Baustellenzufahrten) und der Wirtschaftlichkeit soweit wie möglich zu vermeiden.

3.4.2.1.1 Beidseitiger Ausbau

Beim beidseitigen (symmetrischen) Ausbau wird die Bestandsachse der A 8 beibehalten. Die zusätzlich benötigten Fahr- und Standspuren werden außen an die bestehenden Fahrbahnen angebaut. Die Fahrbahnränder verschieben sich nach außen. Ein beidseitiger Ausbau ist nur möglich, wenn die Trasse sowohl in Lage als auch in Höhe weitestgehend beibehalten werden kann.

3.4.2.1.2 Einseitiger Ausbau (Planfeststellungsvariante)

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

3.4.2.2 Vergleich der Planungsvarianten

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

3.4.2.2.1 Erfüllen des Planungszieles, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs

Das Ausbauziel einer den Richtlinien entsprechenden Linienführung kann im vorliegenden Ausbauabschnitt bei einem einseitigen Ausbau ohne Einschränkungen erreicht werden. Eine erforderliche Verbesserung der Linienführung (z. B. bei zu geringen Radien) ist ebenfalls mit dem einseitigen Ausbau möglich.

Bei einem beidseitigen Ausbau sind dazu im Vergleich Änderungen der Höhenlage und der Steigung schwieriger umzusetzen. Ein beidseitiger Ausbau ist mit aufwendigen und kostenintensiven Baubehelfskonstruktionen mit zusätzlichen Bauphasen, einer längeren Bauzeit sowie mit Beeinträchtigungen des Verkehrsablaufs verbunden, weil zunächst eine Richtungsfahrbahn und die Bauwerke provisorisch verbreitert werden müssten, um den gesamten Verkehr aufnehmen zu können (4+0-Verkehrsführung). Dies ist mit Beeinträchtigungen des Verkehrs und Kapazitätsreduzierungen verbunden. Erst anschließend könnte die erste neue Richtungsfahrbahn hergestellt werden. Während des Baus der zweiten neuen Richtungsfahrbahn würde der Verkehr auf die bereits errichtete Richtungsfahrbahn umgelegt werden.

Auch in Bezug auf die Bauabwicklung ist der einseitige Ausbau wegen des weitgehend ungehinderten Bau- und Verkehrsablaufs günstiger als der beidseitige Ausbau zu bewerten, da in den bestehenden Querschnitt nicht einengend eingegriffen werden muss und es somit zu keinen Kapazitätsreduzierungen kommt. Die bestehende Autobahn bleibt von den Bauarbeiten weitgehend unbeeinflusst, weil die erste neue Richtungsfahrbahn ohne Beeinträchtigung des Verkehrs neben dem Bestand gebaut werden kann. Zum Bau der zweiten neuen Richtungsfahrbahn kann der Verkehr dann komplett auf die bereits errichtete Richtungsfahrbahn umgelegt werden. Bei einem einseitigen Ausbau entfallen auch die bei einem beidseitigen Ausbau erforderlichen zeit- und kostenintensiven provisorischen Fahrbahnverbreiterungen der bestehenden und für 4+0-Verkehrsführungen zu schmalen Fahrbahnen und Brückenbauwerke.

3.4.2.2.2 Flächenverbrauch

Beim Vergleich des Flächenverbrauchs erfordert der einseitige Ausbau bauzeitlich einen höheren zusätzlichen Flächenbedarf als der beidseitige Ausbau, da die erste neue Richtungsfahrbahn neben dem Bestand errichtet wird und die Trassierung i.d.R. optimiert wird. Nach der Baumaßnahme und einer Entsiegelung der nicht mehr benötigten Flächen weist die Autobahn aber die gleiche Breite wie beim beidseitigen Ausbau auf.

3.4.2.2.3 Wirtschaftlichkeit, Kosten

Die bestehende Autobahn muss in der Höhenlage (Gradiente) bereichsweise deutlich verändert werden, um den heutigen Anforderungen zu genügen. Deshalb können die seit den 1930-iger Jahren bestehende Betondecke sowie die darüberliegenden Asphaltsschichten der Fahrbahnen nicht erhalten werden. Die bestehenden Asphaltsschichten sowie die darunterliegende Betondecke werden ausgebaut und an geeigneter Stelle wieder eingebaut (Recycling). Damit wird der Ressourcenschonung

im Straßenbau Rechnung getragen. Die Änderung der Höhenlage der Autobahn ist bei dem beidseitigem Ausbau aber erheblich aufwendiger und damit kostenintensiver, weil wegen der sich ergebenden Höhenunterschiede Verbauungen (Spundwände) zwischen den Altfahrbahnen erforderlich werden, um den Erdkörper zu stützen. Weiterhin sind bei einem beidseitigen Ausbau zeit- und kostenintensive provisorische Verbreiterungen der bestehenden und für 4+0-Verkehrsführungen zu schmalen Fahrbahnen erforderlich.

Die Brückenbauwerke weisen zu geringe lichte Weiten und teilweise auch zu geringe Tragfähigkeiten auf. Die Nutzungsdauer ist bei den meisten Bauwerken überschritten. Daher müssen sämtliche Bauwerke abgebrochen und neu errichtet werden. Aufgrund der zahlreichen zu erneuernden Unterführungen stellt sich der einseitige Ausbau als wirtschaftlicher heraus, da auf zeit- und kostenintensive provisorische Verbreiterungen der bestehenden und für 4+0-Verkehrsführungen zu schmalen Brückenbauwerke verzichtet werden kann.

3.4.2.2.4 Umweltauswirkungen

Bei einem einseitigen nördlichen Ausbau kann durch die Wahl der entsprechenden Ausbaurichtung auch ein Eingriff in südlich angrenzende zu schützende Flächen vermieden werden. Hier finden sich wertvolle Biotopflächen wie z. B. das Priental und seine angrenzenden Wälder, das Wasserschutzgebiet westlich Seehaus und das Moorgebiet der Seefilzen teils unmittelbar angrenzend an die bestehende Autobahn. Auch beim Ortsbereich von Frasdorf ist der südseitige Ausbau als kritisch zu bewerten. Mit dem nordseitigen Ausbau wird auch ein Heranrücken der A 8 an die ca. 250 m entfernte Grenze des im Süden liegenden FFH-Gebiets Nr. DE 8240-302 „Bärnseemoor“ vermieden. Negative Lärmauswirkungen auf die der sehr nahe angrenzenden Bebauung der Gemeinde Frasdorf werden bei einem Abrücken der Trasse nach Norden ebenfalls verringert.

3.4.2.3 Bewertung der Planungsvarianten

Die Auswirkungen der Trassen werden an den jeweiligen Belangen gemessen. Wir halten daher die Entscheidung des Vorhabensträgers für einen weitestgehend einseitigen (asymmetrischen) Ausbau im vorliegenden Planungsabschnitt unter Abwägung aller Gesichtspunkte für sachgerecht und vertretbar. Wir machen uns den Variantenvergleich daher zu eigen. Um den baubetrieblichen und verkehrlichen Gesichtspunkten gerecht zu werden, wurden symmetrische Ausbaubereiche und Wechsel der Verbreiterungsrichtung auf ein Mindestmaß beschränkt. Das Ausbaukonzept basiert darauf, den sechsstreifigen Ausbau der A 8 mit größtmöglichen Abschnittslängen gleichbleibender Verbreiterungsrichtung umzusetzen. Weiterhin ist die Erneuerung der Prientalbrücke nur asymmetrisch

möglich. Da ein Wechsel zwischen südseitigem und nordseitigem Ausbau aufgrund der geringen Abstände zwischen den Zwangspunkten trassierungstechnisch nicht möglich ist, war bei der noch möglichen Auswahl zwischen einem südlichen und einem nördlichen asymmetrischen Anbau zu berücksichtigen, dass in mehreren Bereichen einer Verbreiterung auf der Nordseite u. a. aus städtebaulichen, naturschutzfachlichen und wirtschaftlichen Gründen der Vorrang einzuräumen ist. Zum einen wird der westliche Nachbarabschnitt im Anschlussbereich ebenfalls asymmetrisch auf der Nordseite ausgebaut. Von Bau-km 67+850 bis Bau-km 68+350 verläuft zudem unmittelbar am südlichen Böschungsfuß der A 8 die Kreisstraße RO 5. Ferner werden dadurch auch weitere Eingriffe in die unmittelbar südlich angrenzende Wohnbebauung der Gemeinde Frasdorf, bei der südlich angrenzenden Bebauung im Bereich Seehaus und des Einzelanwesens bei Bau-km 74+050 unmittelbar südlich der A 8, entlang des unmittelbar südlich der A 8 gelegenen Wassergewinnungsgebiets Umrathshausen und beim südlich der A 8 ausgewiesenen FFH-Gebiet Nr. DE 8240.302 „Bärnseemoor“ vermieden. Im Ergebnis ist die Entscheidung des Vorhabensträgers, die nördliche Anbaulösung umzusetzen, nicht zu beanstanden.

3.4.2.4 Einwände

Es wurde kritisiert, dass ein Ausbau der Trasse der A 8 in Richtung Norden im Bereich des Ortsteils Umrathshausen eine massive Verschlechterung für den Ortsteil Umrathshausen bedeute. Durch das Heranrücken der Autobahn werde die jetzt schon sehr beeinträchtigende Lärmsituation verschlechtert und die Schadstoffkonzentration erhöhe sich. Es werde der Ausbau in Richtung Süden bzw. falls dies aus naturschutzfachlichen Gründen schwierig sei, ein beidseitiger Ausbau im Bereich der Ortsteile Umrathshausen und Leitenberg gefordert.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Wir halten die gewählte nördliche Ausbauvariante zwischen Achenmühle und dem Bernauer Berg für eine nachvollziehbare und vertretbare Entscheidung. Da ein Wechsel zwischen südseitigem und nordseitigem Ausbau aufgrund der geringen Abstände zwischen den Zwangspunkten trassierungstechnisch nicht möglich ist, wurde für den Bereich ein einseitiger (asymmetrischer) Ausbau auf der Nordseite der bestehenden A 8 gewählt. Im Westen bei Frasdorf wird von der südlich sehr nahen Ortslage abgerückt. Bei einer nordseitigen Verbreiterung entstehen weniger Betroffenheiten anderer vorrangiger öffentlicher und privater Belange. Insbesondere wird ein Eingriff in das Wasserschutzgebiet Umrathshausen, das sich unmittelbar am bestehenden südlichen Fahrbahnrand der A 8 auf Höhe von Leitenberg befindet, und in die Bebauung von Seehaus vermeiden. Auf die Ausführungen unter C.3.4.2.2 dieses Beschlusses wird verwiesen. Weiterhin würde eine Verbreiterung der A 8 in südlicher

Richtung für die Wohnbebauung von Umrathshausen und Leitenberg keine positiven Auswirkungen auf die Lärmsituation bringen, da sich die Dimensionierung des Lärmschutzes an den einzuhaltenden Lärmgrenzwerten der 16. BImSchV orientiert. Mit den geplanten Lärmschutzmaßnahmen werden in Leitenberg an allen Immissionsorten die Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten.

3.4.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradiente, Querschnitt, Anschlussstellen, nachgeordnetes Wegenetz)

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entsprechen einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA). 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:

3.4.3.1 Linienführung, Gradiente

Die A 8 ist nach der Netzfunktion und Verkehrsbedeutung eine kontinentale Straßenverbindung, d. h. der Straßenkategorie AS 0 zuzuordnen und damit entsprechend der Entwurfsklasse EKA 1 A zu planen. Die Trassierung erfolgt mit einer zugrunde liegenden Richtgeschwindigkeit von $v = 130$ km/h. Beim Ausbau wird ein Minimalradius von $R = 950$ m und ein Maximalradius von $R = 7.000$ m gewählt. Somit ist der Mindestradius gemäß RAA von $R = 900$ m eingehalten.

Der Tunnel Frasdorf verläuft überwiegend in einer Geraden, lediglich das westliche Ende liegt in einer Klothoide $A = 400$ m. Um den Eingriff in die Natur und Landschaft möglichst gering zu halten, erfolgt der Ausbau der A 8 in Anlehnung an die bestehende Linienführung.

Im gesamten Abschnitt von Bau-km 67+747 bis Bau-km 75+575 wird die neue Trasse nach Norden abgerückt. In den Übergangsbereichen am Baubeginn und Bauende erfolgt der Übergang auf den Bestand.

Auf der freien Strecke beträgt der Mindestabstand zwischen bestehender und neuer Richtungsfahrbahn München im Regelfall 4 m. Zwischen den Bauwerken BW 122 Wildunterführung Bärnseegraben (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.1.21 T1) und BW 123 GVS Spöck - Pfaffing (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.1.22 T1) liegt eine größere Abrückung vor, die aus der Linienoptimierung in diesem Bereich resultiert. Diese ermöglicht trotz der deutlich größeren Dammhöhe der Ausbautrasse den Verzicht auf aufwendige und kostenintensive Verbaukonstruktionen.

Im Bereich des Tunnels Frasdorf ist unabhängig von Höhenunterschieden ein Abstand von 5,50 m zwischen bestehender und neuer Richtungsfahrbahn München erforderlich. Dieser ergibt sich aus den Abmessungen der Gründung für die Mitteltrennwand, die nur mit einem Verbau entlang der bestehenden Richtungsfahrbahn München erstellt werden kann.

Die Ausbildung im Höhenplan folgt den Vorgaben der RAA. Der minimale Wannenhalmesser beträgt auf der freien Strecke mit zwei weiter unten beschriebenen Ausnahmen 8.800 m. Als minimaler Kuppenhalmesser wird ein Wert von 13.000 m mit Ausnahme des Bauendes nicht unterschritten. Die maximale Längsneigung von 4,0 % ist auf freier Strecke ebenfalls eingehalten. Im Tunnel Frasdorf liegt die maximale Längsneigung bei ca. 1,1 %.

Aus folgenden Gründen kommt es zweimal zu einer Unterschreitung von Trassierungsgrenzwerten:

Der Radius $R = 7.000$ m am Bauende ist durch die Ausbauplanung des Nachbarabschnittes im Bereich des Bernauer Berges bereits vorgegeben. Im Zuge der Linienoptimierung zwischen den Bauwerken 120 (Unterführung Bahnstrecke) und 123 (GVS Spöck - Pfaffing) wird zwischen den Radien $R = 3.000$ m und $R = 7.000$ m eine Wendeklothoide $A = 750$ m vorgesehen. Eine größere Klothoide würde zu einer deutlichen Verkürzung des Radius $R = 3.000$ m führen und somit die harmonische Linienführung im Grundriss beeinträchtigen. Außerdem ergibt sich mit der vorliegenden Trassierung eine optimale räumliche Linienführung, da der Radius $R = 3.000$ m und die Wannenhalmesser der beiden Richtungsfahrbahnen nahezu deckungsgleich sind.

Im Bereich des BW 122 Wildunterführung Bärnseegraben (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.1.21 T1) unterschreitet der vorgesehene Wannenhalmesser von $HW = 6.425$ m (Richtungsfahrbahn Salzburg) bzw. $HW = 6.700$ m (Richtungsfahrbahn München) den Wert für die Entwurfsklasse EKA 1 A ($HW = 8.800$ m). Diese Halmesser werden gewählt, um die erforderliche Dammschüttung in diesem Bereich unter Berücksichtigung der naturschutzfachlichen Belange (Mindestwert für die lichte Höhe des BW 122) zu minimieren. Darüber hinaus wird am Bauende ein Kuppenhalmesser $H = 10.000$ m gewählt, der aus der Planung des Nachbarabschnittes für den Bernauer Berg resultiert. Die Haltesichtweite für $v = 130$ km/h ist dennoch gewährleistet.

Sämtliche Abweichungen von den Empfehlungen der RAA wurden u. a. mittels Fahrsimulation vom Vorhabensträger genau überprüft und abgewogen. Es konnten insofern keine fahrdynamischen Defizite festgestellt werden.

Für die Ausbildung der Ausbautrasse in Grund- und Aufriss ergeben sich folgende Zwangspunkte:

- Lage und Höhenverlauf der kreuzenden Straßen, Wege und Gewässer
- Anschluss an die Planung des weiterführenden Abschnittes in Richtung Rosenheim im Bereich des Baubeginns
- Anschluss an die Planung des weiterführenden Abschnittes in Richtung Salzburg im Bereich des Bauendes
- Vorhandene Bebauung insbesondere im Bereich von Frasdorf
- Wassergewinnungsgebiet Umrathshausen
- FFH-Gebiet Nr. DE 8240-302 „Bärnseemoor“

Im Bereich von Frasdorf war ursprünglich ebenfalls ein Ausbau mit einer bestandsorientierten Gradienten der A 8 vorgesehen. Gemäß den Ergebnissen des Planungsdialogs wurde bei Frasdorf aber eine Tieferlegung der Gradienten empfohlen. Es wurden dazu zwei alternative Höhenverläufe durch den Vorhabensträger näher untersucht:

Westlich und östlich von Frasdorf sehen beide Gradienten eine Absenkung gegenüber dem Bestand dahingehend vor, dass die Ebenen im Bereich der jeweiligen Staatsstraßenquerungen getauscht werden. Dies bedeutet, dass anstelle der bisherigen Unterführungen der Staatsstraßen unter der A 8 künftig Überführungen geplant sind. Im Kernbereich von Frasdorf unterscheiden sich die beiden untersuchten Gradientenvarianten dahingehend, dass die eine Gradientenvariante durchgehend unterhalb der Bestandsgradienten verläuft, die andere Gradientenvariante im Bereich der Staatsstraßenquerungen abgesenkt wird und in Ortsmitte etwa auf Bestandsniveau liegt (vgl. Unterlage 1 T2, Kap. 3.4).

Bei einem Vergleich der Tunnelvarianten spricht für eine Tieferlegung der Gradienten im Westen und Osten von Frasdorf mit einem Wechsel der Verkehrsebenen, dass diese besser ins Landschaftsbild eingebunden werden kann als die ursprüngliche Vorentwurfsgradienten und so eine optisch befriedigende Lösung erreicht wird. Insbesondere im Bereich der Anschlussstelle Frasdorf würde ein Tunnel oder ein insgesamt zwischen 10 m und 15 m hoher „Lärmschutztrog“ in Dammlage massiv in Erscheinung treten und das Orts- und das Landschaftsbild gravierend beeinträchtigen. Durch die Gradientenabsenkung in Verbindung mit der vorgesehenen Geländeanschüttung liegt die Oberkante der Lärmschutzwand im Bereich der Anschlussstelle Frasdorf ungefähr auf dem Höhengniveau der Bestandsautobahn. Auch im westlichen Bereich lässt sich die Tieflage besser ins Landschaftsbild integrieren. Auch hier wird nördlich der Autobahn eine

Geländeanschüttung vorgenommen. In der Mitte von Frasdorf (Ortskernbereich) bzw. in der Tunnelmitte ist während der Bauzeit ein Fluchtweg von der zuerst errichteten und im Gegenverkehr betriebenen Nordröhre München nach außen zum Kirchleitenhang erforderlich. Die tieferliegende Gradienten würde eine aufwendigere Ausbildung dieser Zugänglichkeit erfordern. Gestalterisch lässt sich die höher liegende Gradienten in der Ortsmitte gut in das Landschaftsbild integrieren, da die Anschüttung des Tunnels aus dem bestehenden Autobahndamm heraus nach oben weiter in Richtung Kirchleitenhang entwickelt werden kann. Der bestehende Bewuchs kann südlich der bestehenden Autobahn weitestgehend erhalten bleiben.

Wir halten die Entscheidung des Vorhabensträgers, eine Gradienten für den Tunnel Frasdorf zu wählen, die westlich und östlich von Frasdorf gegenüber dem Bestand abgesenkt ist und einen Tausch der heutigen Verkehrsebenen ermöglicht, aber im Ortskernbereich in etwa Bestandsniveau erreicht, für sachgerecht und vertretbar. Der Höhenverlauf berücksichtigt die Empfehlungen des Planungsdialogs, bietet eine optimale Einbindung der künftigen Trasse der A 8 in das Landschaftsbild und reduziert die Baukosten.

Einwände:

Viele Verfahrensbeteiligte kritisierten, dass die A 8 gemäß den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) als Fernautobahn mit der Entwurfsklasse EKA 1 A eingeordnet werde. Demgegenüber bestehe gemäß RAA für die A 8 auch die Möglichkeit, sie als überregionale Autobahn mit der Entwurfsklasse EKA 1 B mit einer sparsameren und an die Geländesituation besser angepassten Trassierung einzuordnen. Ein wesentlicher Aspekt bei der Festlegung der Entwurfsklasse sei auch der Abstand zwischen Anschlussstellen (u. a. wegen der Verkehrssicherheit). So weise die RAA bei EKA 1 A einen Abstand von > 8. 000 m aus, was bei Neutrassen eingehalten werden könne. Im vorliegenden Fall liege allein der Abstand zwischen dem Inntal Dreieck und der AS Rosenheim bei ca. 1 km und zwischen der AS Rosenheim und Rohrdorf bei ca. 3 km. Zur AS Achenmühle seien es nur ca. 4 km. Insgesamt würden damit noch nicht einmal die Mindestabstände von > 5.000 m eingehalten, die für EKA 1 B angegeben werden. Für eine Autobahn der EKA 1 A sowie 1 B werde gem. RAA auch keine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vorgesehen (mit Ausnahme der Überleitungstrecken), sondern die Richtgeschwindigkeit von 130 km/h. Allein aufgrund der vorliegend zu geringen AS-Abstände müsste wegen der Verkehrssicherheit ggf. eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erfolgen oder andere Maßnahmen ergriffen werden. Dagegen werde im Erläuterungsbericht ausgeführt, dass die Trassierungselemente der RAA eingehalten würden. Bei näherer Betrachtung zeige sich aber, dass einige Parameter sogar unterboten würden (Radien, Längsneigung

etc.), wodurch zusätzlich und bewusst unter Missachtung der die Befahrungsqualität auch ausmachenden historischen gestalterischen Aspekte und der bestehenden Landschafts- bzw. Geländesituation beschleunigt bzw. begradigt werde. Die in der RAA angegebenen Einsatzbereiche gingen für einen vierstreifigen Querschnitt von einer Regel-Einsatzgrenze von bis zu 68.000 Kfz/24h bzw. von bis zu 72.000 Kfz/24h aus, wobei bei letzterem Wert eine gesonderte Betrachtung der Qualität des Verkehrsablaufs (Berücksichtigung Prognoseverkehrsstärke der Bemessungsstunde, Schwerverkehrsanteil, Lage zu bebauten Gebieten, zulässige Höchstgeschwindigkeit und Höhenplanung) und dessen Berücksichtigung bei der Trassierung zu erfolgen habe. Zudem würden Empfehlungen, Parameter etc. der RAA insbesondere auf Neuplanungen abzielen und z. B. auch nicht zwischen Flach- und Bergland differenzieren. Dennoch werde in diversen Kapiteln der RAA explizit darauf hingewiesen, dass es je nach örtlichen Gegebenheiten, Zwangssituationen etc. zu einer alternativen Anwendung der empfohlenen Planungsparameter kommen solle. Bei der Einordnung der A 8 in die Entwurfsklasse I A oder I B sei schließlich auch die sich bereits seit Jahren bestehende Stagnation der für die Dimensionierung wichtigen Lkw-Anteile zu berücksichtigen. Der geplante Ausbau für einen Verkehr ohne Tempolimit in einem solchermaßen bewegten Gelände sei mit den Zielen von Flächensparen, Nachhaltigkeit, Klimaschutz und der bayerischen Biodiversitätsstrategie nicht zu vereinbaren.

Diese Einwände werden zurückgewiesen. Die A 8 München - (Salzburg) ist eine wichtige internationale Autobahnverbindung aus dem Westen der Bundesrepublik in den Süden und Südosten, insbesondere für den in- und ausländischen Wirtschafts- und Fernreiseverkehr. Sie ist Bestandteil des Europastraßennetzes (Europastraße E 52) sowie des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) der Europäischen Union. Sie wurde in den Jahren 1934 bis 1939 erbaut und zählt damit zu den ältesten Abschnitten im Grundnetz der Bundesautobahnen in Deutschland. Die Trassierung in Lage und Höhe entspricht daher nicht mehr dem heutigen Stand der Technik. Seitliche Betriebs- oder Pannestreifen fehlen weitestgehend. Für diesen Planfeststellungsabschnitt sind nach dem Verkehrsgutachten für das Jahr 2030 westlich der AS Frasdorf durchschnittlich 73.000 Kfz/24h und ab der AS Frasdorf rund 70.400 Kfz/24h prognostiziert, wobei die Durchschnittsbelastung in den Monaten Juli und August um rund 40 % über dem Jahresmittelwert DTV liegt. Die Spitzenbelastungen werden nach dem 6-streifigem Ausbau im Planfeststellungsabschnitt bei 120.000 Kfz/24h liegen.

Für den Neubau, Umbau und Ausbau von Autobahnen sind die Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA, Ausgabe 2008) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) maßgebend. Die RAA sind ein gültiges

technisches Regelwerk, welches die Planungsgrundsätze, Entwurfselemente und Ausstattungsmerkmale für die Bundesautobahnen enthält. Dabei eröffnen sie Ermessensspielräume, die es dem Planer ermöglichen, eine für den jeweiligen Einzelfall unter Abwägung aller Belange sinnvolle Lösung zu finden. Anzustreben ist dabei eine sichere und leistungsfähige sowie umweltverträgliche Straße, die wirtschaftlich hergestellt und betrieben werden kann.

Die Trassierung der A 8 als Fernautobahn durch den Vorhabensträger entspricht hier den Vorgaben der RAA sowie einer möglichst bestandsorientierten Linienführung. Entsprechend ihrer Verbindungsbedeutung handelt es sich bei der A 8 gemäß den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN, Ausgabe 2008) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) um eine Fernautobahn mit kontinentaler Verbindungsfunktionsstufe (AS 0). Die Verbindungsfunktionsstufe hat das damalige BMVI der Projektbewertung des gegenständlichen Projektes bei der Aufstellung des BVWP 2030 zugrundegelegt und zuletzt in der Karte „Verbindungsfunktionsstufen 0 und 1 im Zielnetz der Bundesfernstraßen (BPI 2016 VB/WB*)“ (verfügbar im Internetauftritt des BMDV) im März 2018 bestätigt. Entsprechend der Verbindungsfunktionsstufe 0 und ihrer Verkehrsbedeutung ist die A 8 als Fernautobahn nach den RAA zwingend in die Entwurfsklasse EKA 1 A RAA einzustufen. Die Trassierung orientiert sich am Bestand und den Vorgaben der RAA. Die effektiven Knotenpunktabstände (RAA, Tabelle 20), die maßgeblich für die Beschilderung sind, werden nicht unterschritten. Eine Überdimensionierung liegt insofern nicht vor. Der Forderung nach einer Trassierung entsprechend der EKA 1 B kann daher zu Recht seitens des Vorhabensträgers nicht entsprochen werden. Der Abstand von 8.000 m zwischen Knotenpunkten für Autobahnen der EKA 1 A stellt nur eine Empfehlung dar und ist auf vorhandene Autobahnen kaum anzuwenden. Im vorliegenden Fall werden die bestehenden Anschlussstellen den neuen Gegebenheiten angepasst und mit richtlinienkonformer Wegweisung versehen.

Auf den Bundesautobahnen in der Bundesrepublik Deutschland gilt derzeit eine Richtgeschwindigkeit (empfohlene maximale Geschwindigkeit) von 130 km/h nach § 1 S. 1 Nr. 1 der Verordnung über eine allgemeine Richtgeschwindigkeit auf Autobahnen und ähnlichen Straßen (Autobahn-Richtgeschwindigkeits-V), also keine definierte generell maximal zulässige Geschwindigkeit. Die Planung der A 8 als Fernautobahn wurde daher zu Recht vom Vorhabensträger entsprechend den RAA so geplant, dass keine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erforderlich ist und eine Richtgeschwindigkeit von 130 km/h gilt. Anzumerken ist, dass in den RAA bei der Berechnung der Grenzwerte für die Entwurfselemente für Fernautobahnen (EKA 1 A) eine Geschwindigkeit von 130 km/h bei Nässe zugrunde gelegt wurde. Die straßenverkehrsrechtliche Anordnung einer generellen

Geschwindigkeitsbeschränkung auf der A 8 aus Verkehrssicherheitsgründen ist ohne Vorliegen einer tatsächlichen Gefährdungslage nicht möglich, sondern richtet sich im Einzelfall nach den strengen Randbedingungen des § 45 Abs. 9 StVO. Die bestehenden Abstände der Anschlussstellen zueinander nach dem Ausbau der A 8 ergeben keine Rechtsgrundlage für eine Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

3.4.3.2 Querschnitt

Unter Berücksichtigung der zukünftigen Verkehrsbelastung und der Verkehrsbedeutung ist die Entscheidung des Vorhabensträgers, als Querschnitt für die durchgehende Fahrbahn der A 8 den RQ 36 nach den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen auszuwählen (Unterlage 14 T2), nicht zu beanstanden. Die A 8 ist eine wichtige internationale Autobahnverbindung aus dem Westen der Bundesrepublik in den Süden und Südosten, insbesondere für den in- und ausländischen Wirtschafts- und Fernreiseverkehr (Fernautobahn, Entwurfsklasse EKA 1 A). Für diesen Planfeststellungsabschnitt sind für das Jahr 2030 westlich der AS Frasdorf durchschnittlich 73.000 Kfz/24h und ab der AS Frasdorf 70.400 Kfz/24h prognostiziert, wobei die Durchschnittsbelastung in den Monaten Juli und August um rund 40 % über dem Jahresmittelwert DTV liegt. Nur ein 6-streifiger Ausbauquerschnitt stellt somit eine ausreichende Leistungsfähigkeit und Qualität des Verkehrsablaufs auf der A 8 im Ausbauabschnitt sicher. Der Verkehrsgutachter des Vorhabensträgers geht davon aus, dass die Tages-Spitzenbelastungen innerhalb eines Jahres nach dem 6-streifigem Ausbau im Planfeststellungsabschnitt bei rund 120.000 Kfz/24h liegen werden.

Der Querschnitt RQ 36 für die durchgehende Fahrbahn der A 8 weist jeweils 14,50 m breite Fahrbahnen auf. Die Mittelstreifenbreite beträgt ohne zusätzliche Aufweitungen 4 m. Die beiden inneren Fahrbahnränder werden mittels zweier einseitiger Betonschutzwände abgesichert, der Zwischenraum wird außerhalb der Brückenbauwerke sowie der Mittelstreifenüberfahrten hinterfüllt und begrünt. Die beiden Betonschutzwände sind um jeweils 0,5 m vom Fahrbahnrand eingerückt, d. h. der äußere Abstand der beiden Betonschutzwände beträgt 3 m. Im Bereich der Einrückung wird neben dem tiefen Fahrbahnrand eine Entwässerungsrinne angeordnet. Die Bankette weisen eine Regelbreite von 1,50 m auf, die in Einschnitten mit mehr als 100 m Länge auf 1,00 m reduziert wird. Sind im Bankett Lärmschutzwände oder Entwässerungsleitungen angeordnet, kann die Breite bis zu 2,50 m betragen.

Im Bereich der einkragenden Lärmschutzwände und des Tunnels bei Frasdorf kommt der RQ 36 T gemäß RAA 2008 zur Anwendung. Dieser ist für die röhrenweise Errichtung des Tunnels und die damit verbundenen 4+0-Verkehrsführungen während

der mehrjährigen Bauzeit zwingend erforderlich und ermöglicht darüber hinaus künftige betriebliche Verkehrsumlegungen. Der Querschnitt weist jeweils 13,50 m breite Fahrbahnen auf, die im Tunnel beidseits einen Notgehweg mit einer Breite von je 1,00 m erhalten. Im Bereich der einkragenden Lärmschutzwände wird außen je ein Notgehweg mit einer Breite von 1,00 m angeordnet. Der „Mittelstreifen“ im Tunnel weist eine Breite von 3,0 m auf (1,0 Notgehweg + 1,0 Mittelwand + 1,0 Notgehweg).

Einwände:

Verschiedene Beteiligte wie der Bund Naturschutz in Bayern e. V., der Landesbund für Vogelschutz in Bayern e. V. und private Einwender lehnten den geplanten sechsstreifigen Ausbau (sechs Fahrstreifen und beidseitige Seitenstreifen) der A 8-Ost zwischen den Anschlussstellen Rosenheim und Achenmühle (Bau-km 58+780 bis Bau-km 68+145) bzw. bis zur Bundesgrenze wegen des unverhältnismäßigen Flächenverbrauches und der Eingriffe in Natur und Landschaft des bayerischen Voralpenraumes unter Berücksichtigung der Ziele von Flächensparen, Nachhaltigkeit, Klimaschutz und der bayerischen Biodiversitätsstrategie ab. Es wurde ein vierstreifiger Ausbau der A 8 mit Standstreifen gefordert. Bei einer Planung für einen vierstreifigen Ausbau mit Tempolimit seien die Eingriffe in Natur und Landschaft (z. B. 7,59 ha Biotopflächen (Feuchtbiotope, Fließgewässer, Quellen und Hecken), 9,1 ha Waldflächen (auch Auwald der Innauen, Moorwald und Schutzwald), 33,8 ha wertvolle landwirtschaftliche Acker- und Grünlandflächen sowie Solitäräume und Baumgruppen, insbesondere beim Flächenverbrauch (rd. 97,8 ha), die naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen sowie die Lärm- und Abgase-missionen dauerhaft geringer. Die jetzt vorliegende Planung würde in weiten Bereichen eine Verdoppelung der Bauvolumina vorsehen. Die künftige Fahrbahn werde einschließlich des Umgriffs mindestens doppelt so breit wie derzeit und die künftigen Anschlussstellen riefen in Anbetracht der geänderten Ausbaukategorie ebenfalls ein Mehrfaches an Flächenverbrauch hervor. Zusätzlich würden die Kurvenradien eben in Anbetracht der geänderten Ausbaukategorie verändert und weiteren Landverbrauch verursachen. Allein die geplante Aufweitung des Mittelstreifens führe zu einem erheblichen Flächenverbrauch. Durch die Verbreiterung der Fahrbahn und die damit zu erwartende höhere Geschwindigkeit sei in einer wesentlich breiteren Zone mit einer Neubelastung durch Schadstoffe, Feinstaub und Lärm zu rechnen.

Die bisherige Verkehrsentwicklung sowie die der Planung zugrunde gelegte Prognose der Verkehrsdaten würden keinen durchgängig sechsstreifigen Ausbau rechtfertigen. Lediglich zu überschaubaren Stoßzeiten habe die A 8 ab Rosenheim in Richtung Salzburg höhere Verkehrsaufkommen. An mehr als 70 % der Tage seien dagegen Verkehrsstärken unter 70.000 Kfz/24h zu verzeichnen, davon der überwiegende Teil sogar unter 60.000 Kfz/24 h. Das prognostizierte Lkw-Aufkommen

für 2030 sei mit ca. 10 - 11 % relativ gering und weise die A 8 deshalb nicht als wichtige Transportachse aus. Das Verkehrsgutachten zeige auch auf, dass das Verkehrsaufkommen ab 2003 nur noch um durchschnittlich 1 % pro Jahr gewachsen sei. Dabei müssten auch die Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen durch den momentan stattfindenden Ausbau der A 94 sowie den beabsichtigten sechsstreifigen Ausbau der A 3 berücksichtigt werden. Beide dürften zur Reduktion des Verkehrsaufkommens der A 8 auch zu Spitzenzeiten führen. Laut den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) sei daher für eine Kapazität bis 70.000 Kfz/24h der vierstreifige Ausbau (RQ/SQ 27/28) mit Standstreifen der Standardquerschnitt. Dies gelte umso mehr, wenn außerdem ein generelles Tempolimit von 120 km/h festgelegt werde. Diese ressourcenschonende und ausreichende Möglichkeit sei nicht überprüft worden. Dazu müsse auch die im durchgeführten Planungsdialog abgegebene Stellungnahme des Planungsbüros Dr.-Ing. Ditmar Hunger zum bestandsorientierten Ausbau der A 8 zwischen Rosenheim und bayerischer Landesgrenze mit vorgeschlagenen Alternativen zwingend untersucht und bewertet werden. Der Sonderquerschnitt SQ 28 weise gegenüber dem RQ 28 gem. RAA einen reduzierten Mittelstreifen (in Wechselbeziehung zum inneren Randstreifen) und einen auf 3,0 m verbreiterten Standstreifen aus, um diesen temporär nutzen zu können. Zudem seien gegenüber dem RQ 31 die Fahrstreifen auf 3,5 m reduziert, was durch den relativ geringen Lkw-Anteil möglich sein sollte. Analog verhalte es sich mit dem für die freie Strecke vorgeschlagenen Sonderquerschnitt SQ 27 ohne temporäre Standstreifen-nutzung. Eine intensive Auseinandersetzung mit einem geringer dimensionierten Alternativvorschlag nach dem Gutachten Dr. Hunger und ein detaillierter Kostenvergleich zwischen einem 6+2 und einem 4+2 Ausbau in der niedrigeren Entwurfsklasse finde nicht statt. Eine (zeitweise) Standstreifenfreigabe reiche völlig aus. Auch die Häufigkeit der Anschlussstellen widersprache den Anforderungen einer Autobahn der höchsten Entwurfsklasse. Von der AS Rosenheim bis zum Ende des 2. Bauabschnittes (ca. 17 km) gebe es vier Anschlussstellen. Der hier vorgesehene Ausbau diene vor allem dazu höhere Verkehrsgeschwindigkeiten für einzelne Verkehrsteilnehmer zu ermöglichen, was zu höheren Schall- und Schadstoffimmissionen, besonders im bewegten Relief führe und mit den Zielen von Flächensparen, Nachhaltigkeit, Klimaschutz und der bayerischen Biodiversitätsstrategie nicht zu vereinbaren sei. Die geplante Verbreiterung der Autobahn würde zu einer erheblichen Steigerung der Unterhalts- und Reparaturkosten führen, für die bereits jetzt nicht ausreichend Mittel zur Verfügung stünden. Gemäß veröffentlichter Daten würden der Bundesrepublik Deutschland, den Bundesländern und Kommunen alleine für die Instandhaltung der Straßen und Wege jährlich schon 7,2 Mrd. € (ohne Neu- und Ausbau) fehlen.

Wir weisen die Einwände hinsichtlich des gewählten Ausbauquerschnittes für die A 8 zurück. Nach § 1 Abs. 2 S. 1 FStrAbG entsprechen die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bauvorhaben den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 Abs. FStrG (BVerwG, Urteil vom 11.10.2017, Az. 9 A 14.16). Die Feststellung, dass ein Verkehrsbedarf besteht, ist für die Planfeststellung nach § 17 Abs. 1 S. 1 FStrG verbindlich (vgl. § 1 Abs. 2 S. 2 FStrAbG). Danach ist das Vorbringen, für den planfestgestellten sechsstreifigen Ausbauabschnitt bestehe kein Verkehrsbedarf, durch die gesetzgeberische Entscheidung grundsätzlich ausgeschlossen. Anhaltspunkte, dass die Bedarfsfeststellung für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 fehlerhaft und verfassungswidrig sein könnte, bestehen nicht bzw. wurden im Anhörungsverfahren nicht vorgetragen.

Unter Berücksichtigung der zukünftigen Verkehrsbelastung und der Verkehrsbedeutung halten wir zudem die Entscheidung des Vorhabensträgers, einen sechsstreifigen Querschnitt mit beidseitigen Standstreifen (RQ 36) für die durchgehende Fahrbahn der A 8 nach den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) zu wählen, aus folgenden Erwägungen trotz der damit verbundenen Auswirkungen auf öffentliche und private Belange für sachgerecht:

Bei der A 8 handelt es sich, wie schon unter C.3.3 dieses Beschlusses aufgeführt, um eine wichtige internationale Autobahnverbindung aus dem Westen der Bundesrepublik in den Süden und Südosten, insbesondere für den in- und ausländischen Wirtschafts- und Fernreiseverkehr. Die A 8 ist Bestandteil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes und mit ihrer kontinentalen und großräumigen Verbindungsfunktion gem. Bundesverkehrswegeplan 2030 der Verbindungsfunktionsstufe 0 zuzuordnen. Damit ist sie als Fernautobahn nach den RAA der Entwurfsklasse EKA 1 A einzustufen, für welche grundsätzlich die Regelquerschnitte RQ 31, RQ 36 oder RQ 43,5 vorgesehen sind.

Maßgebend für die Wahl des Ausbauquerschnittes ist nach den RAA (Abschnitt 4.4) die Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufes nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) unter Berücksichtigung der Prognoseverkehrsstärke in der Bemessungsstunde, des Schwerverkehrsanteils, der Lage zu bebauten Gebieten, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie der Trassierung im Höhenplan. Für den vorliegenden Planfeststellungsabschnitt sind für das Jahr 2030 nach dem Verkehrsgutachten westlich der AS Frasdorf durchschnittlich 73.000 Kfz/24h und ab der AS Frasdorf rund 70.400 Kfz/24h prognostiziert, wobei die Durchschnittsbelastung in den Monaten Juli und August um rund 40 % über dem Jahresmittelwert DTV liegt. Die Spitzenbelastungen werden nach dem sechsstreifigen Ausbau im Planfeststellungsabschnitt bei 120.000 Kfz/24h liegen. Diese zukünftigen Verkehrszahlen liegen gemäß den RAA im Einsatzbereich des RQ

36 und an der Obergrenze des RQ 31. Nur ein sechsstreifiger Ausbauquerschnitt stellt daher eine ausreichende Leistungsfähigkeit und Qualität des Verkehrsablaufs nach der Qualitätsstufe C der HBS sicher. Der von den Verfahrensbeteiligten geforderte vierstreifige Ausbauquerschnitt erfüllt dagegen lediglich die Qualitätsstufen D bis F der HBS und bietet unter Berücksichtigung der zukünftigen Verkehrsbelastung und der Verkehrsbedeutung der A 8 eine völlig unzureichende Leistungsfähigkeit und Qualität des Verkehrsablaufs. Bei einem vierstreifigen Ausbauquerschnitt würde es aufgrund der zu geringen Kapazität vermehrt zu unerwünschter Staubbildung und einer daraus resultierenden Erhöhung von Verkehrsunfällen kommen.

Die im „Gutachten Dr.-Ing. Ditmar Hunger“ im Planungsdialog alternativ vorgeschlagenen schmalen Sonderquerschnitte entsprechen weder den RAA noch den Anforderungen hinsichtlich der Mindestbreite eines Mittelstreifens von 4 m, der Mindestbreite eines nutzbaren Seitenstreifens von 3,50 m plus Randstreifen, der Breite der ersten Fahrspur von 3,75 m noch der Mindestfahrbahnbreite von 12 m für eine 4+0-Verkehrsführung. Eine ausreichende Leistungsfähigkeit und Qualität des Verkehrsablaufs wäre mit diesen Sonderquerschnitten keinesfalls sichergestellt.

Um zumindest zeitweise eine Verkehrsqualität wie bei einem sechsstreifigen Ausbauquerschnitt zu erreichen, wäre zudem eine temporäre Seitenstreifenaktivierung bei Realisierung eines vierstreifigen Querschnittes erforderlich. Dazu müsste der Seitenstreifen bei einem RQ 31 um jeweils 0,50 m verbreitert werden, um die Mindestbreite von 3,50 m plus Randstreifen für die Nutzung durch Lkws gewährleisten zu können (SQ 32). Die Flächensparnis des SQ 32 gegenüber dem hier gewählten RQ 36 (bezogen auf den reinen Fahrbahnquerschnitt, jedoch einschließlich der zusätzlichen Nothaltebuchten (alle 500 m, Länge 80 m) und Beschleunigungs- und Verzögerungsspuren an Anschlussstellen würde daher lediglich 7 % betragen.

Der geforderte reine Anbau von Seitenstreifen ist weder verkehrsgerecht noch zukunftssträftig, weil dies die schon beschriebenen Defizite der A 8 hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit und Qualität des Verkehrsablaufs nicht verbessern würde. Im Übrigen sind Seitenstreifen ein unverzichtbarer Bestandteil von Bundesautobahnen. Eine Aktivierung von Seitenstreifen muss daher aufgrund der verkehrlichen Sicherheitsdefizite stets der besondere Ausnahmefall bleiben.

Auch aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten ist ein Sonderquerschnitt für das Bauvorhaben abzulehnen. Bei einem Kostenvergleich des SQ 32 mit dem RQ 36 (exemplarisch anhand eines Planungsabschnittes errechnet) ergeben sich für diesen schmalen Querschnitt sogar geringfügig höhere Kosten (+ 1 %). Die Kosteneinsparungen im Bereich des Erd- und Deckenbaus, Ingenieurbaus und

Grunderwerbs sind hier geringer als die Mehrkosten einer notwendigen Verkehrsbeeinflussungsanlage für eine Seitenstreifenaktivierung.

Ferner ist zur Gewährleistung einer ausreichenden Haltesichtweite aus Verkehrssicherheitsgründen in der Kurve südlich von Leitenberg eine Aufweitung des Mittelstreifens von in der Regel 4,0 m auf bis zu 11,5 m erforderlich, um die erforderlichen Haltesichtweiten zu gewährleisten. Eine Verringerung der Breite ist aufgrund der einzuhaltenden Richtlinien nicht möglich.

Darüber hinaus gilt derzeit auf den Bundesautobahnen in der Bundesrepublik Deutschland keine definierte generell maximal zulässige Geschwindigkeit, sondern nach § 1 S. 1 Nr. 1 der Verordnung über eine allgemeine Richtgeschwindigkeit auf Autobahnen und ähnlichen Straßen (Autobahn-Richtgeschwindigkeits-V) eine Richtgeschwindigkeit (empfohlene maximale Geschwindigkeit) von 130 km/h. Die Planung der A 8 als Fernautobahn wurde daher zu Recht vom Vorhabensträger gemäß den RAA ohne Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. mit der geltenden Richtgeschwindigkeit von 130 km/h geplant.

Die Trassierung orientiert sich am Bestand und den Vorgaben der RAA. Die effektiven Knotenpunktabstände (RAA, Tabelle 20), die maßgeblich für die Beschilderung sind, werden nicht unterschritten. Der Abstand von 8.000 m zwischen Knotenpunkten für Autobahnen der EKA 1 A stellt eine Empfehlung dar und ist auf vorhandene Autobahnen kaum anzuwenden. Im vorliegenden Fall werden die bestehenden Anschlussstellen den neuen Gegebenheiten angepasst und mit richtlinienkonformer Wegweisung versehen.

Es gibt zudem keine Erkenntnisse, dass ein sechsstreifiger Querschnitt unfallauffälliger als ein vierstreifiger Querschnitt ist. Bedenken wegen der Verkehrssicherheit werden daher zurückgewiesen.

3.4.3.3 Anschlussstellen

3.4.3.3.1 A 8 Anschlussstelle Frasdorf (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nrn. 1.1.2 T1, 1.1.8 T1, 2.1.15)

Es wurde eingewandt, dass die Lage der geplanten A 8 Anschlussstelle Frasdorf landwirtschaftliche Grundstücke massiv durchschneide, obwohl es möglich wäre, durch eine minimale Verschwenkung der südlichen Verkehrsanlage den Auffahrtsarm an den öffentlichen Feld- und Waldweg Fl. Nr. 187, Gemarkung Frasdorf, anzupassen. Die neu zu errichtende St 2093 Prien - Aschau müsse dabei zum Zwecke der Vermeidung einer Durchschneidung der Grundstücksfläche Fl. Nr. 186, Gemarkung Frasdorf, auf die Trasse der jetzigen Autobahneinfahrt Richtung Salzburg verlegt werden.

Die Einwände hinsichtlich der beiden Anschlussstellenrampen der A 8 der Anschlussstelle Frasdorf werden zurückgewiesen. Bei der Trassierung der Anschlussstellenrampe der A 8 auf der Nordseite wurden die Mindestparameter gemäß den RAA verwendet. Die Absetz- und Rückhalteanlage BECK 4 wurde flächenschonend in die Restfläche zwischen der A 8 und Rampe eingepasst. Zur Vermeidung von zwei dicht hintereinander liegenden Verkehrsknotenpunkten im Zuge der St 2093 Prien - Aschau wurde die südliche Anschlussstellenrampe der A 8 so geplant, dass die landwirtschaftlichen Flächen zwischen A 8 und Rampe möglichst groß und damit weiterhin landwirtschaftlich nutzbar sind und die Rampe in einem größeren Abstand zur vorhandenen Bebauung ist. Die Lage der Kreisverkehrsanlage wurde so gewählt, dass diese neben dem Bestand ohne Verkehrsumleitungen gebaut und die Gemeindestraße ebenfalls an die Kreisverkehrsanlage angebunden werden kann.

Bei der Linienführung der südlichen Rampe mussten zudem zwingende artenschutzrechtliche Anforderungen zum Fledermausschutz beachtet werden. Der Hangleitenwald und das Priental stellt für viele Fledermausarten eine bedeutende Leitstruktur dar. Nur durch einen möglichst weiten Abstand vom Waldsaum kann vermieden werden, dass ein artenschutzrechtliches Tötungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatschG für streng geschützte Fledermausarten verwirklicht wird. Der in der Planung verbliebene Zwischenraum zwischen östlichem Anschlussstellenast und dem Leitenwald der Prien weist die geringstmögliche Breite auf, um das Flugverhalten der Fledermäuse (und auch strukturgebunden fliegende Vögel) so zu leiten, dass sie nicht auf die Autobahn gelenkt werden, was sonst betriebsbedingte Tötungen von Fledermäusen zur Folge gehabt hätte. Die Rampe kann daher nicht direkt an den Waldrand bzw. den dortigen öffentlichen Feld- und Waldweg gelegt werden.

Der Vorhabensträger hat jedoch im Rahmen der 1. Tektur vom 17.12.2019 die Lage der südlichen Kreisverkehrsanlage der A 8 Anschlussstelle Frasdorf etwas geändert. Die südliche Kreisverkehrsanlage der A 8 Anschlussstelle Frasdorf (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.1.8 T1) wird rund 30 m in nordwestlicher Richtung verschoben, wodurch sich die private Flächeninanspruchnahme in diesem Bereich reduziert.

3.4.3.3.2 Staatsstraße 2362 Söllhuben - Frasdorf BW 113 (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nrn. 1.2.2, 2.1.10)

Es wurde im Anhörungsverfahren bemängelt, dass die geplante Verlegung der St 2362 Söllhuben - Frasdorf zu einem enormen Flächenverbrauch führe. Es wurde daher eine Verlegung der St 2362 noch weiter nach Westen gefordert. Die vorliegende Planung stoße nicht nur auf den Widerstand vieler Einwohner des Ortsteils Ginnerting, sondern führe auch zu einer nachhaltigen Verschlechterung und Belastung des Orts- und Wegenetzes innerhalb der Gemeinde Frasdorf, speziell

betreffend die Anbindung des Ortsteils Ginnerting. Es könne ein Geh- und Radweg entlang der St 2362 sowie ein verbesserter Lärmschutz in westlicher Richtung erreicht werden.

Die Forderung auf eine weitere Verlegung der St 2362 nach Westen wird insbesondere aus naturschutzfachlichen und wirtschaftlichen Erwägungen abgelehnt. Der Vorhabensträger ist naturschutzrechtlich nach § 15 Abs. 1 BNatSchG zuerst verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Die Eingriffsvermeidung hat damit Vorrang vor einer naturschutzfachlichen Kompensation. Die mit einer Verlegung der St 2362 nach Westen verbundenen zusätzlichen Eingriffe in Natur und Landschaft sind vermeidbar, weil es zur Erreichung des mit dem Bauvorhaben verfolgten Zwecks eine umweltschonendere Alternative gibt.

Eine Verlegung der St 2362 nach Westen würde zur Beeinträchtigung eines zum Zeitpunkt der Untersuchung 2015 festgestellten, aber nicht besetzten Greifvogelhorstes (Mäusebussard) und damit zur Erfüllung eines artenschutzrechtlichen Verbotstatbestandes nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG führen. Zudem würde es zu einer Zerschneidung eines wertvollen Feuchtbiotopes (BK 8139-0240.008) in einem Umfang von ca. 1.700 m² führen; allerdings sind nur sehr schmale Biotopbereiche betroffen, nämlich ein ca. 35 m breiter Abschnitt des Aubaches mit seinen Begleitstrukturen aus Landröhricht und Gewässerbegleitgehölzen, die bereits einer starken Störung durch den angrenzenden Ackerbau unterliegen. Dies würde einen erhöhten naturschutzfachlichen Kompensationsbedarf von ca. 2.000 m² und insbesondere eine zusätzliche CEF-Maßnahme (für baumbewohnende Fledermausarten) zur Vermeidung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 BNatSchG notwendig machen, letzteres wegen des zusätzlichen Verlustes von elf potenziellen Habitat- und Höhlenbäumen im Zuge der Durchschneidung des Altholzwaldbestandes auf der Geländekante südlich von Ginnerting.

Auch aus waldwirtschaftlichen Belangen wäre eine solche Verlegung ungünstiger zu beurteilen, weil sie ca. 1500 m² mehr Waldverlust auslösen würde, welcher ebenfalls zu ersetzen wäre. Außerdem würden die vrss. Baukosten einer weiteren Verlegung der St 2362 nach Westen ca. 3,6 Mio. € betragen und damit um ca. 600 Tsd. € über denen der vom Vorhabensträger gewählten Lösung mit ca. 3,0 Mio. € liegen. Ferner würde eine Verlegung nach Westen zu zusätzlichen Eingriffen in private Eigentumsflächen in einem Umfang von ca. 6.400 m² führen. Die durchgeführte Lärmberechnung zeigt, dass für die Lärmimmissionen in Ginnerting ausschließlich die A 8 und damit der Lärmschutz an der A 8 maßgeblich sind. Eine nach Westen abgerückte Lage des Kreuzungsbauwerks der St 2362 würde südlich der A 8 nur

geringfügig schlechtere Lärmwerte verursachen. Wir halten die Entscheidung des Vorhabensträger, die hier gewählte Lösung zu verfolgen, daher für sachgerecht.

Der Vorhabensträger hat zudem seine Planung hinsichtlich einer verbesserten Anbindung des Ortsteils Ginnerting im Rahmen der 1. Tektur vom 17.12.2019 geändert. Wir verweisen auf die Ausführungen unter C.3.4.3.4.1 dieses Beschlusses.

3.4.3.4 Untergeordnetes Wegenetz

3.4.3.4.1 Anbindung des Ortsteils Ginnerting an Frasdorf

Es wurde im Anhörungsverfahren geltend gemacht, dass der Vorhabensträger die Anbindung des Ortsteils Ginnerting an die Gemeinde Frasdorf völlig unzureichend geregelt und damit gegen das Gebot der Konfliktbewältigung verstoßen habe. Es müsse eine durchgehende Wegeverbindung von Ost nach West, insbesondere eine funktionierende Verkehrsverbindung zum Ortsteil Ginnerting, errichtet werden. Der Tunneldeckel in Frasdorf sei zur Verbindung des Geh- und Radwegenetzes von Ginnerting nach Frasdorf zu verwenden. Notwendig sei der Bau eines Geh- und Radwegs von Ginnerting nach Frasdorf über den Betriebsweg, der an die Gemeindeverbindungsstraße Frasdorf - Stockach anzuschließen sei. Es müsse zudem eine durchgängige Asphaltierung des gesamten Weges nach neuzeitlicher Bauweise und dem Verkehrsbedürfnis erfolgen.

Unabhängig davon sei auf jeden Fall ein Geh- und Radweg entlang der Überführung der St 2362 Söllhuben - Frasdorf in die Planung aufzunehmen. Auch die jetzige St 2362 weise einen Fußweg von Ginnerting nach Frasdorf auf.

Der Vorhabensträger kommt der Forderung zur Wiederherstellung der Fußwegeverbindung von Ginnerting nach Frasdorf in Abstimmung mit der Gemeinde Frasdorf im Rahmen seiner 1. Tektur vom 17.12.2019 nach. Auf der Südseite der Gemeindeverbindungsstraße Stockach - Frasdorf von Bau-km 0+230 bis Bau-km 0+445 ist jetzt ein unselbständiger Gehweg vorgesehen (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nrn. 1.2.20 T1, 1.1.13), der zusammen mit dem Betriebsweg zwischen Bau-km 70+180 und 70+530 nördlich der A 8 die Gehwegverbindung von Ginnerting nach Frasdorf entlang der bestehenden St 2362 ersetzen wird.

Die Abwicklung des motorisierten Verkehrs zwischen Frasdorf und Ginnerting erfolgt künftig über die heutige Kreisstraße RO 5 bis zur neu zu errichtenden Kreisverkehrsanlage südlich von Ginnerting und weiter über den ebenfalls neu zu erstellenden Abschnitt der St 2362, der im Zuge des BW 113 die A 8 quert. Bei der Wegeverbindung zwischen der Gemeindeverbindungsstraße nach Stockach und Ginnerting handelt es sich um einen Betriebsweg im Eigentum des Vorhabensträgers, der für die Benutzung durch Fußgänger und Radfahrer freigegeben wird. Daher ist eine wassergebundene Bauweise ausreichend. Nach

Auskunft des Vorhabensträgers ist allerdings nachträglich eine Asphaltierung denkbar, sofern die Verkehrssicherungspflicht und der Unterhalt von der Gemeinde Frasdorf übernommen wird.

3.4.3.4.2 Staatsstraße 2093 Prien - Aschau (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nrn. 1.1.8 T1, 2.1.15)

Es wurde im Anhörungsverfahren die Errichtung eines unselbstständigen Geh- und Radweges in Richtung Frasdorf von der geplanten südlichen Kreisverkehrsanlage entlang der Aschauer Straße gefordert, da auch im jetzigen Bestand von der abzubrechenden Brücke Richtung Frasdorf ein Geh- und Radweg vorhanden sei. Auch von der geplanten nördlichen Kreisverkehrsanlage müsse entlang der St 2093 nach Lochen ein Geh- und Radweg errichtet werden, da an der inzwischen ausgebauten St 2093 von Frasdorf nach Wildenwart auch ein kombinierter Geh- und Radweg bestehe.

Die Forderung wird abgelehnt. Im Bestand ist derzeit kein Geh- und Radweg entlang der St 2093 von Frasdorf bis zur Einmündung des Anschlussstellenastes vorhanden. Fußgänger und Radfahrer können zudem über die „Feuerhausstraße“ nach Frasdorf gelangen. Die Anlage eines zusätzlichen Geh- und Radweges wäre zudem aus Platzgründen technisch schwer umsetzbar.

3.4.3.4.3 Behelfsbrücke Staatsstraße 2093 Prien - Aschau

Es wurde gefordert, dass die Erschließung der nördlich der A 8 verbleibenden Flächen über die geplante Behelfsbrücke im Zuge des Neubaus der Überführung der St 2093 Prien - Aschau zeitlich durchgehend gesichert werde und diese sowohl hinsichtlich der Breite als auch der Traglast für landwirtschaftlichen Verkehr ausgelegt sein müsse.

Der Forderung wird mittels der Planung des Vorhabenträgers entsprochen. Das Behelfsbauwerk zur Überführung der St 2093 Prien - Aschau wird in der Bauausführungsplanung ausreichend dimensioniert, um die Wegeverbindungen weitestgehend aufrechtzuerhalten. Der Vorhabensträger ist dabei bemüht, die Verkehrsbeschränkungen im Bereich der Anschlussstelle Frasdorf auf ein unbedingt notwendiges Maß zu begrenzen. Auf die Aufrechterhaltung des öffentlichen Wegenetzes besteht im Übrigen kein Rechtsanspruch.

3.4.3.4.4 Gemeindeverbindungsstraße Umrathshausen - Seehaus Bauwerk BW 119 (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.1.18 T1)

Die Gemeinde Aschau forderte eine Verlegung/Verschiebung der geplanten Brücke (BW 119) im Zuge der Gemeindeverbindungsstraße Umrathshausen - Seehaus nach Osten, um von der bestehenden Bebauung von Seehaus weiter abzurücken.

Der Forderung wurde mittels der 1. Tektur vom 17.12.2019 des Vorhabensträgers entsprochen. Das neue Brückenbauwerk BW 119 zur Überführung der Gemeindeverbindungsstraße Umrathshausen - Seehaus wird rund 20 m Richtung Nordosten verschoben, so dass bis zur Fertigstellung des Bauwerks die Verkehrsbeziehung zwischen Umrathshausen und Seehaus über das bestehende BW 119 aufrechterhalten werden kann. Darüber hinaus ermöglicht die Verschiebung der Gemeindeverbindungsstraße aufgrund der Vergrößerung der zur Verfügung stehenden Entwicklungslänge den Erhalt der Zufahrt zum Anwesen „Seehaus“. Außerdem wird die Gemeindeverbindungsstraße mit einem Viehtrieb Bauwerk BW 119a unterführt, um die östlich hiervon gelegenen Grundstücke direkt mit dem Anwesen „Seehaus“ zu verbinden (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.1.18 a T1). Eine weitere Verschiebung/Verlegung wäre mit nicht zu rechtfertigenden zusätzlichen Flächeninanspruchnahmen verbunden.

3.4.3.4.5 Bauwerke BW 118, BW 119 und BW 123 (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nrn. 2.1.17, 2.1.18 T1, 2.1.22 T1)

Die Gemeinde Aschau forderte, dass die Tragfähigkeiten der geplanten Bauwerke BW 118, BW 119 und BW 123 den Tragfähigkeiten für Gemeindeverbindungsstraßen entsprechen müssten.

Der Forderung wird durch die Planung des Vorhabensträgers entsprochen. Die Verkehrslasten der Bauwerke werden nach dem aktuellem technischem Standard (Eurocode 1, Teil 2, gem. ARS 22/2012) errichtet.

3.4.3.4.6 Öffentlicher Feld- und Waldweg „Stockacher Weg“ Fl. Nr. 457, Gemarkung Frasdorf

Es wurde gefordert, den nördlich des Tunnels Frasdorf bestehenden öffentlichen Feld- und Waldweg „Stockacher Weg“ wie in seiner bisherigen Länge nach Osten auf der Fl. Nr. 138/4, Gemarkung Frasdorf, wiederherzustellen, um weiterhin eine Bewirtschaftung der nördlich liegenden Grundstücke zu ermöglichen.

Der Vorhabensträger hat seine Planung im Rahmen der 1. Tektur vom 17.12.2019 geändert. Zur Erschließung der Fl. Nrn. 138 und 140, Gemarkung Frasdorf, ist ein öffentlicher Feld- und Waldweg vorgesehen (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.2.7 T2, 1.1.31).

3.4.3.4.7 Gehweg von Stelzenberg nach Frasdorf (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.2.7 a T2, 2.1.14 T1)

Es wurde bemängelt, dass die bisherige Fußgängerverbindung von Stelzenberg nach Frasdorf in den Planung des Vorhabensträgers gestrichen werde. Es sei eine neue und praktikable Fußgängerverbindung zwischen Stelzenberg und Frasdorf vorzusehen. Es müsse ein Geh- und Radweg von „An der Leiten“ nach Frasdorf über den nördlichen Tunnelfluchtweg zum südlichen Fluchtweg erstellt werden. Von

entscheidender Bedeutung sei hierbei, dass alte Anbindungen und fußläufigen Wegeverbindungen barrierefrei hergestellt würden. Dies gelte auch für eine Parallelnutzung von Geh- und Radweg, öffentlichen Feld- und Waldweg und Tunnelfluchtweg.

Der Vorhabensträger kommt der Forderung zur Wiederherstellung der Fußwegeverbindung von Stelzenberg nach Frasdorf in Abstimmung mit der Gemeinde Frasdorf im Rahmen seiner 1. Tektur vom 17.12.2019 nach. Die Gehwegunterführung (Bauwerk BW 115) im Zuge der bestehenden A 8 bei Bau-km 70+980 wird durch einen neu zu bauenden beschränkt öffentlichen Gehweg in diesem Bereich über den Tunnel Frasdorf ersetzt (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.2.7 a T2). Um den Höhenunterschied zwischen der Aufschüttung auf dem Tunnel und dem bestehenden Gelände südlich des Tunnels überwinden zu können, erhält der neue Fußweg eine Treppenanlage. Eine barrierefreie Gestaltung ist wie im derzeitigen Bestand nicht möglich.

3.4.3.4.8 „Stelzenbergweg“, Fl. Nr. 412, Gemarkung Frasdorf (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.1.30 T1)

Es wurde gefordert, den öffentlichen Feld- und Waldweg „Stelzenbergweg“ ab Stelzenberg bis zur Stockacher Straße für den nicht landwirtschaftlichen Verkehr zu sperren, da er ansonsten als Ausweichstrecke für Verkehrsteilnehmer dienen könne und es somit unweigerlich zu Problemen mit dem landwirtschaftlichen Verkehr kommen werde.

Die Forderung wird abgelehnt. Der „Stelzenbergweg“ ist nicht als Ausweichstrecke für das Bauvorhaben durch den Vorhabensträger vorgesehen. Der Erlass etwaiger verkehrsrechtlicher Beschränkungen im öffentlichen Wegenetz der Gemeinden ist zudem nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

3.4.3.4.9 Aufrechterhaltung des untergeordneten Wegenetzes, Anschlüsse und (Betriebs-) Zufahrten

Die Gemeinde Frasdorf forderte, dass der Vorhabensträger verpflichtet werde, das öffentliche Straßen- und Wegenetz auch während der Bauphase uneingeschränkt funktionsfähig zu erhalten und auftretende Schäden unverzüglich zu beseitigen. Hilfsweise seien entstehende Nachteile infolge der Beeinträchtigung des Straßen- und Wegenetzes der Gemeinde Frasdorf zu entschädigen.

Es wurde im Anhörungsverfahren zudem gefordert, den Anschluss von öffentlichen Feld- und Waldwegen, Betriebszufahrten sowie von Straßen mit geringer Frequentierung (wie z. B. im Osten von Frasdorf „An der Leiten“) zwingend zu vermeiden. Hierdurch könne der Flächenverbrauch für das Bauvorhaben minimiert und zusammenhängende und ordentlich zu bewirtschaftende Flächen bewahrt

werden. Öffentliche Feld- und Waldwege könne man ohne weiteres parallel zu Wällen, Wänden oder Straßen anlegen und direkt von der öffentlichen Straße anfahren. Ein rechtwinkliger Anschluss an Kreisverkehrsanlagen sei insoweit nicht sinnvoll oder notwendig. Öffentliche Feld- und Waldwege würde man teilweise ohne Begründung asphaltieren. Darüber hinaus müsse man auf die geplanten Rasennoppensteine in Anschlussbereichen verzichten, weil sie für Fahrradfahrer und den Viehtrieb gefährlich seien.

Es wurde insbesondere von mehreren Einwendern zur Aufrechterhaltung der weiteren Bewirtschaftung des Hangwaldes an der sogenannten „Frasdorfer Kirchleite“ gefordert, die vom Vorhabensträger geplante Erschließung von Norden her umzuplanen. Zum einen könne eine Waldbewirtschaftung auch mit modernstem Gerät bei den hier anzutreffenden Neigungsverhältnissen nicht von Norden her gewährleistet werden. Zum anderen müssten dadurch bei einzelnen Eigentümern Fremdgrundstücke in Anspruch genommen werden, um die gesamte Fläche zu bewirtschaften. Als Ersatz solle von dem östlich des Tunnelausgangs geplanten Betriebsgebäude aus auf ca. der halben Höhe der sogenannten Kirchleite (ca. auf Höhenkote 620 m ü. NN) ein Wirtschaftsweg in Ost-Westrichtung bis zum Stockacher Weg oder hilfsweise entlang des Hangfußes errichten werden.

Die Wegeverbindungen und damit die Erschließung von anliegenden Grundstücken werden durch die Planung des Vorhabensträgers in der Fassung der 1. Tektur vom 17.12.2019 weitestgehend aufrechterhalten. Sofern Wegeverbindungen von der Baumaßnahme betroffen sind, werden diese nach Abschluss der Baumaßnahme ordnungsgemäß wiederhergestellt. Der Vorhabensträger ist bemüht, Mehrwege sowie nachteilige Veränderungen zu vermeiden. Auf die Aufrechterhaltung des öffentlichen Wegenetzes besteht im Übrigen kein Rechtsanspruch.

Der Vorhabensträger hat insbesondere im Rahmen der 1. Tektur vom 17.12.2019 die Planung zur Bewirtschaftung des Hangwaldes an der sogenannten Frasdorfer Kirchleite entsprechend angepasst und einen Weg am nördlichen Tunnelrand vorgesehen. Der Weg wird im Westen an die Gemeindeverbindungsstraße Stockach - Frasdorf und im Osten an den Betriebsweg zum Tunnelbetriebsgebäude angeschlossen. Die vorgeschlagene Wegführung auf halber Höhe der Hangleite würde durch die erforderlichen Erdarbeiten und Sicherungsmaßnahmen massive Eingriffe in die Hangleite bewirken, die sowohl aus bautechnischer, naturschutzfachlicher und wirtschaftlicher Sicht abzulehnen ist. Die Betriebswege im Bereich des Tunnels Frasdorf werden angepasst (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nrn. 1.2.12 T1 - 1.2.15 T1). Der Weg nordwestlich des Tunnels wird bis zur Gemeindeverbindungsstraße Stockach - Frasdorf fortgeführt und der Weg südwestlich des Tunnels Frasdorf wird rund 190 m nach Südwesten verlängert. Der

Betriebsweg auf dem Tunnel wird ebenfalls an die Gemeindeverbindungsstraße Stockach - Frasdorf angebunden und darf von den Eigentümern der an den Weg angrenzenden Grundstücke benutzt werden, um diese bewirtschaften zu können.

Die öffentlichen Feld- und Waldwege erhalten entsprechend den Richtlinien für den ländlichen Wegebau den Querschnitt eines einstreifigen Wirtschaftsweges mit Fahrbahnbreiten von 3 m und Bankettbreiten von je 0,75 m. Die Leistungsfähigkeit der gewählten Querschnitte ist für das prognostizierte Verkehrsaufkommen ausreichend.

Die öffentlichen Feld- und Waldwege sind im Bereich von Bauwerken, Steigungsstrecken und Anschlüssen an das öffentliche Straßennetz in Asphaltbauweise vorgesehen. Die teilweise geplante Asphaltierung von öffentlichen Feld- und Waldwegen wurde vorgesehen, wenn sie entweder im Bestand bereits einen Asphaltoberbau aufweisen oder dies aufgrund bestehender Steigungen erforderlich wird.

Aus Verkehrssicherheitsgründen sind mehrere Grundstückszufahrten hintereinander zu vermeiden. Die Zufahrten werden zukünftig daher gebündelt über einen öffentlichen Feld- und Waldweg angebunden.

Aus nachvollziehbarer Sicht des Vorhabensträgers ist eine direkte, rechtwinklige Anbindung eines öffentlichen Feld- und Waldweges an eine Kreisverkehrsanlage vorzuziehen. Dadurch sind die Einmündungen sicher befahrbar und die erforderlichen Sichtverhältnisse gewahrt.

Die Ausführung von Anschlüssen des nachgeordneten öffentlichen Wegenetzes bzw. von Grundstückszufahrten an die Kreisverkehrsanlagen wird im Zuge der 1. Tektur vom 17.12.2019 zur besseren Erkennbarkeit für Verkehrsteilnehmer statt mit Rasennoppensteinen in einem optisch anderen Belag ausgeführt (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nrn. 1.1.36 T1, 1.1.37 T1, 1.1.38 T1, 1.2.4 T1, 1.2.5 T1, 1.2.18 T1).

Die Lage der Betriebszufahrten und der Betriebswege richtet sich nach den betrieblichen Erfordernissen des Vorhabensträgers. Um den Flächenbedarf zu minimieren, wurden die Leitungstrassen (Kabelkorridore) soweit möglich mit den Betriebswegen zusammengelegt.

Es wurde im Anhörungsverfahren gefordert, die Tankstelle, insbesondere aus Lärmschutzgründen, weiterhin über die St 2362 („Aschauer Straße“) anzubinden. Der Forderung wird durch die Planung des Vorhabensträgers entsprochen. Die Anbindung der Tankstelle wird auch weiterhin über die St 2362 erfolgen.

Vor Baubeginn wird ferner der Zustand des Straßennetzes laut Zusage durch den Vorhabensträger dokumentiert. Schäden, die durch den Baustellenverkehr verursacht

werden, werden laut Zusage des Vorhabensträgers ggf. behoben oder entschädigt. Für Straßenschäden, die aber aufgrund des allgemeinen Verkehrsaufkommens entstehen, kann der Vorhabensträger keine Kosten übernehmen.

3.4.3.4.10 Ausbau öffentlicher Feld- und Waldweg Fl. Nr. 707, Gemarkung Umrathshausen, Baustraße (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.1.39 T1)

Es wurde eingewandt, dass auf den Ausbau des öffentlichen Feld- und Waldweges Fl. Nr. 707, Gemarkung Umrathshausen, verzichtet werden könne. Es sei hier bereits ein Weg vorhanden, der in Richtung Prien verbreitert werden könne. Hilfsweise sei eine steilere Böschung oder die Errichtung einer Stützwand vorzusehen.

Die Forderung wird abgelehnt. Auf den geplanten Ausbau des öffentlichen Feld- und Waldweges auf Fl. Nr. 707, Gemarkung Umrathshausen, kann nicht verzichtet werden. Der Weg wird als Baustellenzufahrt für die Prientalbrücke BW 117 benötigt und daher mit einer Fahrbahnbreite von 4,5 m ausgebaut (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nrn. 1.1.39 T1, 2.1.16). Es werden zwei Ausweichstellen vorgesehen. Der Eingriff in den ostseitigen Hang (Fl. Nr. 709, Gemarkung Umrathshausen) wird durch die Verbreiterung des Weges und die sich daraus ergebenden Böschungen erforderlich. Es ist aber infolge der 1. Tektur vom 17.12.2019 vorgesehen, den Ausbau vom westlichen Bankettrand des bestehenden Weges nach Osten vorzunehmen, um Eingriffe in den Hang so weit wie möglich zu minimieren. Eine Verbreiterung nach Westen scheidet aber aus, da der Weg in diesem Bereich unmittelbar am Ufer der Prien liegt. Nachdem für die Verbreiterung des Weges ohnehin in den Hang eingegriffen werden muss, wurde auf aufwendige Hangsicherungsmaßnahmen verzichtet.

Die Gemeinde Frasdorf forderte, dass die geplante Baustellenzufahrt von der Kreisstraße (Unterprienmühle) in das Priental nach Süden zur Errichtung der neuen Bauwerk BW 117 auf Verlangen der Gemeinde Frasdorf zurückzubauen sei (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nrn. 1.1.16 T1, 1.1.39 T1, 2.1.16). Der Forderung auf Rückbau von Baustraßen, sofern die Gemeinde Frasdorf dies wünschen sollte, wird laut Zusage des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren nachgekommen.

3.4.3.4.11 Sicht-/Blendschutz (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nrn. 2.3.1 - 2.3.5)

Es wurde gefordert, an der Kreisstraße RO 5 im Bereich Daxa - Thal parallel zur A 8 einen Sicht- und Blendschutz zu errichten, da es insbesondere in der Dämmerung und Nacht zu Irritationen der Verkehrsteilnehmer auf der A 8 und der Kreisstraße RO 5 durch Scheinwerferblendung komme.

Der Forderung wird durch die Planung des Vorhabensträgers entsprochen. Entlang der Kreisstraße RO 5 sind in diesem Bereich ein 2 m hoher Blendschutzwall sowie die Errichtung von Irritationsschutzwänden auf den Bauwerken und eines 2,0 bis 4,5 m hohen Lärmschutzwalles vorgesehen.

3.4.3.4.12 Ein- und Ausfahrt im Bereich Apfelkam/Rohrdorf

Es wurde im Anhörungsverfahren gefordert, auf die geplante Ein- und Ausfahrt bei Apfelkam/Rohrdorf zu verzichten.

Diese Einwendung bezieht sich nicht auf den hier vorliegenden Planfeststellungsabschnitt Achenmühle - Bernauer Berg der A 8, sondern betrifft den westlichen Ausbauabschnitt der A 8 von AS Rosenheim - Achenmühle.

3.4.3.4.13 Lager- und Sortierplatzes zwischen Bau-km 70+600 und Bau-km 70+700

Die Gemeinde Frasdorf bemängelte, dass die Erschließung des Lager- und Sortierplatzes für Boden sowie Aufbereitung von Ausbaumaterial zwischen Bau-km 70+600 und Bau-km 70+700 nicht geklärt sei. Eine Erschließung über die Gemeindeverbindungsstraße Frasdorf - Stockach scheide bereits aus technischen Gründen aus. Eine Erschließung über Ginnerting oder Stelzenberg sei ebenfalls nicht möglich. Die Gemeinde Frasdorf werde hiervon als Trägerin der Straßenbaulast betroffen.

Der Forderung wird durch die Planung des Vorhabensträgers entsprochen. Die Erschließung des Lagerplatzes zwischen Bau-km 70+600 und Bau-km 70+700 ist während der Maßnahme über den Stockacher Weg bzw. über eine Baustraße zwischen Baufeld und Lagerplatz vorgesehen. Entsprechend ist eine Nutzung des Stockacher Weges für den öffentlichen Verkehr zwischen Baufeld und Lagerplatz während der Maßnahme nicht möglich. Anliegerverkehr aus dem nördlichen Abschnitt des Stockacher Weges kann über Ginnerting und Stelzenberg umgeleitet werden.

3.4.3.4.14 Polizeiliche Verkehrsüberwachung

Das Polizeipräsidium Oberbayern Süd hat im Anhörungsverfahren darauf hingewiesen, dass seitens des Vorhabensträgers bereits bei der Bauausführung Vorrichtungen zur polizeilichen Verkehrsüberwachung berücksichtigt werden sollten.

Der Forderung wird nicht entsprochen. Die geforderte Vorrichtung zur polizeilichen Verkehrsüberwachung ist nicht Aufgabe des Vorhabensträgers, sondern des Freistaates Bayern.

3.4.4 Immissionsschutz/Bodenschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes nach § 41 Abs. 1 BImSchG sowie den Belangen der Luftreinhaltung und des Bodenschutzes vereinbar.

Bei dem Bauvorhaben wurde darauf geachtet, dass beim Ausbau keine vermeidbare Immissionsbelastung nach § 50 BImSchG entsteht. Durch eine Änderung der Gestaltung, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann der Immissionsschutz nicht weiter verbessert werden.

3.4.4.1 Verkehrslärmschutz

Der Schutz der Anlieger vor Verkehrslärm erfolgt beim Straßenbau nach den verschiedenen, in dieser Reihenfolge zu beachtenden Stufen:

Nach § 50 BImSchG ist bereits bei der Planung von Verkehrswegen darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich unterbleiben. Dies gilt zunächst unabhängig von der Festlegung des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV.

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV).

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 S. 3 BayVwVfG).

3.4.4.1.1 § 50 BImSchG - Trassierung, Gradienten usw.

Private Einwender forderten zum Schutz der anliegenden Wohnbebauung die Trassengradienten tiefer zu legen bzw. auch den geplanten Tunnel Frasdorf zu verlängern.

Diese Forderungen werden zurückgewiesen. Bei der Planung wurde bereits darauf geachtet, dass durch das Bauvorhaben keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht. Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie, Höhenlage und sonstige Gestaltung der Straße hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung. Nach dieser Vorschrift sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die Flächen so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem

Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzwürdige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. § 50 S. 1 BImSchG enthält einen Planungsgrundsatz, der sich als objektiv-rechtliches Gebot an die für die Planungsentscheidung zuständige Stelle wendet. In der Rechtsprechung ist der Trennungsgrundsatz als Abwägungsdirektive oder Optimierungsgebot anerkannt, das allerdings in der Abwägung überwunden werden kann (vgl. BVerwG vom 16.03.2006, NVwZ-Beilage I 8/2006, 1/13; BayVGH, Urteil vom 30.10.2007, Az. 8 A 06.40026).

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte bestandsorientierte Linie hinsichtlich der Anforderung des § 50 BImSchG die richtige Lösung. Wie im Rahmen der Variantenprüfung ausgeführt, scheiden andere Trassenführungen wegen der damit verbundenen erheblich größeren Beeinträchtigungen öffentlicher und privater (z. B. Städtebau, Natur und Landschaft, Eigentum, Landwirtschaft usw.) Belange aus. Andere Trassen- oder Gradientenvarianten sind deshalb in der Gesamtschau auch unter Berücksichtigung des Optimierungsgebotes des § 50 S. 1 BImSchG nicht vorzugswürdig. Der bestandsorientierte Ausbau der A 8 zwischen Achenmühle und Bernauer Berg entspricht dem Gebot des § 50 BImSchG, da er ausreichende Abstände zu den schutzwürdigen Bebauungen und Gebieten einhält und soweit möglich schädliche Umwelteinwirkungen vermeidet. Der Vorhabensträger hat mit seiner Trassierung zum Ausbau der A 8 die angrenzende Bebauung angemessen berücksichtigt. Durch eine Änderung der Maßnahme, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann der Immissionsschutz unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit nicht weiter verbessert werden. Dem Optimierungsgebot des § 50 S. 1 BImSchG ist damit unserer Ansicht nach Genüge getan. Auf die Ausführungen unter C.3.4.2, C.3.4.3 und C.3.4.4.1.5 dieses Beschlusses wird verwiesen.

3.4.4.1.2 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge

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

In § 3 der 16. BImSchV 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, bzw. den zu ändernden Nebenbetrieb. Es ist also 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.

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung. Der Bau von Straßen im Sinne des § 41 BImSchG ist der Neubau. Nur eine wesentliche Änderung führt zur Lärmvorsorge. Eine wesentliche Änderung liegt nur vor, wenn

- eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird; oder
- durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Die Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

3.4.4.1.3 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.

Die auf der Basis der letzten amtlichen Verkehrszählung aktualisierte Verkehrsprognose von Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 13.05.2019, die auf der A 8 im Abschnitt AS Achenmühle bis AS Frasdorf eine Verkehrsmenge von 73.000 Kfz/24h (Lkw-Anteil 9,4 % Tag/18,5 % Nacht) und im Abschnitt AS Frasdorf bis AS Bernau eine Verkehrsmenge von 70.400 Kfz/24h (Lkw-Anteil 9,7 % Tag/18,9 % Nacht) im Prognosejahr 2030 zugrunde legt (Unterlage 1 T2, Kap. 5.1.1.5, S. 65 f., und Anlage 1 T1), beruht auf ausreichenden Daten.

Einer Prognose wohnen naturgemäß Unsicherheiten inne. Bezogen auf die Lärmberechnungen sind aber geringe Abweichungen in der Verkehrsmenge sowohl nach oben wie nach unten in der Regel nur von untergeordneter Bedeutung, da selbst eine Verkehrsverdoppelung nur eine Pegelzunahme von 3 dB(A) bewirkt. Eine derartige Pegeländerung liegt an der Grenze der akustischen Wahrnehmbarkeit.

Der Lärmschutz ist dabei nicht auf Spitzenbelastungen, sondern auf die durchschnittliche Verkehrsbelastung auszulegen (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).

Die detaillierten Ergebnisse der schalltechnischen Berechnung sind in der Unterlage 1 T2 und Unterlage 17.1 T1 dargelegt.

3.4.4.1.4 Ergebnis, Darstellung der Lärmschutzmaßnahmen und Beurteilung

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.

Eine Überprüfung des Bauvorhabens am Anwendungsbereich der 16. BImSchV bringt folgendes Ergebnis:

Das Bauvorhaben stellt keinen Straßenneubau im Sinne des § 41 BImSchG dar. Es war daher zu überprüfen, ob eine wesentliche Änderung eines Verkehrsweges nach § 1 Abs. 1 und Abs. 2 der 16. BImSchV vorliegt. Bei vorliegender Ausbaumaßnahme handelt es sich nach der 16. BImSchV um eine wesentliche Änderung einer Bundesautobahn, da die A 8 um den durchgehenden Anbau eines dritten Fahrstreifens in beiden Fahrtrichtungen zwischen Achenmühle und Bernauer Berg für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird (§ 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 der 16. BImSchV).

Für die Lärmberechnung wurden zunächst repräsentative Immissionsorte je nach Gebietseinstufung gem. Flächennutzungsplänen bzw. Bebauungsplänen und im nicht überplanten Außenbereich ausgewählt (Unterlagen 7.1 T1 bis 7.4 T1). Ebenso wurden die aktuellen Flächennutzungspläne bzw. Bebauungspläne zur Festlegung der maßgebenden Lärmgrenzwerte zugrunde gelegt. In Frasdorf, sowie in Ginnerting, Leitenberg und Umrathshausen liegen sowohl Flächennutzungspläne als auch Bebauungspläne vor. In Frasdorf ist nahe der A 8 in der Hauptsache von Mischgebieten auszugehen, vereinzelt sind gewerbliche Nutzungen und Sondergebietsnutzungen gegeben. Wohngebiete i. S. von allgemeinen Wohngebieten gem. BauNVO finden sich erst in größerem Abstand zur A 8. In Ginnerting, Frasdorf, Leitenberg und Umrathshausen sind nahe der A 8 sowohl gemischte Nutzungen (Mischgebiete) als auch Wohngebiete nebeneinander vorhanden. Die übrigen Wohnbebauungen im Ausbauabschnitt liegen im nicht überplanten Außenbereich und sind hinsichtlich ihrer Schutzbedürftigkeit vergleichbar einem Mischgebiet einzustufen.

Lärmvorsorgemaßnahmen sind nach den schalltechnischen Berechnungen im Prognosejahr 2030 wegen der Überschreitung der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV durch die hohen Lärmemissionen der A 8 im vorliegenden Ausbauabschnitt erforderlich. Unter Berücksichtigung des geplanten lämmindernden Fahrbahnbelages mit einer Pegelminderung von - 5 dB(A) wären ohne weitere Lärmschutzmaßnahmen bei 42 der untersuchten 53 Anwesen die Nachtgrenzwerte um bis zu 11,0 dB(A) und bei elf der untersuchten Anwesen die Taggrenzwerte um bis zu 5,6 dB(A) (beide Immissionsort Frasdorf, FR_IO_01) überschritten. Hierbei ist zu sehen, dass es sich bei den Immissionsorten um repräsentative Berechnungspunkte handelt. Würden keine aktiven Lärmvorsorgemaßnahmen vorgesehen, so wären etwa in Frasdorf die Grenzwerte an der Bebauung nahe der A 8 flächig überschritten. Die einzelnen maßgeblichen und überprüften Immissionsorte sind in den Unterlagen 7.1 T1 bis 7.4 T1 und der Unterlage 17.1 T1 dargestellt.

Die gesetzlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Lärmvorsorgemaßnahmen sind nach § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 der 16. BImSchV durch den Vorhabensträger wegen einer wesentlichen Änderung erfüllt. Die festgestellte Planung des Vorhabensträgers sieht für die vom Ausbau betroffenen Bereiche an der A 8 zwischen Achenmühle und Bernauer Berg daher folgende Kombination aus aktiven und passiven Lärmvorsorgemaßnahmen vor:

Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags

Der Vorhabensträger hat in seiner Planung den Einbau eines stark lärmindernden Fahrbahnbelages mit einer Pegelminderung von - 5 dB(A) auf der A 8 von Bau-km 67+747 bis Bau-km 75+575 vorgesehen. Zudem wird auf den Rampen der Anschlussstelle Frasdorf und der Prientalbrücke ein lärmindernder Fahrbahnbelag mit DStrO = - 2 dB(A) eingesetzt.

Die Streckenabschnitte sind im Detail in den Lageplänen zu den Lärmschutzmaßnahmen (Unterlagen 7.1 T1 bis 7.4 T1) dargestellt und im Regelungsverzeichnis (Unterlage 11 T2) beschrieben. Darauf wird Bezug genommen.

Aktive Lärmschutzanlagen

Im Kernbereich der Gemeinde Frasdorf wird für die A 8 ein 590 m langer Tunnel von Bau-km 70+500 bis Bau-km 71+090 errichtet der anschließend überschüttet und begrünt wird.

Auf der Nord- und der Südseite der A 8 im Abschnitt Achenmühle bis Bernauer Berg werden ferner Lärmschutzwände und -wälle bzw. Lärmschutz-Wall-Wand-Kombinationen mit jeweils unterschiedlicher Länge (von 20,0 m bis 707,0 m) und Höhe (von 2,0 m bis 13,0 m) errichtet.

Die genaue Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen sowie umfangreiche Angaben zu Pegelwerten sind in den Unterlagen 1 T2 Kap. 5.1.1.9, S. 89 ff., 7.1 T1 bis 7.4 T1 und 17.1 T1 dargestellt. Die Lärmschutzwände werden hochabsorbierend ausgeführt, wodurch der von ihnen reflektierte Schall um mindestens 8 dB(A) verringert wird. Die Lärmschutzanlagen werden abschnittsweise oder punktuell begrünt (Unterlage 9.3 T2, Gestaltungsmaßnahmen G 3 und G 4).

Die Berechnungsergebnisse der zukünftigen Lärmsituation nach Verwirklichung des gewählten Lärmschutzkonzeptes stellt sich für die benachbarten Ortslagen der Gemeinde Frasdorf von West nach Ost wie folgt dar:

Unteracherting und Oberacherting

Die Ortsteile Unter- und Oberacherting liegen im Übergangsbereich zum benachbarten westlichen Planfeststellungsabschnitt der A 8 AS Rosenheim - Achenmühle. Es wurde seitens des Vorhabensträgers bisher davon ausgegangen,

dass dieser Abschnitt zuerst realisiert wird und damit der Lärmschutz für diese Ortsteile bereits besteht. Die in den Unterlagen nur nachrichtlich angegebenen Lärmergebnisse beziehen sich auf diesen Ausbaufall (vgl. Unterlage 1 T2, Ziff. 5.1.1.6, S. 66 f.). Da der hier festgestellte Ausbaubereich Achenmühle - Bernauer Berg nach Zusage des Vorhabensträgers zuerst umgesetzt werden soll, wird aus trassierungs- und entwässerungstechnischen Gründen der Bauanfang erst weiter östlich bei Bau-km 68+570 erfolgen, d. h. Unter- und Oberacherting liegen dann noch zeitweise (bis zum Ausbau des Abschnittes der A 8 zwischen AS Rosenheim und Achenmühle) im alten Bestandsbereich ohne Lärmschutz.

Daxa

Der Ortsteil Daxa liegt im Übergangsbereich zum benachbarten westlichen Planfeststellungsabschnitt der A 8 AS Rosenheim - Achenmühle. Es wurde seitens des Vorhabensträgers bisher davon ausgegangen, dass der hier festgestellte Ausbaubereich zuerst realisiert wird und damit der Lärmschutz für diese Ortsteile bereits besteht. Die in den Unterlagen nur nachrichtlich angegebenen Lärmergebnisse beziehen sich auf diesen Ausbaufall (vgl. Unterlage 1 T2, Ziff. 5.1.1.6, S. 67). Da der hier festgestellte Planfeststellungsabschnitt Achenmühle - Bernauer Berg nach Zusage des Vorhabensträgers zuerst umgesetzt werden soll, wird aus trassierungs- und entwässerungstechnischen Gründen der Bauanfang erst weiter östlich bei Bau-km 68+570 erfolgen, d. h. Daxa liegt dann noch zeitweise (bis zum Ausbau des Abschnittes der A 8 zwischen AS Rosenheim und Achenmühle) im alten Bestandsbereich ohne Lärmschutz.

Wessen

Der Tag- und Nachtgrenzwert der 16. BImSchV wird eingehalten.

Röcka

Der Tag- und Nachtgrenzwert der 16. BImSchV wird eingehalten.

Thal

Der Tag- und Nachtgrenzwert der 16. BImSchV wird eingehalten.

Walkerting

Der Tag- und Nachtgrenzwert der 16. BImSchV wird eingehalten.

Sandgrub

Der Tag- und Nachtgrenzwert der 16. BImSchV wird eingehalten.

Ginnerting

Der Taggrenzwert wird eingehalten. Durch die bebauungsplanweise Änderung der Gebietskategorie von Misch- zu Wohngebiet wird der Nachtgrenzwert der

16. BImSchV an den betroffenen Anwesen um bis zu 2,8 dB(A) überschritten. Die Neufestlegung des Wohngebietes erfolgte allerdings erst nach Einleitung der Planfeststellung und ist somit für diese Planung nicht maßgebend. Die maßgebenden Grenzwerte für Mischgebiete werden aber weiterhin eingehalten. Für die Anwesen mit Überschreitungen der Nachtgrenzwerte wird passiver Schallschutz vorgesehen.

Frasdorf südlich der A 8

Der Tag- und Nachtgrenzwert der 16. BImSchV wird eingehalten.

Frasdorf nördlich der A 8

Der Taggrenzwert der 16. BImSchV wird eingehalten. Der Nachtgrenzwert wird an einem Anwesen um bis zu 3,7 dB(A) überschritten. Für das Anwesen wird passiver Schallschutz vorgesehen.

Stelzenberg

Der Tag- und Nachtgrenzwert der 16. BImSchV wird eingehalten.

Lochen

Der Tag- und Nachtgrenzwert der 16. BImSchV wird eingehalten.

Oberprienmühle

Der Taggrenzwert der 16. BImSchV wird eingehalten. Der Nachtgrenzwert wird an einem Anwesen bis zu 1,3 dB(A) überschritten. Für das Anwesen wird passiver Schallschutz vorgesehen.

Leitenberg

Die Tag- und Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV werden eingehalten.

Seehaus

Der Taggrenzwert der 16. BImSchV wird eingehalten. Der Nachtgrenzwert wird an einem Anwesen bis zu 1,4 dB(A) überschritten. Für das Anwesen wird passiver Schallschutz vorgesehen.

Umrathshausen nördlich der A 8

Die Taggrenzwerte der 16. BImSchV werden eingehalten. Der Nachtgrenzwert wird an den Anwesen mit den Immissionspunkten UH_IO_04 und UH_IO_05 um bis zu 0,3 bzw. 0,5 dB(A) überschritten. Für die beiden Gebäude, die erst nach Einleitung des Planfeststellungsverfahrens erbaut wurden, wird zusätzlich passiver Lärmschutz vorgesehen.

Umrathshausen nördlich der A 8

Die Taggrenzwerte der 16. BImSchV werden eingehalten. Der Nachtgrenzwert wird an den Anwesen mit den Immissionspunkten UH_IO_04 und UH_IO_05 um bis zu 0,3 bzw. 0,5 dB(A) überschritten. Für die beiden Gebäude, die erst nach Einleitung der Planfeststellung erbaut wurden, wird zusätzlich passiver Lärmschutz vorgesehen.

Umrathshausen südlich der A 8

Der Taggrenzwert der 16. BImSchV wird am betroffenen Anwesen um bis zu 4,1 dB(A), der Nachtgrenzwert um bis zu 9,6 dB(A) überschritten. Für das Anwesen wird passiver Schallschutz vorgesehen. Darüber hinaus besteht gemäß den VLärmSchR 97 dem Grunde nach ein Anspruch auf Entschädigung für die Beeinträchtigung des unbewohnten Außenbereiches.

Pfaffing

Der Taggrenzwert der 16. BImSchV wird eingehalten. Der Nachtgrenzwert wird an dem betroffenen Anwesen um bis zu 2,0 dB(A) überschritten. Für das Anwesen wird passiver Schallschutz vorgesehen.

Hötzing

Hötzing liegt im Übergangsbereich zwischen dem 6-streifigen Vollausbau und dem Bestand. Aktive Schallschutzmaßnahmen sind in diesem Ausbauabschnitt in Form eines lärmindernden Fahrbahnbelages bis Bau-km 75+575 vorgesehen. Der Taggrenzwert der 16. BImSchV wird (bis zum weiteren Ausbau der A 8) um bis zu 5,4 dB(A) und der Nachtgrenzwert um bis zu 10,8 dB(A) überschritten. Die fünf betroffenen Gebäude haben Anspruch auf passiven Lärmschutz. Darüber hinaus besteht gemäß den VLärmSchR 97 dem Grunde nach ein Anspruch auf Entschädigung für die Beeinträchtigung des unbewohnten Außenbereiches.

Zusammenfassung:

In Kombination der geplanten aktiven Lärmschutzanlagen mit den lärmindernden Fahrbahnbelägen zeigen die Lärmberechnungsergebnisse der zukünftigen Situation damit noch bei 15 der zu untersuchenden Anwesen eine Überschreitung der Nachtgrenzwerte und bei drei dieser Anwesen zugleich eine Überschreitung der Taggrenzwerte der 16. BImSchV.

Passive Lärmschutzmaßnahmen

Dort, wo infolge des Bauvorhabens die maßgebenden Grenzwerte der 16. BImSchV von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht bzw. 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht trotz der vorgesehenen aktiven Lärmschutzanlagen weiter überschritten werden (bis zu 5,4 dB(A) am Tag und bis zu 10,8 dB(A) in der Nacht am Anwesen (HÖ_IO_01), haben wir den betroffenen Grundstückseigentümern dem Grunde nach

einen ergänzenden Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen lärm-dämmenden Einrichtungen in zum Wohnen bestimmten Räumen (passiver Lärmschutz) unter A.3.5.8 in diesem Beschluss zuerkannt, sofern das vorhandene Schalldämm-Maß nicht ausreicht. Die gesetzlichen Anforderungen sind mit den vorgesehenen Maßnahmen erfüllt.

Auszugehen ist von der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV). Schallschutzmaßnahmen im Sinne dieser Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Die Festlegung der schutzbedürftigen Räume erfolgt nach den "Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97". Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen genutzt werden und in Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle. Auf Antrag der Haus- bzw. Wohnungseigentümer werden die Anzahl der Räume, die Anzahl der Fenster und die Schallschutzklasse der Fenster in einer Einzelüberprüfung außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens festgelegt. Die insgesamt 15 berechtigten Anwesen sind in den Unterlagen 1 T2, Kap. 5.1.1.9, S. 92, und der Unterlage 17.1 T1 aufgeführt.

Entschädigung für Außenwohnbereich

Wie bereits in diesem Beschluss ausgeführt, werden die Taggrenzwerte der 16. BImSchV an nahezu allen Immissionsorten eingehalten. Da die Schallschutzplanung auf die Einhaltung auch der Nachtgrenzwerte abstellt, ist die Grenzwertunterschreitung tags i.d.R. sehr beachtlich, zumeist um mindestens 4 bis 5 dB(A) und bis zu 14,9 dB(A) an den Gebäudefassaden. Der maßgebliche Immissionsort im Außenwohnbereich liegt gemäß den VLärmSchR 97 in 2 m Höhe über Gelände in der Mitte des Außenwohnbereichs und mithin stets tiefer als die Immissionsorte an den Gebäuden. Damit ist sicher auszuschließen, dass eine Grenzwertüberschreitung in den ebenerdigen Außenwohnbereichen tags gegeben sein könnte, wenn an den Gebäuden der Taggrenzwert eingehalten wird. Nach den Ergebnissen der Lärmuntersuchung werden an drei Wohngebäuden (UH_IO_06, HÖ_IO_01 und HÖ_IO_02) die Taggrenzwerte der 16 BImSchV überschritten. Für diese Anwesen wird eine Entschädigung nach Maßgaben der VLärmSchR 97 vorgesehen. Wir haben unter A.3.5.9 dieses Beschlusses für dieses Anwesen einen Anspruch auf angemessene Entschädigung für die Beeinträchtigung des Außenwohnbereiches festgesetzt. Auf die Lärmberechnungen in Unterlage 17.1 T1, aus denen die Lärmgrenzwerte und die Überschreitungen ersichtlich sind, wird verwiesen. Für den weder durch aktive noch durch passive Lärmschutzmaßnahmen schützbareren Außenwohnbereich haben die betroffenen Eigentümer daher nach Art. 74 Abs. 2 S. 3

BayVwVfG in Verbindung mit § 42 Abs. 2 BImSchG einen Anspruch auf angemessene Entschädigung. Die Entschädigung wird in diesem Beschluss nur dem Grunde nach festgelegt. Die betragsmäßige Festlegung erfolgt außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in Verhandlungen zwischen den Betroffenen und dem Vorhabensträger. Die für die Höhe der Entschädigung maßgebenden Faktoren wurden unter A.3.5.8 des Beschlusses dargelegt. Auf § 19a FStrG wird verwiesen.

Verhältnismäßigkeitsprüfung (Nutzen-Kosten-Analyse)

Der Vorhabensträger kommt mit der vorliegenden Planung seiner gesetzlichen Verpflichtung auf Lärmvorsorge für die betroffenen Wohnbereiche mit der oben beschriebenen und in diesem Beschluss festgesetzten Kombination aus aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen nach. Zum Schutze der betroffenen Anwesen vor dem Verkehrslärm der A 8 im Bereich Achenmühle bis Bernauer Berg sind ein stark lärmindernder Fahrbahnbelag und zusätzliche aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen in einer Größenordnung von 16 Mio. € vorgesehen.

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist durch den Vorhabensträger sicherzustellen, dass durch den Straßenbau keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Damit ist grundsätzlich dem aktiven vor den passiven Lärmschutzmaßnahmen ein hohes Gewicht beizumessen, weil dieser zu einer wesentlich deutlicheren Verbesserung der Wohnqualität und der Freiräume führt. Dass bei einem Überschreiten von hohen Immissionspegeln aber regelmäßig ein Anspruch auf aktiven Lärmschutz besteht, entspricht jedoch weder der höchstrichterlichen Rechtsprechung noch einer verfassungskonformen Auslegung des § 41 BImSchG. Das Ziel der Einhaltung der Lärmgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV steht unter dem Vorbehalt des § 41 Abs. 2 BImSchG, nach der die Verpflichtung zu aktivem Lärmschutz dann nicht gilt, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden. Um die Unverhältnismäßigkeit des aktiven Lärmschutzes nach § 41 Abs. 2 BImSchG bejahen zu können, muss zwischen Kosten und Nutzen für den erzielbaren Lärmschutz ein offensichtliches Missverhältnis bestehen (Ziff. 12 Abs. 2 VLärmSchR).

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG, Urteil vom 20.01.2010, Az. 9 A 22/08) muss dabei zunächst untersucht werden, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (sog. Vollschutz). Sollte sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig erweisen, sind - ausgehend von diesem grundsätzlich zu erzielenden Schutzniveau - schrittweise Abschläge vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der

Lärmsituation zu ermitteln. Dabei sind in Baugebieten dem durch die Maßnahme insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten der Maßnahme gegenüberzustellen und zu bewerten.

Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalles. Ziel der Bewertung der Kosten hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffekts muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint. Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks sind die Vorbelastung, die Schutzbedürftigkeit und Größe des Gebietes, das ohne ausreichenden aktiven Schallschutz von schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche des betreffenden Verkehrsweges betroffen wäre, die Zahl der dadurch betroffenen Personen sowie das Ausmaß der für sie prognostizierten Grenzwertüberschreitungen und des zu erwartenden Wertverlustes der betroffenen Grundstücke. Innerhalb von Baugebieten sind bei der Nutzen-Kosten-Analyse insbesondere Differenzierungen nach der Zahl der Lärmbetroffenen zulässig und geboten (Betrachtung der Kosten je Schutzfall). So wird bei einer stark verdichteten Bebauung noch eher ein nennenswerter Schutzeffekt zu erzielen sein als bei einer aufgelockerten Bebauung, die auf eine entsprechend geringe Zahl von Bewohnern schließen lässt.

Sind danach die Kosten des Vollschutzes ermittelt, obliegt es der Planfeststellungsbehörde, in Ausübung ihres Abwägungsspielraums zu entscheiden, ob ein teilweiser oder vollständiger Verzicht auf den grundsätzlich gebotenen Vollschutz im Lichte des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes gerechtfertigt erscheint. Hierbei kann sie die oben genannten Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks - soweit sie einschlägig sind - heranziehen. Bei ihrer Entscheidung kann sie auch berücksichtigen, ob öffentliche Belange etwa des Landschaftsschutzes oder der Stadtbildpflege oder private Belange negativ betroffener Dritter der Ausschöpfung aller technischen Möglichkeiten aktiven Schallschutzes entgegenstehen (BVerwG, Urteil vom 21.04.1999, Az. 11 A 50.97). Auch das Verhältnis der Kosten des Vollschutzes zu den Kosten des Gesamtvorhabens kann ein Gesichtspunkt bei der Prüfung der Verhältnismäßigkeit sein, insbesondere dann, wenn Vollschutz aufgrund der topographischen oder sonstigen Gegebenheiten nur durch besonders aufwendige Bauarbeiten erreichbar ist.

Sofern man zu dem Ergebnis kommt, dass sich ein Vollschutz als unverhältnismäßig erweist, wären - ausgehend von dem erzielbaren Schutzniveau - "schrittweise Abschlüsse" vorzunehmen, um so die "mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand"

zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. Hierbei müssen unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung alle Varianten außer Betracht bleiben, die nur einzelnen Wohnungen oder Gebäuden Vollschutz verschaffen, anderen gleich betroffenen Wohnungen oder Gebäuden gleich wirksamen Schutz jedoch ohne sachlich vertretbaren Grund vorenthalten. Die danach verbleibenden Varianten sind hinsichtlich der Kosten je "Schutzfall" miteinander zu vergleichen.

Der Vorhabensträger ist also angehalten, mit planerischen Mitteln bei einer wertenden Betrachtungsweise der Gesamtumstände eine Lärmschutzkonzeption zu entwickeln, die den konkreten örtlichen Gegebenheiten und dem Vorrang des aktiven Lärmschutzes angemessen Rechnung trägt. Dies hat zur Folge, dass Abschläge gegenüber einer optimalen Lösung, d. h. der Einhaltung der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV mittels aktiver Lärmschutzmaßnahmen, im Lichte der Verhältnismäßigkeitsprüfung gerechtfertigt sein können.

Überprüfte Lärmschutzvarianten

Der Vorhabensträger hat ausgehend von diesen rechtlichen Vorgaben verschiedene Lärmschutzvarianten überprüft. Grundlegender Bestandteil des Lärmschutzkonzeptes aller untersuchter Varianten ist ein Tunnel in der Gemeinde Frasdorf und der Einbau eines lärmindernden Belags ($D_{StrO} = -5 \text{ dB(A)}$ auf der Fahrbahn bzw. -2 dB(A) auf den Rampen) und auf der Prientalbrücke, durch den die künftigen Lärmbelastungswerte i. d. R. schon unter den heutigen Lärmbelastungswerten liegen.

Die Lärmberechnung für eine Schallschutzlösung mit $D_{StrO} = -5 \text{ dB(A)}$ ohne zusätzliche aktive Lärmschutzmaßnahmen (die sogenannte Variante A) wurde durchgeführt, um die Anzahl der gelösten Schutzfälle je Planungsvariante ermitteln zu können und um die Wirkungsweise der geplanten Lärmschutzmaßnahmen zu ermitteln.

Im Einzelnen handelt es sich dabei um folgende Lärmschutzvarianten:

- Variante A (nur lärmindernder Belag):

Bei dieser Variante wird der Lärmberechnung nur ein lärmindernder Fahrbahnbelag mit $D_{StrO} = -5 \text{ dB(A)}$ zu Grunde gelegt.

- Variante B (teilweise mit Untervarianten B.1, B.2, B.3) - Teilschutz:

Mit den Teilschutzvarianten wird einerseits versucht den spezifischen Gegebenheiten Rechnung zu tragen und andererseits auch ein einheitliches und vergleichbares Muster zu entwickeln. So wird bei Ginnerting die Wandhöhe bei der für den Vollschutz erforderlichen Wall-Wand-Kombination und die Höhe der gekrümmten Wand reduziert. In Frasdorf Nord und Frasdorf Süd wird die für den Vollschutz erforderliche gekrümmte Wand in ihrer Höhe reduziert. Bei Leitenberg,

Umrathshausen Nord und Pfaffing wird die auf den Wall aufgesetzte Lärmschutzwand in ihrer Höhe reduziert. Bei Seehaus wird bei der Teilschutzvariante auf die auf den Wall aufgesetzte Wand verzichtet.

- Variante C - Vollschutz:

Betrachtet wurde mit dieser Variante, was an baulichen Maßnahmen theoretisch notwendig ist, um einen Vollschutz zu gewährleisten.

- Vorzugsvariante (Planfeststellungslösung):

Die Vorzugsvariante ist eine Mischung aus allen vorgenannten Varianten und beinhaltet die in der Planung dargestellte Lösung mit lärminderndem Fahrbelag $D_{\text{StrO}} = - 5 \text{ dB(A)}$, aktiven Lärmschutzmaßnahmen bestehend aus Wall- bzw. Wall-Wand-Lösungen, abschnittsweise einkragenden Lärmschutzwänden bis zu 7,0 m Höhe und dem Tunnel Frasdorf.

Auf die Darstellung der Lärmschutzvarianten in Unterlage 1 T2, Kap. 5.1.1.7, S. 78 ff., wird verwiesen.

Der Vorhabensträger hat die in Betracht kommenden Varianten für ein Lärmschutzkonzept auf ihren Nutzen für den Lärmschutz und die sich daraus ergebenden Kosten überprüft. Das Untersuchungsspektrum hat vom Vollschutz (durchgängige Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV) als anzustrebendes Schutzziel bis hin zur Einhaltung der Werte für gesunde Wohn- und Lebensverhältnisse (Mischgebietsgrenzwerte der 16. BImSchV) als Mindestschutzziel gereicht. Ziel dieser Variantenuntersuchungen war es, unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes des § 41 Abs. 2 BImSchG sowie der Grenzen der technisch sinnvollen Machbarkeit, innerhalb dieses Untersuchungsbereiches für die geschlossenen Ortslagen den am besten geeigneten Lärmschutz zu erreichen. Dazu wurden verschiedene Schutzabschnitte gebildet. Diese beinhalten insgesamt zehn Schutzbereiche nördlich und südlich der A 8, die im folgenden aufgeführt sind:

Schutzabschnitte nördlich der A 8

- Ginnerting
- Stelzenberg/Frasdorf Nord (inkl. Lochen und Oberprienmühle)
- Leitenberg
- Umrathshausen Nord
- Pfaffing
- Hötzing im Übergangsbereich zum benachbarten Ausbauabschnitt Bernauer Berg – Felden
-

Schutzabschnitte südlich der A 8

- Thal
- Frasdorf
- Seehaus
- Umrathshausen Süd

Die Lage der Orte ist den Unterlagen 7.1 T1 bis 7.4 T1 zu entnehmen.

Die Ortschaften Wessen, Röcka, Walkerting und Sandgrub mussten nicht näher betrachtet werden, weil eine durchgängige Einhaltung der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV bereits durch den hier festgestellten Einbau des lärmindernden Fahrbahnbelags mit einem $D_{\text{Stro}} = - 5 \text{ dB(A)}$ erreicht wird.

Im Ergebnis können die vom Vorhabensträger vorgesehenen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen für die betroffenen Anwesen in den einzelnen Schutzbereichen nördlich und südlich der A 8 mit insgesamt 436 zu lösenden Schutzfällen unter Berücksichtigung der schutzzielorientierten und differenzierten Nutzen-Kosten-Analyse aus folgenden Erwägungen nicht beanstandet werden:

Lärmschutzkonzept Ginnerting

Im Schutzbereich Ginnerting berechnen sich Überschreitungen des Tagesgrenzwertes von 64 dB(A) und des Nachtgrenzwertes von 54 dB(A) der 16. BImSchV um maximal 1,2 dB(A) tags und 6,6 dB(A) nachts. Es liegen insgesamt 89 zu berücksichtigende Schutzfälle vor.

Um die Grenzwerte der 16. BImSchV tags und nachts an den betroffenen Gebäuden einhalten zu können, sieht die Vollschutzvariante eine Wall-Wand-Kombination mit 4,0 m Wallhöhe und 7,0 m Wandhöhe sowie einer 11,0 m hohen anschließenden einkragenden Lärmschutzwand vor mit geschätzten Kosten in Höhe von ca. 4.707.000 €. Die Kosten je gelösten Schutzfall würden sich dann auf rund 53.000 € berechnen.

Die Teilschutzvariante B.1 sieht einen 4,0 m hohen Wall mit anschließender 4,0 m hohen einkragenden Lärmschutzwand vor. Die Teilschutzvariante B.1 würde dabei 73 Schutzfälle mit geschätzten Kosten in Höhe von ca. 2.525.000 € lösen. Die Kosten je gelösten Schutzfall würden sich dann auf rund 35.000 € berechnen.

Die Teilschutzvariante B.2 sieht auch einen 4,0 m hohen Wall mit anschließender 6,5 m hoher einkragender Lärmschutzwand vor. Die Teilschutzvariante B.2 würde dabei 80 Schutzfälle mit geschätzten Kosten in Höhe von ca. 3.117.000 € lösen. Die Kosten je gelösten Schutzfall würden sich dann auf rund 39.000 € berechnen.

Bei der Vorzugsvariante B.3 würde die Wall-Wand-Kombination auf 4,0 m + 1,0 m und die einkragende Lärmschutzwand auf 6,5 m reduziert. Mit der Vorzugsvariante werden von den vorhandenen 89 Schutzfällen 81 mit geschätzten Kosten in Höhe von ca. 3.096.000 € gelöst. Die Kosten je gelösten Schutzfall würden sich dann auf rund 38.000 € berechnen. Die verbleibenden Grenzwertüberschreitungen an drei Gebäuden ergeben sich durch eine nachträgliche nach Beginn des Planfeststellungsverfahrens durchgeführte Ausweisung eines Gebietsteils von Ginnerting zum Wohngebiet. Die dadurch verursachten Lärmkonflikte hätten im Rahmen dieses Bauleitplanverfahrens gelöst werden müssen. Sie lösen keinen Anpassungsbedarf durch das vorliegende Bauvorhaben aus. Bei der ursprünglich festgelegten Mischgebietsausweisung hätte Ginnerting mit der gewählten Lärmschutzvariante einen Vollschutz erreicht. An den betroffenen drei Anwesen Ginnerting 20, 20 a und 23 (GI_IO_06, GI_IO_08 und GI_IO_07), an denen weiterhin der Nachtgrenzwert der 16. BImSchV um bis zu 2,8 dB(A) nachts überschritten wird, werden aber trotz der nachträglich zum Wohngebiet erklärten Immissionsorte zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV (Unterlagen 1 T2 und 17.1 T1) angeordnet.

Wir halten die Entscheidung des Vorhabensträgers, im Schutzbereich Ginnerting unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten den Lärmschutz gemäß der Vorzugsvariante sicherzustellen, für sachgerecht und vertretbar. Die Varianten B.1 und B.2 sind mit 80 bzw. 90 % weniger wirksam. Die Vollschutzvariante würde zur Erhöhung des Schutzniveaus um 9 % einen unverhältnismäßig hohen Kostenmehraufwand verursachen und gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen.

Lärmschutzkonzept Stelzenberg/Frasdorf Nord (inkl. Lochen und Oberprienmühle)

Im Schutzbereich Stelzenberg/Frasdorf Nord berechnen sich Überschreitungen des Lärmgrenzwertes der 16. BImSchV um maximal 5,1 dB(A) tags und 10,4 dB(A) nachts (IO_07). Es liegen insgesamt 25 zu berücksichtigende Schutzfälle vor.

Um die Grenzwerte der 16. BImSchV tags und nachts an den betroffenen Gebäuden einhalten zu können, sieht eine Vollschutzvariante eine 9,5 m hohe gekrümmte Lärmschutzwand im Anschluss an den Tunnel Frasdorf mit geschätzten Kosten in Höhe von ca. 2.582.000 € erforderlich. Die Kosten je gelösten Schutzfall würden sich dann auf rund 103.000 € berechnen.

Die Teilschutzvariante B.1 sieht eine 4,0 m gekrümmten Lärmschutzwand vor. Die Teilschutzvariante B.1 würde dabei 10 Schutzfälle mit geschätzten Kosten in Höhe von ca. 1.213.000 € lösen. Die Kosten je gelösten Schutzfall würden sich dann auf rund 121.000 € berechnen.

Die Teilschutzvariante B.2 sieht eine 6,5 m gekrümmten Lärmschutzwand vor. Die Teilschutzvariante B.2 würde dabei 19 Schutzfälle mit geschätzten Kosten in Höhe von ca. 1.793.000 € lösen. Die Kosten je gelösten Schutzfall würden sich dann auf rund 94.000 € berechnen.

Die Vorzugsvariante B.3 sieht eine 7,0 m gekrümmten Lärmschutzwand vor. Die Vorzugsvariante B.3 würde dabei 20 Schutzfälle mit geschätzten Kosten in Höhe von ca. 1.896.000 € lösen. Die Kosten je gelösten Schutzfall würden sich dann auf rund 95.000 € berechnen.

Wir halten die Entscheidung des Vorhabensträgers, im Schutzbereich Stelzenberg/Frasdorf Nord unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten den Lärmschutz für den Abschnitt Frasdorf Nord gemäß der Vorzugsvariante B.3 sicherzustellen, für sachgerecht und vertretbar. Es werden hier 20 Schutzfälle bei einem Schutzniveau von 80 % gelöst. An den betroffenen zwei Anwesen An der Leiten 7 und Oberprienmühle 3 (FR_IO_07 und OP_IO_01) an denen weiterhin der Nachtgrenzwert der 16. BImSchV um bis zu 3,7 dB(A) bzw. um 1,3 dB(A) überschritten wird, besteht daher ein Anspruch auf zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV (Unterlagen 1 T2 und 17.1 T1).

Die Teilschutzvarianten B.1 und B.2 erweisen sich dagegen hinsichtlich der gelösten Schutzfälle und des erreichten Schutzniveaus (40 % bzw. 76 %) schlechter als die Vorzugslösung. Bei der Vollschutzvariante müsste die einkragende Lärmschutzwand auf 9,5 m erhöht werden, was technisch aufwendig, gestalterisch unbefriedigend und kostenmäßig als unverhältnismäßig bewertet wird, um an nur einem weiteren Gebäude die Grenzwerte einhalten zu können und würden somit gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen.

Lärmschutzkonzept Leitenberg

Im Schutzbereich Leitenberg berechnen sich Überschreitungen des maßgebenden Nachtgrenzwertes der 16. BImSchV um maximal 3,3 dB(A) nachts. Es liegen insgesamt 31 zu berücksichtigende Schutzfälle vor.

Die vom Vorhabensträger gewählte Vorzugsvariante sieht einen Vollschutz vor. Wir halten die Entscheidung des Vorhabensträgers, im Schutzbereich Leitenberg unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten den Lärmschutz mit der Vorzugsvariante B.3 durch einen 8 bis 10 m hohen Wall mit einer teilweise aufgesetzten 3 m hohen Lärmschutzwand sicherzustellen für sachgerecht und vertretbar. Die Vorzugsvariante löst alle 31 Schutzfälle bei Kosten von 1.691.000 € (pro Schutzfall 55.000 €) und erreicht eine Schutzquote von 100 %. Alle anderen untersuchten Teilschutzvarianten B.1, B.2 und B.3, bei denen die Höhe der

Lärmschutzwand reduziert wird, weisen dagegen bei gleichen Kosten pro Schutzfall nur eine niedrigere Lärmschutzeffizienz aus (77,84 bzw. 90 %).

Lärmschutzkonzept Umrathshausen Nord

Im Schutzbereich Umrathshausen Nord berechnen sich Überschreitungen des maßgebenden Nachtgrenzwertes der 16. BImSchV um maximal 4,6 dB(A) nachts. Es liegen insgesamt 94 zu berücksichtigende Schutzfälle vor.

Um die Grenzwerte der 16. BImSchV tags und nachts an den betroffenen Gebäuden einhalten zu können, wären für eine Vollschutzlösung aller Gebäude ein 6 m hoher Wall mit einer daraufgesetzten 6 m hohen Lärmschutzwand mit geschätzten Kosten in Höhe von ca. 3.566.000 € erforderlich. Die Kosten je gelösten Schutzfall würden sich dann auf rund 38.000 € berechnen.

Die Teilschutzvariante B.1 sieht einen 6 m hohen Wall ohne daraufgesetzte Lärmschutzwand vor. Die Teilschutzvariante B.1 würde dabei 63 Schutzfälle mit geschätzten Kosten in Höhe von ca. 1.647.000 € lösen. Die Kosten je gelösten Schutzfall würden sich dann auf rund 26.000 € belaufen.

Die Vorzugsvariante B.2 sieht einen 6 m hohen Wall mit einer daraufgesetzten 2 m hohen Lärmschutzwand vor. Die Teilschutzvariante B.2 würde dabei 75 Schutzfälle mit geschätzten Kosten in Höhe von ca. 2.176.000 € lösen. Die Kosten je gelösten Schutzfall würden sich dann auf rund 29.000 € berechnen.

Die Vorzugsvariante B.3 sieht einen 6 m hohen Wall mit einer daraufgesetzten 4 m hohen Lärmschutzwand vor. Die Vorzugsvariante würde dabei 91 Schutzfälle mit geschätzten Kosten in Höhe von ca. 2.822.000 € lösen. Die Kosten je gelösten Schutzfall würden sich dann auf rund 31.000 € berechnen.

Wir halten die Entscheidung des Vorhabensträgers im Schutzbereich Umrathshausen unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten den Lärmschutz gemäß der Vorzugsvariante B.3 sicherzustellen, für sachgerecht und vertretbar. Es werden hier ein großer Teil der Schutzfälle bei einem Schutzniveau von 97 % gelöst. Hierbei werden alle Häuser, die zum Zeitpunkt der Einleitung der Planfeststellung vorhandenen gewesen waren, voll geschützt. Die anderen Varianten B.1 und B.2 sind weniger wirksam und lösen weniger Schutzfälle. Bei der Vollschutzvariante müsste man um nur drei weitere Schutzfälle zu lösen eine sehr hohe Lärmschutzanlage errichten. Dies wäre mit deutlichen Mehrkosten (ca. 7.000 € mehr pro gelösten Schutzfall in Verbindung mit geringer Grenzwertüberschreitung) im Vergleich zur Vorzugsvariante verbunden und würde somit gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. An den betroffenen zwei Anwesen (UH_IO_04 und UH_IO_05), an denen der maßgebende Nachtgrenzwert der 16. BImSchV um bis zu 0,3 bzw. 0,5 dB(A) nachts überschritten

wird, besteht daher ein Anspruch auf zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV (Unterlagen 1 T2 und 17.1 T1).

Lärmschutzkonzept Pfaffing

Im Schutzbereich Pfaffing berechnen sich Überschreitungen des maßgebenden Nachtgrenzwertes der 16. BImSchV um maximal 4,6 dB(A) nachts. Es liegen insgesamt 17 zu berücksichtigende Schutzfälle vor.

Um die Grenzwerte der 16. BImSchV tags und nachts an den betroffenen Gebäuden einhalten zu können, wären für eine Vollschutzlösung aller Gebäude ein 6 m hoher Wall mit anschließender 9 m hoher Wall-Wand-Kombination (7 m Wall mit 2 m hohen aufgesetzter Wand) und daran anschließend eine 9 bis 11 m hohen Lärmschutzwand mit geschätzten Kosten in Höhe von ca. 1.053.000 € erforderlich. Die Kosten je gelösten Schutzfall würden sich dann auf rund 62.000 € berechnen.

Die Teilschutzvariante B.1 sieht einen 6 bis 7 m hohen Wall vor. Die Teilschutzvariante B.1 würde dabei 13 Schutzfälle mit geschätzten Kosten in Höhe von ca. 468.000 € lösen. Die Kosten je gelösten Schutzfall würden sich dann auf rund 36.000 € belaufen.

Die Vorzugsvariante B.2 sieht dagegen einen 6 bis 7 m hohen Wall mit teilweiser aufgesetzter 1 m hoher Lärmschutzwand vor. Die Vorzugsvariante würde dabei 15 Schutzfälle mit geschätzten Kosten in Höhe von ca. 549.000 € lösen. Die Kosten je gelösten Schutzfall würden sich dann auf rund 37.000 € berechnen.

Wir halten die Entscheidung des Vorhabensträgers, im Schutzbereich Pfaffing unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten den Lärmschutz für den Abschnitt Pfaffing gemäß der Vorzugsvariante B.2 sicherzustellen, für sachgerecht und vertretbar. Es werden hier ein großer Teil der Schutzfälle bei einem hohen Schutzniveau von 88 % gelöst. Hierbei werden alle Häuser, die zum Zeitpunkt der Einleitung der Planfeststellung vorhanden waren, voll geschützt. Die untersuchte Teilschutzvariante B.1 scheidet aus, da die Kosten pro gelöstem Schutzfall nur geringfügig niedriger liegen, während aber das Schutzniveau nur bei 76 % liegt. Bei der Vollschutzvariante müsste man um nur an einem Anwesen den Grenzwert noch einhalten zu können eine weitere 9 bis 11 m hohe Lärmschutzwand unter sehr hohen Kostensteigerung errichten. Dies wird daher als unverhältnismäßig zum Schutzzweck gem. § 41 Abs. 2 BImSchG abgelehnt. An dem betroffenen Anwesen Pfaffing 3 (PF_IO_03), an dem der maßgebende Nachtgrenzwert der 16. BImSchV um bis zu 2,0 dB(A) nachts überschritten wird, besteht daher ein Anspruch auf zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV (Unterlagen 1 T2 und 17.1 T1).

Lärmschutzkonzept Hötzing (Übergangsbereich zum östlichen Nachbarabschnitt der A 8 Bernauer Berg - Felden)

Im Schutzbereich Hötzing berechnen sich Überschreitungen der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV um maximal 5,4 dB(A) tags und 10,8 dB(A) nachts. Es liegen insgesamt 25 zu berücksichtigende Schutzfälle vor.

Erst mit Realisierung des 6-streifigen Ausbaus zwischen Bernauer Berg und der AS Felden kann für Hötzing ein höheres Schutzniveau realisiert werden. Der Vollschutz würde eine 11 m hohe Lärmschutzwand auf 480 m Länge entlang der Übergangsstrecke erfordern, die beim Ausbau des Folgeabschnitts zwischen dem Bernauer Berg und der AS Felden wieder rückgebaut werden müsste, da sich der zukünftige Fahrbahnrand nach Norden verschiebt und sich die Gradienten deutlich verändert. Dies wird daher wegen der hohen Kosten von 2.992.000 € für eine später wieder zu entfernende und dann wieder zu errichtende Lärmvorsorgemaßnahmen als unverhältnismäßig zum Schutzzweck gem. § 41 Abs. 2 BImSchG abgelehnt. Der Abschnitt Hötzing wird daher in der Übergangszeit durch einen lärmindernden Fahrbahnbelag mit einem $D_{\text{stro}} = -5$ dB(A) geschützt. Von den 25 vorhandenen Schutzfällen werden daher nur sechs Schutzfälle gelöst. An den betroffenen fünf Anwesen (HÖ_IO_01, HÖ_IO_02, HÖ_IO_03, HÖ_IO_04 und HÖ_IO_05), an denen (bis zum weiteren Ausbau der A 8 im Folgeabschnitt) der maßgebende Tag und Nachtgrenzwert der 16. BImSchV um bis zu 5,4 dB(A) tags und bis zu 10,8 dB(A) nachts überschritten wird, besteht daher ein Anspruch auf zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV (Unterlagen 1 T2 und 17.1 T1).

Lärmschutzkonzept Thal

Im Schutzbereich Thal berechnen sich Überschreitungen des maßgebenden Nachtgrenzwertes der 16. BImSchV um maximal 1,9 dB(A) nachts. Es liegen insgesamt 14 zu berücksichtigende Schutzfälle vor.

Die vom Vorhabensträger gewählte Vorzugsvariante sieht einen Vollschutz vor. Wir halten die Entscheidung des Vorhabensträgers, im Schutzbereich Thal unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten den Lärmschutz gemäß der Vorzugsvariante mit einem 4,5 m hohen Wall, der am westlichen Ende auf 2,0 m abfällt, zu gewährleisten, für sachgerecht und vertretbar. Mit dem vorgesehenen Wall werden alle 14 Schutzfälle gelöst und ein Schutzniveau von 100 % erreicht. Die Gesamtkosten betragen dabei ca 341.000 €. Die Kosten je gelösten Schutzfall lassen sich auf rund 24.000 € berechnen.

Lärmschutzkonzept Frasdorf Süd

Im Schutzbereich Frasdorf Süd berechnen sich Überschreitungen der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV um maximal 5,6 dB(A) tags und 11,0 dB(A) nachts. Es liegen insgesamt 130 zu berücksichtigende Schutzfälle vor.

Die vom Vorhabensträger gewählte Vorzugsvariante sieht einen Vollschutz vor. Wir halten die Entscheidung des Vorhabensträgers, im Schutzbereich Frasdorf Süd unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten den Lärmschutz gemäß der Vorzugsvariante mit einem 590 m langen Tunnel und beidseits einkragenden Wänden mit 6,5 m Höhe im Westen und 7,0 m Höhe mit Osten des Tunnels, zu gewährleisten, für sachgerecht und vertretbar. Mit dem vorgesehenen Lärmschutzkonzept werden alle 130 Schutzfälle gelöst und ein Schutzniveau von 100 % erreicht. Die Gesamtkosten betragen dabei ca 5.324.000 €. Die Kosten je gelösten Schutzfall berechnen sich auf rund 41.000 €. Die untersuchten Teilschutzvarianten haben teilweise Kosten in vergleichbarer Höhe, erreichen aber nur ein geringeres Schutzniveau.

Lärmschutzkonzept Seehaus

Im Schutzbereich Seehaus berechnen sich Überschreitungen des Nachtgrenzwertes der 16. BImSchV um maximal 4,8 dB(A) nachts. Es liegen insgesamt sieben zu berücksichtigende Schutzfälle vor.

Um die Grenzwerte der 16. BImSchV tags und nachts an den betroffenen Gebäuden einhalten zu können, wären für die Vollschutz-Variante C eine durchgehende Wall-Wand-Kombination mit 3 m hohem Wall und 5 m hohen Wand mit geschätzten Kosten in Höhe von ca. 1.051.000 € erforderlich. Die Kosten je gelösten Schutzfall würden sich dann auf rund 150.000 € berechnen.

Die Vorzugsvariante B sieht einen 3,0 bis 8,4 m hohen Wall vor. Die Teilschutzvariante B würde dabei fünf Schutzfälle mit geschätzten Kosten in Höhe von ca. 314.000 € lösen. Die Kosten je gelösten Schutzfall würden sich dann auf rund 63.000 € berechnen.

Wir halten die Entscheidung des Vorhabensträgers im Schutzbereich Seehaus unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten den Lärmschutz gemäß der Vorzugsvariante B sicherzustellen, für sachgerecht und vertretbar. Dadurch werden von insgesamt sieben Schutzfällen fünf gelöst. Bei der Vollschutzvariante C würde sich zur Lösung von nur zwei verbleibenden Schutzfällen die erforderlichen Kosten um mehr als das dreifache im Vergleich zur Vorzugsvariante B erhöhen. Dies wird daher als unverhältnismäßig zum Schutzzweck gem. § 41 Abs. 2 BImSchG abgelehnt. An dem betroffenen Anwesen (SH_IO_01), an dem der Nachtgrenzwert der 16. BImSchV um bis zu 1,4 dB(A) nachts überschritten wird, besteht daher ein

zusätzlicher Anspruch auf zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV.

Lärmschutzkonzept Umrathshausen Süd

Im Schutzbereich Umrathshausen Süd berechnen sich Überschreitungen der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV um maximal 4,1 dB(A) tags und 9,6 dB(A) nachts.

Um die Grenzwerte der 16. BImSchV tags und nachts an dem betroffenen Einzelanwesen einhalten zu können, wären für eine Vollschutzlösung sehr aufwendige aktive Schallschutzmaßnahmen mit geschätzten Kosten in Höhe von ca. 256.000 € erforderlich. Die Kosten je gelösten Schutzfall würden sich dann auf rund 64.000 € berechnen.

Wir halten die Entscheidung des Vorhabensträgers, im Schutzbereich Umrathshausen Süd unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten einen lärmindernden Fahrbahnbelag mit einem $D_{\text{Stro}} = -5 \text{ dB(A)}$ vorzusehen, für sachgerecht und vertretbar. Zwar verbleiben hier damit vier ungelöste Schutzfälle. Um einen Vollschutz für das Einzelanwesen zu erreichen, müsste eine 4 m hohe Lärmschutzwand auf 190 m Länge erstellt werden. Dies steht aber aufgrund der hohen Kosten pro Schutzfall gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck. An dem betroffenen Einzelanwesen (UH_IO_06), an dem der maßgebende Tag und Nachtgrenzwert der 16. BImSchV um bis zu 4,1 dB(A) tags und bis zu 9,6 dB(A) nachts überschritten wird, besteht daher nach Maßgabe der 24. BImSchV ein Anspruch auf zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen.

Zusammenfassung

Nachdem durch die gewählte Vorzugsvariante 90 % aller Schutzfälle durch das vorgesehene Schutzkonzept mit Einsatz eines Fahrbahnbelages mit einem Lärminderungsfaktor von $D_{\text{Stro}} = -5 \text{ dB(A)}$ sowie aktive Lärmschutzmaßnahmen bestehend aus Wall- bzw. Wall-Wand-Lösungen, abschnittsweise einkragenden Lärmschutzwänden und dem Tunnel Frasdorf gelöst werden und zudem Wirtschaftlichkeitsvorteile gegenüber den untersuchten Varianten bestehen, halten wir die gewählte Lösung für sachgerecht. Mit Ausnahme der Variante C als Vollschutzlösung verbleiben bei der gewählten Vorzugsvariante noch 15 Anwesen, bei denen mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen überwiegend nur sehr geringe zusätzliche Pegelminderungen erzielt werden können, so dass dort der Lärmschutz durch passive Maßnahmen erreicht wird. Im Gemeindebereich von Frasdorf mit den umliegenden trassennahen Ortsteilen sind die Ortschaften und Anwesen oft nur schwer durch Lärmschutzwälle oder -wände zu schützen. Durch den lärmindernden Fahrbahnbelag kann eine Beeinträchtigung des Landschafts- und Ortsbildes durch Reduzierung der Höhen der Lärmschutzwälle und -wände vermindert werden.

Aufgrund der Topographie und der vorhandenen Siedlungsstruktur mit zahlreichen Streusiedlungen entlang der Autobahn und Anwesen in Kanzellage oberhalb der Autobahn, wären ohne einen lärmindernden Fahrbahnbelag mit $D_{\text{StrO}} = -5 \text{ dB(A)}$ von Bau-km 67+747 bis Bau-km 75+575 mit dem Landschaftsbild nicht mehr vereinbare Lärmschutzeinrichtungen mit Höhen von 15 m und mehr notwendig, um einen Vollschutz zu erreichen. Weiterhin profitieren in der vom Tourismus geprägten Region auch die weiter entfernt liegende Bebauung und die sonst nicht geschützten Erholungsgebiete von der flächendeckenden Wirkung des lärmindernden Fahrbahnbelages.

Die Abschätzungen über die zu erwartenden Kosten erscheinen uns plausibel und sind nicht zu beanstanden. Zu den Details der Lärmberechnungen, den untersuchten Lärmschutzvarianten, der gewählten Lärmschutzlösung sowie den Ergebnissen der Einzelpunktberechnungen wird auf die Unterlagen 1 T2, 17.1 T1 und 7.3 T2 verwiesen.

3.4.4.1.5 Einwände zum Lärmschutz Vierstreifige Ausbauvariante

Im Anhörungsverfahren wurde die Realisierung einer vierstreifigen Ausbauvariante für die A 8 zwischen Achenmühle und Bernauer Berg als geeignete Lärmschutzmaßnahme gefordert. Die geplanten Lärmschutzmaßnahmen führten zu keiner Lärminderung gegenüber heute, sondern würden nur die Einhaltung der gesetzlichen Regelungen sicherstellen. Im Gegensatz zu den Erwartungen, die im Planungsdialog geweckt wurden, würden keine über die gesetzlichen Lärmschutzmaßnahmen hinausgehenden Maßnahmen getroffen.

Die Forderung wird abgelehnt. Der vom Vorhabensträger gewählte sechsstreifige Ausbauquerschnitt stellt eine ausreichende Leistungsfähigkeit und Qualität des Verkehrsablaufs auf der A 8 im vorliegenden Abschnitt sicher. Es wird auf die Ausführungen dieses Beschlusses unter C.3.4.3.2 zum gewählten Ausbauquerschnitt verwiesen. Mit den geplanten Lärmschutzmaßnahmen werden die Grenzwerte der 16. BImSchV bei den betroffenen Anwesen weitestgehend eingehalten. Durch das Bauvorhaben werden im Planungsbereich die Lärmpegel gegenüber dem Bestand gemindert. Schon durch den Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags ($D_{\text{StrO}} = -5 \text{ dB(A)}$) werden die künftigen Lärmbelastungswerte i. d. R. schon unter den heutigen Werten liegen.

Verkehrslärmprognose

Im Anhörungsverfahren wurde die Verkehrslärmprognose kritisiert.

Dieser Einwand wird zurückgewiesen. Wir halten die Kritik an der Verkehrsuntersuchung des anerkannten Sachverständigen Prof. Dr.-Ing. Kurzak für nicht gerechtfertigt. Zur Ermittlung der Lärmbelastigungen für die betroffenen umliegenden Anwesen und sich eventuell ergebender Ansprüche auf zusätzlichen Lärmschutz hat der Vorhabensträger die schalltechnische Berechnung auf der Grundlage der 16. BImSchV und nach den RLS-90 durchgeführt. Dabei sind die für das Jahr 2030 prognostizierten Verkehrsmengen einer Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr. Ing. Kurzak zu Grunde gelegt worden.

Eine gesetzliche Vorgabe, nach welchen Methoden eine Verkehrsprognose (BVerwG, Urteil vom 12.06.2029, Az. 9 A 2.28) im Einzelnen zu erstellen ist, gibt es nicht. Eine Verkehrsprognose ist mit den zu ihrer Zeit verfügbaren Erkenntnismitteln unter Beachtung der dafür erheblichen Umstände sachgerecht zu erstellen. Die Rechtsprechung räumt sowohl bei der Wahl des Prognosezeitraums als auch bei der Wahl der Methode einen sehr weiten Spielraum ein. Basis der Verkehrsprognose des Verkehrsgutachters sind die Ergebnisse der offiziellen Straßenverkehrszählung 2015 sowie zusätzliche Auswertungen der Dauerzählstellen an der A 8 und ergänzenden Verkehrszählungen an den bestehenden Anschlussstellen sowie umfassende Struktur- und Einwohnerentwicklungen. Diese Einschätzung ergibt sich für die Planfeststellungsbehörde insbesondere aus den überzeugenden Einschätzungen des Vorhabensträgers, aber auch des SG 50 für Technischen Umweltschutz der Regierung von Oberbayern. Die lärmtechnischen Untersuchungen und Berechnungen des Vorhabensträgers wurden von den Berechnungsergebnissen her bestätigt.

Die ursprüngliche Prognose für das Jahr 2025 wurde auf 2030 unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2015 fortgeschrieben. Die Veränderung des Verkehrs zwischen dem Prognoseullfall und dem Prognoseplanfall ist der Anlage 1 T1 der Unterlage 1 T2 zu entnehmen. Dort ist auch der Pkw und Lkw Verkehr dargestellt. Im Prognoseplanfall sind Verlagerungsverkehre sowie induzierte Verkehre berücksichtigt.

Für den vorliegenden Planfeststellungsabschnitt sind nach dem Verkehrsgutachten für das Jahr 2030 westlich der AS Frasdorf durchschnittlich 73.000 Kfz/24h und ab der AS Frasdorf rund 70.400 Kfz/24h prognostiziert, wobei die Durchschnittsbelastung in den Monaten Juli und August um rund 40 % über dem Jahresmittelwert DTV liegt. Die Spitzenbelastungen werden nach 6-streifigem Ausbau im Planfeststellungsabschnitt bei 120.000 Kfz/Tag liegen. Die allgemeine Verkehrszunahme von 2010 bis 2020/2025 wird bei etwa 5 % liegen. Mit dem sechsstreifigen Ausbau tritt eine zusätzliche Bündelungswirkung für Pkw auf, da der Schwerverkehr bereits jetzt auf die Autobahn konzentriert ist. Es sind dabei Zuwächse im Mittel von 11 % zu erwarten, davon etwa 3 % neu induzierter Verkehr

und der Rest verlagertes Verkehr vom übrigen Straßennetz. Es kommt also nicht zu einer Abnahme von 2025 auf 2030, sondern zu einer Stagnation im DTV. Zu den Lkw-Belastungen hat sich der Verkehrsgutachter dahingehend geäußert, dass die Lkw-Prognose-Belastungen auf der sicheren Seite liegen würden. Zum Schwerverkehr ist festzustellen, dass an der Dauerzählstelle Innbrücke im Jahr 2010 6.555 Lkw/Tag gezählt wurden, im DTV 2014 waren es 6.625 Lkw/Tag. Es ist somit noch eine leichte Zunahme eingetreten. An der Dauerzählstelle Frasdorf war eine Stagnation (2010: 6.294 Lkw, 2014: 6.269 Lkw) festzustellen. Diese Werte sind Jahresmittelwerte, die werktäglichen Lkw-Belastungen liegen bei 9.000 Lkw/Tag, davon 6.000 Lastzüge und Sattelschlepper, d.h. werktags liegt der Lkw-Anteil bei rd. 15 % mit einem hohen Anteil weiträumiger Verkehre. Nicht unerheblich ist auch der österreichische Schwerverkehr über die A 8 - A 93 (großes deutsches Eck).

Es ist korrekt, wenn bei der Erstellung der Verkehrsprognose auch berücksichtigt wurde, dass die A 8 eben nicht nur eine wichtige Funktion für den nationalen und internationalen Wirtschaftsverkehr hat, sondern auch eine der maßgebenden Wochenend- und Ferienreiserouten in Deutschland mit extrem hohen Belastungen von über 100.000 Kfz/24h im Juli und August darstellt. Die bundesweiten Prognosematrizen können diese Besonderheiten auf der A 8 nicht aufzeigen und sind hier deshalb ungeeignet.

Auch die demografischen Entwicklungen wurden ausreichend analysiert und berücksichtigt. Die A 8 verbindet den Großraum München, welcher nach Angabe des Statistischen Landesamtes eine „stark zunehmende“ Bevölkerungsentwicklung hat, mit maßgebenden Zielgebieten des Wochenend- und Ferienreiseverkehrs südöstlich von München, die eine „zunehmende“ Entwicklung (Landkreise Rosenheim und Berchtesgadener Land) bzw. eine „stabile“ Entwicklung (Landkreis Traunstein) haben.

Die Auswirkungen der sich im Bau befindlichen bzw. geplanten A 94 wurden bei der Verkehrsprognose ebenfalls berücksichtigt. Nach durchgehender Fertigstellung der A 94 München - Mühldorf - Pocking ergibt sich dann laut Verkehrsgutachter ein Verlagerungspotential von 4.000 Kfz/24h von der A 8 auf die A 94. Für den Zwischenzustand bis zur durchgängigen Fertigstellung der A 94 ergibt sich aber nur ein Verlagerungspotential von rd. 1.000 Kfz/24h, das bei den vorliegenden Prognosen bereits berücksichtigt wurde, wobei es sich fast ausschließlich um eine Verlagerung von Pkw-Verkehren handelt, da in Österreich die Verbindungsstraße von Simbach/Braunau nach Ried an der Autobahn nach Linz seit Ende 2010 für den Schwerverkehr gesperrt ist. Der Ausbau der A 3 ist nur in Teilen im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen enthalten bzw. im Bau, einige Abschnitte im Weiteren Bedarf bzw. gar nicht vorgesehen. Insoweit ist der Ausbau

der A 3 nicht maßgebend für die A 8. Der Ausbau der Bahnstrecke München - Freilassing spielt auch keine Rolle für die Verkehrsprognose der A 8. Die Bahnstrecke München - Freilassing ist erst in sehr geringen Teilen bzw. Fragmenten umgesetzt. Aufgrund des derzeitigen Planungsstands ist im Prognosehorizont 2030 nicht mit einer durchgehend ausgebauten Strecke zu rechnen.

Lärmberechnung

Es wurde an den angeführten Lärmberechnungen bemängelt, dass die derzeitigen Schallpegel den Neuberechnungen nicht gegenübergestellt worden seien und der sogenannte Streuschall, der nach oben abgegeben wird und von seitlichen Lärmschutzmaßnahmen nicht erfasst wird, nicht berechnet worden sei.

Die Einwände werden zurückgewiesen. Das geplante Lärmschutzkonzept (z. B. Lärmschutzwände, Lärmschutzwälle und Wall-Wand-Kombinationen sowie insbesondere der Tunnel Frasdorf) halten die gültigen Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV ein. Die gültigen Grenzwerte werden dabei weder erreicht noch überschritten. Eine gesundheitliche Beeinträchtigung der anliegenden Wohnbevölkerung ist im untersuchten Bereich der A 8 nicht zu erwarten. In den Planfeststellungsunterlagen sind neben der Höhe auch die schalltechnischen Eigenschaften der Lärmschutzeinrichtungen festgelegt. Um Schallreflexionen weitestgehend zu vermeiden, werden die Lärmschutzwände mit hochabsorbierenden Eigenschaften eingesetzt. Die Oberflächeneigenschaft der gegenüberliegenden Wand wurde bei der Lärmberechnung berücksichtigt. Gemäß den Vorgaben der RLS-90 werden die verbleibenden Reflexionen vom Programm erfasst und der an der Hausfassade gesetzte Berechnungspunkt damit beaufschlagt. Gemäß den Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau (RE Ausgabe 2012) ist es zudem nicht vorgeschrieben, in den Planfeststellungsunterlagen die derzeitigen Lärmpegel aufzuführen.

Lärmindernder Fahrbahnbelag

Es wurde im Verfahren gefordert, eine flächenhafte Lärminderung durch den offeneren Asphalt dauerhaft sicherzustellen. Zudem kritisierten Verfahrensbeteiligte, dass der vorgesehene lärmindernde Fahrbahnbelag sehr pflege- und wartungsintensiv sei und schon nach wenigen Jahren die ursprüngliche Leistungsfähigkeit bzgl. der Lärminderung nicht mehr gewährleisten könne.

Im Anhörungsverfahren wurde ferner eingewandt, dass der vorgesehene lärmindernde Fahrbahnbelag nur eine Dauerhaftigkeit von ca. acht bis zwölf Jahren habe, wobei durch den Winterdienst noch zusätzliche Belastungen entstünden. Es sei deshalb davon auszugehen, dass die Wirksamkeit kontinuierlich und früher abnehme.

Dieser Aspekt werde in den Lärmberechnungen nicht berücksichtigt. Angesichts fehlender Finanzmittel des Baulastträgers müsse zudem davon ausgegangen werden, dass ein unwirksamer gewordener lärm mindernder Belag nicht repariert werde und es zu bleibenden Lärmemissionen komme. Die akustische Wirksamkeit des vorgesehenen lärm mindernden Fahrbahnbelages sei zudem dauerhaft so zu unterhalten und kontinuierlich zu überwachen, dass das versprochene Schutzniveau von - 5 dB(A) stets eingehalten werde.

Für den Abschnitt Umrathshausen und die Abschnitte, in denen nur unter Einbeziehung des lärm mindernden Fahrbahnbelages die geltenden Immissionsgrenzwerte eingehalten werden können, müsse eine Wirtschaftlichkeitsberechnung erfolgen. Ein regelmäßiger Fahrbahnbelagwechsel nach Versagen der Leistungsfähigkeit dürfte kaum in Relation zu den Mehrkosten für entsprechend höherabsorbierende Lärmschutzwände stehen.

Der Forderung eine flächenhafte Lärmreduzierung durch den offenporigen Asphalt dauerhaft sicherzustellen wird seitens der Planung des Vorhabensträgers nachgekommen. Dem offenporigen Asphalt (OPA) wird gemäß Amtlichen Rundschreiben 3/2009, herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und dem als Anlage beigefügtem Statuspapier der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ein D_{StrO} -Wert von - 5 dB(A) zuerkannt. Nach den bisherigen Erfahrungen ist die lärm mindernde Wirkung jedoch anfangs deutlich höher und bis zum Ende der Lebenszeit gegeben. Aufgrund der Sogwirkung der Fahrzeuge findet ein Verschließen der Hohlräume im Belag im Regelfall nicht statt. Aufgrund der lärm mindernden Eigenschaften des offenporigen Asphalts entsteht eine flächendeckende Lärmreduzierung, da der Lärm am Ort des Entstehens verringert wird. Allerdings zeigt die Erfahrung des Vorhabensträgers, dass derartige Beläge nach acht bis zwölf Jahren substantiell beschädigt sind und dann erneuert werden müssen. Es kann daher eine dauerhafte lärm mindernde Wirkung von - 5 dB(A) seitens des Vorhabensträgers zugesichert werden. Wir haben daneben unter A.3.5.3 bis A.3.5.7 dieses Beschlusses Nebenbestimmungen festgesetzt, um die dauerhafte Wirksamkeit des lärm mindernden Fahrbahnbelages sicherzustellen. Weitergehende Anträge auf Durchführung eines regelmäßigen und zeitlich engmaschigen Monitorings und die Bekanntgabe der hierbei erzielten Prüfergebnisse bzw. den Vorhabensträger zu verpflichten, alle acht Jahre den Fahrbahnbelag zu erneuern, werden daher zurückgewiesen.

Im Rahmen der vorangegangenen Vorentwurfsplanungen sind zudem durch den Vorhabensträger verschiedene Lärmschutzkonzepte hinsichtlich des Nutzen-Kosten-Verhältnisses überprüft worden. Die durch den offenporigen Fahrbahnbelag entstehenden Mehrkosten wurden beim Vergleich der Lärmschutzkonzepte berücksichtigt.

Im Ergebnis ist es sachgerecht, dass die Lärmschutzkonzepte mit einem offenporigen Fahrbahnbelag mit (D_{StrO} -Wert von - 5 dB(A)) wirtschaftlicher zu beurteilen sind als die Konzepte mit einem lärmindernden Fahrbahnbelag mit einem D_{StrO} -Wert von - 2 dB(A) verbunden mit hohen Lärmschutzwänden. Durch die Verwendung des offenporigen Fahrbahnbelags können zahlreiche Lärmschutzwälle oder -wände mit geringen Höhen gebaut werden oder ganz entfallen, folglich kann es auch zu keinen statischen Problemen kommen. Weiterhin wären in den im Planungsabschnitt betroffenen Gemeinden mit den umliegenden trassennahen Ortsteilen die Ortschaften und Anwesen oft nur schwer durch Lärmschutzwälle oder -wände zu schützen. Aufgrund der Topographie und der vorhandenen Siedlungsstruktur mit zahlreichen Streusiedlungen entlang der Autobahn und Anwesen in Kanzellage zur Autobahn wären daher nicht mit dem Landschaftsbild vereinbare Lärmschutzeinrichtungen mit Höhen von 15 m und mehr notwendig, um einen Vollschutz mit einem Fahrbahnbelag mit einem D_{StrO} -Wert von - 2 dB(A) zu erreichen.

Lärmschutzwälle/Seitenablagerungen

Es wurde gefordert, anstelle der geplanten flächenverbrauchenden und das Landschaftsbild beeinträchtigenden Lärmschutzwälle und Seitenablagerungen entlang der A 8 in einer Höhe von 11 Metern über der Fahrbahn Lärmschutzwände oder zumindest eine flächensparende Kombination von Wall und Wand einzusetzen (z. B. bei Leitenberg, Umrathshausen, Daxa), um private Grundstücks- und landwirtschaftliche Nutzflächen besser zu schonen. Eine Lärmschutzfunktion der Wälle für die angrenzenden Wohnbebauungen sei zudem nicht ausreichend nachgewiesen. Daher würden diese Seitenablagerungen bis zu einem Nachweis ihrer lärmreduzierenden Funktion abgelehnt. Die geplanten Erdbewegungen seien zu reduzieren.

Der Forderung kann nicht entsprochen werden. Die ursprünglich geplanten hügelartigen Seitenablagerungen (südwestlich von Ginnerting) sind mit der 1. Tektur vom 17.12.2019 entfallen. Übrig geblieben ist lediglich die Unterbringung von Überschussmassen in den geplanten Lärmschutzwällen, aber auch in verschiedenen Geländeangleichungen. Mit dem Ausbau der A 8 fallen zwangsläufig überschüssige Erdaushubmassen an, die deponiert werden müssen. Im vorliegenden Planungsabschnitt sind rund 1.000.000 m³ Boden und 135.000 m³ Oberboden zu lösen. Hiervon müssen ca. 80.000 m³ Boden mit organischen Beimengungen, die unbrauchbar sind und auch für den Einbau in Seitenablagerungen ungeeignet sind, abgefahren werden. Etwa 900.000 m³ Boden und 60.000 m³ Oberboden können wieder eingebaut werden. Hierbei sind bereits ca. 225.000 m³ Boden für Lärmschutzwälle enthalten. Auf eine Anlieferung von Bodenmaterial kann verzichtet werden, da insbesondere aus dem Bereich des Tunnels Frasdorf sehr gutes kiesiges Material gewonnen werden kann. Der Vorhabensträger kommt mit der vorliegenden Planung insofern seiner ge-

setzlichen Verpflichtung auf Lärmvorsorge für die betroffenen Wohnbereiche mit den weiter oben beschriebenen Lärmschutzmaßnahmen nach der 16. BImSchV nach. Die vorgesehenen Lärmschutzwälle und Lärmschutz-Wall-Wand-Kombinationen dienen zum einen der Verbesserung der Lärmsituation in den Ortsteilen Leitenberg, Um-rathshausen und Daxa, andererseits aber auch der Ablagerung von beim Ausbau der A 8 anfallenden Erdüberschussmassen. Durch die trassennahe Ablagerung der beim Ausbau der A 8 anfallenden Erdüberschussmassen werden unnötige Transportwege über das untergeordnete Wegenetz vermieden. Um auch eine positive Erdmassenbilanz und eine hohe Wiederverwendungsquote der anfallenden Aushubmassen zu erreichen, erfolgt der Baubeginn im Bereich von Achenmühle aus in östlicher Richtung. Der Mengenüberschuss von rund 20.000 m³ Boden bzw. 75.000 m³ Oberboden steht grundsätzlich für den Einbau in Seitenablagerungen (z. B. als zusätzliche Lärmschutzwälle) bzw. zur Bodenverbesserung landwirtschaftlicher Flächen zur Verfügung. Eine Ablagerung wird auf Zusage des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren jedoch nur mit Einverständnis der Grundeigentümer landschaftsgerecht in baustellennahen Seitenablagerungen in Form von Wällen oder flächenhaft abgelagert erfolgen.

Qualität der Lärmschutzwände

Es wurde gefordert, dass Lärmschutzwände mit hochabsorbierenden Eigenschaften zu errichten seien, um Schallreflexionen zu vermeiden.

Der Vorhabensträger kommt dieser Forderung mit seiner Planung nach. Um Schallreflexionen zu vermeiden, werden Lärmschutzwände mit hochabsorbierenden Eigenschaften verwendet.

Lärmschutzwände im Mittelstreifen

Es wurde im Verfahren die Planung von entsprechenden Lärmschutzwänden auf dem Mittelstreifen gefordert, um auch für die höher gelegenen Gebiete, die durch die herkömmlichen Lärmschutzwälle und -wände aufgrund ihrer Lage und der Breite der neuen A 8 nicht ausreichend geschützt würden, einen gebotenen Lärmschutz zu erreichen.

Der Forderung nach Erstellung von zusätzlichen Lärmschutzwänden im Mittelstreifen kann nicht entsprochen werden. Grundlage für die Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen ist die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Das gewählte Lärmschutzkonzept im Bereich Frasdorf Süd sieht einen Vollschutz vor, d. h. für alle Schutzfälle in Frasdorf Süd werden die Tag- und Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten.

Galerie-Lösung in Achenmühle

Es wurde kritisiert, dass eine aus Lärmschutzgründen erforderliche Galerie-Lösung für Achenmühle nicht weiter verfolgt werde, während im Ortsbereich von Frasdorf eine begrünte Einhausung entstehen solle.

Die Forderung auf Errichtung einer Galerie-Lösung für Achenmühle ist nicht Bestandteil des gegenständlichen Planfeststellungsverfahrens für den Abschnitt Achenmühle - Bernauer Berg, sondern betrifft den Ausbauabschnitt der A 8 AS Rosenheim - Achenmühle.

Lärmschutzwall östlich von Daxa

Es wurde bemängelt, dass der geplante Lärmschutzwall östlich von Daxa zwingend weiter bis nach Thal verlängert werden müssen. Auch eine absorbierende Lärmschutzwand wäre an dieser Stelle denkbar, falls Platzprobleme zwischen der Kreisstraße RO 5 und der A 8 einen Lärmschutzwall unmöglich machen würden.

Die Forderung wird abgelehnt. Der Vorhabensträger kommt mit der vorliegenden Planung seiner gesetzlichen Verpflichtung auf Lärmvorsorge für die betroffenen Wohnbereiche mit den weiter oben beschriebenen Lärmschutzmaßnahmen nach der 16. BImSchV bei Daxa nach. Allein schon durch den Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags ($D_{StrO} = - 5 \text{ dB(A)}$) werden die künftigen Lärmbelastungswerte i.d.R. schon unter den heutigen Werten liegen. Die geplante „Geländemodellierung“ in diesem Bereich besteht aus einem 2 m hohen Blendschutzwall.

Lärmschutz Unteracherting und Oberacherting

Es wurde eingewandt, dass im westlichen Gemeindebereich von Frasdorf bei Unteracherting und Oberacherting nur für ein Anwesen ein aktiver Lärmschutz (Wall-Wand) zwischen Bau-km 67+600 und Bau-km 68+000 vorgesehen sei. Die dort nördlich der A 8 höher gelegenen Anwesen seien jedoch, besonders bei westlichen Luftströmungen, den Lärmauswirkungen der A 8 massiv ausgesetzt. Für den Ortsbereich von Achenmühle sei auf der südlichen Seite der neuen Trasse eine gekrümmte Lärmschutzwand vorgesehen. Hier bestehe die Gefahr, dass für die genannten Anwesen nördlich der A 8 sich gerade bei westlichen Luftströmungen die Lärmsituation durch „Lärmüberschwappungen“ verschlechtern werde. Auch die massiven Abschungen in diesem Bereich seien aufgrund des enormen Flächenverbrauches und Eingriffs in das Landschaftsbild so nicht hinnehmbar, gerade im Hinblick auf den Tourismus im Voralpenland. Es wurde daher gefordert, die Lücke vom Wallende bei Bau-km 67+870 bis zur Irritationsschutzwand bei Bau-km 68+039 mit einer Lärmschutzwand bei gleichzeitiger stetiger Absenkung der Höhe auf 2 m zu schließen.

Die Forderung wird abgelehnt. Der Vorhabensträger kommt mit der vorliegenden Planung seiner gesetzlichen Verpflichtung auf Lärmvorsorge für die betroffenen Wohnbereiche mit den weiter oben beschriebenen Lärmschutzmaßnahmen gemäß der 16. BImSchV nach. Mit den geplanten Lärmschutzmaßnahmen werden an fast allen Immissionsorten in den Ortsteilen Unteracherting und Oberacherting die Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete eingehalten. Die nördlich der A 8 liegenden Ortsteile erhalten mit dem lärm mindernden Belag sowie durch die natürliche Einschnittsböschung (Bau-km 67+200 - Bau-km 67+750) und die Wall-Wand-Kombination (Bau-km 67+650 - Bau-km 67+900) aktive Lärmschutzmaßnahmen. Für die Einhaltung der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV an allen Anwesen im Bereich Unteracherting und Oberacherting wären von Bau-km 67+400 bis Bau-km 67+655 eine 9,0 m hohe Wand, von Bau-km 67+655 bis Bau-km 67+860 eine Wand von 8,0 m Höhe auf einem Wall mit 6,0 m Höhe erforderlich. Diese Wandhöhen sind aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und des Landschaftsbildes nicht zu verantworten. Reflektionen aus der gekrümmten Wand sind in der Lärmberechnung berücksichtigt. Für das Anwesen Oberacherting 1 werden mit den geplanten Lärmschutzmaßnahmen sogar die Lärmgrenzwerte für allgemeine Wohngebiete deutlich unterschritten.

Seitenablagerungen im Westen von Frasdorf

Es wurde eine Überprüfung gefordert, ob die betroffenen Bereiche im Westen von Frasdorf durch die Anlage von Seitenablagerungen besser vor Lärm geschützt werden könnten. Es wurde insofern eine entsprechende Überarbeitung der Planung entsprechend dem Konzeptplan eines Architektenbüros gefordert.

Die Forderung wird abgelehnt. Der Vorhabensträger kommt mit der vorliegenden Planung seiner gesetzlichen Verpflichtung auf Lärmvorsorge für die betroffenen Wohnbereiche mit den weiter oben beschriebenen Lärmschutzmaßnahmen nach der 16. BImSchV nach. Die geplanten Seitenablagerungen westlich von Frasdorf sind bei der schalltechnischen Berechnung nicht berücksichtigt worden, führen an der westlichen Randbebauung von Ginnerting aber zu einer Pegelminderung von bis zu 0,5 dB(A). Die Vorschläge des Architekturbüros beziehen sich im Hinblick auf die Seitenablagerungen auf den Bereich von Ginnerting. Für die vorgeschlagenen Ablagerungen müssten zusätzliche Privatflächen in Anspruch genommen. Eine Umsetzung ist nur möglich, sofern ein freihändiger Grunderwerb bzw. eine Einigung mit den jeweiligen Grundstückseigentümern zu Stande kommt und sonstige Belange (z.B. Naturschutz) nicht dagegenstehen.

Lärmschutz Ginnerting

Es wurde gefordert, dass aus Gründen des Gesundheitsschutzes und dem Vorsorgeprinzip für den Ortsteil Ginnerting die Einstufung in ein Wohngebiet gelten müsse.

Die Forderung wird abgelehnt. Der nördliche Teil von Ginnerting wurde erst während des laufenden Planfeststellungsverfahrens durch die Gemeinde Frasdorf von einem Misch- zum Wohngebiet geändert. Dadurch wird der Nachtgrenzwert nun an drei Anwesen überschritten. Da die Neufestlegung des Wohngebietes erst nach Einleitung der Planfeststellung erfolgte, ist sie für das vorliegende Planfeststellungsverfahren nicht maßgebend. Die dadurch verursachten Lärmkonflikte hätten im Rahmen des Bauleitplanverfahrens durch die Gemeinde Frasdorf selbst gelöst werden müssen. Es wird aber trotzdem passiver Lärmschutz in Ginnerting Nord für die Anwesen gewährt, die im Bereich des Wohngebiets nach Bebauungsplans liegen. Die übrigen Anwesen, die im Mischgebiet liegen erhalten keinen passiven Lärmschutz, weil die Grenzwerte für Mischgebiete nicht überschritten werden.

Lärmschutz Ortsteil Westerndorf

Es wurde eingewandt, dass die Lärmbelastung für den bewohnten Ortsteil Westerndorf der Gemeinde Frasdorf, der sich südlich der A 8 befindet, ansteige und die geplanten Lärmschutzmaßnahmen unzureichend seien. Durch die zukünftig steiler angelegte Prienbrücke sowie die Tatsache, dass der nördliche Lärmschutzwall bei Ginnerting weiter westlich enden solle als der südliche, entstünden Schallreflektoren, die die Belastung in den südlichen Bereichen verstärken würden. Ebenso werde durch die Stilllegung beider Unterführungen in Frasdorf der Verkehr über die geplanten neuen Kreisverkehrsanlagen westlich und östlich von Frasdorf geleitet. Vor allem die westliche Kreisverkehrsanlage verlagere das Verkehrsaufkommen näher an Westerndorf. Der Verkehrslärm von diesen beiden Knotenpunkten belaste unmittelbar und ohne geplanten Schallschutz die südlichen Gemeindegebiete. Hinzu komme, dass durch die neuen Überführungen der St 2362 Frasdorf - Söllhuben und der St 2093 Aschau - Prien das Straßenniveau angehoben werde und der Verkehrslärm dadurch stärker auf die südlichen Ortsteile einwirke.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Der Vorhabensträger kommt mit der vorliegenden Planung seiner gesetzlichen Verpflichtung auf Lärmvorsorge für die betroffenen Wohnbereiche mit den weiter oben beschriebenen Lärmschutzmaßnahmen nach der 16. BImSchV nach. Mit den geplanten Lärmschutzmaßnahmen werden an allen Immissionsorten von Westerndorf die Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten und gegenüber dem Bestand gemindert. Die topographischen Randbedingungen, die Windsituation und die Lärmbelastung der verlagerten Staatsstraße wurden bei dieser Lärmbetrachtung berücksichtigt.

Lärmschutz Ortsteil Pfannstiel

Es wurde eingewandt, dass für den Ortsteil Pfannstiel der Gemeinde Frasdorf und die davon im Umkreis liegenden Wohngebiete der Gemeinde Frasdorf kein umfassender Lärmschutz geplant sei.

Der Vorwurf ist nicht gerechtfertigt. Der Vorhabensträger kommt mit der vorliegenden Planung seiner gesetzlichen Verpflichtung auf Lärmvorsorge für die betroffenen Wohnbereiche mit den weiter oben beschriebenen Lärmschutzmaßnahmen gem. der 16. BImSchV nach. Mit den geplanten Lärmschutzmaßnahmen werden in Pfannstiel an allen Immissionsorten die Grenzwerte der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete eingehalten. Das gewählte Lärmschutzkonzept sieht einen Vollschutz, d.h. die Einhaltung der Tag- und Nachgrenzwerte der 16. BImSchV an der geschlossenen Wohnbebauung vor. Allein schon durch den Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags ($D_{\text{StrO}} = - 5 \text{ dB(A)}$) werden die künftigen Lärmbelastungswerte i.d.R. schon unten den heutigen Werten liegen.

Verlängerung des Tunnels auf der A 8 in Frasdorf

Von mehreren Einwendern, insbesondere der Gemeinde Frasdorf, wurde aus Immissionsschutzgründen gefordert, den geplanten Tunnel im zentralen Bereich von Frasdorf um jeweils mindestens 300 m in westlicher und östlicher Richtung zu verlängern. Im Anschluss daran müsste ein ausreichender aktiver Lärmschutz in Form von Lärmschutzwällen und/oder Lärmschutzwänden festgesetzt werden.

Die Forderung wird abgelehnt. Der Vorhabensträger kommt mit der vorliegenden Planung seiner gesetzlichen Verpflichtung auf Lärmvorsorge für die betroffenen Wohnbereiche mit den weiter oben beschriebenen Lärmschutzmaßnahmen nach. Mit den geplanten Lärmschutzmaßnahmen werden die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten. Das gewählte Lärmschutzkonzept sieht durch die geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen, wie z. B. den etwa 600 m langen Tunnel mit beidseitig anschließenden einkragenden Lärmschutzwänden einen Vollschutz, d. h. die Einhaltung der Tag- und Nachgrenzwerte der 16. BImSchV an der geschlossenen Wohnbebauung im Gemeindebereich von Frasdorf vor. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen (z. B. in Form einer Verlängerung des Tunnels) sind mangels Erforderlichkeit und aus wirtschaftlichen Erwägungen nicht geboten. Der Vorhabensträger hat aber im Anhörungsverfahren zugesagt, eine wallartige Ablagerung von Erdüberschussmassen in den genannten Außenbereichen zu ermöglichen, sofern ein freihändiger Grunderwerb bzw. eine Einigung mit den jeweiligen Grundstückseigentümern zu Stande kommt und sonstige Belange (z. B. Naturschutz) nicht entgegenstehen.

Gradientenabsenkung des Tunnels auf der A 8

Von mehreren Einwendern, insbesondere der Gemeinde Frasdorf, wurde aus Immissionschutzgründen gefordert, den geplanten Tunnel im zentralen Bereich von Frasdorf um ca. 4 m abzusenken als auch - wie bereits im Planungsdialog zugesagt - die Gradienten östlich des Tunnels sowie auf der Prienbrücke tiefer zu legen.

Die Forderung wird abgelehnt. Eine Absenkung des Tunnels würde erhebliche Eingriffe in die schützenswerte Hangleite in Frasdorf sowie bauzeitlich aufwendige und kostenintensive Stützkonstruktionen mit sich bringen, die bei der gewählten Lösung vermieden wurden. Der Tunnel wird angeschüttet und begrünt, so dass sich dieser harmonisch in das Landschaftsbild einfügt. Weiterhin würde eine Absenkung des Tunnels bzw. der Prienbrücke einen Eingriff in den Hang bedeuten und die Tieferlegung erhebliche Erdmassenmehrungen und infolgedessen zusätzliche (trassennahe) Seitendeponien bedingen.

Verlängerung/Erhöhung der Rauchtrennwände an den Tunnelportalen

Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat im Anhörungsverfahren empfohlen, die vorgesehenen einkragenden Rauchtrennwände im Anschluss an die Tunnelportale in gleicher Länge wie die einkragenden Lärmschutzwände mit einer Höhe von 4,70 m und hochabsorbierender Verkleidung auszuführen. Dies würde auch die Überschreitung am Immissionsort FR_IO_07 beheben.

Der Vorschlag auf Verlängerung und Erhöhung der Rauchtrennwände wird abgelehnt. Rauchtrennwände werden so lange ausgebildet, dass sie im Brandfall den Rauchabzug aus der Brandröhre vom Portal der benachbarten Rettungsröhre fernhalten. Dieses neue Element der Tunnelsicherheit wird - in der Höhe des Fahrraumes - auf einer Länge von 30 m ausgeführt, dies entspricht der Regelung im Entwurf der RABT 2015. Auf den anschließenden 10 m wird eine gestalterische Absenkung bis auf Höhe der weiterführenden passiven Schutzeinrichtung vorgesehen. Einer Verlängerung der Rauchtrennwände steht zum einen entgegen, dass beidseits des Tunnels gem. RABT eine Notüberfahrt im Mittelstreifen für Einsatzkräfte im Brand- und Rettungsfall vorgesehen werden muss. Zum anderen sind aus betrieblichen Gründen Lärmschutzanlagen im Mittelstreifen zu vermeiden. Allerdings hat der Vorhabensträger zur Minderung von Pegelsprüngen zugesagt, die Rauchtrennwände mit schallabsorbierenden Elementen zu versehen und diese auch etwas in den Tunnel hinein zu verlängern.

Grundsätzliche Absenkung der Gradienten der A 8

Es wurde ferner eingewandt, dass im Vorfeld der Planfeststellung immer von einer generellen Tieferlegung der Fahrbahn auf der gesamten Trasse der A 8 gesprochen

worden sei. Nun finde die Tieferlegung nur punktuell an geografischen Höhen statt. Es wurde auch gefordert, den Streckenabschnitt der A 8 insgesamt, insbesondere im Bereich Pfaffing und Daxa, abzusenken. Dies würde die Erhöhung des Fahrbahnniveaus und die Dimension des Lärmschutzwalls für Pfaffing geringer ausfallen lassen bzw. diesen weitgehend erübrigen.

Die Forderungen werden abgelehnt. Der Vorhabensträger kommt mit der vorliegenden Planung seiner gesetzlichen Verpflichtung auf Lärmvorsorge für die betroffenen Wohnbereiche mit den weiter oben beschriebenen Lärmschutzmaßnahmen nach der 16. BImSchV nach. Eine generelle Tieferlegung der A 8 war nie geplant, da diese nicht überall zielführend ist (auch nicht für den Lärmschutz). Die A 8 wird z. B. im Bereich von Daxa um bis zu 5,0 m tiefergelegt. Eine weitere Absenkung der Trasse wäre mit zusätzlichen Erdaushubmassen verbunden, die trassennah - vorwiegend auf landwirtschaftlich genutzten Flächen - abgelagert werden müssten. Östlich von Pfaffing beginnt die provisorische Überleitung auf den Bestand, so dass hier lage- und höhenmäßig keine Abweichungen zum Bestand vorhanden sein können.

Bau von Einhausungen

Im Anhörungsverfahren wurde gefordert, einen umfangreichen Lärmschutz bei Achenmühle, von der neuen Autobahnbrücke westlich Frasdorf (die allerdings besser noch weiter westlich zu situieren wäre) bis zur geplanten Einhausung und östlich der Einhausung bis zur neuen Anschlussstelle, bei Leitenberg, Umrathshausen und Hötzing und Teile der ohnehin geplanten Einhausung in Frasdorf durch begrünte Lärmschutzwände (oder Lärmschutzwälle) mit einer hallendachartigen Konstruktion zu realisieren, die mit PV-Modulen (und Glas) abgedeckt werde. Eine solche Konstruktion diene gleichermaßen der Stromerzeugung und massivem Lärmschutz. Da der konstruktive Aufwand auch Dank umfangreicherem Rückgriff auf industrielle Vorfertigung wesentlich geringer als bei einer klassischen Einhausung sei, könnten solche Lärmschutzbauten wesentlich ausgedehnter ausgeführt werden. Weiterhin würde mit diesen zusätzlichen PV-Anlagen dem wachsenden Trend entgegengewirkt, selbst empfindliche Landschaften (wie westlich Bernau) mit Massen von PV-Modulen auf landwirtschaftlichen Flächen „zu verschönern“. Überschüssiger Strom könnte für die Erzeugung von Wasserstoff verwendet werden und ein weiterer klimarelevanter Aspekt aus diesem Ansatz modellhaft entwickelt werden.

Die Forderung wird abgelehnt. Der Vorhabensträger kommt mit der vorliegenden Planung seiner gesetzlichen Verpflichtung auf Lärmvorsorge für die betroffenen Wohnbereiche durch das hier festgestellte Lärmschutzkonzept nach. Durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen in Form eines lärmindernden Fahrbahnbelages ($D_{\text{Stro}} = - 5 \text{ dB(A)}$) sowie in Form von Wällen, Wänden und der Einhausung Frasdorf

werden im Planungsbereich an jedem Anwesen die Lärmpegel deutlich gemindert. Ein durchgehender Vollschutz ist aus städtebaulichen, technischen, umweltfachlichen oder wirtschaftlichen Gründen nicht immer und überall möglich. Mit dem gewählten Lärmschutzkonzept können jedoch an 90 % aller betroffenen Anwesen die Tag- und Nachtgrenzwerte eingehalten werden. Für die Gebäude, die durch die aktiven Lärmschutzmaßnahmen nicht komplett geschützt werden können, werden passive Maßnahmen in Form von Schallschutzfenstern und Lüftern vorgesehen. Insbesondere durch das geplante Tunnelbauwerk in Frasdorf sowie den beidseitig anschließenden und von außen angeschütteten Lärmschutztrog wird die Einbindung der A 8 in das Ortsbild verbessert, der Eingriff in private Flächen gegenüber konventionellen Lösungen mit Böschungen reduziert und durch die Lärmschutzwirkung eine deutliche Steigerung der Wohn- und Aufenthaltsqualität im Ortsbereich von Frasdorf gegenüber der heutigen Bestandssituation erzielt. Lärmschutzwände mit einer hallendachartigen Konstruktion könnten den Hangschub nicht aufnehmen und stellen daher für die Einhausung Frasdorf keine technisch realisierbare Lösung dar. Um die Lärmsituation für den Ort Frasdorf deutlich zu verbessern, werden erhebliche Überschussmassen aus dem nebenliegenden Hang und unter der bestehenden A8 entnommen, um diese tieferzulegen und zukünftig in einer Einhausung zu führen. Diese muss sehr massiv als Betonbauwerk ausgeführt werden, um den angeschnittenen Hang zukünftig stützen zu können. Dazu ist zusätzlich auch die ortsseitige Anschüttung der Einhausung statisch zwingend erforderlich. Zudem werden die genannten Überschussmassen aus dem Bereich Frasdorf möglichst ortsnah wiederverwertet. Dies geschieht durch die Schüttung in Form von Lärmschutzwällen, um weitere Ortsteile vor dem Lärm zu schützen. Ferner wird durch das ergänzende Aufsetzen von hochabsorbierenden Lärmschutzwänden deren Höhe begrenzt und die Auswirkungen auf das Landschaftsbild minimiert. Der Einsatz von Photovoltaik-elementen würde wegen deren reflektierender Wirkung eine größere Wandhöhe erfordern und ist daher in der Planung der Lärmschutzwände nicht vorgesehen. Für die Einhausung Frasdorf sind bereits verschiedene Nutzungen vorgesehen. Auf der Oberfläche wird ein Weg angelegt, um die fußläufige Verbindung von Frasdorf mit dem Ortsteil Ginnerting und der nördlichen Umgebung deutlich zu verbessern. Über diesen Weg können auch die Eigentümer der Hanggrundstücke wie bisher ihre bewaldeten Flächen erreichen und bewirtschaften. Darüber hinaus soll durch Bepflanzung der Oberfläche zum einen die Einbindung in das Landschaftsbild verbessert und zum anderen ein ansprechender Aufenthalt am Frasdorfer Ortsrand für die Menschen ermöglicht werden. Zudem soll die Einhausung trotz der Ortsnähe auch eine Funktion als Grünbrücke übernehmen mit Verbesserung der Querungsmöglichkeit für die Wildtiere. Aufgrund der genannten und präferierten Nutzungen ist daher die Anordnung einer Photovoltaikanlage auf der Einhausung Frasdorf nicht vorgesehen.

Lärmschutz AS Frasdorf

Es wurde eingewandt, dass die Lärmberechnungen bis zum Jahre 2030 auf der St 2093 und der Anschlussstelle Frasdorf der A 8 nicht ausreichend berücksichtigt seien. Es müssten weitere aktive Lärmschutzanlagen vorgesehen werden.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Der Vorhabensträger kommt mit der vorliegenden Planung seiner gesetzlichen Verpflichtung auf Lärmvorsorge für die betroffenen Wohnbereiche nach. Mit den geplanten Lärmschutzmaßnahmen werden im Bereich der AS Frasdorf an allen Immissionsorten die Grenzwerte der 16. BImSchV für Mischgebiete eingehalten bzw. deutlich unterschritten. Allein schon durch den Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags ($D_{\text{StrO}} = - 5 \text{ dB(A)}$) werden die künftigen Lärmbelastungswerte i.d.R. schon unten den heutigen Werten liegen. Schallschutzwände im Zuge von Staatsstraßen sind vom Freistaat Bayern als Straßenbaulastträger gegebenenfalls zu veranlassen.

Lärmschutz Oberprienmühle, Frasdorf

Es wurde eingewandt, dass man für den Abschnitt von der Prientalbrücke in Richtung Osten (Bau-km 72+000 - Bau-km 72+300) keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen habe.

Der Vorhabensträger kommt mit der vorliegenden Planung seiner gesetzlichen Verpflichtung auf Lärmvorsorge nach der 16. BImSchV nach. Am Anwesen Oberprienmühle 3 (OP_IO_01) wird der Nachtgrenzwert nicht eingehalten. Ein Vollschutz, der nur durch eine Lärmschutzwand auf der Prientalbrücke möglich wäre, ist für ein Einzelanwesen nicht verhältnismäßig. Das betroffene Anwesen wird aber passiv geschützt (vgl. A.3.5.9 dieses Beschlusses). Darüber hinaus wird das Gelände der Prientalbrücke mit einer Acrylglasplatte versehen.

Lärmindernder Fahrbahnbelag Prientalbrücke

Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat im Anhörungsverfahren empfohlen, eine lärmindernde offenporige Asphaltdeckschicht (OPA)-Fahrbahnbelag mit einem D_{StrO} von $- 5 \text{ dB(A)}$ in längeren zusammenhängenden Abschnitten (d. h. nicht unter 1000 m) auch auf der Prientalbrücke Bauwerk BW 117 (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.1.16) zu verbauen, um auffällige und hohe Pegeländerungen von Fahrzeugen zu vermeiden, wenn sie von der OPA auf andere Deckschichten oder umgekehrt fahren. Außerdem werde durch den Schmutzeintrag von Verkehr aus dem Streckenabschnitt mit anderer Deckschicht die lärmindernde Wirkung der OPA auf eine Länge von 150 m angrenzend an die Brücke und für die an den Tunnel anschließenden Fahrbahnabschnitte beeinträchtigt.

Der Empfehlung des Bayerischen Landesamtes für Umwelt, den lärmindernden OPA-Fahrbahnbelag auch auf der Prientalbrücke einzubauen, wird nicht entsprochen. Der Vorhabensträger kommt mit der vorliegenden Planung seiner gesetzlichen Verpflichtung auf Lärmvorsorge für die betroffenen Wohnbereiche durch das hier festgestellte Lärmschutzkonzept nach. Die mehr als 500 m von der Prientalbrücke entfernten Immissionsorte mit Überschreitung der Lärmgrenzwerte (Fr_IO_07) nahe an der A 8 liegen bereits hinter hohen Lärmschutzanlagen bzw. hinter einer tiefen Einschnittssituation der A 8 und somit werden die Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV durch andere Schallschutzmaßnahmen des Vorhabensträgers gewährleistet.

Zur Anwendung von Offenporigem Asphalt (OPA) auf Brücken liegen auch Einsatzgrenzen vor, zum anderen sind technische Hinweise für den Fall der Umsetzung verfügbar. Der Einsatz von OPA ist mittlerweile geregelt in den neuen Richtlinien für den Entwurf, die konstruktive Ausbildung und Ausstattung von Ingenieurbauwerken (RE-ING). Nach den RE-ING ist Offenporiger Asphalt (OPA) auf Brücken grundsätzlich nicht vorzusehen, d.h. der Einsatz ist nicht von vorne herein freigegeben. Allerdings sind durch die RE-ING bei Vorliegen zwingender Gründe die Anwendung auf kurzen Brücken bis zu einer Länge von 15 m unter Einhaltung verschiedener technischer Randbedingungen zugelassen. Diese Regelung ist in der vorliegenden Planung bei den direkt befahrenen Unterführungen BW 109, BW 110, BW 112, BW 120, BW 121, BW 125 und BW 126 berücksichtigt. Der lärmindernde Fahrbahnbelag wird zur Vermeidung auffälliger und hoher Pegeländerungen auf allen Unterführungen mit einer Länge unter 100 m ausgeführt. Die Prientalbrücke gehört mit einer Länge von 158,50 m, also über 100 m nicht dazu.

Damit kann beim Überfahren dieser kurzen Brücken eine Änderung der Schallfrequenz und damit eine gewisse Lästigkeit vermieden werden, auch wenn dies in der Lärmberechnung auf die Pegel der Immissionsorte keine oder nur geringfügige Auswirkungen hat. Sowohl in den RE-ING als auch im zitierten Merkblatt für Asphaltdeckschichten aus Offenporigem Asphalt (M OPA) ist das technische Erfordernis einer zusätzlichen abdichtenden Zwischenschicht vorgegeben. Der Asphaltbelag und die Brückenkappen sind entsprechend dicker auszuführen, in der Folge ergibt sich ein Mehrgewicht von weit über 100 kg je Quadratmeter Brückenfläche. Für die kurze Brücke mit einer Länge von 15 m ergibt sich ein Mehrgewicht von rd. 70 Tonnen, diese Zusatzlast kann mit einem vertretbaren Aufwand abgetragen werden. Im Fall der Prientalbrücke müssten rd. 750 Tonnen zusätzliches Gewicht statisch bewältigt werden. Aufgrund der großen Einzelstützweiten müsste dort das Tragwerk deutlich aufwendiger und kostenintensiver gestaltet werden.

Auch die angesprochene Problematik einer drohenden Verschmutzung, die in der Publikation 20/2014 „Lärmindernde Fahrbahnbeläge“ des Umwelt-Bundesamtes für offenporige Fahrbahnbeläge benannt wird, lässt zwar über die Jahre eine Reduzierung der lärmindernden Wirkung von anfangs rund - 10 dB(A) auf - 5 dB(A) nach etwa acht Jahren Liegedauer erwarten. Damit ist zugleich aber auch die Lebensdauer des Belags annähernd erreicht. Zudem ist bei Bundesautobahnen, anders als bei Landstraßen und Bundesstraßen, nicht der Eintrag des rollenden Verkehrs die Quelle der Verschmutzungen, sondern es sind dies in der Hauptsache Einträge aus der Atmosphäre (sedimentierender Staub, Pollen etc.). Deren Eintrag ist, unabhängig von einem Übergangsbereich, auf nicht-offenporigen Fahrbahnbelägen nicht höher als auf offenporigen Belägen. Sofern es tatsächlich zu einer Verschmutzung zwischen den beiden Fahrbahnbelägen kommen würde, würde gleichsam automatisch auf einer Länge von 150 m eine Angleichung bzw. ein fließender Übergang der Oberflächeneigenschaften eintreten und der befürchtete Pegelsprung in eine länger andauernde und damit weniger lästige allmähliche Pegeländerung umgewandelt werden.

Lärmschutzwand Prientalbrücke

Es wurde seitens der Gemeinde Frasdorf und der Gemeinde Aschau gefordert, dass anstatt des geplanten „Flüsterasphalts“ auf der Prientalbrücke Bauwerk BW 117 (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.1.16) eine Abschirmung durch eine Lärmschutzwand erfolgen solle.

Die Forderung wird abgelehnt. Der Vorhabensträger kommt mit der vorliegenden Planung seiner gesetzlichen Verpflichtung auf Lärmvorsorge für die betroffenen Wohnbereiche mit den weiter oben beschriebenen Lärmschutzmaßnahmen nach der 16. BImSchV nach. Auf der Prientalbrücke wird kein OPA bzw. der angesprochene „Flüsterasphalt“ eingebaut, sondern voraussichtlich ein Splittmastix-Belag mit einem DStro-Wert von - 2 dB (A). Dies gilt grundsätzlich bei Großbrücken, bei denen man das bewusste Eindringen von Wasser vermeiden will. Für einen Vollschutz wäre eine 1,0 m hohe LSW Richtung Norden auf der Prientalbrücke erforderlich, um die Überschreitung an einem Haus um bis zu 1,3 dB (A) zu reduzieren. Der Vorhabensträger hat aber im Anhörungsverfahren zugesagt, das Brückengeländer mit einer Acrylglas-scheibe zu versehen.

Lärmschutzwall Ortsteile Leitenberg und Umrathshausen

Es wurde vorgeschlagen, anstelle des geplanten Lärmschutzwalles von Leitenberg bis nach Umrathshausen mit einer Höhe von 6 m eine moderne Schallschutzanlage wie eine Art „Galerie mit Einböschungen“ auf der Nordseite der A 8 vorzusehen. Dies könne flächensparender und landschaftsverträglicher erfolgen. Zudem wurde für den

Ortsteil Leitenberg eine gleichmäßige Erhöhung des Lärmschutzwalls um 2 m auf insgesamt 10 m Wallhöhe von Leitenberg nach Umrathshausen gefordert.

Die Forderungen werden abgelehnt. Der Vorhabensträger kommt mit der vorliegenden Planung seiner gesetzlichen Verpflichtung auf Lärmvorsorge nach der 16. BImSchV für die betroffenen Wohnbereiche mit der vorgesehenen Lärmschutzwand-/wandkombination zur Verbesserung der Lärmsituation in den Ortsteilen Leitenberg und Umrathshausen nach. Das gewählte Lärmschutzkonzept sieht einen Vollschutz, d.h. die Einhaltung der Tag- und Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV an der geschlossenen Wohnbebauung vor. Infolge der 1. Tektur vom 17.12.2019 hat der Vorhabensträger von Bau-km 72+605 bis Bau-km 72+825 eine Lärmschutzwand-/wandkombination mit einer Gesamthöhe von 13,0 m, von Bau-km 72+825 bis Bau-km 72+910 eine Lärmschutzwand-/wandkombination mit einer Gesamthöhe von 13,0 bis 11,0 m, von Bau-km 72+910 bis Bau-km 73+330 eine Wallhöhe von 8,0 m und von Bau-km 73+340 bis Bau-km 74+047 eine Lärmschutzwand-/wandkombination mit einer Gesamthöhe von 10,0 m (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.3.13 T1 und 2.3.15 T1) vorgesehen, um den Lärmschutz zu optimieren. Die Kosten einer Galerie wären deutlich höher als die der gewählten Kombination aus Wall und Wand. Eine Verlängerung der Wall-Wand-Kombination von Bau-km 72+910 bis Bau-km 73+330 ist nicht erforderlich.

Infolge der 1. Tektur vom 17.12.2019 werden die Rückseiten der Lärmschutzwälle von Bau-km 72+595 bis Bau-km 74+060 (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nrn. 2.3.13 T1, 2.3.15 T1, 7.1.8. a T1, 7.1.9 a T1) und von Bau-km 74+640 bis Bau-km 75+000 (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.3.17 T2), welche unmittelbar an landwirtschaftliche Nutzflächen anschließen, auf der autobahnabgewandten Seite mit einer Böschungsneigung von 1:1,5 versehen. Dadurch werden Flächeninanspruchnahmen reduziert und durch die trassennahe Ablagerung der beim Ausbau der A 8 anfallenden Erdüberschussmassen unnötige Transportwege über das untergeordnete Wegenetz vermieden.

Eine Erhöhung des Lärmschutzwalles von Bau-km 72+910 bis Bau-km 73+325 ist laut Auskunft des Vorhabensträger als freiwillige Maßnahme allerdings dann möglich, wenn sich im Rahmen der Bauausführung geeignete Überschussmassen für eine Wallschüttung ergeben und die notwendigen Grundstücksflächen kostenlos zur Verfügung gestellt werden.

Lärmschutz Umrathshausen/Bahnbrücke östlich Umrathshausen

Es wurde eingewandt, dass die Gebietseinstufung der Straßen „Am Kalkofen“ und „Moosweg“ als Mischgebiet in Umrathshausen falsch sei. Zudem wurde kritisiert, dass nicht die in der ursprünglichen Planung von 2012 auf der Bahnbrücke östlich

von Umrathshausen Bauwerk BW 120 (Reg-Verz. lfd. Nr. 2.1.19 T1, Bau-km 74+060,2) 9,0 m hohe Lärmschutzwand enthalten sei bzw. die Lärmschutzanlagen auf Höhe von Umrathshausen nur mit einer Höhe von 8,5 m verwirklicht werden sollen. Im weiteren Verlauf in östlicher Richtung der Bahnunterführung sei keine Schallschutzwand vorgesehen.

Der Vorwurf ist nicht gerechtfertigt. Infolge der 1. Tektur vom 17.12.2019 hat der Vorhabensträger von Bau-km 73+340 bis Bau-km 74+047 eine Lärmschutzanlage als Wall-Wand-Kombination mit einer Gesamthöhe von 10,0 m (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.3.15 T1) vorgesehen, um den Lärmschutz für Umrathshausen zu optimieren. Das gewählte aktive Lärmschutzkonzept kann in diesem Bereich die Einhaltung der Tag- und Nachgrenzwerte der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete bis auf zwei Anwesen (UH_IO_04 und UH_IO_05) gewährleisten. Maßgebend für die Lärmberechnung sind die jeweiligen gültigen Festsetzungen in den Bauleitplänen. Aufgrund der erhöhten Lage von Umrathshausen gegenüber der A 8 ist die Wirksamkeit der Lärmschutzanlagen wie zum Beispiel der ursprünglich geplanten 9,0 m hohen Wand auf dem Bauwerk BW 120 zur Unterführung der DB und eines Betriebsweges begrenzt. Die Wand erzielte nur eine vergleichsweise geringe Pegelmin- derung. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen sind u. a. auch aus Wirtschaftlichkeitsgründen nicht geboten. Die betroffenen Anwesen werden zusätz- lich passiv geschützt (vgl. A.3.5.9 dieses Beschlusses).

Das Bayerische Landesamt für Umwelt wies ferner darauf hin, dass am Immissions- ort UH_IO_06 ein Beurteilungspegel von bis zu 63,6 dB(A) nachts berechnet worden sei, der nach geltender Rechtsprechung in enteignungsrechtlicher Hinsicht kritisch und als gesundheitsgefährdend angesehen werde. Im Übrigen liege der Immissions- ort an der Bahnlinie Prien - Aschau, sodass es sinnvoll sei, die Gesamtlärmsituation zu ermitteln. Am Anwesen UH_IO_06 beträgt der Beurteilungspegel im Nachtzeit- raum im Bestand bis zu 68,1 dB(A) und im Prognose-Nullfall 68,2 dB(A). Im Planfall beträgt der Beurteilungspegel im Nachtzeitraum am Anwesen jedoch nur bis zu 63,6 dB(A). Das Anwesen wird daher um etwa 4,5 dB(A) gegenüber dem Istzustand bzw. dem Prognose-Nullfall entlastet. Die Entlastung setzt sich zusammen aus dem Ein- bau eines lärmarmen Fahrbahnbelags einerseits, und aus dem Abrücken der Stra- ßenachse um ca. 16 m in Richtung Norden. Nachdem die Bahnlinie Prien - Aschau eine Nebenstrecke der DB AG ist und sich zudem die Bahnverkehre als Folge des Ausbaus der A 8 dort nicht erhöhen werden, ist auszuschließen, dass eine Summen- betrachtung ein anderes Ergebnis als eine nachhaltige Entlastung des Anwesens er- geben könnte.

Lärmschutz durch Seitenablagerungen im Osten von Frasdorf

Es wurde eine Überprüfung gefordert, ob die Bereiche im Osten von Frasdorf durch die Anlage von Seitendeponien besser vor Lärm geschützt werden könnten. Es wurde insofern eine entsprechende Überarbeitung der Planung entsprechend dem Konzeptplan eines Architektenbüros gefordert.

Die Forderung wird abgelehnt. Der Vorhabensträger kommt mit der vorliegenden Planung seiner gesetzlichen Verpflichtung auf Lärmvorsorge für die betroffenen Wohnbereiche mit den weiter oben beschriebenen Lärmschutzmaßnahmen nach der 16. BImSchV nach. Ein Rechtsanspruch auf Errichtung einer Lärmschutzanlage besteht nicht, da für die vorgeschlagenen Ablagerungen Privatflächen in Anspruch genommen werden müssten. Aus Sicht des Vorhabensträgers wäre aber in den genannten Außenbereichen grundsätzlich eine wallartige Ablagerung von Erdüberschussmassen möglich, sofern ein freihändiger Grunderwerb bzw. eine Einigung mit den jeweiligen Grundstückseigentümern zu Stande kommt und sonstige Belange (z. B. Naturschutz) dem nicht entgegenstehen würden.

Lärmschutz Leitenberg

Es wurde kritisiert, dass für die nördlich der A 8 höher gelegenen westlichen Anwesen des Ortsteiles Leitenberg kein aktiver Lärmschutz vorgesehen sei. Auch diese Anwesen seien jedoch, besonders bei westlichen Luftströmungen, den Lärmauswirkungen der A 8 massiv ausgesetzt. Ggf. sollten hier auch Lärmschutzmaßnahmen für den Mittelstreifenbereich vorgesehen werden. Ferner werde der Einsatz einer kombinierten Lärmschutzwall/-wand von Bau-km 72+600 bis Bau-km 73+300 für den östlichen Bereich von Leitenberg, wie er bereits im Planungsdialo g vorgesehen war, gefordert.

Der Vorhabensträger hat seine Planung im Rahmen der 1. Tektur vom 17.12.2019 geändert. Von Bau-km 72+605 bis Bau-km 72+825 wird eine Lärmschutzwall/-wandkombination mit 13,0 m Höhe (Reg-Verz. lfd. Nr. 2.3.13 T1) bei Leitenberg vorgesehen, um den Lärmschutz weiter zu optimieren.

Lärmschutz Hötzing

Es wurde seitens des Bayerischen Landesamtes für Umwelt, der Gemeinde Bernau a. Chiemsee und anderer Verfahrensbeteiligter kritisiert, dass für die durch Lärmentwicklung beeinträchtigten Anwesen in Hötzing im Übergangsbereich zwischen dem Bereich Vollausbau und dem Bestand an der A 8 bis Ende Bernauer Berg keine aktiven Lärmschutzanlagen vorgesehen seien, obwohl bei allen Gebäuden in der Nacht und zum Teil auch tagsüber die Lärmgrenzwerte überschritten würden. Aufgrund des Anbaus von Fahrspuren liege dort eine wesentliche Änderung an einem Straßenver-

kehrsweg vor, der den Straßenbaulastträger zur Einhaltung der Lärmgrenzwerte verpflichtet.

Der Einbau eines lärmindernden Belages stelle keinen aktiven Lärmschutz dar, sondern führe lediglich dazu, dass der Lärm an der Quelle vermindert werde. Ein aktiver Lärmschutz könne nur dann abgelehnt werden, wenn die Kosten im Verhältnis zum erreichten Zweck (Lärminderung) unverhältnismäßig hoch wären. Die Ermittlung, ob die Kosten außerhalb der Verhältnismäßigkeit lägen, würden aber fehlen. Zudem seien schon jetzt landschaftsgestaltende Maßnahmen im Bereich Hötzing ebenso wie der Schutz von Biotopen, Schutz der Waldränder ec. geplant. Auch diese Maßnahmen seien kostspielig und müssten bei Weiterführung des Ausbaus ab Bernauer Berg wieder umgebaut bzw. vernichtet werden. Im Bereich des Vollausbaus im Gemeindegebiet Frasdorf würden dagegen keine Kosten gescheut, den Lärmschutz zu verbessern. So solle z.B. der Frasdorfer Ortsteil Pfaffing einen Lärmschutzwall erhalten, obwohl die Wohngebäude dort einen größeren Abstand zur A 8 aufwiesen als die keine 100 m von Pfaffing entfernten Gebäude in Hötzing. Es wurde insofern seitens des Bayerischen Landesamtes für Umwelt empfohlen, die Fahrbahndecke bis zum Ende des Planfeststellungsabschnitts mit OPA auszustatten, denn der Übergang von OPA auf andere Fahrbahnbeläge sollte gemäß M OPA nicht auf Höhe von Immissionsorten erfolgen. Außerdem solle der Lärmschutzwall ab Pfaffing bis Bau-km 75+200 verlängert und dabei die Höhe stetig abgesenkt werden. Aufgrund der dort abschüssigen Verhältnisse nördlich der Fahrbahn könne eine entsprechende Lärmschutzwand zweckmäßiger sein. Der Bereich Hötzing solle im östlich anschließenden Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der A 8 nochmals geprüft und bei der aktiven Lärmschutzmaßnahmenplanung berücksichtigt werden.

Die Forderung auf weitere Lärmschutzmaßnahmen für den Ortsteil Hötzing wird im Rahmen der 1. Tektur vom 17.12.2019 dahingehend nachgekommen, dass zur Einhaltung der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV für die betroffenen Wohnbereiche ein lärmindernder Fahrbahnbelag (- 5dB(A)) entlang der A 8 zwischen Bau-km 75+000 und Bau-km 75+575 (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.1.1 T1) und zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen werden. Der Ortsteil Hötzing befindet sich im Übergangsbereich zum nächstfolgenden Ausbauabschnitt Bernauer Berg - AS Felden der A 8. Bei Bau-km 75+000 (östlich von Pfaffing) beginnt die provisorische Überleitung von der bereits endgültig 6-streifig ausgebauten Strecke auf den bestehenden Fahrbahnquerschnitt. In diesem Bereich sind für den Endausbauzustand aktive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände zum Schutz der Anwesen in Hötzing) vorgesehen, die allerdings aufgrund der geänderten Höhenlage der A 8 beim späteren Ausbau erst im Zuge des endgültigen 6-streifigen Ausbaus dieses Bereiches (Abschnitt Bernauer Berg - AS Felden) realisiert werden können. Insofern

muss nur für den Zwischenzeitraum bis zur Realisierung des Ausbaus zwischen dem Bernauer Berg und der AS Felden auf der A 8 der Lärmschutz mittels passiver Lärmschutzmaßnahmen von den Anliegern noch hingenommen werden. Ein vorgezogener Bau des endgültigen Lärmschutzes ist nicht möglich. Ein Vollschutz an der Übergangsstrecke würde aufgrund der exponierten Lage der betroffenen Gebäude eine 11 m hohe Lärmschutzwand auf 480 m Länge entlang der Übergangsstrecke verbunden mit rd. 2,9 Mio. € Kosten fordern.

Diese Lärmschutzwand müsste dann aber wieder beim Ausbau des Folgeabschnitts zwischen dem Bernauer Berg und der AS Felden zurückgebaut werden, da sich der zukünftige Fahrbahnrand nach Norden verschiebt und sich die Gradienten deutlich verändert. Es sind für den Endausbauzustand zusätzlich zu dem lärmindernden Fahrbahnbelag aktive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen, die allerdings aufgrund Änderungen der Trasse in Lage und Höhe beim späteren Ausbau erst im Zuge des endgültigen 6-streifigen Ausbaus dieses Bereiches (Abschnitt Bernauer Berg - AS Felden) realisiert werden können. Deshalb kann auch eine Untersuchung und Entscheidung über mögliche Lärmschutzvarianten erst bei Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für diesen nächsten Abschnitt erfolgen.

Ferner entsprechen die vorgesehenen naturschutzfachlichen Maßnahmen im Bereich Hötzing den Anforderungen des § 15 BNatSchG an die Minimierung bauzeitlicher Beeinträchtigungen während der provisorischen Anpassung des 6-streifigen Ausbaus an den Bestand. Sie beschränken sich auf Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen, die bei jeder Baumaßnahme geboten sind, z.B. zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände. Umfangreichere landschaftsgestaltende Maßnahmen sind in diesem provisorischen Übergangabschnitt lediglich im Bereich des Bauwerks 123 (BW 123) vorgesehen. Der Grund dafür ist, dass das BW 123 bereits in seinen endgültigen Abmessungen neu errichtet wird und die im Bereich dieses Bauwerks vorgesehenen Gestaltungs- und Waldausgleichsflächen bei Weiterführung des Ausbaus nicht wieder umgebaut oder vernichtet werden müssen. Hingegen sind Maßnahmen, die den anschließenden 6-streifigen Ausbau im Bereich Hötzing betreffen, nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens A 8 Achenmühle - Bernauer Berg, sondern Bestandteil des benachbarten Planungsabschnitts A 8 Bernauer Berg - AS Felden.

Lärmschutz Kothöd

Es wurde im Anhörungsverfahren für den Ortsteil Kothöd der Gemeinde Bernau a. Chiemsee ein adäquater Lärmschutz gefordert.

Die Forderung auf weitere Lärmschutzmaßnahmen für den Ortsteil Kothöd wird abgelehnt. Mit den geplanten Lärmschutzmaßnahmen werden die Grenzwerte der

16. BImSchV an allen Gebäuden in Kothöd eingehalten. Bereits heute überschreiten die Lärmpegel nicht die Auslösewerte für Lärmsanierung.

Heranziehung aller baurechtlich zulässigen Geschosse

Es wurde gefordert, dass bei der Immissionsschutzberechnung alle baurechtlich zulässigen Geschosse herangezogen werden sollen und nicht nur die im Zeitpunkt der Planerstellung bestehenden Etagen.

Die Forderung wird abgelehnt. Die Bemessung von Lärmvorsorgemaßnahmen stellt auf Grundlage der 16. BImSchV auf den Schutz vorhandener schutzbedürftiger Nutzungen ab.

Besondere Situationen bei der Lärmberechnung wie Topographie, Geographie und Meteorologie, Reflexion etc.

Es wurde eingewandt, dass die vorgenommene Methode zur Lärmberechnung unklar sei und besondere Umstände wie die topographische Lage, wechselnde Windströmungen nicht berücksichtigen würde. Insbesondere in der Gemeinde Frasdorf könne sich die Situation, insbesondere wegen besonderer Windlagen, erheblich verschlechtern. Es wurde ferner eingewandt, dass die den Planungen zugrundeliegenden Berechnungen der Immissionen (Schadstoffe, Lärm) unrichtig seien, da sie verschiedene Einflussgrößen wie die vorgesehene Ausbaubreite und die damit möglichen und erwarteten höheren Durchschnittsgeschwindigkeiten noch die besondere Struktur der Landschaft berücksichtigen würden. So sei vor allem in Tal- und Hanglagen wegen des Amphitheatereffektes eine gegenüber der flachen Landschaft vollkommen veränderte Ausbreitung der Immissionen unzweifelhaft zu erwarten und damit eine unzumutbare Belastung der Anlieger. Die zugrundeliegenden Verkehrslärmberechnungen würden diese Situation entgegen den einschlägigen Bestimmungen des Bundesimmissionsschutzgesetzes nicht berücksichtigen. Folglich seien auch die vorgesehenen Schutzmaßnahmen gesetzeswidrig und in hohem Maße ungenügend.

Diese Einwände sind insgesamt unbegründet. Grundlage für die Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen ist die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und die Berechnungsmethodik der RLS-90. Die vorliegenden Berechnungen wurden vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und für korrekt bewertet. Die Lärmpegelwerte wurden nach der RLS-90 ermittelt, die die Verkehrslärmschutzverordnung nach § 3 S. 1 a. F. i. V. m. § 6 der 16. BImSchV als verbindliches Verfahren zur Beurteilung der Lärmimmissionen von Straßen festlegt. In dieses Berechnungsverfahren werden entgegen der Auffassung der Einwander alle maßgeblichen Faktoren mit einbezogen (z. B. (prognostizierte) Verkehrsbelastung, Lkw-Anteil, Fahrbahnbelag, Steigungsverhältnisse, die zu Grunde gelegten Geschwindigkeiten, Höhenlage der Stra-

ße, insbesondere auch die jeweiligen topographischen Randbedingungen, meteorologische Faktoren, umgebende Bebauung, Reflexionen etc.). Insbesondere die Anwesen in höheren Hanglagen wurden in die Lärmberechnung mit einbezogen. Auch bei diesen Anwesen verringert sich die Lärmbelastung, insbesondere durch den lärmindernden Fahrbahnbelag. Die geplanten Lärmschutzwälle reflektieren zudem durch die natürliche Bodendämpfung keinen Schall. Der Boden des umliegenden Geländes verursacht keine Reflexionen.

Auch bei der Windrichtung wurde von einer ganzjährigen Mitwindwetterlage ausgegangen, d. h. man unterstellt zugunsten der Anlieger, dass der Wind das ganze Jahr vom Emissionsort in Richtung auf den Immissionsort zu weht (rd. 3 m/s), was in der Realität nicht der Fall sein wird. Die gemäß RLS-90 zugrunde gelegten Windgeschwindigkeiten von 3 m/s führen erfahrungsgemäß an den Immissionsorten zu einer Erhöhung der Pegel um ca. 0,5 dB(A) bis 1,0 dB(A) im Vergleich zu Verhältnissen ohne Wind.

Planungsgeschwindigkeit

Verfahrensbeteiligte kritisierten, dass die Schallemissionen unter zu Grundlegung der durchschnittlichen Richtgeschwindigkeit von 130 km/h für PKW und 80 km/h für LKW ermittelt und die Lärmschutzmaßnahmen entsprechend geplant würden. Nach einem 6+2 Ausbau der A 8 würden sich aber die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten wesentlich erhöhen (PKW > 130 km/h, LKW > 80 km/h). Die Lärmbelastung nehme somit deutlich zu. Vor allem aber würden bisherige Geschwindigkeitsbegrenzungen auch aufgrund dieses Ausbaus wegfallen. Die Überschreitung der gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte sei daher zu erwarten. Die Berechnung der Lärmbelastung müsse deswegen mit reell gefahrenen Geschwindigkeiten berechnet werden.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Aufgrund der 16. BImSchV muss der Beurteilungspegel am Immissionsort in der in den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) beschriebenen Vorgehensweise und mit den dort genannten Parametern berechnet werden. Es handelt sich bei den RLS-90 um ein an Messungen geeichtes Rechenverfahren zur Ermittlung der Lärmimmissionen, das untrennbar mit den in der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerten verknüpft ist. Die dabei zu Grunde gelegte Geschwindigkeit ist unabhängig von der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit. Nach dem Berechnungsverfahren der RLS-90 ist der Beurteilungspegel für Tag (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr) und Nacht (22.00 Uhr bis 06.00 Uhr) der über alle Tage des Jahres ermittelten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) und Lkw-Anteile zu ermitteln. Der Vorhabenträger hat in der schalltechnischen Berechnung (und mithin auch bei der Dimensionierung der Lärmschutzanlagen) zutreffenderweise eine Geschwindigkeit von 130 km/h für Pkw und von 80 km/h für Lkw zu

Grunde gelegt. Aus diesen Geschwindigkeiten wird gemäß den Anlage 1 der 16. BImSchV der Korrekturwert DV berechnet, der von 100 km/h abweichende Geschwindigkeiten berücksichtigt. Für Lkw ist die maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h zu Grunde gelegt worden. Für den Pkw wurde mit 130 km/h der höchstmögliche Geschwindigkeitswert angesetzt, der zur Bestimmung des Korrekturwertes D_v in die Berechnung einfließt und damit Geschwindigkeiten ≥ 130 km/h berücksichtigt. Das Vorgehen des Vorhabenträgers entspricht daher der 16. BImSchV. Diese verweist für Straßen auf ihre Anlage 1 sowie im Weiteren auf das Diagramm II. Danach werden durch die Korrektur DV von 100 km/h abweichende zulässige Höchstgeschwindigkeiten berücksichtigt. Damit ist der in der 16. BImSchV bzw. den RLS-90 vorgesehene Rahmen nach oben hin voll ausgeschöpft worden.

Der Lärmschutz konnte daher in zulässiger Weise auf eine durchschnittliche Verkehrsbelastung ausgelegt werden. Die Berücksichtigung einer Spitzenbelastung findet keine Stütze in den maßgeblichen gesetzlichen Bestimmungen. Es ist klarzustellen, dass es sich bei den ermittelten Lärmpegeln um Mittelungspegel handelt, in die zwar Spitzenpegel gewichtet einfließen, die aber kurzfristige Höchstbelastungen jenseits der errechneten Pegel nicht ausschließen. Dass sich an einzelnen Streckenabschnitten an einzelnen Tagen durchaus höhere Lärmpegel ergeben können, ist dabei unerheblich. Gesonderte bzw. weitere Lärmvorsorgemaßnahmen sind auch unter diesem Blickwinkel nicht geboten.

Die den Lärmschutzberechnungen zugrunde gelegten Pkw- und Lkw-Geschwindigkeiten sind auch nicht deswegen zu beanstanden, weil sich Verkehrsteilnehmer häufig nicht an Geschwindigkeitsbegrenzungen halten. Die Lärmberechnung nach RLS-90 beruht korrekterweise auf Durchschnittsgeschwindigkeiten. Einem verkehrswidrigen Verhalten der Verkehrsteilnehmer ist im Übrigen mit dem Mitteln des Straßenverkehrsrechts entgegenzuwirken und Aufgabe der zuständigen Polizei.

Berücksichtigung anderer Lärmquellen

Der nach der 16. BImSchV zu ermittelnde Beurteilungspegel bezieht sich ausschließlich auf die auszubauende Bundesautobahn. Es ist also kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen, die auf den Immissionsort einwirken, zu bilden (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 9.95, NVwZ 1996, 1003; Urteil vom 23.02.2005, Az. 4 A 5.04, NVwZ 2005, S. 808, 809). Lärm, der nicht gerade auf der zu bauenden oder zu ändernden Straße entsteht, wird von den Regelungen der 16. BImSchV nicht erfasst (vgl. BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, Az. 4 A 13.99, NVwZ 2001, S. 1154, 1159; BVerwG, Beschluss vom 11.11.1996, Az. 11 B 65.96, BayVBl. 1997, S. 215, 216). Da es sich vorliegend um die wesentliche Änderung einer Straße handelt, die gemäß § 1 Abs. 2 dem Anwendungsbereich der 16. BImSchV unterfällt, kommt eine Überlage-

rung der Beurteilungspegel mit Pegeln bestehender Straßen grundsätzlich nicht in Betracht. Allerdings dürfen ein bereits vorhandener Verkehrslärm (Vorbelastung) und die durch den Bau oder die wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße entstehende zusätzliche Lärmbeeinträchtigung nicht zu einer Gesamtbelastung führen, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt oder einen Eingriff in die Substanz des Eigentums (durch Überschreiten der sog. "Enteignungsschwelle") beinhaltet. Das Gericht hat jedoch offengelassen, wo die Grenzen der Gesundheitsgefährdung liegen.

Wegen der mit dem Ausbau der A 8 verbundenen Verlegung der St 2362 westlich von Frasdorf, der Abhängung der Simsseestraße und Verlagerung des Verkehrs auf die Kreisstraße RO 5 wurden auch die schalltechnischen Auswirkungen auf diese Verkehrswege auf der Grundlage der 16. BImSchV gesondert untersucht. Es wurden im Prognose-Nullfall und Prognose-Planfall 2030 zusätzlich zu den Schallimmissionen von der A 8, die Schallimmissionen aus den Verkehrswegen RO 5 und St 2362 berechnet. Gemäß der Verkehrsuntersuchung von Herrn Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak ist vom Prognose-Nullfall zum Prognose-Planfall auf den Straßen eine allgemeine Verkehrsmengensteigerung zu erwarten (Unterlage 1 T2, Anlage 1 T1). Zudem wird der Verkehr der St 2362 von 2.100 Kfz/24h zukünftig bereits ab km 70+025 auf die Hauptstraße (RO 5) geführt und damit die Simsseestraße vom Durchgangsverkehr entlastet. Die baulichen Eingriffe am weiteren bestehenden Verkehrsnetz führen jedoch zu keiner spürbaren Steigerung der Belästigung durch an der vorhandenen Wohnbebauung. In der Summenbetrachtung der Schallimmissionen aus der Autobahn und den zusätzlich untersuchten Nebenstraßen tritt dennoch eine schalltechnische Entlastung im gesamten Ortsbereich von Frasdorf ein (Unterlage 17.1.2 T1). Die Entlastung resultiert aus den im Planfall vorgesehenen Lärmschutzanlagen entlang der A 8, da der Immissionsbeitrag der RO 5 und St 2362 in Relation zum Immissionsbeitrag der A 8 zu gering ist, um in der Gesamtbetrachtung eine Pegelerhöhung oder auch nur eine Kompensation zu verursachen. Demnach gibt es keinen Anlass, dem Vorhabensträger weitere Lärmschutzvorkehrungen wegen einer Summationsbetrachtung aufzuerlegen.

Geschwindigkeitsbeschränkung

Es wurde von mehreren Einwendern gefordert, im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eine durchgängige Geschwindigkeitsbeschränkung auf 130 km/h anzuordnen, da sämtliche Verkehrslärberechnungen für den Lärmschutz eine durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit von 130 km/h zugrunde liege.

Viele Verfahrensbeteiligte forderten die Anordnung einer durchgängigen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 120 km/h zur dauerhaften Einhaltung der Lärmimmissionsgrenzwerte, da sich auch die Kapazität einer A 8 durch eine

Geschwindigkeitsbegrenzung erhöhe und durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung die Kosten niedriger gehalten würden. Die bestehende Geschwindigkeitsbegrenzung von 120 km/h dürfe nicht aufgehoben werden. Private Einwander wiesen zudem darauf hin, dass eine durchgehende Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h das Unfallrisiko und die Staugefahr, sowie die Umweltbelastung erheblich reduzieren würde. Ein erfolgreiches Beispiel sei derzeit auf der Inntalautobahn zwischen Kufstein und Innsbruck im Bundesland Tirol angeordnet.

Die Forderung, verkehrliche Geschwindigkeitsbeschränkungen als Lärmschutzmaßnahmen im vorliegenden Ausbauabschnitt der A 8 in diesem Planfeststellungsbeschluss anzuordnen, wird abgelehnt. Die Voraussetzungen zur Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung aus Lärmschutzgründen sind gemäß der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) i. V. m. den „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV)“ geregelt. Eine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeiten aus Gründen des Lärmschutzes kann auf Bundesautobahnen auf Grund des § 45 Abs. 1a, Abs. 1b Nr. 5 und Abs. 1 Nr. 3 der StVO i. V. m. den „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV)“ angeordnet werden, wenn im Bereich eines reinen oder allgemeinen Wohngebietes der vom Straßenverkehr herrührende Lärm einen Richtwert von 70 dB(A) tags/60 dB(A) nachts bzw. bei Mischgebieten 72 dB(A)/62 dB(A) in erheblichem Umfang überschreitet und eine Pegelminderung von mindestens 3 dB(A) bei einer Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu verzeichnen ist.

Über die Anordnung von verkehrsregelnden Geschwindigkeitsbeschränkungen und die Ausstattung mit den notwendigen Verkehrszeichen als Zubehör der Straßen gemäß § 1 Abs. 4 Nr. 3 FStrG kann unter Umständen auch in einem Planfeststellungsbeschluss aufgrund der Konzentrationswirkung entschieden werden (vgl. BVerwG, Beschluss vom 07.07.2000, Az. 4 B 94/99; BVerwG, Urteil vom 23.11.2001, Az. 4 A 46/99). Vor der Anordnung derartiger verkehrsrechtlicher Maßnahmen sind die Vor- und Nachteile gegeneinander abzuwägen (Nr. 3.3 RLS-90). Dabei sind auch die Belange des Straßenverkehrs und der Verkehrsteilnehmer sowie Grad und Ausmaß der Lärmbeeinträchtigung zu würdigen. Die Wesentlichkeitsmerkmale des § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 und S. 2 der 16. BImSchV gelten hierbei nicht unmittelbar, können aber als Orientierungspunkte für die Bestimmung der Zumutbarkeitsgrenze (Eingriffsschwelle - davon zu unterscheiden ist der durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung erreichbare Effekt, der ebenfalls bei 3 dB(A) beginnt -, deren Überschreitung die Behörde zur Ermessensausübung verpflichtet), herangezogen werden. Letztlich ist aufgrund einer Abwägung aller Umstände des

Einzelfalles zu entscheiden (vgl. BayVGh, Urteil vom 18.02.2002, Az. 11 B 00.1769, BayVBl. 2003, 80; BayVGh, Urteil vom 07.12.2006, Az. 11 CS 06.2450, BayVBl. 2007, 241; OVG Münster, Beschluss vom 25.07.2007, Az. A 3113/06, DVBl. 2007, 752).

Die Planfeststellungsrichtlinien bestimmen weiter ausdrücklich, dass im Planfeststellungsbeschluss verkehrsrechtliche Regelungen nicht zu treffen sind, sofern sie nicht als konzeptioneller Teil der planfestzustellenden Straßen anzusehen sind (Nr. 35 Abs. 6 PlafeR 19). Auch die aktuellen Lärmschutz-Richtlinien-StV (Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm vom 23.11.2007, VkBli. 2007, 767) betonen, dass straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen nicht isoliert zu betrachten, sondern in ein Konzept zur Lärmbekämpfung einzubinden sind. Vorliegend sind Geschwindigkeitsbeschränkungen aber gerade nicht als konzeptioneller Teil der Planung vorgesehen. Sie sind auch nicht im Rahmen der Abwägung geboten. Des Weiteren sind Beschränkungen des fließenden Verkehrs gemäß § 45 Abs. 9 S. 2 StVO nach dem Willen des Bundesgesetzgebers restriktiv nur anzuordnen, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung z. B. des Ruhebedürfnisses der Bevölkerung erheblich übersteigt und Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Schutz der Anwohner vor unzumutbarem Straßenverkehrslärm erfordert, um einer im Hinblick auf Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG relevanten Gesundheitsgefährdung zu begegnen.

Die Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007 bestimmen ausdrücklich, dass örtliche Schallmessungen nicht zu berücksichtigen sind, sondern die relevanten Beurteilungspegel nach den RLS-90 zu berechnen sind. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Gründen des Lärmschutzes setzt nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007 weiter voraus, dass neben der Höhe des Lärmpegels unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs alle Umstände des Einzelfalles in die Abwägung einbezogen werden, wie z. B. die gebietsbezogene Schutzwürdigkeit, die Schutzbedürftigkeit der Bevölkerung, die Funktion der Straße, das quantitative Ausmaß der Lärmbeeinträchtigungen usw. Demnach müssten die oben genannten Richtwerte an Wohnbebauung von erheblichem Umfang erreicht werden. Außerdem muss durch die verkehrsrechtliche Maßnahme eine Pegelminderung von mindestens 3 dB(A) bewirkt werden (vgl. VGh Kassel, Beschluss vom 16.01.2006, Az. 2 TG 2606/05, UPR 2006, 241; BayVGh, Beschluss vom 07.12.2006, Az. 11 CS 06.2450, BayVBl. 2007, 241). Anderenfalls ist eine verkehrsbeschränkende Maßnahme nicht geeignet, den verfolgten Lärmschutzzweck zu erreichen und damit unverhältnismäßig.

Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen im Planfeststellungsverfahren war auch nicht notwendig. Das vorgesehene Lärmschutzkonzept des Vorhabens-trägers garantiert hier die Einhaltung der Lärmvorsorgegrenzwerte der 16. BImSchV auch ohne verkehrsbeschränkende Maßnahmen. Auch erfolgen Geschwindigkeitsbegrenzungen üblicherweise nicht in Planfeststellungsbeschlüssen, die den Bau einer Straße zum Gegenstand haben, es sei denn, dies wäre zur Konfliktbewältigung schon im Planfeststellungsbeschluss geboten (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 03.07.1998, Az. 5 S 1/98, NVwZ-RR 1999, 165). Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Lärmschutz sind keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen i. S. v. § 41 Abs. 1 BImSchG, auf die die Lärmbetroffenen Anspruch haben. Lösungen mittels einer Geschwindigkeitsbeschränkung sind daher nachrangig und subsidiär. Planerische und bauliche Maßnahmen haben Vorrang. Selbst wenn man verkehrsregelnde Lärmschutzmaßnahmen in Form von Geschwindigkeitsbeschränkungen im Rahmen des § 41 BImSchG weitergehend zulassen wollte, würde deren Einbeziehung in die Regelungen einer Planfeststellung voraussetzen, dass die konkrete Verkehrsregelung als Dauermaßnahme der Funktion des Verkehrswegs noch ausreichend gerecht wird. Daran fehlt es hier. Die Verhältnismäßigkeit und damit die Rechtmäßigkeit der geforderten Geschwindigkeitsbeschränkung sind aber auch noch aus einem weiteren Grund fraglich. Es ist nämlich sehr zweifelhaft, ob punktuelle Überschreitungen der genannten Lärmrichtwerte überhaupt die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf einer Länge von mehreren Kilometern rechtfertigen können oder ob nicht der damit verbundene Eingriff in den widmungsgemäßen Straßenverkehr gegen das Übermaßverbot verstößt (vgl. VGH Kassel, Beschluss vom 16.01.2006, Az. 2 TG 2606/05, UPR 2006, 241). Denn auch die Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007 verweisen zu Recht auf den Vorbehalt des Straßenrechts und die straßenrechtliche Widmung. Bundesautobahnen sind integraler Bestandteil des Bundesfernstraßennetzes. Gerade auch bei ihnen hat deren besondere Verkehrsfunktion auch im Lichte der allgemeinen Freizügigkeit des Verkehrs Vorrang. Außerdem betonen diese Richtlinien, dass straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen nicht losgelöst von baulichen oder planerischen Lärmschutzmaßnahmen angeordnet werden sollen. Sie sollen insbesondere kein Ersatz für technisch mögliche und finanziell tragbare bauliche Maßnahmen sein. Auf eine entsprechende Auflage, welche die beschriebenen zu erwartenden Geschwindigkeitsbeschränkungen dem Vorhabens-träger aufgeben, konnte verzichtet werden. Denn eine verkehrsrechtliche Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen ist nicht erforderlich und damit unverhältnismäßig, wenn dem Lärm schon durch Maßnahmen des aktiven und passiven Lärmschutzes begegnet werden kann (vgl. VGH Kassel, Beschluss vom 16.01.2006, Az. 2 TG 2606/05, UPR 2006, 241 sowie die Lärmschutz-Richtlinien-StV

vom 23.11.2007). Letzteres ist hier mit den in der Planung vorgesehenen Maßnahmen gerade der Fall.

Die derzeitige Grundlage für die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 120 km/h ist eine mangelnde Verkehrssicherheit aufgrund des unzureichenden Ausbaustandes (u.a. fehlender Seitenstreifen). Diese Grundlage ist nach dem Ausbau der A 8 nicht mehr gegeben.

Geschwindigkeitsbeschränkung im Abschnitt Bernauer Berg - AS Felden

Die Gemeinde Bernau a. Chiemsee forderte im Abschnitt Bernauer Berg - AS Felden ebenfalls die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung. Im Hinblick auf den weiteren Verlauf der A 8, die am Hangende des Bernauer Berges vom dann durchgehend 6-streifigen Ausbau in den 4-streifigen Bestand mündet, sei hier mit zusätzlichen Beeinträchtigungen zu rechnen (Staubildung). Diese künftig zusätzlich zu erwartende Belastung durch Staubildung würde die bereits über die Maßen mit den Problemen auf der vorbeiführenden A 8 konfrontierte Gemeinde Bernau a. Chiemsee und ihre Anwohner, insbesondere mit Hinsicht auf den Wirtschaftszweig „Tourismus“, unzumutbar belasten.

Die Forderung der Gemeinde Bernau a. Chiemsee auf Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung im Abschnitt Bernauer Berg - AS Felden ist nicht Bestandteil des gegenständlichen Planfeststellungsverfahrens. Eine erhöhte Staubildung am bestehenden Übergang des 6-streifigen Querschnitts auf den Bestand ist zudem nicht zu erwarten.

Natur- und Erholungsräume

Es wurde eingewandt, dass der Schutz vor Lärm im Außenbereich, insbesondere im Bereich des FFH-Gebietes „Bärnseemoos“ aufgrund seiner Bedeutung für den Tourismus und die Naherholung relevant sei.

Natur- und Erholungsräume sowie sonstige ähnliche Flächen außerhalb von Baugebieten, die nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, fallen nicht unter den Begriff der Nachbarschaft i. S. d. Immissionsschutzrechtes. Auch Tiere, gleich ob in freier Wildbahn lebend oder häuslich gehalten, unterfallen nicht dem auf den Schutz des Menschen zielenden Begriff der Nachbarschaft und der darauf abzielenden Grenzwerte für die menschliche Wohnbebauung. Für Tiere gibt es keine entsprechenden normativ festgelegten oder in Fachkreisen allgemein anerkannten Grenz- und Zumutbarkeitswerte (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.04.2000, Az. 11 A 24.98).

Bei Betrachtung der Immissionswirkung im Bereich des FFH-Gebietes „Bärnseemoos“ wird außerdem keine erhebliche Verschlechterung der Lärmsituation im Vergleich zur jetzigen Situation eintreten, da die entlang der Wildunterführung am Bärnseegraben vorgesehenen Irritationsschutzwände einen wesentlichen Beitrag zur Lärminderung leisten werden.

Wald

Es wurde kritisiert, dass durch das Bauvorhaben der Wald als natürlicher Lärmschutz weitestgehend zerstört werde.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Mit den geplanten Lärmschutzmaßnahmen des Vorhabensträgers werden die Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten. Durch den Ausbau bedingte Eingriffe in Waldflächen können zur Realisierung des Bauvorhabens nicht vermieden werden. Die Waldverluste werden aber wieder mit den in diesem Beschluss festgesetzten Maßnahmen kompensiert. Wie in Unterlage 19.1.1 T2, Kap. 5.2.2, Tab. 6, dargelegt, werden 1,44 ha Forstflächen versiegelt. Ebenso groß ist der hieraus resultierende naturschutzrechtliche Ausgleichsflächenbedarf. Gehölzbestände, die als biotopwürdig erfasst wurden (z. B. der Eichenmischwald nördlich Frasdorf), werden im Falle ihres Verlustes infolge Versiegelung oder Überbauung mit mehr als der doppelten Fläche ausgeglichen. Auf die Ausführungen dieses Beschlusses unter C.3.4.8 wird verwiesen.

Gleichbehandlungsgrundsatz

Es wurde ferner eingewandt, dass die gewählten Lärmschutzmaßnahmen gegen den Gleichbehandlungsgrundsatz nach Art. 3 Abs. 1 GG verstoßen würden, da nicht alle betroffenen Anwesen gleich wirksam geschützt würden. Insbesondere würde im Gegensatz zu anderen Ausbaubereichen auf der A 8 keine Einhausung wie z. B. im Ortsbereich Frasdorf vorgesehen, obwohl die Variante 5 (Einhausung) die von der übergreifenden Planungsbegleitung zum Planungsdialog empfohlene Ausbaulösung darstelle. Insbesondere sei im Gegensatz zu anderen Ausbaubereichen auf der A 8 im Streckenabschnitt Jechling - Bundesgrenze für die Gemeinde Piding keine Einhausung wie z. B. im Ortsbereich Frasdorf vorgesehen.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die vorgefundene Situation im Bereich von Frasdorf lässt sich mit anderen Ausbauabschnitten nicht so ohne weiteres vergleichen. Durch die Tunnellösung lässt sich ein dauerhaft und massiv sichtbarer Eingriff in den unmittelbar nördlich der Bestandstrasse steil ansteigenden Hangbereich (sog. Kirchhangleite) vermeiden. Bei einer offenen Trassenführung wären hohe, im Endzustand bleibende Stützkonstruktionen erforderlich, die zum einen aufgrund der örtlichen Situation technisch sehr anspruchsvoll wären und zum anderen nicht in das Landschafts- und Ortsbild integriert werden könnten. Einen

Verstoß gegen den Gleichbehandlungsgrundsatz entsprechend dem Grundgesetz (Art. 3 Abs.1 GG) kann darin nicht erkannt werden, da die gleichen gesetzlichen Vorgaben des BImSchG, insbesondere § 41 Abs. 2 BImSchG, für die Lärmschutzkonzepte angewendet worden sind. Aus dem Gleichbehandlungsgrundsatz kann nicht abgeleitet werden, dass für jeden Betroffenen und in jedem Fall grundsätzlich Tunnel, Einhausungen, Galerien oder Lärmschutzwände oder -wälle errichtet werden müssen. Das geplante Lärmschutzkonzept entspricht den gesetzlichen Vorgaben, die für alle in einem Verfahren gleichermaßen angewendet werden, aber zu verschiedenen Ergebnissen bei der Lösung der Lärmschutzproblematik führen kann. Der Ausbauabschnitt der A 8 an der Bundesgrenze bei Piding ist im Übrigen nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Besondere Lebensumstände

Die gesetzlichen Vorschriften, nach denen sich die Zulässigkeit eines Bauvorhabens bestimmt, berücksichtigen das Interesse der gesamten Bevölkerung. Sie gelten somit auch für alle Personen gleichmäßig ohne Rücksicht auf besondere persönliche Befindlichkeiten.

Durchführung eines regelmäßigen und zeitlich engmaschigen Lärm-Monitorings

Die Gemeinde Frasdorf forderte, dass der Vorhabensträger dafür Sorge tragen müsse, dass für die gesamte zukünftige Betriebszeit der Bundesautobahn die im Planfeststellungsbeschluss und den Berechnungsunterlagen zum Lärmschutz dargestellten Lärminderungswerte auch tatsächlich eingehalten würden. Zu diesem Zweck müsse der Vorhabensträger zur Durchführung eines regelmäßigen und zeitlich engmaschigen Monitorings sowie der regelmäßigen Überprüfung und Nachbesserung aller technischen Schallschutzvorkehrungen verpflichtet werden. Die beim Monitoring erzielten Prüfergebnisse seien bekanntzugeben.

Wir haben unter A.3.5 in diesem Beschluss Nebenbestimmungen zum Verkehrslärmschutz getroffen, die einen dauerhaften Lärmschutz sicherstellen. Weitergehende Forderungen werden mangels Notwendigkeit abgelehnt. Dies gilt insbesondere für Lärmmessungen im Rahmen eines Monitorings. Nach der 16. BImSchV hat der Vorhabensträger den Beurteilungspegel am Immissionsort in der in den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) beschriebenen Vorgehensweise und mit den dort genannten Parametern zu berechnen. Es handelt sich bei den RLS-90 um ein an Messungen geeichtes Rechenverfahren zur Ermittlung der Lärmimmissionen, das untrennbar mit den in der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerten verknüpft ist. Die Berechnung mit ihren Parametern (Verkehrsbelastung, Lkw-Anteil, Fahrgeschwindigkeit, Längsneigung) stellt eine Grundlage zur Gleichbehandlung aller Verkehrslärmsituationen dar. Zu den

Parametern gehört auch die Korrektur für unterschiedliche Straßenoberflächen D_{StrO} . Mit Hilfe des Rechenverfahrens ermittelte Lärmpegel lassen sich durch einzelne Messungen vor Ort nicht überprüfen, da solche Messungen nur Momentaufnahmen unter sich ständig ändernden Randbedingungen sein können.

Forderung nach Verpflichtung des Vorhabensträgers zu weiteren Maßnahmen bei Überschreitung der Prognosewerte

Die Forderungen, vorsorglich für den Fall der Überschreitung der Prognosewerte in der Zukunft im Planfeststellungsbeschluss festzulegen, dass zusätzliche Schutzmaßnahmen in einem zeitlich festgelegten Rahmen ergriffen werden, werden abgelehnt. Vielmehr ist dies unter gewissen Voraussetzungen schon kraft Gesetzes vorgesehen. Treten nämlich nicht voraussehbare Wirkungen des Vorhabens oder der dem festgestellten Plan entsprechenden Anlagen auf das Recht eines anderen erst nach Unanfechtbarkeit des Plans auf, so kann der Betroffene Vorkehrungen oder die Errichtung von Anlagen verlangen, welche die nachteiligen Wirkungen ausschließen. Sie sind dem Vorhabensträger nachträglich durch Beschluss der Planfeststellungsbehörde aufzuerlegen. Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so richtet sich der Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (Art. 75 Abs. 2 Sätze 2 bis 4 BayVwVfG). Nicht voraussehbar in diesem Sinne sind solche Beeinträchtigungen, die auch die Planfeststellungsbehörde nicht vorhergesehen hat, z.B. weil ihre Annahmen und Prognosen sich später als unzutreffend herausstellen. Gleiches gilt auch für Steigerungen des Verkehrsaufkommens, die in Folge späterer Entwicklungen eintreten und über die Grundannahmen deutlich hinausgehen. Im Grundsatz darf der Betroffene auf die Annahmen und Angaben der Planfeststellungsbehörde vertrauen und muss nicht selbst Gutachten einholen oder Nachforschungen anstellen. Nicht voraussehbar sind deshalb auch alle Beeinträchtigungen, für die sich in den Planunterlagen kein hinreichender Anhalt findet.

Ein solcher Anspruch i. S. d. Art. 75 Abs. 2 BayVwVfG besteht insbesondere, wenn durch einen nicht vorhersehbaren Verkehrszuwachs eine spürbare Lärmsteigerung von mindestens 3 dB(A) eintritt (BVerwG, Urteil vom 07.03.2007 Az. 9 C 2.06, NVwZ 2007, 827 ff.), wobei gemäß Nr. 4.0 der RLS-90 (S. 12) schon ab 2,1 dB(A) auf die ganze Zahl aufzurunden ist. Für eine derartige Lärmerhöhung müsste sich der zukünftige Verkehr im Vergleich zum prognostizierten Verkehr in etwa verdoppeln. Eine Lärmzunahme von weniger als 3 dB(A) kann ausnahmsweise auch dann erheblich sein, wenn der Beurteilungspegel die sog. enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle übersteigt (BVerwG, Urteil vom 07.03.2007 Az. 9 C 2.06, NVwZ 2007, 827 ff.).

Wir können und müssen nachteiligen Wirkungen des Bauvorhabens, die sich erst später zeigen und mit denen die Beteiligten verständigerweise nicht rechnen können, weil sich ihr Eintritt im Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses noch nicht einmal als möglich abzeichnet, nicht Rechnung tragen. Für den Schutz gegen derartige, nicht voraussehbare Wirkungen müssen sich die Betroffenen auf die Ansprüche verweisen lassen, die ihnen Art. 75 Abs. 2 S. 2 bis 4 BayVwVfG gewährt. Dazu gehören auch solche nachteiligen Wirkungen, deren zukünftiger Eintritt zwar theoretisch denkbar ist, sich aber mangels besonderer Anhaltspunkte noch nicht konkret absehen lässt. Denn verständigerweise ist nur mit solchen Wirkungen zu rechnen, deren Eintritt sich nicht nur als abstrakte, sondern als konkrete Möglichkeit abzeichnet. Andernfalls bliebe für die Anwendung des Art. 75 Abs. 2 S. 2 - 4 BayVwVfG praktisch kein Raum. Das allgemein jeder Prognose innewohnende Risiko, die spätere Entwicklung könne von der Prognose abweichen, reicht nicht für einen Auflagenvorbehalt i.S.d. Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG aus (vgl. BVerwG, Urteil vom 22.11.2000, Az. 11 C 2.00).

Übernahmeanspruch

Es wurde für diejenigen Einwander in dem weiter östlich liegenden Ausbauabschnitt Bernauer Berg - AS Felden der A 8 gefordert, die dort vorgesehenen aktiven Lärmvorsorgemaßnahmen bei den betroffenen Anwesen sofort zu verwirklichen oder hilfsweise die Realisierung der aktiven Lärmvorsorgemaßnahmen spätestens fünf Jahre nach Beendigung des hier festgestellten Bauvorhabens vorzunehmen oder hilfsweise einen Antrag auf Übernahme des Anwesens festzusetzen. Derzeit werde für diese Anwesen am Bernauer Berg nur passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Es wäre unzumutbar, auf die Verwirklichung des Folgeabschnittes warten zu müssen.

Die Einwände hinsichtlich der Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm und die Forderung auf sofortigen aktiven Lärmschutz bzw. hilfsweise auf Realisierung spätestens fünf Jahre nach Beendigung des Bauvorhabens oder hilfsweise auf Übernahme des Anwesens werden zurückgewiesen. Für die betroffenen Anwesen werden mit den geplanten Lärmschutzmaßnahmen die Taglärmgrenzwerte aller Anwesen und mit einer Ausnahme die Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen werden abgelehnt. Auf die Ausführungen unter C.3.4.4.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Nach Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG hat die Planfeststellungsbehörde dem Vorhabensträger Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Satz 3 dieser Vorschrift bestimmt, dass der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld hat, wenn

solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sind. Der Entschädigungsanspruch setzt voraus, dass (weitere) Schutzvorkehrungen nicht vorgenommen werden können, weil sich technisch-reale Maßnahmen als unzureichend oder angesichts der Höhe ihrer Kosten als unverhältnismäßig erweisen oder weil sich die Beeinträchtigungen durch geeignete Maßnahmen überhaupt nicht verhindern lassen. Der Entschädigungsanspruch ist ein Surrogat für nicht realisierbare Schutzmaßnahmen Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG. Art. 74 Abs. 2 S. 3 BayVwVfG schließt nicht nur eine Entschädigung für die Beeinträchtigung der Außenwohnbereiche, sondern je nach Art und Intensität der Verkehrsimmissionen auch einen Anspruch auf Übernahme betroffener Grundstücke zum Verkehrswert gegen Übertragung des Eigentums ein (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03. 2006, Az. 4 A 1075.04). Eine solche Fallkonstellation ist wegen der Einhaltung der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV mit den geplanten Lärmvorsorgemaßnahmen aber nicht gegeben.

Abwägung hinsichtlich Lärmschutz

Auch die unterhalb der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV liegende Verlärmung, insbesondere von Gebieten, die dem dauernden Aufenthalt von Menschen dienen, ist mit entsprechendem Gewicht gegen die Baumaßnahme in die Abwägung einzustellen. Die Planung führt jedoch unter Einbeziehung der Lärmschutzmaßnahmen im Vergleich zur bestehenden Situation insgesamt zu einer deutlichen Entlastung der Betroffenen. Vor allem bewirken die vorgesehenen und in ihrem Umfang nicht zu beanstandenden aktiven Lärmschutzmaßnahmen entlang der Strecke eine erhebliche Verbesserung der Lärmsituation im Vergleich zum Bestand und im Vergleich zur Situation ohne den sechsstreifigen Ausbau der A 8. Insbesondere bei letzterem ist davon auszugehen, dass es zu deutlich mehr und auch höheren Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte kommen würde. Zugunsten des Vorhabens ist auch zu berücksichtigen, dass der sechsstreifige Ausbau der A 8 zu einer Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes und damit auch der umliegenden Ortschaften hinsichtlich des Durchfahrtsverkehrs führen wird. Den Belangen des Lärmschutzes kommt letztlich auch unter Berücksichtigung des Gesamtlärms kein solches Gewicht zu, als dass dies die Ausgewogenheit der Planung in Frage stellen könnte.

Bauausführung

Die Forderung nach Bestellung eines separaten Immissionsschutzbeauftragten wird abgelehnt, da diese Tätigkeiten bereits durch einen während der Bauphase durch den Vorhabensträger einzusetzenden kompetenten Ansprechpartner – auch zu Fragen des Baustellenlärms und der baubedingten Erschütterungen – abgedeckt sind. Die Grenzwerte nach AVV Baulärm sind von den Baufirmen einzuhalten. Die

Einhaltung wird ggf. durch den Vorhabensträger messtechnisch nachgewiesen (Beweissicherung).

Die Forderung, im weiteren Bauablauf ein Gutachten zu den baubedingten Lärmeinwirkungen einzuholen, wird abgelehnt. Ein gesondertes Gutachten ist daher nicht erforderlich. Insbesondere der Ort Frasdorf ist durch die bestehende Lärmschutzwand vor Autobahn- und Baustellenlärm geschützt. Die Anforderungen der AVV Baulärm sind einzuhalten.

Die Forderung, Anwohnern, bei denen durch den Baustellenlärm Beurteilungspegel auftreten, die den Bereich der Gesundheitsgefahr überschreiten (70 dB(A) zur Tagzeit und 60 dB(A) zur Nachtzeit), Ersatzwohnraum oder eine Hotelunterbringung anzubieten, wird abgelehnt. Die Grenzwerte nach AVV Baulärm sind von den Baufirmen einzuhalten. Die Einhaltung wird ggf. durch den Vorhabensträger messtechnisch nachgewiesen (Beweissicherung).

3.4.4.2 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). Die maßgeblichen Grenz- und Luftqualitätswerte sind in der 39. BImSchV enthalten. Zur Abschätzung der Auswirkungen des Vorhabens wurden Berechnungen anhand der Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung RLuS 2012 durchgeführt, bei denen auch die Vorbelastung Berücksichtigung findet. Als Ergebnis ist festzustellen, dass im Planfeststellungsbereich aufgrund von Kfz-Abgasen keine lufthygienischen Grenzwerte der 39. BImSchV zum Schutz der menschlichen Gesundheit an den nächstgelegenen bebauten Wohngebieten erreicht oder überschritten werden. Durch die Baumaßnahme werden insbesondere für NO und NO₂ und PM_{2,5} Reduzierungen der Belastungen in den bewohnten Bereichen prognostiziert. Durch den Tunnel Frasdorf wird im Planfall 2030 sogar eine Verbesserung der Immissionsbelastung in den bewohnten Bereichen erwartet. Auf die Ausführungen in Unterlage 1 T2, Kap. 5.1.2, S. 93 ff., und die Unterlage 17.2 1 T1 verwiesen.

Einwände:

Schadstoffberechnung

Verfahrensbeteiligte befürchteten eine Zunahme des Schadstoff- und Feinstaubausstoßes infolge des geplanten Ausbaues der A 8. Die Schadstoffberechnung orientiere sich an der Richtgeschwindigkeit von 130 km/h für PKW und 80 km/h für LKW, die nur an wenigen Tagen eingehalten werde. An vielen anderen Tagen führe die freie Autobahn automatisch zu höheren Geschwindigkeiten und damit auch zu einem Anstieg des Schadstoffausstoßes und für die Anwohner zu Verschlechterungen ihrer Lebensqualität und zu einer Gesundheitsgefährdung.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Grenzwerte der 39. BImSchV zur Bewertung der Luftqualität werden außerhalb der Verkehrsflächen der Autobahn flächendeckend eingehalten. Die Berechnung wurde geprüft und für korrekt bewertet. Mit fortschreitendem Abstand von der Straße nehmen die verkehrsbedingten Immissionen ab. Außerhalb der Ortschaften in der freien Natur sind zugleich aber die Vorbelastungen niedriger als innerorts. Daher ergeben sich keinerlei Anhaltspunkte, dass etwaige Beeinträchtigungen der menschlichen Gesundheit zu befürchten seien. Eine gesundheitliche Beeinträchtigung der anliegenden Wohnbevölkerung ist durch den Schadstoffausstoß des Verkehrs im untersuchten Bereich auf der A 8 nicht zu erwarten. Die geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden, Lärmschutzwällen und Wall-Wand-Kombinationen sowie insbesondere der Tunnel Frasdorf werden zur Verbesserung der Luftqualität hinter den Lärmschutzanlagen beitragen.

An dem Berechnungsverfahren ist nichts zu beanstanden. Der rechtliche Maßstab in Bezug auf Immissionsabschätzungen an Bundesfernstraßen sind die Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Das zu diesen Richtlinien gehörigen PC-Berechnungsverfahren arbeitet mit dem Emissionsmodul, welches auf Basis des Handbuchs für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA) 3.1 anzuwenden ist.

Die Emissionsberechnung kann gemäß dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau 29/2012 vom 19.12.2012 (Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen – RLuS 2012), für die Bezugsjahre 2005 bis 2030 erfolgen. Eine Berechnung mit den tatsächlichen Verkehrszahlen ist nicht sinnvoll, da die Berechnungen der Luftschadstoffe und Lärmbelastung auf das Prognosejahr 2030 abgestellt ist und hierfür die Verkehrsprognosewerte 2030 herangezogen werden.

Das Bayerische Landesamt für Umwelt regte an, dass der Vorhabensträger die Luftschadstoffkonzentration unter Berücksichtigung des aktuell gültigen Handbuchs für Emissionsfaktoren, Version 3.3 (HBEFA 3.3), vornehmen solle. Die durch den Vorhabensträger vorgenommene Untersuchung aller Luftschadstoffemittenten zum Zeitraum des Planfalls (2030) unter Berücksichtigung der neuen Verkehrsuntersuchung sowie Basisemissionen gemäß HBEFA 3.1 und HBEFA 3.3 führte aber auch zu keiner signifikanten Veränderung der Aussage des bestehenden Gutachtens vom 03.04.2014. Der zugehörige Prognose-Nullfall wurde ebenfalls an das neue Verkehrsgutachten angepasst um die Differenzbelastung zu ermitteln. Auf Grund der geringfügigen Erhöhung des Verkehrsaufkommens von rund 3% auf der A 8 kommt es zu einer geringen Erhöhung der Gesamtimmissionsbelastung im Untersuchungsgebiet. Die größte verkehrsinduzierte Zusatzbelastung tritt im Bereich der Tunnelportale auf. Eine Beeinträchtigung der im Untersuchungsgebiet lebenden Menschen kann nach derzeitigem Ermessen weiterhin als unwahrscheinlich erachtet werden. Bei der Betrachtung der Ergebnisse unter Berücksichtigung der Basisemissionen gemäß HBEFA 3.1 und HBEFA 3.3 zueinander zeigen sich ebenfalls keine relevanten Unterschiede hinsichtlich der Gesamtbelastung.

Grenzwerte der Weltgesundheitsorganisation (WHO)

Die Gemeinde Frasdorf und andere Einwender machten geltend, dass bei den Luftschadstoffen anstelle der der Grenzwerte der 39. BImSchV die Grenzwerte der Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO) für Feinstaub, Blei und anorganische Bleiverbindungen als Bestandteile des Feinstaubes, Kadmium und anorganische Kadmiumverbindungen, Chlor und Chlorwasserstoff, Kohlenmonoxyd, Schwefeldioxyd, Stickstoffdioxyde, Stickstoffoxyde, Arsenverbindungen (anorganisch), Asbestfasern, Benzol, Dieselrußpartikel, polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe und Ozon zur Anwendung zu bringen seien.

Diese Forderung wird zurückgewiesen. Die Staaten der Europäischen Union haben einheitliche Regelungen zur Beurteilung und Kontrolle der Luftqualität ausgearbeitet. Grundlage hierfür ist die Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft für Europa. Mit der 39. BImSchV wurde diese Richtlinie in deutsches Recht umgesetzt. Der Verordnungsgeber hat durch die Verabschiedung der 39. BImSchV die rechtlichen Rahmenbedingungen zum Schutz der menschlichen Gesundheit festgelegt. Somit sind einzig die Grenzwerte der 39. BImSchV gesetzlich bindend. Den dort enthaltenen Ansprüchen und Vorgaben wird die vorliegende Planung gerecht. Die 39. BImSchV definiert Immissionsgrenzwerte für die Luftschadstoffe Schwefeldioxid (SO₂), Stickstoffdioxid (NO₂), Stickstoffoxide (NO_x), Partikel (PM_{2,5} sowie PM₁₀), Blei (Pb), Benzol (C₆H₆), Kohlenmonoxid (CO), Ozon (O₃), Arsen (As), Kadmium (Cd), Nickel (Ni) und Benzo(a)pyren (BaP). Nach gegenwärtigem

Wissensstand ist davon auszugehen, dass Stickstoffdioxide und Partikel für die Beurteilung der Schadstoffbelastung von Anliegern an Straßen maßgebend sind. Aus diesem Grund werden diese Luftschadstoffe im Erläuterungsbericht ausführlich behandelt. Die Ergebnisse hinsichtlich der übrigen Luftschadstoffe - außer Blei, Arsen, Kadmium und Nickel - sind in Unterlage 17.2 T1 enthalten. Eine Bewertung hinsichtlich Blei, Arsen, Kadmium und Nickel ist im Rahmen der Ausbauplanung der A 8 nicht erforderlich. Die Bleiemission infolge des Straßenverkehrs ist durch den allgemeinen Ersatz von verbleitem Benzin durch bleifreies Benzin praktisch null. Kadmium ist ein Schadstoff, der vor allem bei der Müllverbrennung entsteht. Arsen und Nickel sind Luftschadstoffe, die vorwiegend von der Schwerindustrie emittiert werden. Die vorliegenden Berechnungen wurden vom Bayerischen Landesamt für Umwelt überprüft und für korrekt bewertet.

Die ermittelte Luftschadstoffbelastung liegt außerhalb der A 8 deutlich unter den vom Gesetzgeber als zulässig angesehenen lufthygienischen Grenzwerten, so dass dem Vorhabenträger keine darüber hinausgehenden Maßnahmen auferlegt werden können. Angesichts der zu erwartenden Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV in allen relevanten Bereichen ist hier lediglich ergänzend darauf hinzuweisen, dass das Bundesverwaltungsgericht (Urteil vom 26.05.2004, Az. 9 A 6.03, DVBl. 2004, 1289) zudem ausdrücklich entschieden hat, dass diese keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens ist. Aus der 39. BImSchV ergibt sich keine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV vorhabenbezogen sicherzustellen (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rdnr. 426). Eine solche Verpflichtung folgt auch nicht aus einem Umkehrschluss aus § 50 S. 2 BImSchG (vgl. BVerwG, Urteil vom 26.05.2004, Az. 9 A 6.03, DVBl. 2004, 1289; Urteil vom 23.02.2005, Az. 4 A 5.04, DVBl. 2005, 908). Gleichwohl ist die Verschlechterung der Luftqualität unterhalb der Immissionswerte ein abwägungserheblicher Belang gemäß § 50 S. 2 BImSchG, wonach die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität bei der Abwägung zu berücksichtigen ist. Sollten wider Erwarten künftig Umstände eintreten, die ein Überschreiten der Immissionsgrenzwerte erwarten lassen, könnte dem noch durch Luftreinhaltepläne und Pläne für kurzfristig zu ergreifende Maßnahmen oder sonstige geeignete Maßnahmen der zuständigen Behörden entgegengewirkt werden (vgl. §§ 45 und 47 BImSchG bzw. §§ 27 ff. der 39. BImSchV). Die getroffene Abschätzung der Schadstoffbelastung schlägt sich in der Abwägung zwar zulasten des Vorhabens nieder, stellt aber auch angesichts der Vorbelastung weder dessen Ausgewogenheit noch die Vollzugsfähigkeit der getroffenen Zulassungsentscheidung in Frage. Hinzu kommt, dass sich aus heutiger Sicht nicht abschließend feststellen lässt, ob sich die genannten Belastungen bis zum Jahr 2030 tatsächlich im prognostizierten Ausmaß

entwickeln werden. Technische Verbesserungen, wie z. B. bei der Abgastechnik lassen in Zukunft eher eine Abnahme der Immissionen erwarten. Außerdem können die in der Planung vorgesehenen Maßnahmen und Bepflanzungen sowie die angestrebte Verflüssigung des Verkehrs ebenfalls zu einer Verbesserung der Schadstoffsituation beitragen.

Grenzwerte der Immissionsschutzgesetz-Luft IGL

Es wurde kritisiert, dass die Erhöhung der gefahrenen Geschwindigkeiten die Feinstaubbelastung und die Stickoxidemission und in der Folge die Ozonbelastung für die Anwohner erhöhen. Besonders in Tallage in Achenmühle - Frasdorf seien im Hochsommer erhöhte belastende Werte möglich oder im Herbst durch Inversionswetterlagen in Verbindung mit Feinstaub (Smog). Hier habe das Land Österreich/Tirol als EU-Nation einen Schutzstandard nach den Grenzwerten des Immissionsschutzgesetzes-Luft IGL, der für die Anwohner gefordert werde.

Der Einwand wird zurückgewiesen. In der maßgebenden 39. BImSchV sind Immissionsgrenzwerte für Luftschadstoffe definiert, die nach den Regelungen der §§ 2 bis 8 der 39. BImSchV einzuhalten sind und nicht überschritten werden dürfen. Nach den Schadstoffberechnungen werden diese gültigen Grenzwerte dabei weder erreicht noch überschritten. Eine gesundheitliche Beeinträchtigung der anliegenden Wohnbevölkerung ist durch den Schadstoffausstoß des Verkehrs im untersuchten Bereich auf der A 8 nicht zu erwarten. Die geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden, Lärmschutzwällen und Wall-Wand-Kombinationen sowie insbesondere der Tunnel Frasdorf werden zur Verbesserung der Luftqualität hinter den Lärmschutzanlagen beitragen.

Filteranlage für Tunnel Frasdorf

Es wurde von mehreren Einwendern gefordert, den Tunnel Frasdorf zur Luftreinhaltung mit einer Filteranlage zu versehen.

Die Forderung wird abgelehnt. Filteranlagen für Tunnellüftung sind in der RABT für einen derartigen Tunnel nicht vorgesehen. Die Grenzwerte der 39. BImSchV zur Bewertung der Luftqualität werden außerhalb der Verkehrsflächen der Autobahn flächendeckend eingehalten. Für die Schadstoffbeurteilung im Planfeststellungsverfahren ist alleine die Berechnung nach der RLUS 2012 als maßgebliches Regelwerk ausschlaggebend. Die vorliegenden Berechnungen wurden vom Bayerischen Landesamt für Umwelt überprüft und für korrekt bewertet.

CO₂-Ausstoß

Es wurde eingewandt, dass alle Formen des CO₂-Ausstoßes reduziert werden müssten, um das Ziel des Pariser Klimaschutzabkommens zu erreichen und die

Erderwärmung im Vergleich zum vorindustriellen Niveau auf deutlich unter zwei Grad Celsius, idealerweise auf 1,5 Grad zu begrenzen. Das Klimaschutzgesetz sehe für den Sektor Industrie und Bau vor den jährlichen Treibhausgasausstoß von 186 in 2020 auf 140 Mio. t CO₂-Äquivalente bis 2030 zu senken. Durch die dauerhafte Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Nutzflächen und Wäldern sowie durch die Versiegelung von Böden für das Bauvorhaben würden wichtige CO₂-Senken vernichtet und die durch Materialeinsatz und Bau erzeugten Emissionen von CO₂ und weiteren klimaschädlichen Gasen tragen zur Steigerung der Klimaerwärmung bei.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Der Vorhabensträger hat bei seiner Planung den Zweck des Klimaschutzgesetzes (KSG) und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele gemäß § 13 Abs. 1 S. 1 KSG zu berücksichtigen. Dies gilt auch für die Planfeststellungsbehörde im Rahmen Ihrer Entscheidung. Denn das Gebot ist an alle Bundesbehörden sowie an Landesbehörden adressiert, soweit diese mit der Wahrnehmung von Vollzugsaufgaben des Bundesrechts betraut sind. Die Auswirkungen des Bauvorhabens wurden daher unter C.3.4.12 dieses Beschlusses dargestellt und bei der Entscheidung berücksichtigt.

3.4.4.3 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 können wegen des dargestellten öffentlichen Interesses an der Durchführung des Vorhabens nach BBodSchG (Nutzungsfunktion im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 3d BBodSchG) zugelassen werden.

Schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 i. V. m. § 7 BBodSchG werden nicht eintreten, denn von der mit westlich der AS Frasdorf durchschnittlich mit 73.300 Kfz/24h und ab der AS Frasdorf mit 70.400 Kfz/24h belasteten A 8 im Ausbauabschnitt 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.

Einwände:

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. und weitere Verfahrensbeteiligte kritisierten in diesem Zusammenhang, dass der geplante sechsstreifige Ausbau der A 8 zu einem großen, vermeidbaren Flächenverbrauch führe, der im Widerspruch zum Bodenschutzgesetz und den Zielen des „Bündnis zum Flächensparen in Bayern“ stehe. Das Vorhaben umfasse insgesamt eine Fläche von rund 118 ha (Stand: Feststellungsentwurf vom 31.07.2014). In § 4 Abs.1 BBodSchG werde aber

gefordert, dass jeder, der auf den Boden einwirke, sich so zu verhalten habe, dass schädliche Bodenveränderungen nicht hervorgerufen würden.

Der Vorwurf wird zurückgewiesen. Die Flächeninanspruchnahme ist aus den unter C.3.3 aufgeführten Erwägungen dieses Beschlusses gerechtfertigt und lässt sich nicht weiter minimieren. Nur ein sechsstreifiger Ausbauquerschnitt stellt eine ausreichende Leistungsfähigkeit und Qualität des Verkehrsablaufs sicher. Nachdem hier ein bestandsorientierter Ausbau mit zwei zusätzlichen Fahrstreifen angrenzend an die bestehenden Fahrbahnen der A 8 mit Einbindung der vorhandenen Einrichtungen und Querungen erfolgt, trägt das planfestgestellte Bauvorhaben dem Gebot des sparsamen und schonenden Umgangs mit Grund und Boden (Art. 141 Abs. 1 S. 3 der Bayerischen Verfassung) Rechnung.

Der in den Planunterlagen (Stand: 2. Tektur vom 31.01.2023) aufgeführte Gesamtumfang von rd. 123 ha bezieht sich nicht auf den Umfang des vorhabenbedingten „Flächenverbrauchs“, sondern auf den planfestzustellenden Gesamtumfang des Vorhabens. Dieser umfasst neben Flächen, die vorhabensbedingt vorübergehend oder dauerhaft verändert werden, z. B. auch bereits zuvor bestehende Straßenflächen sowie Flächen, die aus ökologischer Sicht dauerhaft aufgewertet werden und land- und forstwirtschaftlich weiterhin nutzbar sind (CEF- und Kompensationsflächen) oder Flächen i.S.d. § 2 FStrG, die aus Sicht der Flächennutzungsinteressen dem Straßenkörper entzogen und für andere Raumnutzungen frei werden. Dabei kommt es zwar, wie in den Unterlagen dargestellt, zu Beeinträchtigungen von Funktionen einzelner Umweltschutzgüter. Die Flächen gehen aber nicht vollständig verloren. Von den insgesamt umfassten rd. 123 ha werden daher nach Abschluss des Bauvorhabens außer den rd. 21,8 ha neuversiegelten Flächen alle übrigen Flächen für die Umweltfunktionen weiterhin zur Verfügung stehen.

Die Kritik der Verfahrensbeteiligten an dem Flächenverbrauch des Bauvorhabens verfängt im Ergebnis ebenso nicht. Soweit in diesem Zusammenhang eingewandt wurde, der vorhabensbedingte Flächenverbrauch stehe im Widerspruch zu den Zielen der Bayerischen Staatsregierung und der Bundesregierung, den „Flächenfraß“ zu stoppen, greift dies ebenso nicht durch. Aus den damit angesprochenen Zielsetzungen ergibt sich lediglich das allgemeine Bestreben, die für Siedlungs- und Verkehrszwecke erfolgenden Flächeninanspruchnahmen zu verringern. Eine Unzulässigkeit eines einzelnen, des gegenständlichen Bauvorhabens folgt daraus jedoch nicht. Weder der Bundes- noch der Landesgesetzgeber haben bislang gesetzliche Regelungen zur Umsetzung der Zielsetzung des Flächensparens, etwa in Form einer „Kontingentierung“ beschlossen.

Im Übrigen versteht man unter schädlichen Bodenveränderungen im Sinne dieses Gesetzes solche Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen, die geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit herbeizuführen (§ 2 Abs. 3 BBodSchG). Der Begriff der schädlichen Bodenveränderung i.S.d. § 2 Abs. 3 BBodSchG deckt sich dabei insbesondere mit der Formulierung des § 3 Abs. 1 und des § 5 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 des BImSchG, soweit sie durch Immissionen verursacht wird. Im Hinblick auf einen vorhabenbedingten Schadstoffeintrag in den Boden kann ausgeführt werden, dass gemäß den vorliegenden wissenschaftlichen Erkenntnissen vor allem im unmittelbaren Nahbereich der Trasse, etwa in einem Streifen von 10 m beiderseits der Trasse, mit nicht unerheblichen Schadstoffeinträgen in den Boden zu rechnen ist und dass diese Belastungen mit zunehmender Entfernung von der Trasse bzw. mit zunehmender Bodentiefe deutlich abnehmen. Veränderungen gegenüber der Situation vor Durchführung des Straßenbauvorhabens sind zwar nicht zu vermeiden. Für die hier zu treffende Entscheidung kann die Planfeststellungsbehörde allerdings auf vorliegende Untersuchungen zum Schadstoffeintrag in straßennahe Böden zurückgreifen, die die Zulässigkeit des geplanten Vorhabens mit den sich hieraus ergebenden Konsequenzen für Mensch und Tier nicht in Frage stellen. Eine Minimierung wird einerseits durch die Neuanlage von Wald und sonstigen Grünflächen mit in die Vertikale wirkenden Gehölzen als Staub- und Schadstofffilter, andererseits durch die trassenbegleitenden Erdaufschüttungen (Lärmschutzwälle) erreicht. Bepflanzungen sind ausweislich der landschaftspflegerischen Maßnahmenplanung (vgl. Unterlagen 9.1 T2 bis 9.3 T2) in weiten Teilen längs der Autobahn vorgesehen. Auch beginnt die landwirtschaftliche Nutzung infolge der vorhabenbedingten Dämme und Einschnitte in der Regel erst jenseits der o. g. Entfernung. Schließlich sind die Schadstoffemissionen des einzelnen Fahrzeugs infolge gesetzlicher Maßnahmen bereits heute geringer und werden künftig voraussichtlich noch weiter abnehmen. In der Gesamtschau ist daher davon auszugehen, dass die vorhabenbedingten Schadstoffeinträge in den Boden ohne nennenswerte Auswirkungen auf Mensch und Tier bleiben werden. Schädliche Bodenveränderungen i. S. d. § 2 Abs. 3 BBodSchG sind demnach nicht zu erwarten. Der mit nicht unerheblichem Gewicht gegen die Planung in die Abwägung einzustellende Aspekt der Schadstoffbelastung des Bodens vermag deshalb nach unserer Ansicht die für die Planung sprechenden öffentlichen Belange auch angesichts der schon gegebenen Vorbelastung durch die bestehende A 8 nicht zu überwiegen.

Die bei Eingriffsvorhaben generell relevante Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung wird ebenso eingehalten wie die DIN 19731 bzgl. Bodenbeschaffenheit und Verwertung von Bodenmaterial (Einsatz geeigneter Geräte und Verfahren, etc.).

Beidseits der Trasse verlaufende temporäre Baufelder (für Lager-, Baueinrichtungsflächen und Baustraßen) werden nach Abschluss der Bauarbeiten wiederhergestellt (Ausgangszustand) bzw. renaturiert; in diesem Zuge wird auch die Bodenverdichtung mit geeigneten Maßnahmen beseitigt (vgl. Schutzmaßnahme S 5). Sicherheitsvorschriften zur Minimierung von Bodenverdichtungen gemäß RAS-LP gelten ohne Einschränkung. Darüber hinaus ist zu sagen, dass außer für die autobahnnahen und meist kleinflächigen Geländeangleichungen kaum überdurchschnittlich ertragreiche Böden durch das Vorhaben in Anspruch genommen werden. Für den Fall, dass es zu baubedingten Oberbodenauffüllungen auf landwirtschaftlichen Flächen kommt, ist festzustellen, dass hier der bestehende Oberboden lediglich angepasst wird (ca. 30 cm Auftrag) und dadurch auch dem auf intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen auftretenden Oberbodenverlust durch Erosion entgegengewirkt wird.

Auch die vom Bund Naturschutz befürchtete Erhöhung des Streusalzbedarfes um 160 % ist infolge des geplanten Ausbaues der A 8 nicht zu besorgen. Es kommt infolge des Bauvorhabens zu einer Erhöhung des Streusalzbedarfes um 80 bis 100 %. Die Verwendung von Streusalz ist als Maßnahme des Winterdienstes aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs geboten, um Schnee- und Eisglätte auf dieser wichtigen Fernstraßenverbindung entgegenzuwirken. Im Übrigen wird einem erhöhtem Schadstoffeintrag (z. B. in Gewässer) durch das vorgesehene Entwässerungskonzept wirksam vorgebeugt. Das im Winterhalbjahr ausgebrachte Streusalz gelangte bislang als Lauge über die Autobahnböschungen in den Boden. Die in der aktuellen Planung vorgesehenen Entwässerungsanlagen führen zu einer Bündelung der abfließenden Streusalze in den Absetz- und Rückhaltebecken. Im Entwässerungsbereich 7 wird zum Schutz des hochwertigen Biotopkomplexes am Seehauser Bacherl ein Kanal vom Becken 7 (BECK 7) geplant, sodass der Abfluss erst nach dem Biotopkomplex in das Seehauser Bacherl einleitet wird und somit ein Salzeintrag in diesem Bereich ausgeschlossen wird. Im Tal des Bärnseegrabens ist eigens ein Versickerbecken vorgesehen, das zum Schutz des FFH-Gebiets einen Salzeintrag in den Bärnsee(graben) verhindert. Das Wasser aus den Rückhaltebecken (max. Einstauhöhe: 2,0 m) verdunstet entweder oder wird mittels Überlauf nach mechanischer Reinigung gedrosselt in die Vorfluter geleitet, in denen der einsetzende Verdünnungseffekt im Gewässer die Salzkonzentration in kurzer Zeit stark reduziert. Durch den Ausbau der A 8 im Abschnitt zwischen Achenmühle und Bernauer Berg kommt es mit der Errichtung von Absetz- und Rückhaltebecken und der damit verbundenen Vorklärung des Fahrbahnoberflächenwassers und mit dem Einsatz von modernen Flüssigsalztechnologien im Winterdienst generell zu einer Entlastung der Vorfluter. Zu erwähnen ist hier auch die Risikominderung des

Schadstoffeintrags nach Unfällen. Auf die Ausführungen unter C.3.4.6.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Die Kompensation der Beeinträchtigungen der Schutzgüter Boden und Wasser ist nach den „Grundsätzen“ (und auch nach der BayKompV, die für ab dem 01.09.2014 beantragte Planfeststellungsverfahren gilt) i. d. R. durch die Kompensation des Schutzguts Arten und Lebensräume abgedeckt.

Der Anregung des Wasserwirtschaftsamtes Rosenheim, eine bodenkundliche Baubegleitung einzusetzen sowie die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben auf der Grundlage des geltenden technischen Regelwerkes, wird seitens des Vorhabensträgers durch Zusage nachgekommen. Darin nicht enthalten ist eine bodenkundliche Beschreibung (Pedologie), weil diese nicht Bestandteil einer Baugrunderkundung und für geotechnische Fragestellungen im Zusammenhang mit den Seitenablagerungen für Überschussmassen des Erdbaus nicht erforderlich ist.

3.4.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

3.4.5.1 Öffentlicher Belang

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

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in den Unterlagen 19.1.1 T2 und 19.1.2 T2 beschrieben. Das Vorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (BVerwG, NuR 1996, 522); sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs.

Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind in der Unterlage 19.1.1 T2 und 9.2 T2 beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen

Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

3.4.5.2 Verbote

Striktes Recht steht dem Bauvorhaben nicht entgegen.

3.4.5.2.1 FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet Nr. DE 8240-302 „Bärnseemoor“

Im Planungsgebiet befindet sich das FFH-Gebiet Nr. DE 8240-302 „Bärnseemoor“ mit einer Entfernung von etwa 250 m zum Vorhaben. Da nach den Untersuchungen des Vorhabensträgers nicht von vorneherein auszuschließen war, dass das Bauvorhaben das FFH-Gebiet Nr. DE 8240-302 „Bärnseemoor“ erheblich beeinträchtigen könnte, war eine FFH-Verträglichkeitsprüfung erforderlich.

Ausgangspunkt der Überprüfung ist § 34 Abs. 2 BNatSchG, wonach Projekte einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen unzulässig sind, wenn sie Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung in den für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen erheblich beeinträchtigen können.

Mit dieser Vorschrift ist die Regelung des Art. 6 Abs. 3 S. 2 der FFH-RL über die Zulassung von Projekten in nationales Recht umgesetzt. Die Zulassungsentscheidung darf nach Art. 6 Abs. 3 S. 2 der FFH-RL nur erlassen werden, wenn die zuständige Behörde festgestellt hat, dass das Gebiet als solches nicht beeinträchtigt 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. An die Zulassungsentscheidung hat der EuGH in seinem Urteil vom 07.09.2004 (EuGH, Urt. v. 7.9.2004, Az. C-127/02 „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 seiner „Halle-Entscheidung“ (BVerwG vom 17.01.2007, Az. 9A 20/05) 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. Diese strengen Prüfkriterien liegen dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde.

Eine Projektgenehmigung kann danach in drei Fällen erteilt werden:

- wenn sich bereits im Rahmen einer Vorprüfung anhand objektiver Umstände ausschließen lässt, dass ein FFH-Gebiet von dem Projekt einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Plänen oder Projekten erheblich beeinträchtigt werden könnte, oder
- wenn die Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung ergibt, dass das Projekt FFH-Gebiete in den für ihren Schutzzweck oder für ihre Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen nicht erheblich beeinträchtigt oder
- wenn die Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung zwar ergibt, dass sich das Projekt nachteilig auf das FFH-Gebiet als solches auswirkt, das Projekt jedoch im Wege einer Ausnahmeregelung gemäß Art. 6 Abs. 4 FFH-RL (§ 34 Abs. 3 BNatSchG) dennoch zugelassen werden kann.

Beeinträchtigungen werden als erheblich eingestuft, wenn sie dazu führen können, dass ein Gebiet seine Funktion für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck nicht mehr oder nur noch in eingeschränktem Umfang erfüllen kann. Es muss sich dabei um Auswirkungen handeln, die sich auf die Erhaltungsziele und die dafür maßgeblichen Bestandteile (zu schützende Pflanzen- und Tierarten sowie deren Habitate) und den Zusammenhang des Netzes „Natura 2000“ nachhaltig und nicht nur vorübergehend auswirken können. Eine erhebliche Beeinträchtigung eines Erhaltungsziels hat eine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgebiets zur Folge. Damit wird die Betrachtung jedes einzelnen Erhaltungsziels notwendig. Die Herleitung der Beeinträchtigungsintensität erfolgt auf verbal-argumentative Weise und berücksichtigt für die relevanten Lebensraumtypen und Arten deren Erhaltungszustand, die Flächen- bzw. Populationsgröße im Gebiet sowie mögliche Funktionsbeziehungen innerhalb und außerhalb des Schutzgebiets. Zur Beurteilung möglicher Beeinträchtigungen eines Lebensraumtyps werden auch - in Abstimmung mit den Naturschutzbehörden nach fachlichen Kriterien ausgewählte - charakteristische Arten, die eine stärkere Bindung an den Lebensraumtyp besitzen, im Gebiet schwerpunktmäßig vorkommen und Reaktionen gegenüber möglichen Projektwirkungen zeigen (Indikatorfunktion), untersucht. Weist der derzeitige Bestand eines Lebensraumtyps oder einer Art einen „ungünstigen“ Erhaltungszustand auf, werden die Projektauswirkungen nicht nur im Hinblick auf den Erhalt des bisherigen Erhaltungszustands, sondern auch im Hinblick auf die Wiederherstellung eines „günstigen“ Erhaltungszustands untersucht.

Die Prüfung orientiert sich an den für das jeweilige FFH-Gebiet festgelegten Erhaltungszielen. Die Erhaltungsziele sind der Bayerischen Natura-2000-Verordnung (BayNat2000V) zu entnehmen.

Der Erhaltungszustand eines Lebensraums wird nach § 3 Abs. 2 BayNat2000V als günstig erachtet, wenn

- sein natürliches Verbreitungsgebiet sowie die von ihm eingenommenen Flächen beständig sind oder sich ausdehnen,
- 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 Abs. 3 S. 2 günstig ist.

Nach § 3 Abs. 3 S. 2 BayNat2000V ist der Erhaltungszustand einer Art als günstig einzustufen, wenn

1. auf Grund der Daten über die Populationsdynamik der Art anzunehmen ist, dass diese Art ein lebensfähiges Element ihres natürlichen Lebensraumes bildet und langfristig weiterhin bilden wird,
2. das natürliche Verbreitungsgebiet dieser Art weder abnimmt noch in absehbarer Zeit vermutlich abnehmen wird und
3. ein genügend großer Lebensraum vorhanden ist und wahrscheinlich weiterhin vorhanden sein wird, um langfristig ein Überleben der Populationen dieser Art zu sichern.

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 stabil bleibt, bewegen sich die nachteiligen Wirkungen des Vorhabens unterhalb der Erheblichkeitsschwelle (BVerwG, aaO, Leitsätze 14, 3, 5).

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, S. 10). Im Hinblick auf die Erheblichkeit von Beeinträchtigungen ist daher zu prüfen, ob sicher ist, dass ein günstiger Erhaltungszustand trotz Durchführung des Vorhabens stabil bleiben wird. Mit dem Begriff der „Stabilität“ wird die Fähigkeit eines Ökosystems bezeichnet, nach einer Störung wieder zum ursprünglichen Gleichgewicht zurückzukehren. Die durch ein Projekt betroffenen geschützten Lebensraumtypen oder Arten weisen unterschiedliche Empfindlichkeiten auf. Daher spielen unterschiedliche naturschutzfachliche Kriterien bei der Bewertung eine Rolle, ob der günstige Erhaltungszustand stabil bleiben wird (vgl. zum Ganzen: BVerwG vom 17.01.2007). Dagegen wäre eine Beurteilung der Erheblichkeit ohne Berücksichtigung unterschiedlicher Empfindlichkeiten der Lebensraumtypen und Arten nicht sachgerecht.

Vom Schutz der FFH-Gebiete zu unterscheiden ist der allgemeine und besondere Artenschutz nach Art. 12 ff. FFH-RL (§§ 44 ff. BNatSchG), der jedoch nicht im Rahmen des Art. 6 FFH-RL relevant ist. Auf die Ausführungen unter C.3.4.5.1.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

3.4.5.2.1.1 Beschreibung des FFH-Gebiets Nr. DE 8240-302 „Bärnseemoor“, Lebensräume, Arten, Erhaltungsziele

Südlich der bestehenden A 8 befindet sich etwa bei Bau-km 74+500 das gemeldete und in die Gemeinschaftsliste aufgenommene FFH-Gebiet Nr. DE 8240-302 „Bärnseemoor“. Das nur aus einer Fläche (ohne Teilflächen) bestehende FFH-Gebiet erstreckt sich südlich an die Gemeindeverbindungsstraße Umrathshausen-Aschau angrenzend entlang des Bärnseegrabens nach Süden. Es schließt den Bärnsee und die Buchafilz mit ein. Der nördliche Rand des Gebiets befindet sich im Abstand von ca. 250 m südlich der Autobahn, die den für dieses Gebiet wesentlichen Zufluss (Bärnsee graben) quert. Der südliche Rand des Schutzgebiets liegt nördlich der Kreisstraße RO 14 (auf Höhe des Ortsteils Haindorf nordöstlich von Aschau im Chiemgau. Das untersuchte Gebiet ist nicht Teil eines EU-Vogelschutzgebiets gemäß V-RL.

Den zentralen Bereich des 95 ha großen Schutzgebiets bildet der namensgebende Bärnsee, der sich als dystrophes Stillgewässer mit verschiedenen Verlandungsstadien und einer vollständigen Serie von Moortypen beschreiben lässt. Die Güte und Bedeutung des Gebiets liegt auch in der weitgehend ungestörten Art des Moorsees sowie seiner Verlandungszonen und Moorbildungen mit einem Mosaik aus Vegetationsbeständen. Besonders erwähnenswert sind die seltenen Arten, die hier nachgewiesen werden konnten. Auch ist nahezu die gesamte Fläche des Schutzgebiets in der amtlichen bayerischen Biotopkartierung (Biotop-Nr. 8140-0145.00, Stand 25.10.2006) erfasst. Eine große Empfindlichkeit besteht für Moose und andere Arten dystropher Gewässer sowie angrenzender wassergeprägter Lebensräume insbesondere bezüglich Nährstoff-, Schadstoff- und Salzeinträgen. Im schmalen nördlichen,

autobahnnahen Teil liegen laut den Daten der Biotopkartierung beidseits des Bärnseegrabens vor allem seggen- und binsenreiche Nasswiesen sowie Streuwiesen, die zum westlich angrenzenden Wald hin nährstoffreicher werden. Weniger feuchte Bereiche haben sich zu artenarmen Pfeifengraswiesen entwickelt, die aber auch immer wieder von kleineren Kalkflachmoorbereichen durchsetzt sind. Hinsichtlich der Nutzung der Wiesen lassen sich häufiger gemähte, fettere Bestände, die gedüngt werden, und magere Flächen, die nicht gedüngt werden und nur bis zu zwei Schnitte erhalten, unterscheiden.

Die Erhaltungsziele des FFH-Gebiets bemessen sich an den Arten und Lebensraumtypen, die für das FFH-Gebiet "Bärnseemoor" ausgewählt wurden. Die nachfolgenden Beschreibungen der für die Meldung maßgeblichen Lebensraumtypen und Arten sowie der Erhaltungsziele beziehen sich auf das gesamte FFH-Gebiet unter Berücksichtigung des zum 21.09.2018 in Kraft getretenen Managementplans. Der FFH-Managementplan (RVO 2018) enthält in seiner Karte 2.1 eine flächendeckende Dokumentation der Lebensraumtypen nach Anhang I FFH-RL und der Arten nach Anhang II der FFH-RL und ihrer Erhaltungszustände (Ausnahme: Biber).

3.4.5.2.1.1.1 Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-RL

Im Standard-Datenbogen zum FFH-Gebiet werden folgende Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-RL genannt:

EU-Code	Lebensraumtyp	Repräsentativität	Erhaltungszustand
3160	Dystrophe Seen und Teiche	A	B
6410	Pfeifengraswiesen auf kalkreichem Boden, torfigen und tonig-schluffigen Böden (Molinion caeruleae)	B	B
6430	Feuchte Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe	B	A
7120	Noch renaturierungsfähige degradierte Hochmoore	C	B
7140	Übergangs- und Schwinggrasmoore	B	A
7150	Torfmoor-Schlenken (Rhynchosporion)	C	B
7230	Kalkreiche Niedermoore	A	A
*91D0	Moorwälder	B	B

*prioritärer Lebensraumtyp

Der FFH-Managementplan nennt als weitere, nicht im Standard-Datenbogen aufgeführte LRT:

- 3150 Nährstoffreiche Fließgewässer
- 3260 Fließgewässer mit flutender Wasservegetation
- 6210 Naturnahe Kalk-Trockenrasen und deren Verbuschungsstadien
- 7210* Schneidried-Sümpfe

Der FFH-Managementplan zeigt zudem folgende im FFH-Gebiet vorkommende spezifische charakteristische Arten des Anhangs II der FFH-RL auf:

- 1903 Sumpf-Glanzkräuter (*Liparis loeselii*)
- 1052 Skabiosen-Scheckenfalter (*Euphydryas aurinia*)
- 1061 Schwarzblauer Wiesenknopf-Ameisenbläuling (*Phengaris nausithous*)
- 1337 Biber (*Castor fiber*)

Hiervon ist nur das Sumpf-Glanzkraut auch im Standard-Datenbogen (Stand 06/2016) genannt. Die Pflanzenarten 1614 Kriechender Sellerie (*Helosciadium repens*) und 4096 Sumpf-Gladiole (*Gladiolus palustris*) mit Nennung im Managementplan wurden aufgrund der vom Beeinträchtigungsort weit entfernt liegenden Fundorte nicht weiter als charakteristische Arten betrachtet.

Zudem wird weiter auf die Unterlage 19.3.1 T1, Tabelle 2 mit charakteristischen Arten, die Tabelle 3 mit weiteren wertgebenden Arten und die Tabelle 4 zur Kartierung von Fischen und Krebsen verwiesen. Als charakteristische Arten der vorkommenden FFH-Lebensraumtypen werden sie lediglich nachrichtlich zur Beschreibung der Lebensräume geführt.

3.4.5.2.1.1.2 Arten des Anhangs II der FFH-RL

Im Standard-Datenbogen zum FFH-Gebiet und im FFH-Managementplan wird folgende Art nach Anhang II der FFH-RL genannt:

Art	Deutscher Name	Population	Erhaltung
1903 <i>Liparis loeselii</i>	Sumpf-Glanzkraut, Glanzstendel	C	B

Der FFH-Managementplan nennt als weitere, nicht im Standard-Datenbogen aufgeführte Arten nach Anhang II der FFH-RL:

- 1052 Skabiosen-Scheckenfalter (*Euphydryas aurinia*)

- 1061 Schwarzblauer Wiesenknopf-Ameisenbläuling (*Phengaris nausithous*)
- 1614 Kriechender Sellerie (*Helosciadium repens*)
- 1903 Sumpf-Gladiole (*Gladiolus palustris*)
- 1337 Biber (*Castor fiber*)

3.4.5.2.1.1.3 Gebietsbezogene Konkretisierungen der Erhaltungsziele

Die Erhaltungsziele spielen die zentrale Rolle für die Beurteilung der von einem Projekt ausgehenden Beeinträchtigungen. Nach § 34 Abs. 1 BNatSchG erfordern Projekte, die ein Gebiet erheblich beeinträchtigen könnten, eine Prüfung auf Verträglichkeit mit den für das FFH-Gebiet festgelegten Erhaltungszielen. Schutzzweck und Erhaltungsziele ergeben sich nach § 3 Abs. 1 BayNat2000V für die FFH-Gebiete aus Anlage 1a der BayNat2000V. Dabei weichen die Formulierungen im Einzelfall von den Planfeststellungsunterlagen ab, da zwischenzeitlich die BayNat2000V erlassen wurde, die Unterlagen aber noch auf dem Stand der Standarddatenbögen sind. Die Abweichungen beziehen sich allerdings nur auf Details, die Bewertung der Erheblichkeit der Beeinträchtigungen ist hiervon nicht berührt. Kartographisch ist in den Planunterlagen die Feinabgrenzung der BayNat2000V bereits vorweggenommen, da im Lauf des Verfahrens die Grenzen mit der höheren Naturschutzbehörde der Regierung von Oberbayern bereits feinabgestimmt wurden und so später in die BayNat2000V eingeflossen sind. Insgesamt sind die feinabgestimmten Grenzen, auch die in der BayNat2000V, für das betroffene Gebiet eher weiter vom Projekt abgerückt und die Betroffenenheiten damit verringert worden, so dass die folgende Verträglichkeitsprüfung insoweit konservativ ist und „auf der sicheren Seite“ liegt.

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).

Die gebietsbezogenen konkretisierten Erhaltungsziele für das FFH-Gebiet Nr. DE 8240-302 „Bärnseemoor“ sind nachfolgend aufgeführt:

Erhalt ggf. Wiederherstellung des funktionalen Verbunds des Bärnsees mit seinen Verlandungszonen und Moorbereichen sowie der angrenzenden Wälder. Erhalt der ausreichenden Störungsfreiheit und Unzerschnittenheit. Erhalt des naturnahen Wasser- und Nährstoffhaushalts sowie der charakteristischen Artengemeinschaften der Lebensraumtypen.

1. Erhalt der Dystrophen Seen und Teiche (Bärnsee) mit seinen ausreichend störungsfreien Gewässerzonen und unverbauten Uferbereichen. Erhalt eines naturnahen Fischbestands.

2. Erhalt ggf. Wiederherstellung der Feuchten Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe mit ihrem charakteristischen Wasserhaushalt und der nutzungsgeprägten gehölzarmen Vegetations-struktur.
3. Erhalt ggf. Wiederherstellung der gehölzarmen Übergangs- und Schwingrasenmoore sowie der Torfmoor-Schlenken (Rhynchosporion) im Komplex mit den nutzungsgeprägten kalkreichen Niedermooren und den Pfeifengraswiesen auf kalkreichem Boden, torfigen und tonig-schluffigen Böden (*Molinion caeruleae*). Erhalt und ggf. Entwicklung noch renaturierungsfähiger degradierter Hochmoore. Erhalt ggf. Wiederherstellung der prägenden Standortbedingungen (vor allem eines naturnahen Wasser-, Nährstoff- und Mineralstoffhaushalts).
4. Erhalt ggf. Wiederherstellung der Moorwälder mit ihrer naturnahen Struktur und Baumarten-Zusammensetzung sowie einem ausreichenden Angebot an Alt- und Totholz. Erhalt ggf. Wiederherstellung der prägenden Standortbedingungen (vor allem eines naturnahen Wasser-, Nährstoff- und Mineralstoffhaushalts).
5. Erhalt ggf. Wiederherstellung der Vorkommen des Sumpf-Glanzkrauts im kalkreichen Niedermoor mit intaktem Wasser- und oligotrophem Nährstoffhaushalt, auch der sekundären Habitats.

Aus dem Standard-Datenbogen und den Erhaltungszielen wird deutlich, dass das Gebiet aus einem verzahnten Gewässer-Moor-Komplex mit einem zum Bärnsee zunehmenden Feuchtegradienten besteht, bei dem - als Grundlage für die vorkommenden Lebensraumtypen und Arten - der Wasser- und Nährstoffhaushalt sowie die Störungsfreiheit zu beachten sind. Über Luft- und Wasserpfade können Gewässer von Stoffen erreicht werden, die negativ auf die Stoffkreisläufe in den angrenzenden Lebensräumen wirken können (Schadstoffe) oder sie eutrophieren. Vor allem in Straßennähe ist von einem erhöhten Schadstoffeintrag aus Reifenabrieb, Abgasen o. ä. auszugehen. Der Wasserzufuhr des Gebiets, die zum überwiegenden Teil über den die Autobahn querenden Bärnseegraben erfolgt, kommt deshalb hohe Bedeutung zu. Der Bärnseegraben ist als Gewässer III. Ordnung in gemeindlicher Unterhaltungslast und kommt aus den Gewannen „Stockwiesen“ und „Hinterm Holz“ unmittelbar nördlich der A 8. Nach Angaben des Wasserwirtschaftsamts Rosenheim entspringt der Bärnseegraben nordöstlich in einem Torfstichgebiet bei Wilhelming (Fließstrecke bis BW 122 ca. 1,6 km). Er fließt von Nordwesten nach Südosten durch das vermoorte Tal zum Bärnsee und hat eine Breite von einem halben bis zwei Meter. Der Graben ist im FFH-Gebiet bis zu 1,0 m tief und sehr wasserreich. In seinem kurzen Verlauf von der Quelle bis zur Mündung mit insgesamt nur ca. 2,6 km sammelt er viel Wasser aus zuleitenden Gräben, wie z. B. aus dem Gewann „Auf dem Bichl“ (insbesondere Spöcker Graben) südlich der Autobahn sowie im weiteren Ver-

lauf aus den „Mooswiesen“ und den „Bärnseefilzen“ bevor er in den Bärnsee mündet. Sein oft schmaler Saum ist abschnittsweise von Schwarzerlen gesäumt, die oft von meist verschilften Mädesüß-Hochstaudenfluren unterbrochen werden. Im Standard-Datenbogen wird kein Gebiet benannt, zu welchem das FFH-Gebiet Nr. DE 8240-302 „Bärnseemoor“ in Beziehung steht.

3.4.5.2.1.2 Auswirkungen des Bauvorhabens auf das FFH-Gebiet Nr. DE 8240-302 „Bärnseemoor“

Durch den Ausbau der A 8 finden keine direkten Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets in Form von (Flächen-)Verkleinerungen von Lebensraumtypen und/oder Habitaten statt. Durch die große Entfernung der A 8 zum FFH-Gebiet von über 250 m ist die Unzerschnittenheit des Schutzgebiets gewährleistet. Beeinträchtigungen von Funktionsbeziehungen (Habitatzerschneidungen) sowie der Kohärenz des „Netzes NATURA 2000“ sind durch den zum FFH-Gebiet abgerückten 6-streifigen Ausbau ebenfalls ausgeschlossen. Relevant ist aber der Teilabschnitt der A 8, der das Tälchen des Bärnseegrabens quert. In diesem Streckenabschnitt erfolgt der Ausbau ausschließlich nach Norden. Das von Bau-km 74+157,9 bis Bau-km 75+000 (Bauende Vollausbau) anfallende Oberflächenwasser wird gesammelt und einem Retentionsbodenfilterbecken mit vorgeschaltetem Absetzbecken bei Bau-km 74+300 zugeführt. Die Beckenanlage wird als naturnah gestaltetes Erdbecken errichtet. Das Oberflächenwasser wird im Retentionsbodenfilterbecken zentral versickert.

Viele der projektbedingten Beeinträchtigungen können durch die Einbeziehung der oben unter C.1.4 genannten und in diesem Beschluss festgesetzten Schutz-, Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen ausgeschlossen oder deutlich verringert werden. Insbesondere zählen dazu die Aufweitung des Bärnseegraben-Durchlasses (BW 122, Unterlage 11 T2, Reg. Verz. lfd. Nr. 2.1.21 T1) beim Bau-km 74+375 auf eine Lichte Weite von 49 m (Dreifeldbauwerk mit zwei schmalen Pfeilerreihen) sowie auf eine Lichte Höhe von bis zu 6,4 m über der Bachsohle bzw. mind. 5 m über der Berme, die technische Optimierung der Bauweise der Absetz- und Rückhalteanlage für Fahrbahnwässer bei Bau-km 74+300 durch zweistufige Vorklärung des Oberflächenwassers (Retentionsfilterbecken mit Vorstufe) mit anschließender Versickerung über den Bodenfilter und weitere zahlreiche Schutzmaßnahmen während des Baubetriebs. Auf die Ausführungen in Unterlage 19.3.1 T1, Kap. 3.2, wird verwiesen. Durch die Planung werden somit auch erhebliche Belastungen des Bärnseegrabens und des Bärnsees vermieden. Etwaige Schmutz- und Schadstoffeinträge in das Grundwasser werden durch die Planung entsprechend der hierfür maßgeblichen wasserwirtschaftlich-technischen Regeln verhindert. Eine Ausnahme bildet hier lediglich das hochmobile Chlorid (Cl-) aus dem Tausalzeinsatz (Natriumchlorid, NaCl) im Winterdienst.

Im Folgenden werden die betroffenen Lebensraumtypen und Arten im detailliert untersuchten Bereich hinsichtlich der nachfolgend noch verbliebenen und nicht durch vorgesehene Schutz-, Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen ausgeschlossenen projektbedingten Wirkfaktoren (vgl. Unterlage 19.3.1 T1, Kap. 3.3, Tabellen 7 und 8) behandelt. Als verbleibende betriebsbedingte Wirkfaktoren und -prozesse für mögliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebiets Nr. DE 8240-302 „Bärnseemoor“ sind noch vertieft zu überprüfen (Unterlage 19.3.1 T1, Kap. 3.3, Tabelle 9):

- Chloridhaltiges Fahrbahnwasser könnte bei Starkregenereignissen aus dem geplanten Versickerungsbecken überlaufen und (damit ohne die vorgesehene Rückhaltung von Stoffen) in den Bärnseeegraben und damit ins FFH-Gebiet gelangen (Wasserpfad).
- Maßgebliche Chloridgehalte aus dem Fahrbahnwasser könnten über den Bodenfiter des geplanten Versickerungsbeckens in das Grundwasser gelangen, das in Richtung des FFH-Gebiets fließt.
- Stickstoffemissionen aus dem ausbaubedingten Verkehr könnten zu vermehrten Stickstoffdepositionen im FFH-Gebiet führen.

Eine vorhabensbedingte Überschreitung von Schwellenwerten für stoffliche Beeinträchtigungen von Lebensräumen und Pflanzen, entweder für die Luftkonzentration (Critical Levels) oder für Stoffeinträge in Ökosysteme (Critical Loads), lässt langfristig negative Effekte für die Funktion und die Struktur von Ökosystemen befürchten. Die Ermittlung der möglichen vorhabensbedingten Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele und deren Bewertung hinsichtlich Wirkraum, der Bewertungsmethode für Intensität bzw. Schwere und Eintrittswahrscheinlichkeit von Chlorid- und Stickstoffeinträgen (vgl. Unterlage 19.3.1 T1, Kap. 4, Kap. 5 und Kap. 6) im FFH-Gebiet Nr. DE 8240-302 „Bärnseemoor“ führt hier im Einzelnen zu folgenden Erkenntnissen:

3.4.5.2.1.2.1 Betriebsbedingte Beeinträchtigung der Erhaltungsziele für die FFH-Lebensraumtypen durch Streusalz/Chlorid

Eintrag von Chlorid in das Grundwasser

Beim Zulauf von salzbelastetem Fahrbahnwasser in das Versickerungsbecken bildet sich eine Mischkonzentration aus zunächst höheren, dann - im Verlauf stärkerer bzw. länger andauernder Niederschläge durch die dann erfolgende Verdünnung - geringeren Konzentrationen aus.

Das über den bewachsenen Bodenfilter versickernde Wasser enthält somit Chlorid aus dem Streusalzeinsatz in einer Konzentration, die etwa dem Eintrag in das Becken bzw. der jeweiligen Mischkonzentration im Beckenwasser entspricht.

Da für das im Wasser hochmobile Chlorid-Ion keine Rückhaltung im Beckenfilter und im Untergrund erfolgt, gelangt das eingetragene Chlorid sukzessive, aber vollständig in das Grundwasser unterhalb des Beckens.

Das Grundwasser, welches aus dem Wassereinzugsgebiet des Bärnseegrabens nördlich der A 8 stammt und unter dem Becken ankommt, dürfte dem allgemeinen Gefälle und der Vorflutrichtung folgend überwiegend nach Süden in Richtung FFH-Gebiet und Bärnsee abfließen. Das Gefälle zwischen dem mittleren Grundwasserspiegel im Beckenbereich (bei etwa 598,8 m über NN nach der nahegelegenen, zur Grundwassermessstelle ausgebauten Bohrung BK 62) und dem Seewasserspiegel (595,5 m über NN) dürfte etwa 3 m betragen. Die Bohrungen zeigen in diesem Bereich allerdings eher gering durchlässige Böden, womit der Grundwasserabfluss nur erschwert und langsam erfolgen kann. Unmittelbar westlich des geplanten Beckens, im Bereich des dort ansteigenden Geländerückens sind im Untergrund wasserdurchlässige Kiese vorhanden. Daher ist es möglich bzw. aus hydrogeologischer Sicht sogar wahrscheinlich, dass ein Teil der Grundwasserneubildung aus dem Einzugsgebiet des Bärnseegrabens und aus dem Becken versickerndes Wasser nördlich der A 8 in diese Kiese entwässert und dann nicht nach Süden zum Bärnsee, sondern nach Norden abfließt.

Die Chloridkonzentration, die mit dem in das Grundwasser einsickernden Beckenwasser entsteht, unterliegt der sofortigen und auf dem weiteren Fließweg zunehmenden Verdünnung, die zunächst vom Grundwasserzufluss in diesem Bereich und dann weiter südlich von weiteren Zuflüssen aus den Quellhängen beiderseits der engen Talmulde bestimmt wird, in welcher der Bärnseegraben hier verläuft.

Das Versickerungsbecken wird westlich des Bärnseegrabens errichtet. Die derzeit vorliegenden Untergrundaufschlüsse erlauben keine sichere Bewertung der Frage, ob der Graben auf seiner Fließstrecke zum Bärnsee als Grundwasservorfluter wirkt oder ob er weit überwiegend nur Oberflächenwasser und an den Hängen austretendes Sickerwasser ableitet. Bei den nachfolgenden Betrachtungen wird deshalb im Sinne eines „worst-case-Szenarios“ eine Wirkung als Grundwasservorfluter angenommen. Dabei wird unterstellt, dass das im Retentionsbodenfilter versickernde Wasser mit zeitlicher Verzögerung vollständig dem Bärnseegraben zufließt.

Unmittelbar westlich der Beckenanlage und des Bärnseegrabens grenzen Hanglagen an, die seitliche Zuflüsse mit sich bringen. Sie fließen ebenfalls im Bärnseegraben ab und bewirken eine Verdünnung der Chloridkonzentration des Wassers, das aus dem Retentionsbodenfilter über das Grundwasser zusickert. Auf der Fließstrecke bis zum Bärnsee treten weitere Wiesengräben hinzu, die den Talboden bzw. die Hangquellbereiche des engen Talbereichs entwässern.

Dass mit Chlorid belastetes Grundwasser die Landlebensräume des FFH-Gebiets überhaupt erreichen könnte, ist sehr unwahrscheinlich, weil die Fließrichtung des Grundwassers im Talbereich zum Graben gerichtet ist und nicht umgekehrt. Wie die folgenden Überlegungen auf Grundlage der hydrogeologischen Verhältnisse und von Konzentrationsberechnungen zeigen, werden allenfalls auftretende Chlorid-Restkonzentrationen im Grundwasser, die am nördlichen Rand und im FFH-Gebiet auftreten könnten, aufgrund der langen Fließzeiten und starken Verdünnung nur noch im Bereich einer anzunehmenden Grundbelastung von 5 bis 10 mg Cl/l liegen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass ein Teil des Grundwassers und somit auch der Chloridbelastung nicht nach Süden bzw. zum Bärnseegraben bzw. zum Bärnsee, sondern nach Norden abfließen könnte, wo im Kiesgrundwasserleiter eine Verdünnung der Chloridkonzentration auf das Hintergrundbelastungsniveau zu erwarten ist. In diesem - durchaus wahrscheinlichen - Fall sind die gemäß der nachfolgend beschriebenen Ermittlung der Chloridkonzentrationen im Bärnseegraben berechneten Werte als ausgesprochen konservativ anzusehen, weil dabei unterstellt wird, dass der gesamte Chlorideintrag über die Beckensohle in den Bärnseegraben und den Bärnsee gelangt.

Die diesbezüglichen Berechnungen (Unterlage 19.3 T1, Anlage 3) bauen auf den Grundlagen auf, die für die Fahrbahntwässerung über ein Regenrückhaltebecken mit gedrosseltem Ablauf in den Bärnseegraben durchgeführt wurden (BLASY - ØVERLAND 2012). Dort wurden auf der Basis eines Niederschlag-Abfluss-Modells mit Berücksichtigung der Zu- und Abflüsse im Bärnsee-Einzugsgebiet eine langjährige Wasserbilanz des Bärnsees und dessen Einzugsgebiets erstellt und die aus dem Salzeintrag resultierenden Chloridkonzentrationen im Abfluss des Bärnseegrabens über ein Bilanzierungsmodell als Tageswerte berechnet.

Die Chloridkonzentration im Grundwasserabstrom des Versickerungsbeckens unterliegt ab dem Chlorideintritt in das Grundwasser einer raschen Verdünnung, die vom Grundwasserzustrom aus dem Einzugsgebiet, dessen Fließgeschwindigkeit und der Anfangskonzentration des versickernden chloridbelasteten Wassers abhängt.

Der Bärnseegraben ist Vorfluter des Einzugsgebiets oberhalb des geplanten Versickerungsbeckens. Dabei wird ein Teil der Niederschläge direkt bzw. nach kurzer Bodenpassage über die dort vorhandenen Entwässerungsgräben abgeführt, ein Teil

fließt im Boden als Grundwasser ab. Diese Grundwasserneubildung gelangt nach längerer Fließzeit teils ebenfalls in die abstromigen Entwässerungsgräben und in den Bärnseegräben, teils fließt dieses Wasser im Grundwasserleiter dem Gefälle folgend nach Süden, wobei der Bärnseegraben in seinem weiteren Verlauf auch für dieses Grundwasser als Vorfluter angenommen wird.

Bis zum Beginn des FFH-Gebiets ca. 250 m südlich der A 8 wird angenommen, dass der Großteil des Grundwassers aus dem Einzugsgebiet nördlich der A 8 einschließlich des Grundwassers aus dem Bereich des Retentionsbodenfilterbeckens dem Graben zugeflossen ist. Diese Annahme ist durch die hydrogeologischen Verhältnisse (geringe Durchlässigkeit des Bodens), der hier im Bereich der A 8 vorhandenen Talverengung, dem südlich der A 8 vorhanden Netz von Entwässerungsgräben und durch den relativ hohen Abfluss des Bärnseegrabens zu begründen. Zudem liegt der Graben hier unmittelbar an der westlichen Hangkante und direkt unterhalb des Versickerungsbeckens. Die Konzentrationsberechnung berücksichtigt neben der Konzentrationsveränderung von Chlorid im fließenden Grundwasser die Vermischung der Abflussvolumina der Fahrbahntwässerung mit dem aus dem Niederschlag-Abfluss-Modell berechneten Abfluss im Bärnseegraben (Tageswerte). Die Größe des Einzugsgebiets des Bärnseegrabens bis zur Nordgrenze des FFH-Gebiets "Bärnseemoor" beträgt 0,83 km². Bei einer aufgrund der Bohrungen angenommenen Durchlässigkeit des Grundwasserleiters von 1*10⁻⁵m/s sind sehr geringe Fließgeschwindigkeiten in der Größenordnung von ca. 0,05 bis 0,1 m/d zu erwarten. Das entspricht einer Geschwindigkeit von ca. 1,5 bis 3 m pro Monat.

Bei solchen geringen Fließstrecken innerhalb längerer Zeiträume können sich im Grundwasserabstrom des Versickerungsbeckens keine Belastungsspitzen durch Chlorid ausbilden. Eine Betrachtung von Tageswerten ist daher nicht sinnvoll. Es wurden somit auf Basis der Niederschlagsstatistik und der temperaturabhängigen Salzausbringung (beide als Tageswerte vorliegend) Monatswerte der Chloridbelastung des Bärnseegrabens ermittelt (Jahre 1971 bis 2004).

Danach liegen die Jahresdurchschnittswerte der Chloridbelastung des Bärnseegrabens an der Nordgrenze des FFH-Gebiets bei der geplanten Fahrbahntwässerung mittels Beckenanlage (Daten liegen für die Jahresreihe 1971 bis 2004 vor) zwischen 26 mg/l (2002) und 77 mg/l (1973). Dabei beträgt die rechnerisch angesetzte Grundbelastung 5 mg Cl/l; die tatsächliche Belastung durch Streusalzeinsatz ist deshalb entsprechend geringer. Die mittleren Belastungen in den relevanten Monaten Oktober bis April der Jahresreihe 1971 bis 2004 durch Streusalzeinsatz liegen im Bärnseegraben an der Grenze des FFH-Gebiets zwischen minimal 10 mg Cl/l (März 1977) und maximal 196 mg Cl/l (Januar 1984). Die

Belastungen liegen im Mittel der betrachteten Jahresreihe in der Streusalzperiode zwischen 20 mg Cl/l (Oktober) und 83 mg Cl/l (Januar).

Dem Bärnseegraben fließt aus den östlich und westlich angrenzenden Hängen und den Entwässerungsgräben im Moorgebiet bzw. FFH-Gebiet selbst weiteres Wasser zu. Die Größe des gesamten Einzugsgebiets des Bärnseegrabens bis zur Mündung in den Bärnsee beträgt 1,39 km², dasjenige des Bärnsees 1,9 km². Auch hier erfolgen weitere erhebliche Verdünnungen der im Bärnseegraben vorhandenen Chloridkonzentration. Die maximale Chloridkonzentration des Bärnseegrabens an der Mündung in den Bärnsee in der genannten Zeitreihe und während der Streusalzperiode wurde mit 127 mg Cl/l (Januar 1984) ermittelt. Im Mittel der Monate Oktober bis April der Zeitreihe 1971 bis 2004 wird eine Konzentration von 55 mg Cl/l nicht überschritten. Der Mittelwert aller Monate mit regelmäßigem Streusalzeinsatz (November bis April) in der genannten Zeitreihe beträgt 47 mg Cl/l (Minimum 37 mg Cl/l im April, Maximum 55 mg Cl/l im Januar). Im Ergebnis der Berechnungen werden bei der geplanten Fahrbahntwässerung gemäß den Literaturangaben über die Schwellenwerte der biologischen Schädigung/Beeinträchtigung durch Chlorid im Wasser (Unterlage 19.3.1 T1, Kap. 5.3) kritische Belastungsgrenzen bereits vor Eintritt des Bärnseegrabens in das FFH-Gebiet in diesem Gewässer weit unterschritten.

Nach Angaben des Verzeichnisses der Seen des Landesamts für Wasserwirtschaft aus dem Jahr 1982 besitzt der Bärnsee ein Volumen von 0,148 hm³. Im Bärnsee erfolgt eine weitere Verdünnung der über den Bärnseegraben eingetragenen Chloridkonzentration und schließlich ein Abfluss über den Graben zum „Bad“ bei Höhenberg und dann über den Schafelbach zur Prien. Da der Wasserzufluss des Einzugsgebiets des Bärnsees und des Bärnseemoores nur temporär und dann gering mit Chlorid belastet wird und die Hauptniederschlagsmengen im Sommer fallen, sind im Bärnsee nur sehr geringe Konzentrationserhöhungen (der weitgehend geologisch bedingten, hier mit 5 mg Cl/l angesetzten Grundbelastung) im Winter und im zeitigen Frühjahr von maximal 2 mg Cl/l zu erwarten, die sich aber durch Verdünnung aus Niederschlägen und Grundwasserzufluss sowie durch Abfluss aus dem See jährlich immer wieder auf die Grundbelastung reduzieren dürften. Die maximal zu erwartenden Konzentrationserhöhungen wurden bereits in einer früheren Berechnung (Unterlage 18.3 T1, BLASY - ØVERLAND 2012) bei Ableitung chloridhaltiger Wässer aus einem Regenrückhaltebecken ermittelt. Diese Konzentrationen waren hinsichtlich der Chloridkonzentrationen bereits als unkritisch für Fauna und Flora der Gewässer im und außerhalb des FFH-Gebiets zu werten. Bei der höchstvorsorglich auch aufgrund anderer Belastungen des in das Rückhaltebecken eintretenden und dann gedrosselt in den Bärnseegraben

abgeleiteten Wassers gewählten Lösung der Beckenanlage führt die Verdünnung im Grundwasser im Vergleich mit der Berechnung 2012 zu nochmals wesentlich geringeren und für Ökosysteme, Tiere und Pflanzen mit Sicherheit unschädlichen Chloridkonzentrationen aus der Fahrbahntwässerung.

Eintrag von Chlorid in Oberflächengewässer

Starkregenereignisse können ein Überlaufen des im Normalfall in der Beckenanlage zurückgehaltenen und versickerten Wassers zur Folge haben. Gemäß der Bemessung des Filterbeckens entsprechend der hierfür geltenden wasserwirtschaftlichen Regeln erfolgt bei Überfüllung des Beckens ein geregelter Notüberlauf in den Bärnseeegraben statistisch alle fünf Jahre. Diese Bemessung beruht im Wesentlichen auf den sommerlichen Starkregen, die im Gebiet statistisch in den Monaten Juni, Juli und August zu erwarten sind.

Das überlaufende Wasser kann nur im Winter nach Streusalzeinsatz durch Salz bzw. Chlorid belastet sein. Deshalb ist diesbezüglich die Winterperiode gesondert zu betrachten. Im Winter sind Starkregenereignisse wesentlich seltener zu erwarten. Sie treten dann bei Temperaturen über dem Gefrierpunkt auf. In solchen Perioden wird kein Streusalz eingesetzt. Falls die Niederschläge sehr plötzlich nach einem Temperaturanstieg auftreten, kann ein erster Schwall Salz aus vorangegangenen Frostperioden enthalten. Diese Belastung wird im Becken zurückgehalten und dann im weiteren Niederschlagsverlauf stark und auf unwesentliche Konzentrationen verdünnt.

Für Chlorid aus dem Streusalzeinsatz im Winterbetrieb gilt gemäß der Niederschlagsstatistik der Wintermonate (ermittelt auf Grundlage des KOSTRA-Atlas), dass eine Füllung des Retentionsbodenfilterbeckens und damit ein Überlauf in den Bärnseeegraben statistisch oberhalb einer 100-jährlichen Eintrittswahrscheinlichkeit liegt und daher praktisch nicht auftritt. Bei einem solchen Ereignis ist zudem davon auszugehen, dass dann wegen der auftretenden Verdünnung von Restsalzbelastungen des ersten Schwalls bereits im Becken bis zum Überlaufen allenfalls sehr geringe, bezüglich der Umweltrelevanz jedenfalls aber unerhebliche Chloridkonzentrationen abgeleitet werden können.

Erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebiets Nr. DE 8240-302 „Bärnseemoor“ einschließlich der Gewässerlebensräume von Bärnseeegraben und Bärnsee durch einen Chlorideintrag aus dem Notüberlauf des Versickerungsbeckens in den Bärnseeegraben sind deshalb auszuschließen.

3.4.5.2.1.2.2 Betriebsbedingte Beeinträchtigung der Erhaltungsziele für die FFH-Lebensraumtypen durch Stickstoffdeposition

Stickstoffeinträge durch Deposition von Stickstoffverbindungen (den Niederschlag auf Oberflächen), die das Maß eines natürlichen bzw. noch verträglichen Eintrags überschreiten, können zu mittelbaren Negativwirkungen auf Ökosysteme und damit zu Beeinträchtigungen der Schutzgüter Boden und Grundwasser sowie Tiere und Pflanzen und deren Lebensräume sowie der vielfältigen Wechselbeziehungen zwischen den Schutzgütern führen. Der Stickstoffeintrag kann so auch erhebliche Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen der FFH-Gebiete bewirken. Beurteilungsmaßstäbe für die Beurteilung von Stickstoffeinträgen in empfindliche Ökosysteme bietet das Konzept des "Critical Load" (CL), das auf europäischer Ebene als ein Instrument zur Umsetzung der Minderungsziele zu Stickstoffemissionen und -immissionen im Rahmen der UN-ECE-Luftreinhaltekonvention Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts bestätigt ist.

Gemäß Definition durch die Wirtschaftskommission der UN für Europa (UN-ECE) stellen Critical Loads (CL) ein quantitatives Maß für die Exposition (hier durch Deposition) gegenüber Luftschadstoffen dar, bei deren Unterschreitung bzw. Einhaltung nach dem gegenwärtigen Stand des Wissens keine signifikanten negativen Effekte auf spezifische empfindliche Bestandteile der Umwelt auftreten. Umgekehrt kennzeichnet diese gemäß der sogenannten „Berner Liste“ empirisch abgeleitete Wirkungsschwelle der Exposition (hier durch Stickstoffdeposition) gegenüber Luftschadstoffen somit die Wirkungsschwelle, ab deren Überschreitung nachteilige Wirkungen auf einzelne Schutzgüter bzw. Ökosysteme nicht auszuschließen sind. Für die Beurteilung der Belastung von Ökosystemen durch Stickstoffeinträge existieren empirische Critical Loads (fachlich und rechtlich anerkannt: sogenannte „Berner Liste“ gem. BOBBINK & HETTELINGH 2011) und neuerdings modellierte Critical Loads (z. B. nach Forschungsbericht FE 84.0102/2009 der Bundesanstalt für Straßenwesen [BAST] mit Stand September 2012).

Für das geplante Ausbauprojekt ist diesbezüglich zu prüfen, ob und inwieweit die vorhabensbedingte Verkehrsbelastung und die daraus folgende Zusatzbelastung durch Stickstoffimmissionen zu mehr als bagatellhaften Belastungen der Umgebung führen. Weiter ist ggf. zu prüfen, ob dies Gesamtbelastungen zur Folge hat oder wesentlich dazu beiträgt, dass Belastungen entstehen, die die Critical Loads für die stickstoffempfindlichen Lebensraumtypen des FFH-Gebiets übersteigen, die als Erhaltungsziele des FFH-Gebiets geführt sind.

Vom Vorhabensträger erfolgen zu Ausbauvorhaben standardgemäß Berechnungen der Luftkonzentration von verkehrsbedingten Luftschadstoffen. Berücksichtigt werden hier unter anderem auch die Parameter Stickstoffdioxid (NO₂) und Stickstoffoxide (NO_x). Letzterer setzt sich aus den Stickstoffverbindungen NO₂ und Stickstoffmonoxid (NO) zusammen. Berechnet wird die Vorbelastung (allgemeine Hintergrundbelastung), die Zusatzbelastung durch den Kfz-Verkehr auf der A 8 und die aus den beiden erstgenannten Parametern ermittelte Gesamtbelastung, jeweils für den Prognose-Planfall (geplanter 6-streifiger Ausbau) und den Prognose-Nullfall (Entwicklung ohne Ausbau). Für beide Fälle ist der Prognosehorizont das Jahr 2030, für das die jeweilige Verkehrsentwicklung prognostiziert wird. Die vorhabens- bzw. ausbaubedingte Verkehrszunahme ergibt sich als Differenz der Verkehre im Prognose-Planfall und im Prognose-Nullfall. Diese ausbaubedingte Verkehrszunahme wird mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von 3.800 Kfz/24 h ermittelt. Die ausbaubedingte Belastung durch Luftschadstoffe in der Umgebung des Verkehrsweges ergibt sich in gleicher Weise aus der Differenz der für Prognose-Planfall und Prognose-Nullfall berechneten Zusatz- und Gesamtbelastungen.

Die Berechnung der verkehrsbedingten Schadstoffbelastung erfolgt für einen Immissionsort, der ca. 180 m südlich des bestehenden Fahrbahnrandes der A 8 und gleichzeitig 200 m südlich des im Rahmen des Ausbaus geplanten nördlichen Fahrbahnrandes liegt. Grund hierfür ist, dass die Berechnung der verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen (nach RLuS 2012: Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) programmbedingt nur bis zu 200 m von der Verkehrsstrasse entfernt möglich ist (für die üblichen Fragestellungen im Immissionsschutz an Verkehrswegen, sofern die Luftkonzentration von Schadstoffen betrachtet wird, reicht dieser Abstand i. d. R. aus). Der Abstand des Immissionsortes zum nördlichen Rand des FFH-Gebiets „Bärnseemoor“ beträgt ca. 80 m. Für die berechnete Immissionsbelastung am Immissionsort durch den hier geplanten Ausbau sind hinsichtlich der Belastung südlich der A 8 zwei gegenläufig wirkende Einflüsse zu berücksichtigen. Zunächst verteilt sich der künftige Gesamtverkehr auf der A 8 durch den nördlich der bestehenden Trasse geplanten Ausbau auf sechs Streifen anstelle der bestehenden vier. Diese „Verkehrsverlagerung“ nach Norden bewirkt eine verminderte Immissionsbelastung südlich der A 8. Gegenläufig hierzu wirkt die für den Planfall prognostizierte Verkehrszunahme mit einem DTV von 3.600 Kfz/24 h. Diese Zunahme ist im Vergleich zum Gesamtverkehr im Prognose-Planfall von 70.400 Kfz/24 h jedoch insgesamt gering und macht lediglich 5,4 % aus. Zudem verteilt sich auch dieser zusätzliche Verkehr ebenfalls auf sechs Fahrstreifen. Beide Einflüsse führen im Ergebnis der Berechnungen der Luftschadstoffkonzentrationen südlich der A 8 dazu, dass durch den geplanten Ausbau

südlich keine wesentlich, sondern allenfalls marginal veränderten Luftschadstoffbelastungen berechnet werden. Am Immissionsort ca. 80 m nördlich des FFH-Gebiets wird für NO₂ lediglich eine sehr geringe ausbaubedingte Zusatzbelastung (Differenz der verkehrsbedingten Belastungen aus Prognose-Planfall und Prognose-Nullfall) von 0,17 µg/m³ ermittelt. Beim Summenparameter NO_x beträgt die Gesamtbelastung im Prognose-Planfall 41,6 µg/m³ und im Prognose-Nullfall 41,2 µg/m³; damit nimmt die NO_x-Gesamtbelastung im Prognose-Planfall am betrachteten Immissionsort geringfügig um 0,4 µg/m³ zu. Für die nicht nach RLuS berechenbare verkehrsbedingte Ammoniak-(NH₃-)Immission aus dem Kfz-Verkehr, die ebenfalls (allerdings in wesentlich geringerem Maß als NO_x) zur Stickstoffbelastung in der Umgebung von Verkehrswegen beiträgt, ist analog zu den vorliegenden Berechnungen für verschiedene andere Schadstoffe gesichert davon auszugehen, dass auch für diese Stickstoffverbindung keine wesentliche ausbaubedingte Veränderung der Immission südlich der Autobahn zu erwarten ist.

Ein Risiko erheblicher Beeinträchtigungen der untersuchten Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-RL (3160 Dystrophe Seen und Teiche, 6410 Pfeifengraswiesen (*Molinion caeruleae*), 6430 Feuchte Hochstaudenfluren, planar bis alpin, 7120 Renaturierungsfähige, degradierte Hochmoore 7140 Übergangs- und Schwingrasenmoore, 7150 Torfmoor-Schlenken (*Rhynchosporion*), 7230 Kalkreiche Niedermoore und 91D0* Moorwälder) durch den Wirkfaktor „vorhabensbedingter Stickstoffeintrag“ ist auf Grundlage der Immissionsberechnungen für die Luftkonzentration von Luftschadstoffen nach RLuS daher auszuschließen. Die vorhabensbedingte Zusatzbelastung durch Stickstoffverbindungen als Konzentration in der Luft und entsprechend die daraus entstehende Deposition ist im FFH-Gebiet praktisch gleich Null.

3.4.5.2.1.2.3 Betriebsbedingte Beeinträchtigung der Erhaltungsziele für die FFH-Arten bzw. charakteristischer Lebensraum-Arten durch Streusalz/Chlorid und Stickstoffdeposition

Die genauen Standortinformationen des Artvorkommens des hoch schutzwürdigen Sumpf-Glanzkrauts sind unter Einbeziehung des FFH-Managementplans bekannt. Einer der beiden Standorte stimmt mit dem in Unterlage 19.3.3 T2 angegebenen ASK-Fundpunkt unmittelbar nordwestlich des Bärnsees aus 2009 überein (der zweite Standort liegt südlich des Bärnsees und spielt für die weitere Betrachtung im vorliegenden Fall keine Rolle). Folgende Angaben dienen der Nachvollziehbarkeit zur Beurteilung der Erheblichkeit möglicher Beeinträchtigungen durch die maßgeblichen Wirkfaktoren in Bezug auf die in der Tabelle genannten Arten.

Eine vorhabensbedingte erhebliche Beeinträchtigung von allen in Tabelle 12 genannten Artvorkommen (vgl. Unterlage 19.3.1 T1, Tabelle 12) durch Einträge von Chlorid aus dem Streusalzeinsatz ist auszuschließen, da aufgrund der geplanten Beckenan-

lage, der vorliegenden Klimaverhältnisse und hydrologischen Gegebenheiten sowie aufgrund der Konzentrationsberechnungen erhebliche Belastungen des Grundwassers, der Oberflächengewässer und mit diesen in Verbindung stehenden Feuchtlebensräumen im FFH-Gebiet ausgeschlossen sind. Die im FFH-Gebiet nach dem 6-streifigen Ausbau betriebsbedingt resultierenden Belastungen durch Chlorid aus der Straßensalzung und andere verkehrsbedingte Schadstoffe liegen nach den durchgeführten Berechnungen und fachlich begründeten Abschätzungen im Bereich der allgemeinen Hintergrundbelastung der Gewässer.

Landlebensräume des FFH-Gebiets, die Lebensraum von Arten des Anhangs II der FFH-RL und von charakteristischen Arten der Lebensraumtypen (vgl. Unterlage 19.3.1 T1, Tabellen 12 und 10) sein können, sind durch mögliche vorhabensbedingte Einträge über den Wasserpfad nicht betroffen, da die Gräben als Vorfluter für diese Flächen wirken. Die Bodenfeuchte dieser Bereiche wird durch Niederschläge und von den seitlichen Hängen zufließendes Grundwasser geprägt. Das von Norden zufließende Grundwasser gelangt wesentlich bereits südlich der A 8 in den Bärnseegraben, was neben der hydrogeologischen Situation auch aus der relativ hohen Wasserführung des Grabens angesichts des relativ kleinen Einzugsgebiets nördlich der A 8 abzuleiten ist. Ausuferungen des Bärnseegrabens können aufgrund des Gewässerprofils nur bei extremen Niederschlägen auftreten, die regelmäßig nur im Sommer zu erwarten sind. Im Winter erfolgt bei solchen - allenfalls sehr seltenen - Ereignissen kein Streusalzeinsatz. Etwaige Restbelastungen durch Chlorid würden in solchen Fällen auf das Maß der Hintergrundbelastung verdünnt. Durch die im Rahmen des Ausbaus geplante Errichtung der Beckenanlage mit Absetzbecken ist im Vergleich mit der Fahrbahntwässerung im Bestand zudem eine Entlastung autobahnnahe Flächen, des Grundwassers und des Bärnseegrabens zu erwarten.

Im Untersuchungsgebiet der faunistischen Untersuchungen kommt die Gelbbauchunke (*Bombina variegata*) vor, die im Anhang II und IV der FFH-RL erfasst ist. Die Gelbbauchunke ist weder Teil der Erhaltungsziele noch eine charakteristische Art des FFH-Gebiets und wird hier trotzdem informell berücksichtigt. Gemäß Abschlussbericht der faunistischen Sonderuntersuchung 2013 wurde eine relativ weite Verbreitung der Art im Betrachtungsraum südlich der A 8 nachgewiesen, die sich wesentlich auf zwei getrennte Vorkommen außerhalb des FFH-Gebiets „Bärnseemoor“ konzentrieren. Im FFH-Gebiet selbst gibt es einen Fund eines adulten Tieres an einem Wiesengraben östlich des Bärnseegrabens, welcher im Rahmen einer faunistischen Übersichtsbegehung erfolgte. In der Sonderuntersuchung 2013 gelangen keine weiteren Funde der Art im FFH-Gebiet. Der singuläre Fund im FFH-Gebiet wird durch den Fauna-Gutachter als „Gastvorkommen“ auf Wanderung bzw. Nahrungssuche eingestuft. Im FFH-Gebiet bzw. im Bereich der Fundorte sind keine für die Art typi-

schen Reproduktionshabitate vorhanden. Mögliche erhebliche Beeinträchtigungen der Art durch vorhabensbedingte Belastungen des Grundwassers und der Oberflächengewässer durch Chlorid und andere verkehrsbedingte Schadstoffe sind aus den oben angeführten Gründen daher ausgeschlossen.

3.4.5.2.1.3 Maßnahmen zur Schadensvermeidung, -begrenzung und -abwehr

Eine Vielzahl von Schutz-, Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, die teils aus Gründen des Artenschutzes, des Gebietsschutzes oder im Rahmen der Eingriffsregelung vorgesehen werden, sind Bestandteil der Planung und in der obigen Bewertung der Erheblichkeit der Eingriffe bereits berücksichtigt worden. Auf die Beschreibung in der Unterlage 19.3.1 T1, Kap. 3.2, wird verwiesen.

3.4.5.2.1.4 Summationswirkung

Die Relevanz von anderen Plänen und Projekten ergibt sich aus der Möglichkeit, kumulativ Arten und Lebensräume des Schutzgebietes zu beeinträchtigen, die bereits vom hier behandelten Vorhaben beeinträchtigt werden. Die Beeinträchtigungen eines Erhaltungszieles durch das vorliegende Projekt müssen dabei so nah an der Erheblichkeitsschwelle liegen, dass durch die Kumulationseffekte diese Schwelle überschritten wird. Jedes weitere Projekt darf, für sich allein betrachtet, keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele verursachen.

Künftige Planungen sind aber nur dann in eine Verträglichkeitsprüfung einzubeziehen, wenn diese anderen Planungen schon hinreichend konkretisiert sind. Ansonsten wäre eine Einbeziehung ohnehin nicht möglich, da Auswirkungen noch gar nicht abschätzbar wären.

Die Verträglichkeitsprüfung ist mit anderen Worten nur dann auf andere Projekte zu erstrecken, wenn deren Auswirkungen und damit das Ausmaß der Summationswirkung verlässlich absehbar sind. Das ist grundsätzlich erst dann der Fall, wenn die betreffende Zulassungsentscheidung erteilt ist (vgl. BVerwG, Beschluss vom 28.11.2013). Dabei kommt nach dem OVG Lüneburg (Urteil vom 22.04.2016, Az. 7 KS 27/15) nach § 9a Abs. 1 FStrG einer insoweit bereits eingeleiteten Planfeststellung für eine Bundesfernstraße der Vorrang gegenüber später begonnenen Planungen für andere Projekte ein zu. Zudem sind sie nur zu berücksichtigen, wenn sich die Wirkräume der Vorhaben überschneiden. Denn nur bei einem Überlappen der Wirkungsbereiche kann es zu einer Kumulationswirkung kommen (OVG Lüneburg, a.a.O).

Hier sind keine weiteren Projekte und Pläne bekannt, die das FFH-Gebiet Nr. DE „8240-302 „Bärnseemoor“ direkt oder indirekt betreffen. Die Ausbesserung des vorhandenen Bärnsee-Rundweges mit Errichtung eines Bohlenstegs von ca. 70 m Län-

ge wurde 2009 abgeschlossen. Auf Basis dieser Erkenntnisse ist ein Zusammenwirken mit anderen Projekten gemäß § 34 Abs. 1 BNatSchG auszuschließen.

3.4.5.2.1.5 Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsprüfung

Unter der Berücksichtigung der Empfindlichkeit von Lebensraumtypen und Arten und der maximal möglichen Intensität bzw. Reichweite der Wirkungen wird als Gesamtergebnis der FFH-Verträglichkeitsprüfung festgestellt, dass der 6-streifige Ausbau der A 8 zwischen Achenmühle und Bernauer Berg unter Berücksichtigung der geplanten Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen bei keinem Lebensraumtyp nach Anhang I und bei keiner Art nach Anhang II der FFH-RL zu erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes Nr. DE 8240-302 „Bärnseemoor“ führt. Auf die Unterlagen 19.3 T1 wird verwiesen.

3.4.5.2.1.6 Einwände

Einleitung von Straßenoberflächenwasser in die Moor- und Quellgebiete der Seefilze Beckenanlage BECK 7 (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 3.3.7 T2)

Es wurde die Befürchtung erhoben, dass das aus der Beckenanlage BECK 7 (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 3.3.7 T2) stammende in die Moor- und Quellgebiete der Seefilze und das Wasser des Seefilzgrabens eingeleitete Straßenoberflächenwasser, welches trotz Reinigung eine Belastung mit Schadstoffen aufweisen dürfte, eine eklatante Beeinträchtigung der Moor- und Quellkomplexe sowie der gesamten Fisch- und Kleintierfauna des abschnittsweise beispielhaft naturnahen, sauberen und klaren Bachlaufs verursache. Der Seefilzgraben führe im Westen durch ein weiteres hochwertiges Streuwiesenbiotop (Biotop 8139-0266-001). Eine faunistische Untersuchung sei im Hinblick auf Süßwassermuscheln (*Unio crassus*, Anhang II und IV der FFH-RL, RLB 1) vorzunehmen. Im Bereich von Biotop 8139-0266-001 (Weiherer See) könne unmittelbar am Teichufer an einer Stelle Englisch Fingerkraut (*Potentilla anglica*) nachgewiesen werden (17.10.2014). Die Art sei bayernweit extrem selten und daher stark gefährdet und reagiere sehr empfindlich auf Salzwasser. Zudem sei ein Anschluss der Beckenanlage 7 an das Kanalsystem zu prüfen.

Der Vorhabensträger hat seine Planung im Rahmen der 1. und 2. Tektur in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim und der Höheren Naturschutzbehörde der Regierung von Oberbayern geändert. Das Rückhalte- und Absetzbecken BECK 7 (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 3.3.7 T2) wurde in der Lage optimiert, wodurch sich die zu erwerbende Fläche in diesem Bereich reduziert. Die Absetzbecken werden als geschlossene Betonanlagen, das Regenrückhaltebecken als naturnah gestaltetes Erdbecken errichtet. Zudem wird die

Oberflächenbeschickung der Absetzbecken auf 9 m/h verringert, um deren Reinigungsleistung über das geforderte Maß hinaus weiter zu verbessern. Nach erfolgter Vorreinigung wird das Oberflächenwasser gedrosselt über eine Rohrleitung entlang der südseitigen Böschung der A 8 und entlang der Gemeindeverbindungsstraße Umrathshausen - Aschau in das Seehauser Bacherl südlich des Biotops eingeleitet. Die Lage und die Dimensionierung der Beckenanlage BECK 7 ist mit dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim abgestimmt. Für die Einleitung aus dem Entwässerungsbecken 7 wurde ein Drosselabfluss von maximal 60 l/s festgelegt (siehe Unterlage 18.1 T2). Auf die Ausführungen dieses Beschlusses unter C.3.4.5 wird verwiesen. Durch diese Maßnahmen wird eine erhebliche Beeinträchtigung der Moor- und Quellkomplexe am Weiherer See und seines Zulaufs wirksam vermieden.

Die geforderte Muschelkartierung wurde 2016 im Rahmen der 1. Tektur vom 17.12.2019 durchgeführt. Dabei konnten weder im Seehauser Bacherl noch im Bärnseegraben Schalen oder lebende Exemplare heimischer Großmuscheln (Bachmuschel, Malermuschel, Teichmuscheln) gefunden werden.

Retentionsbodenfilterbecken und Absetzbecken BECK 8 (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 3.3.8 T1)

Im Anhörungsverfahren wurde darauf hingewiesen, dass das betroffene FFH-Gebiet Nr. DE 8240-302 „Bärnseemoor“ und seine Umgebung über eine hochwertige Biotop- und Artenausstattung der Verlandungsmoore und der traditionell einschürigen Streuwiesen verfüge. Das Landschaftsschutzgebiet „Bärnsee“ zur Inschutznahme des Bärnsees und seiner Umgebung umfasse weitere Bereiche westlich, östlich und vor allem nördlich des FFH-Gebietes. Dazu gehörte auch der Bärnseegraben, der den einzigen Zufluss des Bärnsees darstelle. Im Managementplan Teil I: Maßnahmenteil des FFH-Gebiets werde auf die Notwendigkeit verwiesen, die Nährstofffracht des Bärnseegrabens zu senken, da dieser in seiner Funktion als Vorfluter in erheblichem Ausmaß Nährstoffe zuführe. Für das Retentionsbodenfilter- und Absetzbecken 8 solle im Landschaftsschutzgebiet „Bärnsee“ aus einem größeren, zusammenhängenden Waldbestand in der Größe von ca. 1,0 ha Wald gerodet werden. Es wurde auch eingewandt, dass die Dimensionierung des Retentionsbodenfilterbecken und Absetzbecken 8 (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 3.3.8 T1) auf einen 5-jährlichen Bemessungsniederschlag ausgelegt sei, aber alle Prognosen zum Klimawandel von einer deutlichen Zunahme von Starkniederschlägen ausgehen würden. Eine Beeinträchtigung der Fisch- und Kleintierfauna des Grabens und damit auch des anschließenden FFH-Gebiets Nr. DE 8240-302 „Bärnseemoor“ durch das Oberflächenwasser und die darin enthaltenen Schadstoffe könnten nicht ausgeschlossen werden. Zumindest sei die Dimensionierung der Absetz- und Rückhalteanlage BECK 8 zu gering. Es wurde

gefordert, das geplante Regenwasserabsetz- und Versickerungsbecken in östlicher Richtung in den offenen, jetzt landwirtschaftlich genutzten Bereich zu versetzen, um den Verbrauch an ökologisch wertvollen Feuchtplächen gering zu halten und den Ersatz mit Ausgleichsmaßnahmen vor Ort zu ermöglichen. Es sei ein Anschluss der Beckenanlage 8 an das Kanalsystem zu prüfen, um den Eintrag von Schadstoffen, Gummiabrieb und Salzen in das Schutzgebiet zu verhindern.

Die Forderung auf eine weitere Verlegung des geplanten Retentionsbodenfilter- und Absetzbeckens BECK 8 (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 3.3.8 T1) nach außerhalb des Landschaftsschutzgebietes „Bärnsee“ wird abgelehnt, weil es aus entwässerungstechnischen Gründen im Bereich des Tiefpunktes der Strecke, d. h. am Bauwerk BW 122 Wildunterführung Bärnseegraben (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.1.21 T1) errichtet werden muss, um funktionsfähig zu sein. Eine Verschiebung nach Osten ist u. a. nach den durchgeführten Untersuchungen des Büros Dr. Blasy - Dr. Øverland aufgrund der Geologie bzw. der mangelnden Sickerfähigkeit des Bodens im Offenlandbereich nicht möglich. Die Lage und die Dimensionierung des Beckens ist mit dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim abgestimmt. Auf die Ausführungen dieses Beschlusses unter C.3.4.5 wird verwiesen. Das Becken besteht aus einem Retentionsbodenfilterbecken, das über keinen festen Ablauf, sondern lediglich über einen Notüberlauf in den Bärnseegraben verfügt. Dieser Notüberlauf springt nur in Hochwassersituationen an, wenn über die erhöhten Regenwassermengen ohnehin ein ausreichender Verdünnungseffekt gewährleistet und keine Beeinträchtigung des FFH-Gebietes gegeben ist. Durch die so entwickelte Konzeption und Anordnung der Beckenanlage 8 ist eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebiets „Bärnseemoor“ durch betriebsbedingte Streusalzeinträge und andere Schadstoffe über den Wasserpfad sicher ausgeschlossen (vgl. Unterlage 19.3.1 T1). Die geplanten naturschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahmen A 5 und A 6 nördlich der Wildunterführung am Bärnseegraben tragen insbesondere durch Extensivierung von bislang intensiv genutzten Wiesen und Wiedervernässung wesentlich dazu bei, dass die Beeinträchtigungen in Feuchtlebensräume eingriffsnah kompensiert werden.

Es wurde weiterhin gefordert, dass die Errichtung des Retentionsbodenfilterbeckens bereits ein Jahr vor Beginn der Baumaßnahme fertiggestellt sein müsse, um seine Funktion erfüllen zu können und einen Stoffeintrag in das FFH-Gebiet Nr. DE 8240-302 „Bärnseemoor“ zu vermeiden. Ansonsten hätten die Pflanzen noch nicht die nötige Stabilität, um das Wasser zu reinigen. Um eine Monokultur und damit die Anfälligkeit für größere Ausfälle zu vermeiden, sollten neben Schilf auch noch andere geeignete Pflanzen, wie z. B. *Phalaris arundinacea*, gepflanzt werden.

Die Forderung auf Errichtung des Retentionsbodenfilterbeckens bereits ein Jahr vor Beginn der Baumaßnahme wird zurückgewiesen. Eine Inbetriebnahme ein Jahr vor Baubeginn ist vom Bauablauf her nicht möglich. Die Sicherstellung der Funktion des Retentionsbodenfilterbeckens wird durch die Planung des Vorhabensträgers und die in diesem Beschluss festgesetzte Schutzmaßnahme S 4 (Unterlage 9.3 T2) abgedeckt. Die Errichtung und Verwendung der Absetz-/Rückhaltebecken an Gewässern erfolgt vor Beginn der Baumaßnahme. Der Vorhabensträger hat aber im Anhörungsverfahren zugesagt, dass eine Bepflanzung des Retentionsbodenfilterbeckens mit geeigneten Pflanzenarten nach Stand der Technik und den entsprechenden Regelwerken erfolgt (Unterlage 9.3 T2, G2). Das bedeutet, dass für die Bepflanzung neben Schilf auch andere geeignete Pflanzen mit breiterer ökologischer Feuchteamplitude zum Einsatz kommen, die sowohl ein Trockenfallen als auch ein längeres Einstauen vertragen. Auf die Ausführungen dieses Beschlusses unter C.3.4.5 wird verwiesen.

Streuwiesen westlich von Frasdorf (Biotopkomplex 8139-0240)

Es wurde eingewandt, dass durch die geplante Baumaßnahme FFH-Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-RL (7230, 6410) und Biotope, die nach § 30 BNatSchG bzw. Art. 23 geschützt seien, als Lebensräume von Arten des Anhangs II und IV der FFH-RL sowie zahlreicher Arten der Roten Liste 1-V zerstört, zerschnitten oder nachhaltig stark beeinträchtigt würden. Die geplanten Kompensationsmaßnahmen würden diesem Biotop- und Artverlust nicht gerecht. Auch die indirekten Auswirkungen auf Biotopteilflächen, die nicht unmittelbar von den Baumaßnahmen betroffen seien, würden in den Planungen nicht oder zu wenig berücksichtigt. Hierbei sei in erster Linie die Teilfläche 8 mit einem hydrologisch hochwertigen Kalkflachmoor mit Vorkommen von *Drosera anglica*, *Coenagrion mercuriale* und *Orsetrum coerulescens* sowie FFH-Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-RL (7230, 6410) zu nennen. Durch die Bauarbeiten seien Störungen des Wasserhaushalts (Absenkung des Grundwasserspiegels, Beeinträchtigung der Quellschüttungen) zu erwarten. Bereits geringfügige negative Veränderungen brächten die Populationen o. g. hydrosensibler Arten zum Aussterben. Man müsse zudem eine Untersuchung des gesamten FFH-Artenbestands mit Erhaltungszustand vornehmen (z. B hinsichtlich der Vorkommen von Arten nach Anhang II der FFH-RL wie *Coenagrion mercuriale* und *Apium repens* und weiterer potentiell vorkommender FFH-Arten wie *Liparis loeselii*, *Maculinea nausithous*, *M. teleius* und *Euphydryas aurinia*).

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die angesprochenen „Streuwiesen westlich von Frasdorf“ sind nicht Bestandteil eines geschützten FFH-Gebietes. Im Zuge der Erstellung der naturschutzfachlichen Unterlagen wurden durch den Vorhabensträger

über mehrere Jahre faunistische Kartierungen, Sonderuntersuchungen und Auswertungen von artenschutzbezogenen Fachdaten durchgeführt und im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung beachtet. Eine nachhaltige Beeinträchtigung von genannten Biotop- und Lebensraumtypen im Sinne einer Flächeninanspruchnahme kann nicht festgestellt werden. Möglichen indirekten Beeinträchtigungen wird mit Schutzmaßnahmen begegnet (Unterlage 9.2 T2), so dass keine erhebliche Beeinträchtigung verbleibt. Potentielle Störungen des Wasserhaushalts durch die Bauarbeiten werden mit Schutzmaßnahme S 7 vermieden. Im Rahmen der qualifizierten Umweltbaubegleitung wird eine konsequente Anwendung der Einzelmaßnahmen sichergestellt. Die angesprochene Teilfläche 008 des Biotops 8139-0240 südwestlich von Ginnerting wird in keiner Form unmittelbar beeinträchtigt. Es erfolgt somit auch kein direkter Eingriff in den Lebensraum der Helm-Azurjungfer. Beeinträchtigungen durch Beschattung sind nicht zu befürchten. Die ursprünglich südwestlich von Ginnerting vorgesehene hügelartige „Seitendeponie“ und damit auch die ursprünglich auf dieser vorgesehene Aufforstungsfläche W 1 ist im Zuge der 1. Tektur vom 17.12.2019 entfallen. Von der ursprünglichen Planung übrig geblieben ist in diesem Bereich lediglich die Planung eines Lärmschutzwalls für Ginnerting. Der Abstand zwischen dem nun geplanten Lärmschutzwall und dem Feuchtbestand beträgt 45 - 50 m. Aufgrund dieser Entfernung ist somit auch eine Verschattung des Augrabens und des Feuchtbiotopes sicher ausgeschlossen.

Zerschneidung

Es wurde darauf hingewiesen, dass die durch den Ausbau der A 8 verursachte Zerschneidung das FFH-Gebiet Nr. DE 8240-302 „Bärnseemoor“ massiv beeinträchtigen würde. Die nördlich gelegenen Kohärenzflächen (Biotope 8139-0268 und 8140-0146) würden abgeschnitten. Auch der genetische Austausch gefährdeter Tier- und Pflanzenarten würde hiermit weiter unterbunden und Wanderrouen zerstört.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Der genetische Austausch gefährdeter Tier- und Pflanzenarten wird im Bereich des Bärnseegrabens durch die anstelle des heutigen engen Bachdurchlasses (Rohrdurchmesser 1,6 m) geplante großdimensionierte Wildtierunterführung (BW 122, Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.1.21 T1) mit einer lichten Weite von 49 m erheblich verbessert. Die Aufweitung des engen Durchlasses wird gemäß Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Umwelt ausdrücklich begrüßt. Die Wildunterführung am Bärnseeegraben ist nicht auf wenige Tierarten zugeschnitten. Im Gegenteil wird nach Umsetzung der Maßnahme und der Anbindung im Hinterland durch Ausgleichsmaßnahme A 5 und A 6 gerade hier auch ein Passieren von größeren Säugetieren ermöglicht.

Auswirkungen von verkehrlichen Immissionen

Es wurde die Aussage in den Planunterlagen beanstandet, dass die gesetzlich festgelegten Grenzwerte zum Schutz der Vegetation und natürlicher Ökosysteme innerhalb des geplanten Bauvorhabens immissionsrechtlich nicht relevant seien, weil keine besonders schutzbedürftigen Gebiete im Umkreis von 5 km zum Bauvorhaben vorhanden seien. Das sei falsch, da sich das FFH-Gebiet Nr. DE 8240-302 „Bärnseemoor“ nur in einem Abstand von etwa 250 m zur A 8 befinde.

Der Einwendung wird entsprochen. Das Kapitel wurde durch den Vorhabensträger um folgenden Satz ergänzt: „Die immissionsbedingten Wirkungen auf das FFH-Gebiet Nr. 8240-302 „Bärnseemoor“ werden in der FFH-Verträglichkeitsprüfung (Unterlage 19.3.1 T1) behandelt.“

Auswirkungen von chemischen und sonstigen Schadstoffen

Es wurde eingewandt, dass der Schutz des FFH-Gebietes Nr. DE 8240-302 „Bärnseemoor“ vor chemischen und sonstigen Schadstoffen aus LKW-Unfällen unzureichend sei und oft geringste Veränderungen bei diesen sensiblen Ökosystemen ausreichen würden, um es zu zerstören.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Eine Beeinträchtigung der Fisch- und Kleintierfauna des Bärnseegrabens sowie des anschließenden FFH-Gebietes Nr. DE 8240-302 „Bärnseemoor“ kann nach Expertenmeinung aufgrund der vorgesehenen Bauweise des Regenrückhaltebeckens als großflächiges Retentionsbodenfilterbecken sicher ausgeschlossen werden (vgl. Dr. Blasy - Dr. Øverland: A 8 Rosenheim - Salzburg, 6-str. Ausbau Achenmühle - Bernauer Berg, Untersuchungen zur Entwässerung im Entwässerungsabschnitt 9, 05.07.2012). Dieses wurde in den Unterlagen 1 T2 und 19.3.1 T1 ausführlich dargelegt. Außerdem werden dagegen geeignete Schutzmaßnahmen S 4 und S 7 vorgesehen.

Bodenaustausch

Es wurde eingewandt, dass bei torfigen Böden (z. B. im Bereich des Bärnseegrabens) ein Bodenaustausch vorgesehen sei und dessen mögliche Auswirkungen auf das FFH-Gebiet Nr. DE 8240-302 „Bärnseemoor“ unklar seien.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Ein Bodenaustausch ist nur außerhalb des FFH-Gebiets Nr. DE 8240-302 „Bärnseemoor“ erforderlich. Das Gebiet selbst erfährt keine Flächeninanspruchnahme. Die vorgesehenen Schutzmaßnahmen S 5 und vor allem S 7 sehen vor, dass möglichst keine grundwasserführenden Schichten durchstoßen werden. Wenn dies doch der Fall ist, hat der Vorhabensträger bautechnisch geeignete Abdichtungsmaßnahmen vorgesehen, die sowohl einen Zulauf in diese Schichten von oben als auch ein Auslaufen in tiefer gelegene Horizonte verhindern.

Die lehmhaltigen Schichten, die Grundwasser in das FFH-Gebiet Nr. DE 8240-302 „Bärnseemoor“ leiten und so wesentlich für die Funktionsfähigkeit des Moores sind, werden demnach nicht nachhaltig beeinträchtigt.

Quellbiotop südwestlich von Unteracherting

Es wurde eingewandt, dass das Bauvorhaben das Quellbiotop (Biotop 8139-1028), welches u.a. eine Kalktufflur des *Cratoneurion commutati* (prioritärer Lebensraumtyp 7220 nach Anhang I der FFH-RL) enthalte, zerstöre.

Diese Einwendung bezieht sich nicht auf den hier vorliegenden Planfeststellungsabschnitt zum 6-streifigen Ausbau der A 8 im Abschnitt Achenmühle - Bernauer Berg. Die Bearbeitung dieser Einwendung erfolgt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den 6-streifigen Ausbau der A 8 im westlichen Abschnitt AS Rosenheim - Achenmühle.

3.4.5.2.2 Sonstige Schutzgebiete/geschützte Flächen

Das Vorhaben liegt in den Geltungsbereichen der Verordnung des Landkreises Rosenheim über das Landschaftsschutzgebiet „Inntal Süd“ (vgl. § 2 der Kreisverordnung des Landkreises Rosenheim (LSG-VO); Landschaftsschutzgebietsnummer: LSG 00595.01) vom 10.04.2013 (KABI vom 26.04.2013), der Verordnung des Landkreises Rosenheim über die Inschutznahme des Priental als Landschaftsschutzgebiet (vgl. § 1 der Kreisverordnung des Landkreises Rosenheim (LSG-VO); Landschaftsschutzgebietsnummer: LSG 00134.01, RO-16) vom 12.10.1966 in der Fassung der Bekanntmachung vom 26.05.1967 (KABI vom 16.06.1967), zuletzt geändert durch Verordnung am 28.12.1976 (KABI vom 31.12.1976) und der Verordnung des Landkreises Rosenheim über die Inschutznahme des Bärnsees und seiner Umgebung als Landschaftsschutzgebiet (vgl. § 1 der Kreisverordnung des Landkreises Rosenheim (LSG-VO); Landschaftsschutzgebietsnummer: LSG 00144.01, RO-18) vom 03.11.1966 (KABI vom 20.12.1967), zuletzt geändert durch Verordnung am 08.12.1976 (KABI vom 31.12.1976). Nach der Schutzverordnung dieser Landschaftsschutzgebiete sind Veränderungen verboten (§ 2 LSG-VO bzw. § 4), die geeignet sind, die Natur zu schädigen, den Naturgenuss zu beeinträchtigen oder das Landschaftsbild zu verunstalten. Von diesem Veränderungsverbot wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss eine Befreiung gem. §§ 5 LSG-VO, 7 LSG-VO i. V. m. § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG aus überwiegenden Gründen des allgemeinen Wohls erteilt. Die Voraussetzungen der Vorschrift liegen hier aufgrund der Erforderlichkeit des Vorhabens unter Berücksichtigung der festgesetzten Kompensations- und Gestaltungsmaßnahmen vor. Wegen der Gründe verweisen wir auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter C.3.3 dieses Beschlusses.

Für die Überbauung/Beseitigung oder sonstigen Beeinträchtigungen der im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlagen 19.1.1 T2 und 19.1.2 T2) angegebenen gesetzlich geschützten Biotope lassen wir wegen der Kompensierbarkeit der Eingriffe nach § 15 Abs. 2 S. 2 BNatSchG (vgl. C.3.3.6.3.4 dieses Beschlusses) eine Ausnahme zu (§ 30 Abs. 1, Abs. 2 und Abs. 3 BNatSchG). Ebenso dürfen aus diesem Grund Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze und -gebüsche einschließlich Ufergehölze oder -gebüsche und sonstige geschützte Landschaftsbestandteile beeinträchtigt werden (§§ 39 Abs. 5, 39 Abs. 7 BNatSchG, Art. 16 Abs. 1 S. 1 Nr. 1, Art. 16 Abs. 2, Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG). Wegen der Gründe verweisen wir auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter C.3.3 dieses Beschlusses. Die Ausnahme ist ebenfalls von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst.

Bau der Prientalbrücke

Es wurde am Bau der Prientalbrücke im Landschaftsschutzgebiet „Priental“ kritisiert, dass die dafür vorgesehene Baustelleneinrichtungsfläche auf Fl. Nr. 704, Gemarkung Umrathshausen, ungeeignet sei. Die Prien mäandriert in einem teils weiten, teils tief eingeschnittenen Tal und werde von quelligen Hängen und Au- und Leitenwäldern begleitet, die hochwertige und gefährdete Lebensräume darstellen würden. Der Bauweg von Unterprienmühle sei zur Schonung des Landschaftsbildes nach Beendigung der Baumaßnahmen zurückzubauen (auf wassergebundene Bauweise) und auf die ursprüngliche Breite zu begrenzen. Zudem sei eine Beeinträchtigung der Biotope durch den Baustellenbetrieb gegeben. Es werde vorgeschlagen, ersatzweise die Fl. Nr. 699, Gemarkung Umrathshausen, außerhalb des Schutzgebietes zu verwenden und vom südlich angrenzenden Biotop einen ausreichenden Abstand einzuhalten. Auch die Freihaltung einer zehn Meter breiten Schneise sei hinsichtlich eines Zielkonfliktes mit dem Biotopschutz und einer Beeinträchtigung der Haselmaus hinsichtlich anderer Lösungen nochmals zu untersuchen. Sollte es nicht möglich sein, eine andere Fläche als Baustelleneinrichtung zu nutzen, sei die Sicherung des biotopkartierten Gehölzbestandes entlang der Fl. Nr. 704, Gemarkung Umrathshausen, mit einem Bauzaun mit mind. 10 m Abstand (biotopkartierte Fläche zu Baustelleneinrichtungsfläche) zu gewährleisten.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Anordnung der Baustelleneinrichtungs- und Lagerfläche auf der Fl. Nr. 704, Gemarkung Umrathshausen, ist zur Durchführung des Bauvorhabens erforderlich. Die Prientalbrücke muss wegen ihrer Mindertragfähigkeit und ihres schlechten Zustands zwingend und dringend erneuert werden, durch die Lage im Landschaftsschutzgebiet sind im Rahmen der Bauarbeiten dort unvermeidliche Eingriffe erforderlich. Die Erschließung der Baustelle im Talgrund wurde zunächst durch eine neue Zuwegung von der höheren

Autobahnebene aus untersucht, aber wegen des zusätzlichen großen Eingriffs in den bewaldeten Talhang verworfen. Zur Minimierung des Eingriffs werden daher die bestehenden gemeindlichen Wege Fl. Nr. 613 und Fl. Nr. 707, Gemarkung Umrathshausen, zwischen der Kreisstraße und der Prientalbrücke verbreitert und befestigt. Nach Beendigung der Baumaßnahme werden die Wege wieder in den ursprünglichen Zustand versetzt. Da sich der Talgrund nach der Hochwasserberechnung des Wasserwirtschaftsamtes Rosenheim im Überschwemmungsbereich der Prien befindet, wird auf der Baufläche der Einsatz der Baugeräte und des Baumaterials auf den zeitlich unumgänglich notwendigen Umfang begrenzt. Damit ist für den Großteil der Baustelleneinrichtungs- und -lagerfläche die Anordnung außerhalb des Überschwemmungsgebietes erforderlich. Aufgrund der höheren Lage wurde die Fl. Nr. 704, Gemarkung Umrathshausen, bewusst ausgewählt, da diese zum einen die Anforderung an die Hochwasserfreiheit erfüllt. Zum anderen wurde darauf geachtet, dass aufgrund der dort vorhandenen intensiven Grünlandnutzung ein direkter Eingriff in naturschutzfachlich hochwertige Flächen vermieden wird. Benachbarte Biotopstrukturen werden durch Bauzäune geschützt. Die alternativ vorgeschlagene Fl. Nr. 699, Gemarkung Umrathshausen, ist dagegen nicht als Baustelleneinrichtungs- und Lagerfläche geeignet, da sie um rd. 5 m tiefer (590 m ü. NN) liegt (als Fl. Nr. 704, 595 m ü. NN) und damit wieder aufgrund ihrer Lage im Überschwemmungsbereich der Prien hochwassergefährdet ist. Die freizuhaltene Schneise von 10 m (Maßnahme S 12) ist in Abstimmung mit der Höheren Naturschutzbehörde der Regierung von Oberbayern aus artenschutzrechtlichen Kollisionsschutzgründen für strukturgebunden fliegende Fledermäuse erforderlich, um diese zu einer geeigneten Unterführung hinzuleiten und somit zur Unterquerung statt zur Überquerung der Autobahn zu animieren. Auf der Südseite der Prientalbrücke entsteht die freizuhaltende Schneise durch die Verschiebung der Autobahntrasse nach Norden. Auf der Nordseite der Brücke betrifft die freizuhaltende Schneise biotopkartierte Schluchtwaldbestände, die im Baufeld gelegen sind und bauzeitlich ohnehin entfernt werden müssen. Der durch das Baufeld angerissene Waldrand wird dort am Ende der Baumaßnahme durch 10 m breite Waldmantelvorpflanzungen aus standortheimischen Sträuchern und Bäumen II. Ordnung geschlossen (Maßnahme S 10). Durch die verbleibende Schneise werden keine durchgehenden Gehölzsäume unterbrochen oder beeinträchtigt.

Der Vorhabensträger hat zugesichert, dass ein Biotopschutzzaun mit mind. 10 m Abstand zwischen Baustelleneinrichtungsfläche und dem biotopkartierten Gehölzbestand entlang der Fl. Nr. 704, Gemarkung Umrathshausen, errichtet wird. Wir haben dazu unter A.3.4.15 dieses Beschlusses auch eine Nebenbestimmung aufgenommen.

Nach Überprüfung durch den Vorhabensträger ist in Abstimmung mit der Höheren Naturschutzbehörde nach Fertigstellung der neuen Brücke eine zusätzliche Lenkung von Fledermäusen und Vögeln in diesem Bereich nicht erforderlich. Die Abstimmung beinhaltet das Ziel einer dauerhaften Offenhaltung der Schneise, da sich die Flugrouten von Fledermäusen und Vögeln an der A 8 entlang und weiter unter der Prientalbrücke hindurch etabliert haben werden.

Entwässerungsbecken 8

Es wurde seitens der Höheren Naturschutzbehörde der Regierung von Oberbayern darauf hingewiesen, dass keine Aussagen zur Vereinbarkeit des Entwässerungsbeckens 8 bzgl. der Landschaftsschutzgebietsverordnung (LSG-VO) zur „Inschutznahme des Bärnsees und seiner Umgebung als Landschaftsschutzgebiet“ gemacht worden seien. Das Entwässerungsbecken 8 befinde sich in dessen Waldabschnitt. Für das Becken 8 müssten ca. 1 ha Wald gerodet werden. Die Trenn- und Barrierewirkung sei sehr erheblich, da sich dadurch die Fläche mit technischer Überprägung um ein Vielfaches erhöhe. Es sei daher zu prüfen, ob das Becken außerhalb des Landschaftsschutzgebiets „Bärnsee“ errichtet werden könne. Eine Alternativenprüfung fehle.

Eine Beeinträchtigung des LSG „Bärnsee“ durch die Straßenabwässer der A 8 kann durch die nun vorgesehene Bauweise als großflächiges Retentionsbodenfilterbecken sowie durch die bauzeitlich vorgesehenen Schutzmaßnahmen S 4 und S 7 sicher ausgeschlossen werden. Die geplante Lage des Beckens 8 ist das Ergebnis umfangreicher Alternativenuntersuchungen i.R. des Gutachtens von Büro Dr. Blasy – Dr. Øverland 05.7.2012 (vgl. Unterlage 18.3 T1). Das Becken war ursprünglich in der Bachsenke unmittelbar nordöstlich der Bärnseegrabenunterführung als Regenrückhaltebecken mit Ablauf in den Bach vorgesehen (Stand 2010). Untersuchungen des Untergrundes ergaben jedoch, dass der Untergrund hier nicht ausreichend versickerfähig ist, sodass der Standort für eine Versickerungsanlage ungeeignet ist. Auf Basis der Empfehlungen des o.g. Gutachtens wurde das Becken daher so weit wie möglich nach Westen verlegt und in eine Versickerungsanlage mit Retentionsbodenfilter umgeplant. Hierzu wurde die geplante Gradienten der A 8 angehoben, sodass eine Verlagerung des Gradiententiefpunktes nach Westen möglich wurde, u.a. auch mit dem wildbiologisch günstigen Begleiteffekt, dass der Grabendurchlass nun zu einer noch größer dimensionierten Wildunterführung aufgeweitet werden kann. Eine noch weitere Verschiebung des Beckens, wie gefordert, nach außerhalb des LSG „Bärnsee“ ist entwässerungstechnisch nicht möglich. Das Landratsamt Rosenheim, Untere Naturschutzbehörde, erklärte in seiner Stellungnahme vom 17.10.2014, dass von den geltenden Verbotsbestimmungen des § 2 LSG-VO das Einvernehmen für diese besondere Maßnahme hergestellt werde,

um eine Ausnahme im Rahmen der Konzentrationswirkung dieses Beschlusses gem. § 5 LSG-VO zu erteilen.

Biotopkartierungen

Ferner wurde eingewandt, dass hinsichtlich geschützter Biotope nach § 30 BNatSchG und Art. 23 BayNatSchG aus den Planunterlagen nicht hervorgehe, ob eigene Kartierungen/Bestandsaufnahmen durchgeführt worden seien. Die Biotopkartierung im Landkreis Rosenheim stamme aus dem Jahr 2006 und sei daher nicht mehr auf dem neuesten Stand. Bei einem Projekt dieser Größenordnung seien eigene Kartierungen des Vorhabensträgers notwendig und üblich, um die Beeinträchtigungen auf die wertvollen Biotoptypen richtig einzuschätzen und beurteilen zu können. Eine Aufstellung, welche Eingriffe in die betroffenen Biotope unvermeidbar seien und wie diese kompensiert würden, fehle.

Die Höhere Naturschutzbehörde der Regierung von Oberbayern und das Landratsamt Rosenheim, Untere Naturschutzbehörde, haben aber aufgrund des Alters der landschaftspflegerischen Planunterlagen eine zusätzliche Plausibilitätsprüfung gefordert, um die vorliegenden faunistischen und vegetationskundlichen Bestandsdaten hinsichtlich ihrer Belastbarkeit zu überprüfen und ihre weiter bestehende Validität nachzuweisen.

Die naturschutzfachliche Ermittlung von betroffener Natur und Landschaft ist gemäß den Richtlinien für die Landschaftspflegerische Begleitplanung im Straßenbau (RLBP) und den Technischen Vertragsbedingungen LBP des VHF Bayern erhoben worden. Dazu erfolgten selbst durchgeführte Bestandsaufnahmen (Realnutzungs- und Strukturkartierungen, Habitat- und Höhlenbaumkartierung, Orchideenkartierung, faunistische Kartierungen, vgl. Unterlage 19.1.1 T2, Kapitel 3.4). Die zur Abgabe der 2. Tektur vom 31.01.2023 vorliegenden LBP-Bestandsdaten stammen aus den Jahren 2000, 2005, 2006 (mit Aktualisierung 11/2008) und 2012/2013 (Geländebegehungen im Rahmen der Vorentwurf-Bearbeitung) und wurden in 2014, 2016 und 2017 für die Weiterbearbeitung aktualisiert und ergänzt.

Der Forderung wurde seitens des Vorhabensträgers entsprochen und eine ergänzende „Stellungnahme im Rahmen einer Plausibilitätsprüfung der vegetationskundlichen Bestandsdaten und der Fauna“ (Stand: November 2023) unter Abstimmung mit der Höheren Naturschutzbehörde der Regierung von Oberbayern und dem Landratsamt Rosenheim, Untere Naturschutzbehörde, aufgestellt. Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass die für die vorliegende Plausibilitätsprüfung durchgeführte Aktualisierung und Ausdifferenzierung der kartierten Biotop- und Nutzungstypen die bisherigen Kartierergebnisse weitestgehend bestätigt und der erhobene Datenbestand auch weiterhin Gültigkeit hat. In dem Untersuchungsgebiet

hat sich die landschaftliche Situation und die Zusammensetzung der Biozynosen nicht oder nur wenig verändert. Es hat kein wesentlicher Nutzungs- und Strukturwandel stattgefunden und es ist auch keine wesentliche Veränderung von Standortbedingungen eingetreten. Insbesondere ist hervorzuheben, dass sich biotopwürdige bzw. höherwertige Bestände eher verschlechtert als verbessert haben. Die Kompensation von §30-/Art. 23-Biotopen wurde in einer zusätzlichen Tabelle in Form einer Gegenüberstellung von verlorengelassenen und im Rahmen von Kompensationsmaßnahmen geschaffenen Biotopen aufgezeigt. Zur Minimierung von Eingriffen in Biotop wurden Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen als fester Bestandteil der Planung vorgesehen (z. B. Reduzierung des Baufeldes /Arbeitsstreifens). Sämtliche verbleibenden Eingriffe in Biotop sind unvermeidbar und werden nach den Vorgaben des § 15 Abs. 2 und 3 durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege kompensiert. Aus der Unterlage 9.4 T1 ergibt sich der genaue Umfang der Eingriffe in die Biotop und auch die Art der Kompensation.

Biotopschutz

Es wurde kritisiert, dass in der Unterlage 19.1.1 T2 teilweise keine genaueren Angaben bei Biotopzerstörungen oder -beeinträchtigungen bei gesetzlich geschützten Biotopen nach § 30 BNatSchG und Art. 23 BayNatSchG gemacht würden und die Bilanzierung der Eingriffsregelung sehr unübersichtlich gestaltet sei. Eine Aufstellung, wie die betroffenen Biotop kompensiert würden, fehle. Zudem komme für manche sensible Biotoptypen eine Inanspruchnahme (auch temporär) einer Zerstörung gleich. Dies sei entsprechend bei der Eingriffsbilanzierung zu berücksichtigen. Eingriffe und sich daraus ggfs. notwendige Ausgleichserfordernisse von Waldflächen seien zudem mit dem zuständigen Amt für Landwirtschaft und Forsten abzustimmen.

Die Vorwürfe sind nicht gerechtfertigt. Die unvermeidbaren, erheblichen Beeinträchtigungen sind in den Planunterlagen vollständig dargestellt (Unterlage 9.4 T1). Dabei wurden temporär/innerhalb des Baufeldes in Anspruch genommene Biotop gemäß Grundsatz 4 auch als Biotopverlust/Zerstörung gewertet. Der Ausgleichsbedarf für zerstörte Biotop richtet sich nach ihrer Wiederherstellbarkeit. Die zugewiesenen Ausgleichsfaktoren sind in der Anhangstabelle A2.2 der Unterlage 19.1.1 T2 dargelegt. Sämtliche verbleibenden Eingriffe in Biotop sind unvermeidbar und werden nach den Vorgaben des § 15 Abs. 2 und 3 durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege kompensiert. Eingriffe und sich daraus ggfs. notwendige Ausgleichserfordernisse von Waldflächen wurden auch mit dem Amt für Landwirtschaft und Forsten Ebersberg abgestimmt.

Kreisverkehrsanlagen westlich und östlich von Frasdorf

Es wurde eingewandt, dass die geplanten drei Kreisverkehrsanlagen westlich und östlich von Frasdorf unter dem Gesichtspunkt des Flächenverbrauches nicht optimal seien, da viele Zwickelflächen entstünden und eine kleinräumige Landschaftszerschneidung gefördert würde. Es seien Alternativen zu prüfen, die die Ab- und Auffahrten samt der Überführung (BW 116) bündeln, sodass keine größeren Verlegungen der Straßen Richtung Osten/Prien in die freie Landschaft notwendig seien. Zusätzlich befinde sich der Bereich nördlich der A 8 in dem Landschaftsschutzgebiet „Inschutznahme des Prientales als LSG“. Es seien hier keine Aussagen bzgl. der LSG-VO und den einschlägigen Verboten gemacht worden und inwieweit diese Flächeninanspruchnahme mit der Verordnung vereinbar ist. Auch sei zu prüfen inwieweit die geplante Überführung (BW 113) sowie die Straße weiter in Richtung Siedlung/Aufeldstraße verlegt werden kann, um unnötige Zwickelflächen zu vermeiden.

Die Forderung auf Verlegung oder Alternativen wird abgelehnt. Die an der AS Frasdorf der A 8 geplanten Kreisverkehrsanlagen sind erforderlich, um einen reibungslosen, sicheren und übersichtlichen Verkehrsfluss zu ermöglichen. Durch den Bau der beiden Kreisverkehrsanlagen lässt sich eine klare Strukturierung der Verkehrsbeziehungen im Bereich der Anschlussstelle Frasdorf an der A 8 erreichen. Die verkehrsgerechte Lösung stellt eine deutliche Verbesserung gegenüber dem Bestand dar. Darüber hinaus besteht nur mit den beiden Kreisverkehren die Möglichkeit, jeweils fünf Anschlüsse in einem Knotenpunkt zu bündeln. Bei jeder anderen Knotenpunktform wäre eine Aufgliederung in mehrere Knotenpunkte, verbunden mit zusätzlichem Flächenverbrauch, erforderlich. Die Lage des BW 113 westlich von Frasdorf stellt hinsichtlich der topographischen Begebenheiten, dem Lärmschutz und dem Landverbrauch eine vertretbare und sachgerechte Planung zur Verkehrsabwicklung dar.

Entwässerungsbecken 3.1 und 3.2

Es wurde zudem eingewandt, dass die auf der Fl. Nr. 1716, Gemarkung Frasdorf, vorgesehenen Entwässerungsbecken 3.1 und 3.2 fast komplett von gesetzlich geschützten Biotopen (Streuwiesen westlich Frasdorf, Aubach-Gewässersystem) umgeben seien, die sehr stark auf hydrologische Gegebenheiten angewiesen seien. Es handele sich um Landröhricht, Großseegenriede Hochstaudenfluren, vegetationsfreie Wasserflächen, Sumpfwälder, Pfeifengraswiesen und Flachmoore und Quellmoore. Eine Verlegung der Becken in unkritischere Standorte sei zu prüfen. Ansonsten müsse überprüft werden, welche Auswirkungen das Becken auf die umliegenden Biotope habe (Entwässerungswirkung/Barrierewirkung/Beeinträchtigungen durch Baustelle/Erarbeiten). Das Becken 2 befinde sich lediglich

ca. 530 m entfernt und in weniger wertvollen Bereichen. Es sei zu klären, ob zwei Entwässerungsbecken in derart räumlicher Nähe technisch notwendig seien oder ob ein größer geplantes Becken 2 zur Entwässerung genügen und das Abwasser in diesem Bereich mittels eines Grabens/Kanals zugeführt werden könne. Dadurch könne die zusätzliche Belastung des wertvolleren Offenlandes vermieden werden.

Die Forderung auf eine weitere Verlegung der geplanten Standorte der Entwässerungsbecken 3.1 und 3.2 wird abgelehnt. Auf Anregung des Landratsamtes Rosenheim, Untere Naturschutzbehörde, hat der Vorhabensträger schon alternative Beckenstandorte untersucht und die Anlagen daraufhin unter Abstimmung mit der Höheren Naturschutzbehörde der Regierung von Oberbayern in der 1. Tektur vom 17.12.2019 auf die Nordseite der Fl. Nr. 1716, Gemarkung Frasdorf, auf die naturschutzfachlich verträglichste Stelle verlegt. Eine Weiterleitung des anfallenden Oberflächenwassers der A 8 zum Becken 2 ist nicht möglich, da auf dem Weg dorthin der Augrabungen gequert werden müsste. Eine Querung im Zuge des nicht überschütteten BW 112 ist nicht möglich.

Weiherer See

Es wurde im Anhörungsverfahren eingewandt, dass sich die Situation für den Feuchtbiotopkomplex (8139-0266) des Weiherer Sees mit einer Verzahnung verschiedener Biotoptypen, auf denen sich nach der Erhaltungspflege über LNPR-Mittel herausragende Bestände (z. B. Buxbaumsegge, Wunder-Segge, Walzen-Segge, Bekassine) befänden, durch die neue Planung des BW 119 extrem verschlechtert habe. Der vom Seehaus nach Osten führende Feldweg müsse daher um mindestens 10 m abgerückt werden. Stoffliche Einträge aus dem Becken 7 (nördlich der A 8) in das empfindliche Ökosystem des Weiherer Sees seien unbedingt zu vermeiden und eine Alternativenprüfung zur Einleitung in ein anderes Fließgewässer sei durchzuführen.

Eine Verlegung des BW 119 kann aus trassierungstechnischen Gründen nicht erfolgen und wird daher abgelehnt. Der Forderung zum Schutz des Biotops beim Bau des Feldwegs auf den Teil des Baufelds zu verzichten, der im Bereich des Biotops liegt, wird aber durch die Planung des Vorhabensträgers entsprochen. Die Planung in der 2. Tektur vom 31.01.2023 sieht vor, dass der Weg entlang der Böschung der Gemeindeverbindungsstraße wieder in Bestandslage geführt wird (Unterlage 9.2 T2, Blatt 3 und Unterlage 19.1.2 T2, Blatt 3). Der Forderung zum Schutz des Feuchtbiotopkomplexes wurde ebenfalls im Zuge der 2. Tektur vom 31.01.2023 nachgekommen. Die Entwässerungsleitung wurde nach Süden verlängert, somit erfolgt die Einleitung in das Seehauser Bacherl erst südlich des Biotopkomplexes.

Seehauser Bacherl

Die Höheren Naturschutzbehörde der Regierung von Oberbayern hat eine Überarbeitung und Alternativenprüfung für den Bereich der Entwässerungsbecken BECK 6 und 7 gefordert, um möglichen nachteilige Auswirkungen auf den Weiherer See bzw. das Seehauser Bacherls entgegenzuwirken. Die Niederung des Weiherer Sees und des Streuwiesen- und Biotopkomplexes zwischen Grünwald und Weiherer See besitze besondere naturschutzfachliche Bedeutung. Unabhängig davon sei nicht ersichtlich, wie mit dem Quelltopf des Seehauser Bacherls (vmtl. unter der bestehenden Fahrbahn) während der Umbauarbeiten umgegangen werde. Die geplante Wegeveränderung direkt östlich des Weilers Seehaus im Zuge des Brückenneubaus stellt ebenfalls einen vermeidbaren Eingriff dar.

Auf die von der Höheren Naturschutzbehörde der Regierung von Oberbayern geäußerten Bedenken hinsichtlich stofflicher Einträge in das Seehauser Bacherl wegen der Gestaltung der Entwässerungsbecken 6 und 7 hat der Vorhabensträger die Entwässerungsanlage BECK 7 infolge der 2. Tektur vom 31.01.2023 zum Schutz von Quellbereich und Biotop im Bereich Seehauser Bacherl umgeplant. Eine Beeinträchtigung des Wasserschutzgebietes im Bereich BECK 6 ist nicht zu erwarten, weil im Vorgriff auf die WSG-Erweiterung die Mulden dicht und somit komplett nach RiStWag ausgebildet werden. Das Entwässerungssystem entspricht somit dem Stand der Technik. Das Wasserwirtschaftsamt Rosenheim hat gegen die Planung keine Bedenken erhoben. Auf die Ausführungen dieses Beschlusses unter C.3.4.6.3 wird verwiesen.

Wie im Anhörungsverfahren gefordert, wurde auch eine Alternativenprüfung für die Entwässerungsabschnitte 6 und 7 zur Einleitung des Oberflächenwassers in den Schafelbach und in die Prien durchgeführt. Im Ergebnis sind diese Alternativen jedoch abzulehnen, da sie im Vergleich zu der vom Vorhabensträger geplanten Lösung mit erheblichen zusätzlichen Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft verbunden und zudem unverhältnismäßig kostspieliger wären. Zur Einleitung des Oberflächenwassers aus Becken 7 in den Schafelbach wäre der Bau eines ca. 1.400 m langen Kanals (z. B. entlang der Höhenbergstraße und einem nach Süden bis zum Schafelbach weiterführenden Weg) erforderlich. Für die Variante, welche das Oberflächenwasser in die Prien leiten soll, wäre der Neubau eines rund 1.555 m langen Kanals von Becken 7 über Becken 6 Richtung Westen bis zur Prien notwendig. Rund 1.000 m des Kanals müssten bergmännisch hergestellt werden (ab einer Tiefenlage von ca. 5,0 m) und auf einer Länge von rund 70 m der Kanalstrecke werden Absturzschächte zur Überwindung der Hangkante östlich der Prien erforderlich. Der Kanal würde eine maximale Tiefenlage von ca. 14,50 m unter Gelände erreichen. Für den Bau der neuen Kanalstrecke wäre Grunderwerb und eine

Grunddienstbarkeit im Bereich des Beckens 6 notwendig. Nicht zuletzt müsste die neu zu bauende Kanalstrecke unterhalten werden. Abgesehen von dem hohen zusätzlichen Aufwand für eine Einleitung des Straßenabwassers in den Schafelbach, der durch den Bau von zusätzlichen Kanälen verursacht wird, ist zu vermuten, dass dadurch lediglich die im Planungszustand zu erwartenden Spitzenbelastungen in ggf. etwas abgeschwächter Form in den Schafelbach verlagert werden. Da der Bach bis zur Mündung in die Prien über weite Strecken ebenfalls innerhalb von Biotopen verläuft, erscheint dieser Ansatz nicht zielführend. Obwohl das Problem höherer Chlorid-Belastungen im unmittelbaren Untersuchungsbereich durch eine Verlagerung der Einleitstelle vordergründig gelöst werden könnte, erscheinen derartige Lösungen insgesamt nicht nachhaltig. Diese Variante scheidet aufgrund des enormen technischen Aufwands, des zusätzlichen naturschutzfachlichen Eingriffs und der nicht verhältnismäßigen Kosten aus. Zudem ist eine Verschlechterung im Bereich des Seehauser Bacherls mit der geplanten Entwässerung nicht zu erwarten.

Die Planung des Vorhabensträgers stellt auch den Schutz des Quelltopfs des Seehauser Bacherls während den Baumaßnahmen sicher. Gemäß Gutachten von Dr. Blasy - Dr. Øverland entspringt das Seehauser Bacherl nicht unter der Fahrbahn, sondern als Quellgumpe am südlichen Böschungsfuß der A 8, und zwar unterhalb der bestehenden Rohrzuleitung der Autobahn-Entwässerung. Eine Überbauung der Quellgumpe ist nicht vorgesehen. Die Umgehung und Offenhaltung der Quellgumpe wird durch die gewählte technische Lösung sichergestellt (entsprechende Böschungsausformung mit Portal im Bereich der Quelle, Einleitung des Drosselabflusses aus dem RRB 7 nicht in die Quelle, sondern über einen Ableitungskanal in den 170 m unterhalb der Quelle gelegenen Löschweiher). Für den bauzeitlichen Schutz ist neben den Maßnahmen S 4 und S 9 vor allem die Maßnahme S 5 vorgesehen. Die fachgerechte Umsetzung dieser Schutzmaßnahmen wird durch die Umweltbaubegleitung sichergestellt.

Der Vorhabensträger hat zudem im Anhörungsverfahren zum Schutz des Biotopkomplexes zugesagt, beim Bau des Feldwegs direkt östlich des Weilers Seehaus auf den Teil des Baufelds zu verzichten, der im Bereich des Biotops liegt. Die Planung in der 2. Tektur vom 31.01.2023 sieht vor, dass der Weg entlang der Böschung der Gemeindeverbindungsstraße geführt wird (Unterlage 9.2 T2, Blatt 3, und Unterlage 19.1.2 T2, Blatt 3).

3.4.5.2.3 Artenschutz

Das Artenschutzrecht steht dem Vorhaben ebenfalls nicht entgegen.

3.4.5.2.3.1 Rechtsgrundlagen

Verbotstatbestände und geschützte Arten

Das Bundesrecht regelt die - hier allein zu betrachtenden - artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote in § 44 Abs. 1 Nrn. 1 - 4 BNatSchG. Die geschützten Arten werden in § 7 Abs. 2 Nrn. 13 und 14 BNatSchG definiert.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Besonders geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG neben allen europäischen Vogelarten (§ 7 Abs. 2 Nr. 12 BNatSchG i. V. m. Art. 1 V-RL) Tierarten, die in Anhang A oder B der EG-Verordnung Nr. 338/97, in Anhang IV der FFH-RL oder in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 BNatSchG (Bundesartenschutzverordnung) aufgeführt sind.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Streng geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG Tierarten, die in Anhang A der EG-Verordnung 338/97, in Anhang IV der FFH-RL oder in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 2 BNatSchG genannt sind. Dazu kommen die europäischen Vogelarten.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist es verboten, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

Legalausnahme/Ausnahme

Für nach § 15 Absatz 1 BNatSchG unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft, die nach § 17 Absatz 1 oder Absatz 3 BNatSchG zugelassen oder von einer Behörde durchgeführt werden, sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Absatz 2 S. 1 BNatSchG gelten die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote, sofern in Anhang IV a) der FFH-RL aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten

ten oder solche Arten betroffen sind, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, nach Maßgabe von § 44 Abs. 5 Sätze 2 bis 5 BNatSchG:

Ein Verstoß gegen das Tötungs- und Verletzungsverbot liegt nicht vor, wenn die Beeinträchtigung durch den Eingriff oder das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann (§ 44 Abs. 5 S. 2 Nr. 1 BNatSchG).

Wenn Tiere oder ihre Entwicklungsformen im Rahmen einer erforderlichen Maßnahme, die auf den Schutz der Tiere vor Tötung oder Verletzung oder ihrer Entwicklungsformen vor Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung und die Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gerichtet ist, beeinträchtigt werden und diese Beeinträchtigungen unvermeidbar sind, werden ebenfalls keine Verbotstatbestände verwirklicht (§ 44 Abs. 5 S. 2 Nr. 2 BNatSchG).

Ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG liegt nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt wird (§ 44 Abs. 5 S. 2 Nr. 3 BNatSchG).

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

Für Standorte wild lebender Pflanzen der in Anhang IV b) der FFH-RL aufgeführten Arten gelten die § 44 Abs. 5 S. 2 bis 3 BNatSchG entsprechend (§ 45 Abs. 5 S. 4 BNatSchG).

Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote vor (§ 44 Abs. 5 S. 5 BNatSchG). Insoweit wird auf die nachfolgenden Ausführungen zu § 15 BNatSchG verwiesen.

Kommt es unter Berücksichtigung der oben dargestellten Maßgaben zu projektbedingten Verletzungen von Zugriffsverboten, so muss geprüft werden, ob gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG im Einzelfall weitere Ausnahmen von den Verboten zugelassen werden können.

3.4.5.2.3.2 Prüfmethodik

Die „spezielle artenschutzrechtliche Prüfung“ (Unterlage 19.1.3 T2) enthält Aussagen über die Projektwirkungen auf die im Planungsraum nachgewiesenen besonders

bzw. streng geschützten Arten. Im Rahmen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung werden die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG bezüglich der gemeinschaftsrechtlich geschützten Arten (alle europäischen Vogelarten sowie Arten des Anhangs IV der FFH-RL), die durch das Vorhaben erfüllt sein könnten, ermittelt und dargestellt. Das methodische Vorgehen und die Begriffsabgrenzungen der Untersuchung folgen den mit Schreiben der Obersten Baubehörde vom 12. Februar 2013 Az.: IIZ7-4022.2-001/05 eingeführten „Hinweisen zur Aufstellung naturschutzfachlicher Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Straßenplanung (saP)" (Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, 2013) sowie deren Fortschreibung durch das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr vom 20.08.2018, Az.: G7-4021.1-2-3, mit Stand 08/2018 unter Berücksichtigung der neueren Angaben in der Arbeitshilfe zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung des Bayerischen Landesamtes für Umwelt (2020).

Der spezielle Artenschutz ist zwar grundsätzlich auf Einzelartenniveau zu prüfen. Auch sind die Verbotstatbestände vielfach auf Individuen bezogen. Der Aufwand für die Ermittlung der relevanten Arten kann jedoch - angepasst an die naturschutzfachliche Bedeutung der jeweiligen Art und an die nationale Verantwortung für diese Art - beschränkt werden. Je seltener und gefährdeter eine Art ist, je spezieller die Habitatbindung und je geringer die Anpassungsfähigkeit ist, desto stärker ist das Untersuchungs- und Prüfprogramm zu verdichten. Danach genügt bei weit verbreiteten, häufigen Arten, die keine spezifischen Lebensraumsprüche und ein gutes Ausweichvermögen besitzen, eine zusammenfassende, pauschalere Prüfung.

Wir erachten die faunistischen Untersuchungen des Vorhabensträgers für ausreichend, um darauf unsere artenschutzrechtliche Beurteilung zu stützen. Die Prüfung, ob artenschutzrechtliche Verbote gemäß § 44 Abs. 1 Nrn. 1 - 4 BNatSchG eingreifen, setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Trassenbereich vorhandenen Tier- und Pflanzenarten und ihrer Lebensräume voraus. Das verpflichtet die Behörde jedoch nicht, ein lückenloses Arteninventar zu erstellen. Der Prüfung brauchen diejenigen Arten nicht unterzogen zu werden, für die eine verbotstatbestandsmäßige Betroffenheit durch das jeweilige Projekt mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann (Relevanzschwelle). 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, Beschluss

vom 18.06.2007, Az. 9 VR 13/06; BVerwG, Beschluss vom 13.03.2008, Az. 9 VR 9/07).

In Kenntnis der im Untersuchungsraum nachweislich oder potentiell vorkommenden Arten und der relevanten Projektwirkungen wird in einem nächsten Prüfschritt untersucht, ob die Verbote gemäß § 44 Abs. 1 Nrn. 1 - 4 BNatSchG eingreifen. Von der Prüfung werden solche Arten ausgeschieden, die durch das Bauvorhaben nicht betroffen sind, da sie im Wirkraum des Bauvorhabens nicht vorkommen oder nur sehr selten und außerhalb ihrer Brutzeit oder ihrer Brutgebiete dort anzutreffen sind oder durch vorhabensbedingte Wirkungen wie Lärm, Licht und optische Unruhe wegen der Entfernung ihrer Lebensräume zur Straße oder ihrer Unempfindlichkeit gegenüber diesen Wirkungen nicht erheblich gestört werden.

Berücksichtigung finden ferner sämtliche Maßnahmen zum Schutz und zur Vermeidung und Minimierung beeinträchtigender Wirkungen, die in den festgestellten Planunterlagen, insbesondere im Landschaftspflegerischen Begleitplan und der speziellen artenschutzrechtlichen Untersuchung (Unterlagen 19.1.1 T2 und 19.1.3 T2) enthalten sind. Für diejenigen geschützten Arten, bei denen von der Verletzung von Verboten tatsächlich oder mit einer ausreichenden Wahrscheinlichkeit im Sinne einer „worst-case-Annahme“ ausgegangen werden müsste, wäre zu untersuchen, ob die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG vorliegen.

3.4.5.2.3.3 Berücksichtigung von Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung

Schutz-, Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen sind Bestandteil der Projektplanung (Unterlage 9.3 T2) und bestimmen das Ausmaß der von dem Projekt ausgehenden Wirkungen mit. Soweit sie die Verwirklichung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen effektiv verhindern, geht von dem Projekt keine beeinträchtigende Wirkung auf geschützte Arten aus.

Insbesondere werden folgende Vorkehrungen durchgeführt, um Gefährdungen von Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und von Vogelarten der V-RL, insbesondere zur Senkung der Zerschneidungs- und Trenneffekte und zur Senkung des Kollisionsrisikos sowie zur Vermeidung baubedingter Tötungen, zu vermeiden und zu vermindern:

- S 1: Schutz von Gehölzbeständen bei Baufeldräumung und Rodung, einschl. Schutz von Fledermäusen und Haselmäusen in Gehölzbeständen

Notwendige Rückschnitt- und Rodungsarbeiten im zukünftigen Baufeld erfolgen außerhalb der Vegetationszeit und damit vor Beginn der Brutsaison, ausschließlich vom 1. Oktober bis 28./29. Februar und die Räumung des gesamten Baufeldes und Entfernung aller möglicherweise Nistplatz, Quartier oder Unterschlupf bietenden

Strukturen erfolgt ebenfalls innerhalb dieser Zeitspanne. Nur bei nachgewiesenen Haselmausvorkommen gelten die unten beschriebenen besonderen Regelungen.

Zum Schutz der Haselmaus findet eine Rodung von Gehölzbeständen in naturnahen und strukturreichen Laubwäldern, insbesondere an der Prienleite, bevorzugt in den Monaten September und Oktober (außerhalb der Fortpflanzungszeit und des Winterschlafes) statt. Eine Rodung zwischen 1. November und 28./29. Februar erfolgt nur nach vorheriger Freigabe durch die Umweltbaubegleitung nach einem Kontrollgang und auch nur per Harvester oder vergleichbaren Geräten mit verlängertem Ausleger und Greifarm, damit ein Befahren der Rodungsflächen nicht oder nur in sehr geringfügigem Maße notwendig ist, um etwaige winterschlafende Haselmäuse in ihren Bodennestern nicht zu töten. Da die im Vorhabensbereich liegenden Gehölze ein Habitatpotenzial für ein Vorkommen der Haselmaus besitzen, werden in allen potenziellen, von Gehölzrodungen direkt betroffenen Lebensräumen (z. B. artenreiche Bestände hoher Strukturvielfalt, Waldränder) Nistkästen und/oder Niströhren angebracht und auf deren Nutzung kontrolliert (Zeitraum März bis August: falls die Gehölzrodung im selben Jahr erfolgen soll, Zeitraum März bis November: falls die Gehölzrodung im folgenden Jahr erfolgen soll). Dies betrifft insbesondere Gehölzbestände in naturnahen und strukturreichen Laubwäldern, insbesondere an der Prienleite, darüber hinaus aber auch alle weiteren größeren zusammenhängenden Waldflächen und Gehölzbestände mit Anbindung an diese (auch autobahnbegleitend). Vorgefundene Nester und Individuen werden in geeignete Ausweichlebensräume umgesiedelt. Darüber hinaus erfolgt durch vorgezogene Rodungs- und Fällarbeiten im September eine Vergrämung von Haselmausindividuen, die nicht gefangen werden konnten, in geeignete angrenzende Lebensräume außerhalb der Fortpflanzungszeit und des Winterschlafes. Ein Einzug in mögliche winterliche Bodennester im Baufeld wird damit vermieden. Bei Baubeginn im Frühjahr muss die Vergrämung durch Fällen und Auf-den-Stock-Setzen im September davor erfolgt sein. Andernfalls darf in Bereichen nachgewiesener Haselmausvorkommen zwar noch bis Ende Februar auf Stock gesetzt werden, und zwar ohne Befahren der Flächen schonend nur per Harvester oder vergleichbaren Geräten mit verlängertem Ausleger und Greifarm; jedoch die Wurzelstockrodung und Baufeldräumung dürfen dann hingegen erst im Mai erfolgen, wenn die Haselmäuse ihr Winterquartier sicher verlassen haben.

Zum Fledermausschutz werden Beschränkungen bei Fällungen von Alt- oder Quartierbäumen mit vermuteten oder nachgewiesenen Fledermausvorkommen vorgenommen. Für alle potentiell geeigneten Fledermausquartiere an Bäumen, vornehmlich im Bereich der Prienleite, aber auch in anderen Trassenabschnitten mit betroffenem Altbaumbestand, werden durch die Umweltbaubegleitung Maßnahmen

festgelegt und durchgeführt. Zur Feinabstimmung dieser Maßnahmen erfolgt eine Kontrolle zu rodender Altbaumbestände auf mögliche Fledermausquartiere in Baumrissen, Spalten, Höhlungen oder unter abblätternder Rinde.

- S 2: Schutz von an das Baufeld angrenzenden Biotopen, empfindlichen Beständen, Lebensräumen besonders wertgebender Arten oder von geplanten Ausgleichsmaßnahmen

Auf ein Baufeld, in dem Flächen angrenzend an die Böschungsausrundung vorübergehend in Anspruch genommen werden, wird bei vorhandenen Biotopen, Feuchtbereichen, Gehölz- und Waldlebensräumen, anderen empfindlichen Beständen oder Böden sowie bei Flächen für Ausgleichsmaßnahmen verzichtet oder, wenn die Fläche nicht anders erreichbar ist, wird es auf eine Breite von i. d. R. 5,0 m beschränkt (bei Gefälle steiler als 1:5: 10,0 m). Zur Begrenzung des Baufelds werden bei Fließgewässerquerungen, bei angrenzenden Biotop- und Waldflächen bzw. Waldrändern ggf. Bauzäune in Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung errichtet. Baustraßen, Lagerflächen und Zufahrten werden soweit möglich nur außerhalb empfindlicher Bereiche und geplanter Ausgleichsflächen angelegt. Ist ein Trockenlegen der überbauten Gewässer (Graben, Rückhaltebecken) erforderlich, so wird dies grundsätzlich so kurz wie möglich gehalten und auf den Zeitraum von 15. Juli bis 1. März beschränkt. Ggf. vorgefundene Kaulquappen werden entnommen und in unbeeinträchtigte Gewässer überführt. Die Maßnahme S 2 beinhaltet eine deutliche Kennzeichnung der zu schonenden Flächen im Gelände für das Baupersonal.

- S 3: Schutzmaßnahmen für zu erhaltende Bäume, Pflanzenbestände und Vegetationsflächen

An die Baustelle angrenzende Gehölz- und Vegetationsbestände werden während der Baumaßnahme vor chemischer Verunreinigung, Feuer, Vernässung oder Überstauung und mechanischen Schäden, Überfüllungen und Abgrabungen im Wurzelbereich (Kronentraufe zzgl. 2,0 m) durch Schutzmaßnahmen gemäß DIN 18920, RAS-LP4 und ZTV Baum-StB geschützt. Werden Bäume mit Stammdurchmesser > 30 cm freigestellt, werden Stamm und Hauptäste umgehend durch fachgerechte Abdeckung von Stamm und Hauptästen vor Sonneneinstrahlung geschützt. Art und Umfang der Abdeckung werden situationsbedingt durch die Umweltbaubegleitung festgelegt.

- S 4: Schutz der Oberflächengewässer vor Verunreinigungen

Zum Schutz der Oberflächengewässer (v. a. Weißenbach, Aubach, Prien, Weiherer See, Bärnseegraben und Moosbach) vor Verunreinigungen während der Baumaßnahme werden Sicherungsmaßnahmen, wie die Errichtung von ortsfesten

Bauzäunen gemäß RAS-LP4 in Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung und die Fertigstellung funktionstüchtiger Rückhaltebecken vor Baubeginn durchgeführt, damit diese für eine Vorklärung ggf. anfallenden Wassers verwendet werden können. Ziel ist die Gewährleistung einer unveränderten Wasserqualität der Fließgewässer auch während der Bauarbeiten. Insbesondere bei der Prientalbrücke, bei den Seefilzen und am Bärnseegraben wird bei den hier teilweise notwendigen umfangreichen Gründungsarbeiten eine Einleitung von nicht vorgeklärtem Wasser und eine stoffliche Verfrachtung in die Fließgewässer ausgeschlossen; dies beinhaltet auch Aushubmaterial von Lagerflächen wie Oberboden, Erdreich und Baustoffe sowie Starkregenereignisse. Die überbrückten Gewässer werden hinsichtlich Sohle, Verlauf, Wasserqualität und Uferböschungen (soweit keine Verlegung vorgesehen ist) unverändert erhalten. Bei dennoch erforderlichen punktuellen Eingriffen (Bau der Pfeiler, Widerlager oder Rückhalteanlagen) wird der (ursprüngliche) Zustand in Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung unmittelbar nach Beendigung der Baumaßnahme wiederhergestellt bzw. optimiert, z. B. bei Böschungs- oder ggf. Uferausformungen (beispielsweise durch Ergänzung ggf. fehlender Leitstrukturen im Uferbereich zur Lenkung in die Unterquerung). In Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung werden zusätzlich Schutzdämme entlang des Prienufers sowie Absetzmulden vor allem auf der Westseite der Prien errichtet. Zur Sicherung der Wasserqualität wird die Verwendung von ökologisch unbedenklichen Schmier- und Betriebsstoffen im Nahbereich von Gewässern und Feuchtgebieten vorgesehen. Zur Vermeidung von Erosion auf den neuen (Straßen)böschungen wird auf eine frühzeitige humose Andeckung und Ansaat von geeigneten Flächen, die unmittelbar zu den Bächen und Gräben hin entwässern, mit einer Mischung aus Gräsern und schnellkeimenden Pflanzenarten geachtet.

- S 5: Schutz der Oberflächengewässer und angrenzender Lebensräume vor funktionalen Beeinträchtigungen bei Querungsbauwerken

Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen für die Bauwerke auf Feuchtstandorten, gewässernahen Flächen und in steilen Bereichen auf Vlies und Schotter werden ohne Entfernung des natürlich vorhandenen Bodens errichtet. Baustraße und Baufeld werden mit Entfernung von vorübergehend eingebautem Material und mit Wiederherstellung des ursprünglichen Bodenprofils, ggf. unter Rückführung vonentstandenen Bodenverdichtungen, zurückgebaut. Zur Gewährleistung der Funktionsfähigkeit der angrenzenden Lebensräume erfolgt der Bau der neuen Brücken- und Querungsbauwerke sowie der neuen Fließgewässerabschnitte zu Beginn der Straßenbaumaßnahme und „trocken“, d. h. Verlegung des Fließgewässers mit Anschluss an das Fließgewässersystem erst nach Fertigstellung und erfolgreicher Begrünung (ein Bau neuer Bachabschnitte erfolgt dabei aufgrund

der naturschutzfachlichen Bedeutung mit größter Sorgfalt und entsprechend der Erfahrungen bei der Regeneration von Muschelbächen in Oberfranken (HENKER et al. 2003)). Bei einer Verlängerung/Aufweitung bestehender Durchlässe wird eine für die Bauzeit währende Verlängerung dieser Durchlässe zu Beginn der Bautätigkeit bis außerhalb des Baufeldes vorgesehen. Nach Bauende erfolgt ein Rückbau dieser temporären Maßnahme auf die kürzestmögliche Länge.

Die Quellgumpe des Seehauser Bachs wird während der Bauzeit durch Verwendung von lastverteilenden Bauverfahren und/oder durch bauzeitliche Abdeckung sowie Vermeidung von Verschmutzung des quellenden Wassers geschützt. Um den Schutz des Gewässerabschnitts unterhalb der Quelle des Seehauser Bachs einschließlich des darin nachgewiesenen Vorkommens des Kriechenden Selleries langfristig zu gewährleisten wird der Bau eines Auslassportals in der südlichen Autobahnböschung und einer gut 600 m langen Rohrleitung als Ausleitung aus dem Rückhaltebecken (BECK 7) mit direkter Einmündung in den bestehenden Seehauser Bach, ca. 600 m bachabwärts, südlich der Gemeindeverbindungsstraße, so dass kein Beckenwasser in den so umgangenen Bachabschnitt gelangen kann. In den von Verlegung und Verfüllung betroffenen Fließgewässerabschnitten erfolgt ergänzend eine intensive Untersuchung der beanspruchten Gewässerabschnitte vor einer Verfüllung auf Vorkommen von weniger mobilen aber wertgebenden Fließgewässerarten (z. B. Fische, Larven von Fließgewässerlibellen und Feuersalamander). Der Fisch- und Larvenbestand wird in Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung und der Fachberatung für Fischerei beim Bezirk Oberbayern ggf. vorher entnommen/abgefischt und durch Überführung in angrenzende Gewässerabschnitte gesichert. Dies ist aufgrund mehrjähriger Entwicklungszeiten ganzjährig möglich.

- S 6: Tierökologische Gestaltung von Bauwerken mit Querungsfunktion

Die Maßnahme S 6 soll die Funktionsbeziehungen unter den geplanten Querungsbauwerken und Brücken (BW 109, 110, 111, 111b, 112, 112a, 117, 120) hindurch erhalten und verbessern und das biotische Gefüge entlang der Gewässer mit begleitenden Feuchtlebensräumen beidseits der Trasse für bodengebundene Tierartengruppen stärken sowie um einen Schutz des natürlichen Bodengefüges gewährleisten. Dazu wird die Dammschüttung in die Senken der Einschnitte zur größtmöglichen Verkürzung der Durchlasslänge reduziert. Die geplanten Querungsbauwerke werden mit gestalterischen Maßnahmen gemäß dem Merkblatt für die Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen (MAQ) errichtet, um die Annahme der Querungsmöglichkeit für bodengebunden wandernde und an Fließgewässern lebende Tiere zu fördern.

Soweit bautechnisch möglich (bei ausreichender lichter Höhe) wird dazu standorttypisches Bodensubstrat (Kies, Steine) unter den Bauwerken sowie in den dort ggf. neu verlegten Fließgewässerabschnitten in Anlehnung an Ausstattung und Struktur der natürlichen ober- bzw. unterstromigen Gewässerabschnitte (s. a. Maßnahme G 5) sowie unterhalb der Bahnbrücke der Chiemgaubahn neben dem Gleiskörper eingebaut und die Uferböschungen mit sandig-kiesigem Substrat angedeckt sowie ein Gefälle der Uferbermen zur Bauwerksmitte hin ausgebildet (von einem sich selbst einstellenden Überdeckungseffekt mit weiterem natürlichem Sohlsubstrat aus dem oberstromigen Abschnitt ist auszugehen). Die Bauwerke werden möglichst lärmarm konstruiert. Insbesondere bei der Prientalbrücke (BW 117; Bauweise mit getrenntem Überbau statt mit Rahmenbauweise) werden aufgrund der hohen Bedeutung des Prientals und der Prientalbrücke als Wanderkorridor zwischen den Wildtierlebensräumen der Alpen (Bereich Kampenwand) und des Bayerischen Waldes die Fahrbahnübergänge in lärmgeminderter Konstruktionsweise ausgeführt, so dass klappernde Überfahrgeräusche verringert werden. Trocken bis frisch geprägte Lebensräume unter den Bauwerken werden im Zuge der Minimierung durch Abrücken der Brückenpfeiler einschl. Pfliegeweg und Vorpflasterung auf einen baustatisch maximal möglichen Abstand zu den unterführten Gewässern erhalten. Es erfolgt außerdem ein vollständiger Rückbau bzw. Wiederherstellung und Optimierung (ursprünglicher) Standortbedingungen auf temporär beanspruchten Flächen (benötigtes Baufeld), um Veränderungen in der Abflussdynamik der Gewässer zu vermeiden, ggf. unter Rückführung von entstandenen Bodenverdichtungen.

- S 7: Schutz von (grund-)wasserbeeinflussten Biotopen entlang der Bautrasse und im Einzugsbereich des FFH-Gebiets Nr. DE 8240-302 „Bärnseemoor“

Insgesamt beinhaltet die Maßnahme die Wiederherstellung der ursprünglichen Standortbedingungen auf temporär beanspruchten Flächen (benötigtes Baufeld). Zur Vermeidung von Verlusten von Biotopen, direkten Tierverlusten und einer schwerwiegenden Zäsur des biotischen Gefüges parallel zur A 8 wird ein Grundwasserzu- und -abstrom insbesondere im Bereich von Feuchtstandorten durch geeignete Gründungsmaßnahmen von Böschungen, Brückenwiderlagern und -pfeilern sowie von Rückhaltebecken, erforderlichenfalls durch dauerhafte Abdichtung des Untergrunds ausgeschlossen. Obwohl die Pfeiler der Wildunterführung am Bärnseegraben (BW 122) baustatisch bedingt Grundwassertrennschichten durchstoßen müssen, wird eine Bauweise gewählt, die ein Versickern von Oberflächen- oder Grundwasser aus einem höheren in ein tieferes Grundwasserstockwerk ausschließt. Bei der Beckenanlage am Bärnseegraben wird ein punktuell Versickern des durch die Anlage (einschließlich vorgeschaltetem Absetzbecken) gereinigten Straßenwassers über eine Kiespackung (Bodenaustauschschicht)

vorgesehen. Damit wird die Rückhaltung und eine effektive Reinigung des zulaufenden Oberflächenwassers sichergestellt.

- S 8: Dauerhafter Schutz von Amphibien u. a. bodengebunden wandernden Tierarten

Um Tötungen von Individuen besonders und streng geschützter Arten mit Sicherheit ausschließen zu können, werden dauerhafte Amphibienleiteinrichtungen gemäß MAmS entlang des Böschungsfußes an Straßen eingebaut, die höhenbündig hinterfüllt sind (Bauweise: Beton- oder Stahlfertigteile mit 40 bis 60 cm Sperrhöhe und ebener Lauffläche von mind. 20 cm Breite ohne Höhenversatz, keine Pfosten oder Pfähle in der Lauffläche, einschl. Überkletterschutz, Wandlauf glatt und ohne Vorsprünge, Nischen, enge Winkel oder U-förmige Ausbildung an den Enden, Anschluss an die Durchlässe lückenlos und mit zuleitenden Rampen/schräg nach unten verlaufenden Rohren unter Gitterrosten). Die Funktionsfähigkeit der Amphibienleiteinrichtungen wird vor Baubeginn sowie während der Bauphase fortlaufend durch die Umweltbaubegleitung überprüft und gewährleistet. Dabei erfolgt zusätzlich zu den fortlaufenden allgemeinen Pflege- und Funktionskontrollen eine spezielle Funktionskontrolle insbesondere der Durchlässe zur Hauptwanderzeit der Amphibien; ggf. werden im 1. und 2. Jahr nach Errichtung der Leiteinrichtungen weitere Maßnahmen gemäß M AQ und MAmS vorgesehen.

- S 9: Bauzeitlicher Schutz der Gelbbauchunke und anderer Amphibien im Bereich von Feuchtgebieten oder Fließgewässern durch zeitliche Befristung der Baufeldräumung und ergänzende Maßnahmen

Zum Schutz von Amphibien (v. a. von Gelbbauchunke, Grasfrosch und Feuersalamander) vor baubedingten Tötungen, Individuen- und Laichverlusten wird die Entstehung von ephemeren oder dauerhaften Kleingewässern innerhalb des Baufelds in der Umgebung von Feuchtgebieten und im Bereich der Talräume von Weißenbach, Aubach, Prien, Bärnseegraben, Moosbach und Zuflüssen insbesondere während der Laich- und Entwicklungszeiten von Amphibien zwischen Mitte März und Mitte August vermieden. Hierzu wird eine regelmäßige Kontrolle ggf. vorhandener Kleinstgewässer auf Amphibienvorkommen (Adulte, Laich, Kaulquappen, Larven) und eine Überführung vorgefundener Individuen, des Laichs oder von Larven in geeignete Habitats z. B. in benachbarte Talräume mit ähnlicher Lebensraumausstattung vorgesehen. Insbesondere im Bereich bekannter und zu erwartender Verbreitungsschwerpunkte und Laichgewässer von Amphibienarten werden in Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung temporäre Amphibienfangzäune errichtet. Damit grundsätzlich die Möglichkeit eines aktiven Abwanderns von Individuen aus dem Baufeld besteht, werden Baufeldräumung und die damit verbundenen erdbaulichen Maßnahmen in der Aktivitätszeit der Gelbbauchunke ausgeführt. Der

geeignete Zeitraum für erdbauliche Maßnahmen beginnt somit Anfang April, bei mittleren Tagestemperaturen von über 10° C (allerdings: Abwarten später Winter-einbrüche wegen potentieller Verzögerung des Aktivitätszeitraums der Tiere) und endet Anfang Oktober, wenn auch die Jungtiere in ihre Winterquartiere abwandern. Die spätere Nutzbarkeit potentieller Laichgewässer im Lebensraum der Art wird dabei bereits im vorangehenden Winterhalbjahr in Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung durch Verfüllen oder Trockenlegen potentiell geeigneter Mulden ausgeschlossen. Unmittelbar vor Beginn der Baumaßnahmen erfolgt ein Kontrollgang durch die Umweltbaubegleitung auf möglicherweise weiterhin im Baufeld verbliebene Adulte oder auch bereits abgegebenen Laich bzw. vorhandene Larven. Erst nach dieser Kontrolle und der erfolgten Freigabe der Flächen durch die Umweltbaubegleitung wird mit erdbaulichen Maßnahmen im Zuge der Baufeldfreimachung begonnen.

- A / S 11: Anlage einer Wildunterführung am Bärnseegraben und Aufwertung des Umfelds

Um eine Steigerung der tierökologischen Funktionalität der Wildunterführung am Bärnseegraben (BW 122, Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.1.21 T1) für alle bodengebunden wandernden Tierarten, wie Säugetiere (v. a. Nieder-, Reh-, Schwarz- und Rotwild), Reptilien, Amphibien, aber auch für an Fließgewässern lebende oder strukturgebunden fliegende Fledermäuse, Vögel und Libellen und eine Verringerung des Kollisionsrisikos für querende flugfähige Tierarten wie Fledermäuse (v. a. Kleine Hufeisennase) und Vögel zu erreichen, ist für dieses Bauwerk ein eigenes Maßnahmenpaket geplant. Dies dient auch dem Schutz des natürlichen Bodengefüges unter der Wildunterführung und trägt zur Verbesserung und Stärkung des biotischen Gefüges entlang des Bärnseegrabens mit begleitenden Feuchtlebensräumen bei. Dabei ist der Bau der Wildunterführung als Dreifeldbauwerk mit schmalen Pfeilerreihen, mit einer lichten Weite von insgesamt 49,0 m sowie mit gestalterischen Maßnahmen gemäß M AQ, welche die Annahme der Quermöglichkeit für bodengebunden wandernde Tiere, aber auch für flugfähige Tiere fördern, vorgesehen. Es werden keine Wirtschaftswege mitgeführt. Auch der auf der Südseite parallel zur A 8 an das Bauwerk herangeführte Betriebsweg (dieser endet am südöstlichen Widerlager) wird nicht unterführt. Die Bauweise erfolgt als wassergebundener Weg. Zudem werden Irritationsschutzwände mit Kollisions- und Lärmschutzfunktion auf dem Bauwerk und mit 25 m Überstand beidseits der überführten A 8 als Irritationsschutz für bodengebunden wandernde Tiere (Reduzierung der Blendwirkung von Scheinwerferlicht und Lärm) und darüber hinaus als Überflughilfe für Vögel sowie Leitstruktur für Fledermäuse errichtet.

- S 12: Irritations-, Blend- und Kollisionsschutz von Wildtieren an Querungsbauwerken

Um eine Steigerung der tierökologischen Funktionalität für bodengebunden wandernde Säugetiere, Fledermäuse (v. a. Kleine Hufeisennase) und Vögel auch bei anderen Querungsbauwerken zu erreichen und um auch dort das Kollisionsrisiko für Fledermäuse und Vögel zu verringern und benachbarte hochwertige Flächen vor Schadstoffeintrag zu schützen, sind verschiedene Einzelmaßnahmen vorgesehen.

Soweit möglich werden eingriffsnaher Gehölzstrukturen mit (potentieller) Leitfunktion, insbesondere im Umfeld der durch Fledermäuse und andere Arten genutzten Querungsbauwerke, erhalten. Zudem werden Irritationsschutzwände mit Kollisionsschutzfunktion auf den Bauwerken BW 109 und 110 und mit 25 m Überstand der überführten A 8 als Irritationsschutz für bodengebunden wandernde Tiere (Reduzierung der Blendwirkung von Scheinwerferlicht und Lärm) und darüber hinaus als Überflughilfe für Vögel sowie als Leitstruktur für Fledermäuse errichtet. Zur Lenkung der strukturgebunden fliegenden Fledermäuse und Vögel unter der Prientalbrücke (BW 117) hindurch wird eine 10 m breite Schneise im ehemaligen Baufeld (keine Wiederaufforstung des Leitenwalds) zwischen den vorgesehenen autobahnnahen Gehölzpflanzungen und dem bestehenden Leitenwald auf der Nordseite geschaffen bzw. auf der Südseite freigehalten. Angrenzende Gehölzbestände werden gesichert bzw. zuleitende Gehölze im ehemaligen Baufeld in Entfernung von bis zu 50 m von jeder Schutzwand durch ergänzende Gehölzpflanzungen oder Errichtung eines demontierbaren Zauns (Höhe bei Verkehrsfreigabe 4,0 m) lückenlos wieder hergestellt/optimiert. Nachtbaustellen werden an den Bauwerken BW 109, 110, 111, 111b, 112, 117, 120, 121 und 124 auf den unmittelbaren Baustellenbereich beschränkt und auf eine Beleuchtung der Baustelle und angrenzender Gehölzbestände in der Wochenstubezeit der Fledermäuse (zwischen 20.4. und 20.8.) vollständig verzichtet. Die Durchflugmöglichkeit in den Dämmerungs-/Nachtstunden, wird durch verschiedene Maßnahmen (insbesondere kein Abstellen von Fahrzeugen, Geräten oder Maschinen unter dem Bauwerk, Hinführung/Lenkung zum Bauwerk während der Bauzeit mittels schallharten bzw. folienbespannten Zäunen oder Gehölzreihen (Höhe mind. 4,0 m) und permanentes Offenhalten einer Durchflugöffnung von mind. 50 % des bestehenden Bauwerksquerschnitts (Freihalten einer Öffnung in der Schalung) während der Wochenstubezeit bei den Bauwerken BW 109, 110, 112, 120, 121 und 124 weiterhin gewährleistet.

- S 13: Schutz der Zauneidechse in den Fluren „Roßhut“ und „Im Göhrer“ sowie im Bereich der Bahnlinie

Zum Schutz von Zauneidechsenvorkommen in den Fluren „Roßhut“ und „Im Göhrer“ sowie im Bereich der Bahnlinie ist ein weitestgehender Verzicht auf direkte Eingriffe in den Lebensraum der Art bzw. bei unvermeidlichen Eingriffen die Optimierung des Bauablaufs und der Baufelder auf Grundlage der ergänzenden Untersuchungen zu Art und Umfang des Zauneidechsenvorkommens und in Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung vorgesehen. Die Schaffung von benachbarten Ersatzlebensräumen ist mindestens zwei Jahre vor Beginn der Bautätigkeit an der A 8 erforderlich und wird als eigenständige CEF-Maßnahme geführt (CEF 1/A). Zum Schutz der Zauneidechse ist insbesondere geplant, Fäll- und Schnittmaßnahmen an Gehölzen im Winterhalbjahr gemäß Maßnahme S 1 und damit außerhalb der Aktivitätsphasen der Art durchzuführen und in Bereichen, in denen keine Vergrämung durchgeführt wurde, die Baufeldräumung sowie die Anlage von Baufeld und Baustraßen im Bereich von Zauneidechsenlebensräumen (Saumstrukturen, Böschungen) außerhalb der Fortpflanzungszeit (Eiablage- und -reifungszeit: Ende Mai bis Ende Juli) und der Winterruhe (Mitte September bis Mitte April), aber innerhalb der Aktivitätsphasen der Art, also im Zeitraum von Mitte April bis Ende Mai sowie von Ende Juli bis längstens Mitte September, durchzuführen.

Im Bereich der vorgesehenen Maßnahmenfläche CEF 1 / A unter Aufsicht der Umweltbaubegleitung mittels „struktureller Vergrämung“ (vgl. PESCHEL et al. 2013) potentiell vorhandener Individuen werden aufeinanderfolgende Teilabschnitte, beginnend in den östlichen Randbereichen, bearbeitet, um eine Abtrennung von möglichen Ausweichhabitaten zu vermeiden und ein aktives Abwandern über möglichst kurze Strecken in Habitate im Umfeld der Prienleite und auf die neu gestaltete Habitatfläche zu erleichtern. Insbesondere bei großflächiger Habitatbeanspruchung werden ggf. im Baufeld vorgefundene Zauneidechsenindividuen abgefangen und in geeignete benachbarte Lebensräume außerhalb der Schutzzäune und/oder die vorab gestaltete Maßnahmenfläche CEF 1 / A umgesetzt.

- S 14: Schutz der Wasserramsel bei Eingriffen in Randbereiche von Fließgewässern

Um eine Beschädigung oder Zerstörung von zukünftigen Bruten der Wasserramsel bei der Baufeldräumung und eine Einnistung innerhalb des Baufelds zu vermeiden, werden verschiedene Maßnahmen mit zum Teil bauzeitlichen Beschränkungen vorgesehen. Insbesondere wird auf Eingriffe in den Flusslauf der Prien und ihre Uferstreifen (Randstrukturen bis 5 m Abstand zum Flusslauf) vollständig verzichtet. Bei Verdachtsmomenten für Bruten der Wasserramsel erfolgt eine Bautätigkeit an Gewässern und Ufer der Prien nur im Zeitraum von Anfang Juni bis Mitte Februar und

im verbleibenden Zeitraum nur nach frühzeitiger Durchführung geeigneter Vergrämnungsmaßnahmen in Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung (Vorwegmaßnahmen vor Baubeginn).

Die konkreten Maßnahmen sind in den Unterlagen 19.1.1 T2, 19.1.3 T2, 19.2 T2 und 9.3 T2 näher beschrieben, auf die wir hiermit verweisen.

3.4.5.2.3.4 Berücksichtigung von Maßnahmen zur Sicherung der dauerhaften ökologischen Funktion von Fortpflanzungs- und Ruhestätten (CEF-Maßnahmen)

Zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (continuous ecological functionality measures - CEF) sind zur Vermeidung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG darüber hinaus folgende Maßnahmen erforderlich, die vor Umsetzung der Planung realisiert werden müssen:

- CEF 1 / A: Schaffung von Ausweichhabitaten für die Zauneidechse im Bereich der Fluren „Roßhut“ und „Im Göhrer“ auf einer 1,047 ha großen Fläche (davon naturschutzrechtlich anrechenbar: 0,524 ha)

Es werden zur Sicherung der ökologischen Funktionalität vorhabensbedingt (potenziell) beanspruchter Lebensstätten der Zauneidechse im räumlichen Zusammenhang, zur Erweiterung verbleibender Habitatflächen der lokalen Population und der Optimierung von angrenzenden Strukturen Ersatzlebensräume für die Zauneidechse im südlichen Anschluss an die bekannten Vorkommen im Bereich der Autobahnnebenfläche zwischen der östlichen Leite des Prientals und der Rückhalteanlage westlich Seehaus geschaffen. Dabei erfolgt ein Abtrag der durchwurzelten Schicht des Oberbodens zur Schaffung von Rohbodenstandorten, der Einbau von verstreut liegenden, teilweise ineinander verzahnten Sand-, Kies- und Schotterflächen (bis 20 qm Einzelgröße), wobei die Sandflächen in Form von mit Sand aufgefüllten Kühlen mit bis zu 1,5 m Tiefe ausgeführt werden sowie Einbringen von Wasserbausteinen unterschiedlicher Größen und Schüttungen in unregelmäßigen Abständen als neue Sonnplätze, Eiablagemöglichkeiten und Winterquartiere. Zudem werden Totholzhaufen (bis 1 cbm Einzelgröße) eingebracht.

Durch diese hier festgestellten artbezogenen Hilfsmaßnahmen (compensatory measures) kann eine weitergehende Verschlechterung des Erhaltungszustands auf Ebene der lokalen Population und der Populationen in der biogeographischen Region für die Zauneidechse ausgeschlossen werden. Hierfür werden mindestens zeitgleich zu den Bauarbeiten geeignete Lebensräume mit allen für die Zauneidechse erforderlichen Habitatrequisiten im Anschluss an das Baufeld neu geschaffen. Mittel- bis langfristig kann dadurch ggf. sogar eine deutliche Verbesserung der Lebensbedingungen und insbesondere auch des Erhaltungszustands bewirkt werden.

- CEF 2: Aufhängen von Fledermauskästen sowie Entwicklung von Habitat- und Höhlenbäumen im Leitenwald nördlich Frasdorf

Hier erfolgt zum Ausgleich für den Verlust von potentiellen Habitatbäumen entlang der Ausbaustrecke das Aufhängen von 100 Fledermauskästen (50 Flachkästen und 50 Höhlenkästen) an verbleibenden Bestandsbäumen (je fünf pro gerodetem Höhlenbaum zwischen Bau-km 67+747 und Bau-km 71+200). Um die Konkurrenz durch Vogelarten zu mindern, wird in unmittelbarer Nähe eines jeden Fledermaus-Höhlenkastens zusätzlich ein Vogelnistkasten aufgehängt (insges. 50 Stück). Das Aufhängen der Kästen erfolgt mindestens zwei Jahre vor Baubeginn und unter Einhaltung verschiedener fachgerechter Ausführungshinweise. Zur Unterstützung der Habitatbaumentwicklung werden zusätzlich initiale Baumhöhlen durch Bohrung auf 6 - 12 m Höhe in geeigneten Bäumen mit mind. 40 cm Brusthöhendurchmesser hergestellt. Die Anzahl der zu bohrenden Initialhöhlen wird vor Ort durch die Umweltbaubegleitung festgelegt. Das Fräsen der Initialhöhlen erfolgt zwei bis fünf Jahre vor Baubeginn. Ziel ist die Entwicklung von Habitat- und Höhlenbäumen, die die zu fallenden Quartierbäume mittelfristig ersetzen. Wartung und Reinigung ggf. Ersatz der Fledermauskästen im Turnus von drei Jahren und über einen Zeitraum von zehn Jahren bis die sich entwickelnden Habitatbäume ihre zusätzliche Lebensraumfunktion erreicht haben. Durch bestandsgemäße Pflege werden naturnahe und teils biotopkartierte Laub- und Schluchtwaldbestände erhalten und entwickelt.

- A 8 / CEF: Entwicklung hochwertiger Waldlebensräume südöstlich Pfaffing, südlich der A 8, mit einer anrechenbaren Fläche von 0,356 ha

Hier erfolgt ein Ausgleich für Versiegelung und Überbauung, vorübergehende Inanspruchnahme und mittelbare Neubeeinträchtigung von auch für die Fauna relevanten Wald- und Gehölzlebensräumen, den Verlust von potentiellen Habitatbäumen entlang der Ausbaustrecke und für die vorübergehende Inanspruchnahme von gehölzgeprägten Lebensräumen. Zudem werden die Lebensraumsituation von verarmten Biotopen (Fichtenforst) entlang der A 8 durch Erhöhung der Standortvielfalt aufgewertet sowie Habitatstrukturen für Fledermäuse und Vögel geschaffen. Dazu werden standortfremde Fichtenbestände in standortgerechten Mischwald durch truppweise Entfernung von 70 % der Fichten unter Verbleib älterer Laubbäume, insbesondere potentieller Habitatbäume und von der Umweltbaubegleitung als geeignet ausgewählte Einzelbäume, umgewandelt. Anschließend werden standorttypische Mischwaldbaumarten 1. Ordnung (standortheimische Gehölze wie in den Nachbarbeständen) in die entstandenen Lücken gepflanzt. Ferner erfolgt eine standortgerechte Waldentwicklung mit Laubgehölzen wie in den Nachbarbeständen mit Waldtrauf und -saum auf der bestehenden Wiese

im Anschluss an den östlich angrenzenden Schluchtwald durch truppweise Pflanzung von standortheimischen Laubbäumen 1. Ordnung, lückige Pflanzung von Bäumen 2. Ordnung und Sträuchern in einer Breite von 8 - 12 m zur Anlage eines gestuften und gebuchteten Waldmantels vor die o. g. Baumpflanzung, die Ansaat des vorgelagerten Saums entlang des angrenzenden landwirtschaftlichen Weges in einer Breite von 3 - 5 m mit speziell zusammengestellter Saatgutmischung mit hohem Kräuteranteil oder mittels Druschgutverfahren bzw. Mahdgut von ähnlichen Standorten aus der Umgebung. Als CEF-Maßnahme werden ferner 20 Fledermauskästen (zehn Flachkästen und zehn Höhlenkästen) an verbleibenden Bestandsbäumen (je fünf pro gerodetem Höhlenbaum zwischen Bau-Km 74+600 und Bau-km 75+575) aufgehängt (mind. zwei Jahre vor Baubeginn) und über einen Zeitraum von zehn Jahren unterhalten, bis die sich entwickelnden Habitatbäume ihre zusätzliche Lebensraumfunktion erreicht haben. Um die Konkurrenz durch Vogelarten zu mindern, wird in unmittelbarer Nähe eines jeden Fledermaus-Höhlenkastens zusätzlich ein Vogelnistkasten aufgehängt (insges. zehn Stück). Zur Unterstützung der Habitatbaumentwicklung werden zusätzlich initiale Baumhöhlen durch Bohrung auf 6 - 12 m Höhe in geeigneten Bäumen mit mind. 40 cm Brusthöhendurchmesser hergestellt. Die Anzahl der zu bohrenden Initialhöhlen wird im Rahmen der bauvorbereitenden Maßnahmen vor Ort durch fachlich qualifiziertes Personal in Abstimmung mit der zuständigen Forstverwaltung bzw. dem Waldeigentümer festgelegt. Das Fräsen der Initialhöhlen erfolgt zwei - fünf Jahre vor Baubeginn. Diese Bäume werden dauerhaft aus der Nutzung genommen. Ziel ist die Entwicklung von Habitat- und Höhlenbäumen, die die zu fällenden Quartierbäume mittelfristig ersetzen. Naturnahe und teils biotopkartierte Laub- und Schluchtwaldbestände werden durch bestandsgemäße Pflege erhalten bzw. entwickelt.

Durch diese hier festgestellten artbezogenen Hilfsmaßnahmen (compensatory measures) kann eine weitergehende Verschlechterung des Erhaltungszustands auf Ebene der lokalen Population und der Populationen in der biogeographischen Region für die Zauneidechse ausgeschlossen werden. Hierfür werden mindestens zeitgleich zu den Bauarbeiten geeignete Lebensräume mit allen für die Zauneidechse erforderlichen Habitatrequisiten im Anschluss an das Baufeld neu geschaffen. Mittel- bis langfristig kann dadurch ggf. sogar eine deutliche Verbesserung der Lebensbedingungen und insbesondere auch des Erhaltungszustands bewirkt werden.

- A 9 / CEF: Entwicklung hochwertiger Waldlebensräume im Sommermoos, südlich der A 8 mit einer anrechenbaren Fläche von 0,32 ha

Hier erfolgt ein Ausgleich für Versiegelung und Überbauung, vorübergehende Inanspruchnahme und mittelbare Neubeeinträchtigung von auch für die Fauna

relevanten Wald- und Gehölzlebensräumen, den Verlust von potentiellen Habitatbäumen entlang der Ausbaustrecke und ein Ausgleich für die vorübergehende Inanspruchnahme von gehölzgeprägten Lebensräumen. Die Lebensraumsituation von verarmten Biotopen (Fichtenforst) entlang der A 8 wird durch Erhöhung der Standortvielfalt sowie Schaffung von Habitatstrukturen für Fledermäuse und Vögel aufgewertet.

Dazu werden als vorgezogene Maßnahme (CEF) mindestens zwei Jahre vor Beginn der Bauarbeiten 35 Fledermauskästen (17 Flachkästen, 18 Höhlenkästen) an verbleibenden Bestandsbäumen (je fünf pro gerodetem Höhlenbaum zwischen Bau-Km 72+300 und Bau-km 74+600) unter Beachtung verschiedener fachgerechter Ausführungshinweise aufgehängt. Um die Konkurrenz durch Vogelarten zu mindern, wird in unmittelbarer Nähe eines jeden Fledermaus-Höhlenkastens zusätzlich ein Vogelnistkasten aufgehängt (insges. 18 Stück). Zur Unterstützung der Habitatbaumentwicklung werden zusätzlich initiale Baumhöhlen durch Bohrung auf 6 - 12 m Höhe in geeigneten Bäumen mit mind. 40 cm Brusthöhendurchmesser hergestellt. Die Anzahl der zu bohrenden Initialhöhlen wird im Rahmen der bauvorbereitenden Maßnahmen vor Ort durch fachlich qualifiziertes Personal in Abstimmung mit der zuständigen Forstverwaltung bzw. dem Waldeigentümer festgelegt. Das Fräsen der Initialhöhlen erfolgt zwei - fünf Jahre vor Baubeginn. Diese Bäume werden dauerhaft aus der Nutzung genommen. Ziel ist die Entwicklung von Habitat- und Höhlenbäumen, die die zu fällenden Quartierbäume mittelfristig ersetzen. Ferner werden standortfremde Fichtenbestände in standortgerechten Sumpfwald durch truppweise Entfernung von 70 % der Fichten unter Verbleib älterer Laubbäume, insbesondere potentieller Habitatbäume und von der Umweltbaubegleitung als geeignet ausgewählter Einzelbäume, die in einer Höhe von 4,0 m zur Entwicklung von Höhlenbäumen gekappt werden und als stehendes Totholz im Bestand erhalten bleiben, und die anschließende Pflanzung von standorttypischen Laubwaldbaumarten 1. Ordnung (standortheimische Gehölze wie in den Nachbarbeständen) in die entstandenen Lücken zur Entwicklung von Sumpfwald umgewandelt. Naturnahe und teils biotopkartierte Sumpfwaldbestände werden durch bestandsgemäße Pflege erhalten und entwickelt.

Die konkreten Maßnahmen sind in der Unterlage 19.1.3 T2 und 9.3 T2 näher beschrieben, auf die wir hiermit verweisen.

3.3.5.2.3.5 Ergebnis

Zusammenfassend wird nach den Ergebnissen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Unterlagen 1 T2, 19.1.1 T2 und 19.1.3 T2) festgestellt, dass bei den nach Europarecht streng geschützten relevanten Tierarten nach Anhang IV der FFH-L und Vogelarten der V-RL die Erfüllung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände nach

§ 44 Abs. 1 Nrn. 1 - 3 BNatSchG ausgeschlossen werden kann. Es sind vier streng geschützte Pflanzenarten (Sumpf-Siegwurz, Kriechender Sellerie, Sumpf-Glanzkraut, Sommer-Wendelähre), mehrere streng geschützte Fledermausarten (Braunes Langohr, Fransenfledermaus, Große Bartfledermaus/Brandt-Fledermaus, Großer Abendsegler, Großes Mausohr, Kleine Bartfledermaus, Kleine Hufeisennase, Mopsfledermaus, Mückenfledermaus, Nordfledermaus, Rauhautfledermaus, Wasserfledermaus, Wimperfledermaus, Zweifarbfledermaus, Zwergfledermaus), je zwei streng geschützte Säuger- (Biber, Haselmaus), Reptilien- (Zauneidechse), Amphibien- (Gelbbauchunke) und Tagfalterart (Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling) nach Anhang IV der FFH-RL und zahlreiche Europäische Vogelarten (Baumfalke, Baumpieper, Bekassine, Braunkehlchen, Dohle, Eisvogel, Feldschwirl, Feldsperling, Goldammer, Graureiher, Grauspecht, Grünspecht, Habicht, Haussperling, Hohltaube, Kolkrabe, Kuckuck, Mäusebussard, Mauersegler, Mehlschwalbe, Neuntöter, Rauchschwalbe, Rotmilan, Schwarzmilan, Schwarzspecht, Schwarzstorch, Sperber, Turmfalke, Waldkauz, Waldohreule, Waldwasserläufer, Wasseramsel, Wespen-bussard, Wiesenpieper) i. S. v. Art. 1 der V-RL, darunter auch zahlreiche wertgebende Arten vom Vorhaben betroffen. Für viele der untersuchten relevanten Arten sind die projektspezifischen Wirkungen unter Berücksichtigung der Maßnahmen zur Vermeidung so gering, dass relevante Auswirkungen auf den lokalen Bestand bzw. die lokale Population nicht zu erwarten sind.

Die Prüfung hat ergeben, dass es aus folgenden Erwägungen hinsichtlich keiner der vom Bauvorhaben betroffenen prüfrelevanten Pflanzen-, Tier- und Vogelarten zu Verletzung eines artenschutzrechtlichen Verbotstatbestandes nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis Nr. 4 BNatSchG kommt:

§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG

Nach § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG liegt ein Verstoß gegen das Tötungs- und Verletzungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 nicht vor, wenn die Beeinträchtigung durch den Eingriff oder das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann.

Nicht unter das Schädigungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG fallen nach der Rechtsprechung des BVerwG insbesondere 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, Az. 9 A 14.07). Da der Tatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG individuenbezogen ist und bei einer lebensnahen

Betrachtung ein Kollisionsrisiko einzelner Exemplare geschützter Arten nie völlig auszuschließen ist, wäre der Tatbestand des Tötungsverbots bereits bei der Kollision eines Einzelexemplars mit einem Kraftfahrzeug erfüllt. Straßenbauvorhaben könnten stets und ausschließlich nur noch in Anwendung von § 45 Abs. 7 BNatSchG zugelassen werden. Damit würden diese nach dem artenschutzrechtlichen Regelungsgefüge als Ausnahme konzipierten Vorschriften zum Regelfall. Ihren strengen Voraussetzungen würde eine Steuerungsfunktion zugewiesen, für die sie nach der Gesetzessystematik nicht gedacht sind und die sie nicht sachangemessen erfüllen können. Ein sachgerechtes Verständnis des Gesetzes führt daher zur Auslegung, dass der Tötungstatbestand nur erfüllt ist, wenn sich das Tötungsrisiko für die betroffenen Tierarten durch das Straßenbauvorhaben in signifikanter Weise erhöht. Dabei sind Maßnahmen, mittels derer Kollisionen vermieden oder dieses Risiko zumindest minimiert werden soll, in die Prüfung des Tötungstatbestands einzubeziehen. Hiernach ist das Tötungsverbot nicht erfüllt, wenn das Vorhaben nach naturschutzfachlicher Einschätzung jedenfalls aufgrund der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen kein signifikant erhöhtes Risiko kollisionsbedingter Verluste von 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, Az. 9 A 39.07). Die Berücksichtigung einer Signifikanzschwelle im Rahmen der Prüfung des Tötungsverbots begegnet keinen europarechtlichen Bedenken. Ein Konflikt mit Art. 12 Abs. 1 lit. a FFH-RL bzw. Art. 5 lit. a V-RL besteht nicht, weil kollisionsbedingte Tötungen im Straßenverkehr den europarechtlichen Tötungstatbestand nicht erfüllen, da es sich dabei um unbeabsichtigte Tötungen handelt (vgl. EuGH vom 20.05.2010, Rs. C-308/08).

Zudem liegt nach § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 2 BNatSchG kein Verstoß gegen das Verbot des Nachstellens und Fangens wild lebender Tiere und der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung ihrer Entwicklungsformen nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 vor, wenn die Tiere oder ihre Entwicklungsformen im Rahmen einer erforderlichen Maßnahme, die auf den Schutz der Tiere vor Tötung oder Verletzung oder ihrer Entwicklungsformen vor Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung und die Erhaltung der ökologischen

Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gerichtet ist, beeinträchtigt werden und diese Beeinträchtigungen unvermeidbar sind.

Ein Verstoß gegen das Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG kann danach für die meisten Arten ausgeschlossen werden. Ein relativ hohes betriebsbedingtes Kollisionsrisiko ist für alle im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen Arten infolge der Nähe zur A 8 bereits vorhanden. Zusätzliche Lockwirkungen in den Bereich der zukünftigen Nebenflächen, die nach Fertigstellung ähnliche Habitatstrukturen wie bereits jetzt aufweisen werden, sind nicht im höheren Maß zu vermuten. In erster Linie wird es daher zur kleinräumigen Verschiebung bestehender Flächennutzungen in den Randbereichen der A 8 und in der Folge zu Verschiebungen bestehender Kollisionsgefahren kommen. Bedeutsame Verbundelemente über die A 8 hinweg stellen insbesondere größere Brückenbauwerke (Prientalbrücke), aber auch kleinere, gut an benachbarte Strukturen angebundene Durchlässe (Fließgewässer, aber auch Straßenunterführungen) dar. Dem Erhalt dieser Funktionsbeziehungen kommt auch im Hinblick auf die mögliche Erhöhung der Kollisionsgefahr hohe Bedeutung zu, da sich aus einem Verlust ggf. eine deutliche Erhöhung von Querungsversuchen über die Fahrbahn hinweg ergeben dürfte. Dem wird aber durch den weitgehenden Verzicht auf ein Baufeld im Bereich geeigneter Querungsbauwerke (Vermeidungsmaßnahme S 2), den Schutz angrenzender als Leitstrukturen dienender Gehölz- und Baumbestände vor baubedingten Schädigungen (Vermeidungsmaßnahmen S 2 und S 3), die Sicherung und kurzfristige Wiederherstellung von Linearstrukturen im Bereich bzw. unter größeren Querungsbauwerken (Vermeidungsmaßnahme S 6), den weitestgehend unveränderten Verlauf der kleineren Fließgewässer mit Verzicht auf direkte Eingriffe (Vermeidungsmaßnahme S 4), die temporäre Anbindung von zu verlegenden Fließgewässern an Linearstrukturen bereits in der Bauphase (Vermeidungsmaßnahme S 5), die Anlage weiterer Querungsmöglichkeiten und dauerhafter Amphibienleiteinrichtungen (Vermeidungsmaßnahme S 8) und eine Optimierung von veränderten Querungsmöglichkeiten und ihres direkten Umfelds, ggf. verbunden mit Anlage von Irritations- und Kollisionsschutzeinrichtungen (Vermeidungsmaßnahmen A / S 11 und S 12) erfolgreich entgegengewirkt.

Darüber hinaus ergeben sich (baubedingte) Risiken für einige direkt im Baufeld lebende Arten und/oder für Arten, die durch Strukturen im Baufeld angelockt werden könnten. Dies sind in erster Linie die beiden bodengebunden lebenden Arten Zauneidechse und Gelbbauchunke, von denen Vorkommen im Baufeld bekannt sind und/oder eine Nutzung des Baufelds als Teillebensraum (Ruhestätten) aufgrund der Nähe zu benachbarten Kernhabitaten möglich erscheint sowie die waldbewohnenden Fledermausarten und die Haselmaus. Dabei ist die Haselmaus bei einem

Vorkommen im Raum potenziell in weiter Verbreitung in den angrenzenden naturnahen Wäldern, vornehmlich an der Prienleite, zu erwarten. Für diese Arten sind Maßnahmen zur Risikominimierung zwingend erforderlich und eingeplant (Vermeidungsmaßnahmen S 1, S 9 und S 13). Mit den in Folge der 1. Tektur vom 17.12.2019 und 2. Tektur vom 31.01.2023 verbesserten umfangreichen Maßnahmen wird bei Zugrundelegung eines individuenbezogenen Tötungsverbots, das sowohl baubedingte Tötungen, als auch ein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko einschließt, bei Zauneidechse, Haselmaus und Gelbbauchunke die Tötungsgefahr deutlich unter das allgemeine Mortalitätsrisiko, denen diese Arten im Raum ausgesetzt sind gesenkt, und damit ebenfalls die Erfüllung des Verbotstatbestandes der Tötung nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ausgeschlossen.

Das gezielte Absammeln von Zauneidechsen, Haselmäusen und Gelbbauchunken durch die ökologische Umweltbaubegleitung in Ausweichhabitate nach Abschluss der Vergrämungsmaßnahmen zur Baufeldfreimachung (S 9) führt nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 i. V. m. § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 2 BNatSchG ebenfalls nicht zu dem artenschutzrechtlichen Verbotstatbestand des Tötens/Fangens. Diese Maßnahmen sind zum Schutz der betroffenen Tierarten vor Tötung oder Verletzung oder ihrer Entwicklungsformen vor Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung und die Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang erforderlich. Das verbleibende Risiko nach Vergrämung und umfangreicher und intensiver Fangtätigkeit liegt deutlich unter dem allgemeinen Mortalitätsrisiko, dem diese Arten im Raum (z. B. bei der Haselmaus durch Maßnahmen der forstlichen Bewirtschaftung und auf Autobahnrandflächen durch regelmäßige Gehölzpflege) immer ausgesetzt sind. Es kann davon ausgegangen werden, dass alle oder nahezu alle Tiere aus dem Gefahrenbereich entfernt werden können. Trotz der direkten Eingriffe in (mögliche) Teillebensräume und die enge Nachbarschaft auch zu größeren Laichvorkommen kann dadurch z. B. für die Gelbbauchunke das Risiko für Individuenverluste durch baubedingte Tötungen maßgeblich reduziert werden.

§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG

Das in § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG enthaltene Störungsverbot untersagt erhebliche Störungen streng geschützter Arten und der europäischen Vogelarten. Eine erhebliche Störung liegt nur 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. 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, Az. 9 A 28.05). Der Populationsbegriff ist wie eine Lebensgemeinschaft von Tieren derselben Art oder Unterart zu verstehen, die in generativen oder vegetativen Vermehrungsbeziehungen stehen. Das bloße Zählen von Köpfen würde diesem Populationsbegriff dagegen nicht gerecht. Dass einzelne Exemplare im Zuge der Verwirklichung eines Projekts verloren gehen, schließt unseres Erachtens nicht aus, dass die lokale Population als solche in ihrem Erhaltungszustand unverändert bleibt (vgl. BVerwG vom 16.03.2006, Az. 4 A 1073/04). Zweifel an der Europarechtskonformität des populationsbezogenen Ansatzes der Vorschrift des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG hegen wir nicht, da der europarechtliche Störungstatbestand des Art. 12 Abs. 1 Buchstabe b FFH-RL nur Störungen der „Art“ verbietet und daher ebenfalls einen art- bzw. populationsbezogenen Ansatz aufweist (vgl. BVerwG vom 09.07.2008, Az. 9 A 14.07).

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, Rdnr. 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.

Zusätzliche Beeinträchtigungen und Verluste von Nahrungs- und Jagdhabitaten wirken sich nicht negativ auf die Erhaltungszustände betroffener Arten aus, sofern höherwertige Vegetationsbestände erhalten und vor Schädigungen wirkungsvoll geschützt werden (Vermeidungsmaßnahmen S 2 und S 3) und insbesondere auch geeignete Maßnahmen zum Schutz der Fließgewässer und Feuchtlebensräume

(Vermeidungsmaßnahmen S 4, S 5, S 6 und S 7) ergriffen werden. Auch die danach verbleibenden Belastungen können problemlos durch kleinräumige Verschiebungen der Aktionsräume ausgeglichen werden. Daher kommt es hier trotz Störungen von weiterhin im Umfeld lebenden bzw. brütenden Arten zu keinem Verstoß gegen das Störungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG.

§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG

Ein Verstoß gegen das Schädigungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG liegt gem. § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG nicht vor, wenn die ökologische Funktion der vom Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Damit wird der Sache nach in eingeschränktem Umfang eine populationsbezogene Erheblichkeitsschwelle eingeführt. Dies ist aus europarechtlicher Sicht nicht zu beanstanden, weil der in § 44 Abs. 5 Satz 1 Nr. 3 BNatSchG vorausgesetzte volle Funktionserhalt nicht schon dann gegeben ist, wenn der Eingriff keine messbaren Auswirkungen auf die Reproduktionsbedingungen bzw. Rückzugsmöglichkeiten der lokalen Population als ganzer hat, sondern erst dann, wenn für die mit ihren konkreten Lebensstätten betroffenen Exemplare einer Art die von der Lebensstätte wahrgenommene Funktion vollständig erhalten bleibt, also z. B. dem ein einem Brutrevier ansässigen Vogelpaar weitere geeignete Nistplätze in seinem Revier zur Verfügung stehen oder durch Ausgleichsmaßnahmen ohne zeitlichen Bruch bereitgestellt werden (vgl. BVerwG vom 18.03.2009, Az. 9 A 39.07). Den Schutz von § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG genießen regelmäßig genutzte Fortpflanzungs- und Ruhestätten auch während der Abwesenheit der Tiere. Dagegen entfällt der Schutz, wenn Fortpflanzungs- und Ruhestätten ihre Funktion endgültig verloren haben. Dies trifft z. B. auf Nester von Vögeln zu, die in jedem Jahr an anderer Stelle eine neue Brutstätte anlegen. Bloß potenzielle Lebensstätten sowie Nahrungshabitate und Wanderkorridore fallen grundsätzlich nicht in den Schutzbereich des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (vgl. BVerwG vom 11.01.2001, Az. 4 C 6/00; BVerwG vom 08.03.2007, Az. 9 B 19.06; BVerwG vom 13.03.2008, Az. 9 VR 9/07; BVerwG vom 09.07.2008, Az. 9 A 14.07).

Für die meisten betroffenen prüfrelevanten Arten kann auch eine direkte Beanspruchung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten nach Art. 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG aufgrund der Ausprägung der direkt beanspruchten Flächen unter Berücksichtigung der konzipierten Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung, insbesondere zum Schutz angrenzender Lebensräume (Vermeidungsmaßnahmen S 2 und S 3) bereits vorab ausgeschlossen werden. Infolge der erheblichen Vorbelastungen besitzt das unmittelbare Umfeld der A 8 und damit der direkt beanspruchte Landschaftsausschnitt für die meisten wertgebenden Arten lediglich Bedeutung als Nahrungs- und Jagdhabitat, wohingegen Fortpflanzungs- und

Ruhestätten meist in größerer Entfernung vom Straßenrand liegen. Für dennoch direkt vom Vorhaben betroffene Arten besteht i.d.R. die Möglichkeit zur kleinräumigen Umsiedlung, so dass die Funktionalität auch potenziell betroffener Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gewahrt bleibt. Für die Zauneidechse sind darüber hinaus aktive Maßnahmen zur Lebensraumneuentwicklung im Vorlauf der Baumaßnahmen erforderlich (CEF-Maßnahme CEF 1 / A), um Verluste an Lebensraum auszugleichen und den Erhalt der Funktionalität betroffener Lebensstätten über Neuschaffung entsprechender Strukturen zu gewährleisten. Weiterhin sind vorsorglich auch artbezogene Ausgleichsmaßnahmen als Ersatz für mögliche Lebensraumverluste für Fledermäuse (CEF 2) und die Haselmaus (A 8 / CEF) für den Verlust von potentiellen Habitaten entlang der Ausbaustrecke erforderlich.

§ 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG

Bei der speziellen artenschutzrechtlichen Untersuchung wurde auch festgestellt, dass die Erfüllung des Verbotstatbestandes gem. § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG für die betroffenen vier Pflanzenarten Sumpf-Siegwurz, Kriechender Sellerie, Sumpf-Glanzkraut und Sommer-Wendelähre gem. Anhang IV b) der FFH-RL nach der durchgeführten Bestandsaufnahme ebenfalls ausgeschlossen werden konnte.

Direkte Eingriffe in die bekannten und durch die ASK bzw. im Zuge des Bestandsmonitorings erfassten Bestände des Kriechenden Selleries in der Unterwasservegetation der beiden Bachläufe (Augraben, Seehauser Bach) sind mit dem Vorhaben nicht verbunden. Eine Schädigung der Wuchsorte im Bachlauf wird durch geeignete Maßnahmen zum Schutz der Gewässer und seiner Uferstreifen (S 2) ausgeschlossen. Auch indirekte Beeinflussungen des Habitats etwa durch den Eintrag von Schad- oder Nährstoffen wird durch den Schutz der Oberflächengewässer vor Verunreinigungen (S 4) ausgeschlossen. Gleiches gilt für die Wasserführung die durch Einsatz geeigneter Bautechniken und Bauweisen auch bei den benachbarten und/oder im Nahbereich der A 8 ihren Ursprung nehmenden Fließgewässer (S 4) ausgeschlossen wird. Eine Schädigung der bekannten Wuchsorte des Kriechenden Selleries wird damit ausgeschlossen. Ein Schädigungsverbot kann daher nach § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG ausgeschlossen werden.

Die bekannten Vorkommen der anderen drei Pflanzenarten (Sumpf-Siegwurz, Sumpf-Glanzkraut und Sommer-Wendelähre) liegen deutlich abseits der vorhabensbedingt beanspruchten Flächen. Weitere Vorkommen im Wirkungsbereich des Vorhabens sind weder bekannt, noch zu vermuten. Auch Änderungen im Wasserhaushalt, in der Nutzung/Pflege der Standorte ergeben sich infolge Schutz der Oberflächengewässer vor Veränderungen (S 4) und (grund-)wasser-

beeinflussten Biotopen entlang der Bautrasse und im Einzugsbereich des FFH-Gebiets "Bärnseemoor" (S 7) nicht. Darüber hinaus liegen die Standorte auch in Fließrichtung oberhalb der A 8, so dass auch ein Eintrag über den Wasserweg (Oberflächen-, Grundwasser) auszuschließen ist. Es kann daher ausgeschlossen werden, dass vorhabensbedingt Wuchsorte geschädigt oder zerstört werden.

Zusammenfassung:

Im Ergebnis kommt es unter Berücksichtigung der geplanten umfangreichen Schutz-, Minimierungs und Vermeidungsmaßnahmen in der Fassung der 2. Tektur vom 31.01.2023 zu keinen Verstößen gegen das artenschutzrechtliche Tötungs-, Störungs- und Schädigungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nrn. 1 - 4 BNatSchG. Eine artenschutzrechtliche Ausnahme von den Verboten entsprechend § 45 Abs. 7 BNatSchG ist daher nicht erforderlich. Die Regierung von Oberbayern, Höhere Naturschutzbehörde, hat die naturschutzfachlichen Unterlagen und Gutachten überprüft und die Ergebnisse bestätigt. Auf die fachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in Unterlage 19.1.3 T2 wird verwiesen.

3.4.5.2.3.6 Einwände zum Artenschutz

Schutzmaßnahme S 1

Es wurde kritisiert, dass nach dem in der Schutzmaßnahme S 1 geplanten Rodungszeitraum eine Gehölzentfernung auch zwischen dem 01.11. und dem 28./29.02. in potentiellen Lebensräumen der Haselmaus möglich sei. Die Maßnahme zum Haselmausschutz sei räumlich und zeitlich nicht eindeutig nachvollziehbar. Tötungen der Haselmaus im Winterschlaf seien dann aber nicht auszuschließen. Eine tabellarische Darstellung, welche Maßnahmen wann durchgeführt werden würden, wäre hilfreich.

Der Vorhabensträger hat dem Einwand im Rahmen der 2. Tektur vom 31.01.2023 entsprochen und die Maßnahme S 1 dahingehend ergänzt, dass für den Fall, dass die Baufeldräumung im Anschluss an das im September erfolgte Fällen und Aufstocksetzen der Gehölze nicht bis zum 31. Oktober erfolgt sein sollte, die Rodung der Wurzelstöcke dann erst wieder Anfang Mai nach Erwachen der Haselmäuse aus dem Winterschlaf möglich ist. Das bedeutet, dass bei Baubeginn im Frühjahr die Vergrämung der Haselmäuse durch Fällen und Auf-den-Stock-Setzen bereits im September des Vorjahres erfolgt sein muss. Andernfalls darf zwar in begründeten Ausnahmefällen noch bis Ende Februar auf Stock gesetzt werden - und zwar ohne Befahren der Flächen, nur schonend per Harvester oder vergleichbaren Geräten mit verlängertem Ausleger und Greifarm; die eigentliche Rodung der Wurzelstöcke und die Baufeldräumung dürfen dann aber erst im Mai erfolgen, wenn die Haselmäuse ihr Winterquartier sicher verlassen haben.

Schutzmaßnahme S 5

Es wurde gefordert, dass die Schutzmaßnahme S 5 bzgl. der Errichtung der Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen neben Feuchtstandorten um „Gewässernahe Flächen“ ergänzt würde, um diese sensiblen Lebensräume ebenfalls besonders zu schützen.

Der Vorhabensträger hat dem Einwand im Rahmen der 2. Tektur vom 31.01.2023 entsprochen und Maßnahme S 5 dahingehend ergänzt, dass Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen nicht nur im Bereich von Feuchtstandorten (moor- und grundwasserbeeinflussten Böden) und in steilen Bereichen, sondern auch im Bereich von gewässernahen Flächen auf Vlies und Schotter errichtet werden, ohne den natürlichen Boden zu entfernen.

Schutzmaßnahme S 7/G 2

Es wurde seitens der Höheren Naturschutzbehörde gefordert, dass die zeitliche Inbetriebnahme des Beckens zeitgleich mit der Inbetriebnahme der Autobahnerweiterung und den damit einhergehenden höheren Abflussmengen samt darin enthaltenen Schadstoffen erfolgt.

Der Forderung wird durch den Vorhabensträger entsprochen. Die Regenrückhalteanlagen werden mit Fertigstellung dieses Autobahnabschnittes der A 8 in Betrieb genommen.

Schutzmaßnahme S 12

Es wurde seitens der Höheren Naturschutzbehörde und dem Landratsamt Rosenheim, Untere Naturschutzbehörde, bemängelt, dass die Maßnahme S 12 nicht für die Bauwerke BW 114, 119, 122, 125 und 126 angewendet werde, obwohl dort auch Fledermausvorkommen bekannt seien. Es dürfe auch durch Nachtbaustellen zu keinen Verbotstatbeständen nach § 44 Abs.1 i. V. m. § 44 Abs. 5 S. 2 BNatSchG kommen.

Die von Fledermäusen genutzten Querungsbauwerke seien zudem durchgängig zur Verfügung zu stellen. Auch während der Bauphase seien die Durchlässe immer offen zu halten, die Einflüge müssten lichtgeschützt möglich sein (keine Beleuchtung bei Dämmerung und nachts). Falls Durchlässe nicht (nicht mehr oder noch nicht) nutzbar seien oder die Baustelle durch künstliches Licht aufgehell sei, würde sich das Kollisionsrisiko stark erhöhen.

Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG werden für die betroffenen Fledermausarten durch die vorgesehenen Maßnahmen nicht ausgelöst. Den Forderungen wird durch die Planung des Vorhabensträgers entsprochen. Die konzipierten Vermeidungsmaßnahmen sind mit der Höheren

Naturschutzbehörde abgestimmt und werden in der Bauausführungsplanung umgesetzt. Insbesondere wird dem Artenschutz für Fledermäuse durch die vorgesehene Maßnahme S 12 für die Bauwerke BW 109, 110, 111/111b, 112, 117, 119, 120, 121, 124, 125 und 126 entsprochen. Sie umfasst alle Unterführungsbauwerke, denen gemäß faunistischer Kartierung eine hohe Bedeutung für den Biotopverbund der Fledermäuse zukommt und die von der Baumaßnahme nicht nur tangiert, sondern tatsächlich betroffen sind, aber in ihrer bestehenden Position erhalten bleiben können. Es erfolgt dabei eine Kontrolle der uneingeschränkten Durchflugmöglichkeit in der Bauphase sowie der bauzeitlichen Leitstrukturen für Hufeisennase, Mopsfledermaus u.a. strukturgebunden fliegende Fledermausarten durch die UBB.

Ausgenommen sind trotz hoher bzw. mittlerer Bedeutung die Bauwerke BW 114 und BW 115 in Frasdorf, die aufgrund des Tunnelbaus vollkommen rückgebaut werden müssen, für die sich aber über die Tunneldecke hinweg eine sehr viel breitere, neue Überflug- und Vernetzungslinie für Fledermäuse ergibt. An BW 122 wird ein Irritationsschutz (Höhe von 2 m) vorgesehen, welcher bis in die säumende Gehölzpflanzung hinein reichen wird. Die Bauarbeiten an den Brücken finden in der Regel bei Tageslicht statt. Begonnene Betonarbeiten an den Brücken müssen in Einzelfällen aber ohne zeitliche Einschränkungen fertiggestellt werden.

Es wurde ferner eingewandt, dass die Anlage einer Schneise im Zuge der Schutzmaßnahme S 12 mit einer Mindestbreite von ca. 10 m in die Leiten- und Auwälder an der Prien aufgrund ihrer hohen naturschutzfachlichen Bedeutung abgelehnt werde.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Schneise ist zur Erreichung des artenschutzrechtlich erforderlichen Kollisionsschutzes für strukturgebunden fliegende Fledermäuse erforderlich. Die Schutzmaßnahme S 12 ist eine fachlich anerkannte Maßnahme, um die Fledermäuse zu einer geeigneten Unterführung hinzuleiten und somit zur Unterquerung statt zur Überquerung der Autobahn zu animieren. Auf der Südseite der Prientalbrücke entsteht die freizuhaltende Schneise durch die Verschiebung der Trasse der A 8 nach Norden. Auf der Nordseite der Brücke betrifft die freizuhaltende Schneise biotopkartierte Schluchtwaldbestände, die im Baufeld gelegen sind und bauzeitlich ohnehin entfernt werden müssen. Der durch das Baufeld angerissene Waldrand wird dort am Ende der Baumaßnahme durch 10 m breite Waldmantelvorpflanzungen aus standortheimischen Sträuchern und Bäumen II. Ordnung geschlossen (Schutzmaßnahme S 10). Durch die verbleibende Schneise werden keine durchgehenden Gehölzsäume unterbrochen oder beeinträchtigt.

Es wurde ferner gefordert, dass die bestehenden Durchlässe unter der A 8 während der Bauarbeiten geöffnet bleiben müssten, da diese den Fledermäusen als Querungshilfen dienen würden.

Der Forderung, dass die Durchlässe während der Bauarbeiten offen bleiben, wird entsprochen. Die Durchlässigkeit der für Fledermäuse relevanten Unterführungsbauwerke wird während der Bauzeit durch die Schutzmaßnahme S 12 gewährleistet.

CEF-Maßnahmen

Die Umgehung des Schädigungsverbotes nach BNatSchG im Falle der vorkommenden Gelbbauchunken-, Zauneidechsen- und Haselmauspopulationen sei nicht akzeptabel.

Eine Gefährdung der Populationen sei trotz „compensatory measures“ sicher, die Verbesserung der Lebensbedingungen sei reine Spekulation. CEF-Maßnahmen dürften erst dann als durchgeführt gelten, wenn erwiesen sei, dass die betroffenen Arten die Ausgleichsfläche (auch als Fortpflanzungsstätte) angenommen haben. Es reiche nicht aus lediglich eine artgerechte Fläche vorzuweisen, denn die Ausgleichsfläche wurde bisher nicht von den Arten genutzt. Sie werde ihnen neu zur Verfügung gestellt, die Annahme sei nicht gesichert. Ausnahmen von Verbotstatbeständen könnten erst mit der Erfolgskontrolle der CEF-Maßnahmen bewiesen werden.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Eine Gefährdung von Art-Individuen ist generell nicht auszuschließen. Bei der artenschutzrechtlichen Betrachtung ist hingegen relevant, ob das Vorhaben das ohnehin (auch durch Vorbelastung durch die aktuelle Verkehrssituation) bestehende Tötungsrisiko oder die Schädigung signifikant erhöht. Im Detail lässt sich hierzu ausführen:

Infolge der erheblichen Vorbelastungen besitzt das unmittelbare Umfeld der A 8 und damit der direkt beanspruchte Landschaftsausschnitt für die meisten wertgebenden Arten lediglich Bedeutung als Nahrungs- und Jagdhabitat, wohingegen Fortpflanzungs- und Ruhestätten meist in größerer Entfernung vom Straßenrand liegen. Für dennoch direkt vom Vorhaben betroffene Arten besteht i.d.R. die Möglichkeit zur kleinräumigen Umsiedlung, so dass die Funktionalität auch potenziell betroffener Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gewahrt bleibt. Lediglich für die Zauneidechse sind darüber hinaus aktive Maßnahmen zur Lebensraumneuentwicklung im Vorlauf der Baumaßnahmen erforderlich (CEF-Maßnahme CEF 1 / A). Verstöße gegen das Schädigungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG sind unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen nicht zu konstatieren. Zusätzliche Beeinträchtigungen und Verluste von Nahrungs- und Jagdhabitaten wirken sich nicht negativ auf die Erhaltungszustände betroffener Arten

aus, sofern höherwertige Vegetationsbestände erhalten und vor Schädigungen wirkungsvoll geschützt werden (Schutzmaßnahmen S 2 und S 3) und insbesondere auch geeignete Maßnahmen zum Schutz der Fließgewässer und Feuchtlebensräume (Schutzmaßnahmen S 4, S 5, S 6 und S 7) ergriffen werden. Auch die danach verbleibenden Belastungen können problemlos durch kleinräumige Verschiebungen der Aktionsräume ausgeglichen werden. Das Störungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 2 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG ist nicht einschlägig.

Ein relativ hohes betriebsbedingtes Kollisionsrisiko ist für alle im Plangebiet nachgewiesenen Arten infolge der Nähe zur A 8 bereits vorhanden. Zusätzliche Lockwirkungen in den Bereich der zukünftigen Nebenflächen, die nach Fertigstellung ähnliche Habitatstrukturen wie bereits jetzt aufweisen werden, sind nicht im höheren Maß zu vermuten. In erster Linie wird es daher zur kleinräumigen Verschiebung bestehender Flächennutzungen in den Randbereichen der A8 und in der Folge zu Verschiebungen bestehender Kollisionsgefahren kommen.

Darüber hinaus ergeben sich (baubedingte) Risiken für einige direkt im Baufeld lebende Arten und/oder für Arten, die durch Strukturen im Baufeld angelockt werden könnten. Dies sind in erster Linie die beiden bodengebunden lebenden Arten Zauneidechse und Gelbbauchunke, von denen Vorkommen im Baufeld bekannt oder möglich sind sowie die waldbewohnenden Fledermausarten und die Haselmaus. Für diese Arten sind Maßnahmen zur Risikominimierung zwingend erforderlich und eingeplant (Schutzmaßnahmen S 1, S 9 und S 13). Unter Berücksichtigung der vorgesehenen umfangreichen Maßnahmen wird auch bei Zugrundelegung eines individuenbezogenen Tötungsverbots, das sowohl baubedingte Tötungen, als auch ein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko einschließt, die Tötungsgefahr deutlich unter das allgemeine Mortalitätsrisiko, denen diese Arten im Raum ausgesetzt sind gesenkt und damit bei Zauneidechse, Gelbbauchunke und Haselmaus die Erfüllung des Verbotstatbestandes der Tötung nach § 44 Abs.1 Nr. 1 BNatSchG vermieden.

Trotz der vorgesehenen umfangreichen Maßnahmen wird bei Zugrundelegung eines individuenbezogenen Tötungsverbots, das sowohl baubedingte Tötungen, als auch ein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko einschließt, bei Zauneidechse, Gelbbauchunke und Haselmaus die Erfüllung des Verbotstatbestandes der Tötung nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG vorsorglich angenommen.

Hinsichtlich der Erfolgskontrolle ist anzumerken, dass eine Kontrolle der Bestandsentwicklung der Zauneidechse mittels faunistischer Kartierung im 3. und 5. Jahr nach Fertigstellung der Maßnahmenfläche, Vorstellen der Ergebnisse bei Landratsamt Rosenheim, Untere Naturschutzbehörde, und ggf. Vorsehen weiterer Maßnahmen in gegenseitiger Abstimmung verbindlich vorgesehen ist.

Flächenvergrößerung Maßnahme CEF 1/A

Es wurde seitens der Höheren Naturschutzbehörde der Regierung von Oberbayern angeregt, die Maßnahme CEF 1/A auf der Fl. Nr. 396 nördlich der Fl. Nr. 726, jeweils Gemarkung Umrathshausen, in Richtung Süden auszudehnen, um die Fläche für Reptilien, insbesondere die Zauneidechse, geeigneter zu machen. Es sei sonst davon auszugehen, dass die Bäume des direkt südlich angrenzenden Waldes zu einer fast dauerhaften Verschattung dieses Streifens führen würden und die Fläche somit nur bedingt bis ungeeignet für Reptilien sei. Für die dafür notwendig werdende Gehölzentfernung sei die Biotopwürdigkeit der Bestände vorab zu klären. Eine angedachte Umwandlung der südlich an die CEF-Fläche angrenzenden Gehölze in einen Waldsaum würde nur bedingt Abhilfe schaffen. Die notwendige Prognosesicherheit für die Wirksamkeit von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen für die Zauneidechse sei auf Grund der mäßigen Eignung der Fläche nicht gegeben. Sollte dennoch weiter an dieser Fläche als Reptilienausgleichsfläche festgehalten werden, sei eine Erfolgskontrolle vor Baubeginn notwendig, um die Wirksamkeit der CEF-Maßnahme zu bestätigen. Alternativ sei die Umsetzung von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen für die Zauneidechse auf der noch nicht überplanten Fl. Nr. 752, Gemarkung Umrathshausen, aufgrund der geringeren Beschattung weitaus erfolgversprechender.

Die Ausdehnung der CEF-Fläche 1/A wird abgelehnt, da damit auch eine Beeinträchtigung biotopkartierter Schluchtwaldbestände (8139-0253.001) und Buchenmischwälder der Prienleite verbunden wäre. Darüber hinaus wäre eine Ausdehnung der CEF-Fläche 1/A nach Süden auf weitere Teilflächen der beanspruchten Fl. Nrn. 543, 544 und 752 abzulehnen, weil sie mit der Inanspruchnahme von noch mehr intensiv landwirtschaftlich genutztem Grünland verbunden wäre und im Verfahren zusätzliche Betroffenheiten privater Eigentümer auslösen würde. Dabei würden den Landwirten die betroffenen Fl. Nrn. 752 und 544, ggf. auch noch 546, jeweils Gemarkung Umrathshausen, nahezu vollständig entzogen und dadurch eine verträgliche Integration der CEF-Maßnahme in die Grünlandwirtschaft unterbunden.

Eine Ausdehnung der CEF-Fläche 1/A wird außerdem auch deshalb abgelehnt, weil die Fläche CEF 1 / A in ihrer aktuell geplanten Dimensionierung mit 1,047 ha zwar als naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahme vollständig benötigt wird, als artenschutzrechtliche CEF-Maßnahme jedoch deutlich größer ist, als es für die betroffene Zauneidechsenpopulation erforderlich wäre. Denn die Zauneidechse siedelt nur in geringer Dichte südseitig der A 8 im Umfeld des Überführungsbauwerks BW 118 bis zu der östlich gelegenen Beckenanlage RRB 6 und deren Umfeld. Von dort setzt sich dieses Vorkommen nach Westen an der benachbarten Prienleite und in den Randbereichen des dortigen Waldbestandes fort, wo die die Zauneidechse in geringer

Dichte an den Waldrändern und auf angrenzenden Kahlschlägen und Lichtungen siedelt. Trotz intensiver Kontrolle konnten jedoch insgesamt nur sehr wenige Zauneidechsen nachgewiesen werden, so dass grundlegend von einer individuenarmen Population in diesem Bereich auszugehen ist. Um die ökologische Funktion der vom Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten der lokalen Zauneidechsenpopulation im räumlichen Zusammenhang gewährleisten zu können, würde es daher ausreichen, die CEF 1-Maßnahme auf den zweifellos stärker sonnenexponierten Ostteil der CEF 1/A-Fläche zu beschränken, denn allein schon im Ostteil der Fläche hätten die neu geschaffenen Habitatstrukturen mindestens die gleiche Ausdehnung und die gleiche oder besserer Qualität wie die betroffenen Strukturen: Aufgrund des räumlichen Zusammenhanges mit den in den Randbereichen der angrenzenden Waldbestände vorhandenen Habitatelementen wäre zudem auch die nach Expertenmeinung für den gesamten Habitatkomplex eines Zauneidechsenlebensraumes erforderliche Mindestgröße von rd. 1 ha gewährleistet. In Bezug auf die mit der CEF 1-Maßnahme vorgesehene Schaffung von Ausweichhabitaten im südlichen Anschluss an die bekannten Vorkommen im Bereich der Autobahnböschungen für die Zauneidechse kann aufgrund der aktuellen fachwissenschaftlichen Erkenntnisse und zahlreicher Praxiserfahrungen grundsätzlich von einer kurzfristigen Entwickelbarkeit der benötigten Habitatstrukturen und von einer hohen Prognosesicherheit der Maßnahmen ausgegangen werden.

Der Forderung auf vorherige Klärung der Biotopwürdigkeit der Bestände und auf vorheriger Erfolgskontrolle der CEF-Maßnahme wird seitens des Vorhabensträgers nachgekommen.

Für die Gestaltung und Pflege der Maßnahmen für die Zauneidechse wird zudem die LfU Arbeitshilfe 2020 angewendet.

Maßnahme CEF 2 (Zeitpunkt der Aufhängung der Fledermauskästen)

Es wurde seitens der Höheren Naturschutzbehörde der Regierung von Oberbayern gefordert, das Anbringen von Fledermauskästen mehr als zwei Jahre vor Baubeginn zu tätigen, da CEF-Maßnahmen vor dem Eingriffsbeginn wirksam sein müssten. Es sollten zudem mindestens 100 Baumhöhlen künstlich geschaffen werden.

Ziel der fachlich nicht zu beanstandenden CEF-Maßnahme ist es, die zu fällenden Quartierbäume für Fledermäuse mittelfristig zu ersetzen und deshalb insgesamt mindestens so viele Habitat- und Höhlenbäume zu entwickeln, wie durch das Bauvorhaben verlustig gehen. Die vorgesehene Anzahl und der Aufhängezeitpunkt der Fledermauskästen entsprechen den Mindestanforderungen der von der Höheren Naturschutzbehörde gestellten Vorgaben. Hinsichtlich der Anzahl der zu initiiierenden Baumhöhlen gab es keine Vorgaben. Die genaue Anzahl der zu fräsenden

Initialhöhlen in dafür geeigneten Bäumen kann zudem, situationsbedingt erst im Rahmen der bauvorbereitenden Maßnahmen durch fachlich qualifiziertes Personal in Abstimmung mit der zuständigen Forstverwaltung bzw. dem Waldeigentümer erfolgen. Im Übrigen hat der Vorhabensträger zugesagt, dass im Rahmen der Bauausführungsplanung das Papier der Fledermauskoordinationsstelle (Vermeidungs-, CEF- und FCS-Maßnahmen für vorhabenbedingt zerstörte Fledermausbaumquartiere - Stand Mai 2021) und die Vorgaben nach ZAHN & HAMMER (2017) beachtet werden.

Höhlenbäume

Es wurde eingewandt, dass zahlreiche bedrohte Arten, wie die Mopsfledermaus, (damals RLB 2, aktuell RLB 3) und Haselmaus (streng geschützt nach Anhang IV der FH-RL) auf geeignete Höhlenbäume angewiesen seien. Es sei in den Unterlagen nicht aufgeführt, wie viele Höhlenbäume gefällt würden. In den Ausgleichsmaßnahmen A 2 und A 8/CEF werde zwar die Entwicklung von Höhlenbäumen als Maßnahmenziel erwähnt, jedoch reiche bei verlorengegangenen Höhlenbäumen nicht ein Entwickeln von Höhlenbäumen, welches erst nach Jahrzehnten greife, oder das Aufhängen von Nistkästen für Vögel und Fledermäuse aus. Es müssten zusätzlich in der Nähe des Eingriffes Waldparzellen mit Höhlenbäumen aus der Nutzung genommen werden, um als Ausgleich zu fungieren.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG werden für die betroffenen Arten durch die Rodung von Höhlenbäumen nicht ausgelöst. Die Anzahl der zu fällenden Höhlenbäume ist in der Unterlage 19.1.1 T2 angegeben. Es handelt sich um 23 Höhlenbäume im Bezugsraum 1 sowie acht Höhlenbäume im Bezugsraum 3. Außerdem sind die Höhlenbäume, die voraussichtlich gerodet werden, sowohl in der Unterlage 19.1.2 T2, Bl. 1 bis 4, als auch in der zugehörigen Legende (Blatt 0) vermerkt. Es ist der Legendenbeschreibung zu entnehmen, dass hierbei Schutzmaßnahme S 1 zur Anwendung kommt (Unterlage 9.3 T2). Das Ausgleichskonzept wurde auf das Erfordernis eines frühzeitigen Ersatzes für die verlorengehenden Höhlenbäume abgestimmt und großzügig ausgelegt. Zur Vermeidung des angesprochenen time lags wurde eigens eine CEF-Maßnahme festgelegt, die vor Beginn der Bauarbeiten wirksam sein muss. Diese CEF-Maßnahme wurde entsprechend den Vorgaben der Höheren Naturschutzbehörde im Rahmen der 1. Tektur vom 17.12.2019 wie folgt konkretisiert:

Zur Überwindung des „time lags“ bis die zu entwickelnden Habitatbäume ihre zusätzliche Lebensraumfunktion erreicht haben, werden mindestens zwei Jahre vor Baubeginn je fünf Fledermauskästen pro gefällttem Höhlenbaum aufgehängt. Somit werden für die 31 zu fällenden Höhlenbäume insgesamt 155 Fledermauskästen

aufgehängt (verteilt auf die Flächen CEF 2, A 8 / CEF und A 9 / CEF), davon 50 % in Form von Fledermaus-Flachkästen und 50 % in Form von Fledermaus-Rundkästen. Zusätzlich wird in unmittelbarer Nähe eines jeden Fledermaus-Rundkastens jeweils ein Vogelnistkasten aufgehängt, also insgesamt 78 Vogelnistkästen. Darüber hinaus werden zwei - fünf Jahre vor Baubeginn durch Bohren/Fräsen in geeigneten Bäumen initiale Baumhöhlen geschaffen, um die Entwicklung von Baumhöhlen und den Alterungsprozess der Bäume zu fördern. Das Ziel ist die Entwicklung von Habitat- und Höhlenbäumen, die die zu fällenden Quartierbäume mittelfristig ersetzen. Die Anzahl der zu bohrenden Initialhöhlen wird im Rahmen der bauvorbereitenden Maßnahmen vor Ort durch fachlich qualifiziertes Personal in Abstimmung mit der zuständigen Forstverwaltung bzw. dem Waldeigentümer festgelegt. Die Regierung von Oberbayern, Höhere Naturschutz-behörde, und das Landratsamt Rosenheim, Untere Naturschutzbehörde, haben gegen diese Vorgehensweise keine Bedenken erhoben. Es wird auf die Unterlage 9.3 T2 in den Maßnahmenblättern zu den Flächen CEF 2, A 8 / CEF und A 9 / CEF verwiesen.

Helm-Azurjungfer (*Coenagrion mercuriale*)

Es wurde eingewandt, dass die geplanten Aufforstungen bei der Maßnahme W 1 zur Waldneugründung auf Seitenablagerungen südwestlich Ginnerting (Fl. Nrn. 788, 789, 956, 957/1, 957 (jeweils Teilflächen) der Gemarkung Frasdorf) zu einer erheblichen Beeinträchtigungen der angrenzenden Streuwiesenlebensräume führe und die dort vorkommende Population der Helm-Azurjungfer (*Coenagrion mercuriale*, RLB 1, Anhang II der FFH-RL) gefährde.

Der Vorhabensträger hat seine Planung zur Waldneugründung W 1 auf Seitenablagerungen südwestlich Ginnerting hinsichtlich Lage und Art der Aufforstung im Rahmen der 1. Tektur vom 17.12.2019 geändert. Die ursprünglich geplanten Seitenablagerungen südwestlich Ginnerting sind im Zuge der 1. Tektur vom 17.12.2019 gänzlich entfallen. Das Waldneugründungskonzept sieht nun unter Verzicht auf die Maßnahme W 1 andere Waldneugründungen (Maßnahmen W 2 - W 5) vor. Es erfolgt damit kein direkter Eingriff in den Lebensraum der Helm-Azurjungfer.

Orchideenart *Dactylorhiza incarnata* ssp. *hyphaematode*

Es wurde eingewandt, dass das geplante Rückhalte- und Absetzbecken 3 große Teile der Population der vom Aussterben bedrohten Orchideenart *Dactylorhiza incarnata* ssp. *hyphaematodes* zerstöre. Die geplante A 1 / CEF-Maßnahme verhindere/kompensiere die Eingriffe nicht, da sie fachlich ungeeignet sei. Die ökologische Funktion der durch den Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten von *Dactylorhiza incarnata* ssp. *hyphaematodes* könnte bei Umsetzung der Maßnahme im räumlichen Zusammenhang nicht mehr erhalten werden. Zudem

werde durch das Rückhalte- und Absetzbecken 3 und die in diesem Zusammenhang durchzuführende Ausgleichsmaßnahme A 1 / CEF durch die Anlage von Gehölzen, den Wuchsort von *Apium repens* stark beeinträchtigt. Bestehende Gehölze entlang des Grabens seien in den letzten Jahren im Rahmen von Landschaftspflege-maßnahmen zur Förderung von *Apium repens* gerade entfernt worden.

Der Vorhabensträger hat daraufhin seine Planung zur Anlage der Beckenanlage 3 BECK 3 (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 3.3.3 T1) im Rahmen der 1. Tektur vom 17.12.2019 geändert. Die Beckenanlage 3 wird zur Vermeidung einer Überbauung der hochwertigen und biotopkartierten Bestände südlich der A 8 (Unterlage 19.1.1 T2, nachträglich kartierte Feuchtwiese mit zahlreichen Orchideen mit Rote-Liste-Status) nördlich der A 8 als zwei trockenfallende Regenrückhaltebecken mit vorgeschalteten Absetzschacht bzw. Absetzbecken zugeführt (BECK 3.1 bei Bau-km 68+965 und BECK 3.2 bei Bau-km 69+040) errichtet. Das Absetzbecken wird als geschlossene Betonanlage, das Regenrückhaltenbecken als naturnah gestaltetes Erdbecken errichtet. Durch die geplante Erneuerung der Straßenentwässerungseinrichtungen im Zuge des Bauvorhabens werden die Umweltbeeinträchtigungen im Übrigen wesentlich verringert und die bestehende Situation insgesamt deutlich verbessert.

Da die geplante Beckenanlage BECK 3 im Rahmen der 1. Tektur vom 17.12.2019 auf die Nordseite der A 8 verlegt wurde, ist die ursprünglich im Zusammenhang mit der Ausgleichsmaßnahme A 1 auf den Fl. Nrn. 1714/2 und 1714/3, Gemarkung Frasdorf, geplante CEF-Maßnahme nicht mehr erforderlich. Insbesondere ist ein Umsetzen bzw. Verpflanzen von Vegetationsbeständen ist nicht mehr erforderlich, denn aufgrund der Herausverlegung der geplanten Beckenanlage 3 ist eine Gefährdung der biotopkartierten Bestände sowie der potenziellen Wuchsorte von *Dactylorhiza incarnata* ssp. *hyphaematodes*, von weiteren Orchideenarten und von *Apium repens* auf dieser Fläche nicht mehr gegeben. Die ursprünglich geplante Ausgleichsmaßnahme A 1 / CEF wird daher seit der 1. Tektur vom 17.12.2019 nur noch unter der Bezeichnung A 1 geführt. Desweiteren sind auf der Ausgleichsfläche A 1 die ursprünglich geplanten Gehölzpflanzungen im Zuge der 1. Tektur vom 17.12.2019 entfallen. Dadurch kann auch eine vorhabenbedingte Gefährdung der *Apium repens*-Bestände durch Verschattung ausgeschlossen werden.

Bachmuschel (*Unio crassus*)

Das Landratsamt Rosenheim, Untere Naturschutzbehörde, wies darauf hin, dass im Seehauser Bach/Seefilzengraben ein Vorkommen der Bachmuschel (*Unio crassus*) möglich sei. Es erfolgte daher durch den Vorhabensträger im September 2016 eine Nachkartierung dieser Art im Zu- und Ablauf des Weiherer Sees. Die Bachmuschel konnte aber nicht nachgewiesen werden. Ein Vorkommen ist daher als

unwahrscheinlich einzustufen, da die potenzielle Habitategnung sowohl flächig als auch funktional als stark eingeschränkt zu bewerten ist.

Umweltbaubegleitung/Nachkontrolle

Die im Anhörungsverfahren erhobene Forderung auf Einbindung einer qualifizierten Umweltbaubegleitung ist durch den Vorhabensträger vorgesehen und unter A.3.4.18 in diesem Beschluss angeordnet. Dabei sind auch Pflege- und Funktionskontrollen für die artenschutzrechtlichen Maßnahmen vorgesehen, um die Herstellung und Funktionsfähigkeit der Habitatstrukturen sowie die Zielerreichung der CEF-Maßnahmen zu steuern und zu dokumentieren. Ein Monitoring hingegen (d.h. eine wissenschaftlich analytische Überwachung durch wiederholte Erfassung ausgewählter Parameter am selben Ort, mit standardisierter Methode, in festgelegten Zeitintervallen) ist für das gegenständliche Vorhaben nicht vorgesehen und auch nicht erforderlich, da es keine zulassungsrelevanten Prognoseunsicherheiten über die Wirksamkeit der konzipierten CEF-Maßnahmen gibt. Vorgesehen ist allerdings eine Kontrolle der Bestandsentwicklung der Zauneidechse mittels faunistischer Kartierung im 3. und 5. Jahr nach Fertigstellung der Maßnahmenfläche. Dabei werden je nach Entwicklungszustand der Flächen und in Abstimmung mit der zuständigen Naturschutzbehörde ggf. Anpassungen in der Pflege oder bei Bedarf auch zusätzliche Steuerungsmaßnahmen konzipiert.

Vorlage eines Konzepts zur Erfolgskontrolle

Der Forderung der Höheren Naturschutzbehörde der Regierung von Oberbayern nach einem konkreten Konzept zur artenschutzrechtlichen Erfolgskontrolle und weiterer Anzeige- und Berichtspflichten wird durch die Nebenbestimmungen dieses Beschlusses unter C.3.4 entsprochen. Es sind CEF-Maßnahmen für Fledermäuse (CEF 2, A 8/CEF und A 9/CEF) und für die Zauneidechse (CEF 1) vorgesehen. Die Angaben zu den erforderlichen Vorlaufzeiten für die Herstellung der CEF-Flächen sowie zu den Kontrollzeiträumen und dem Vorstellen der Kontrollergebnisse sind in den Maßnahmenblättern bereits enthalten. Die vorgesehene Wartung der Fledermaus- und Vogelbrutkästen ist in den Maßnahmenblättern CEF 2, A 8 / CEF und A 9 / CEF bereits beschrieben. Das Ergebnis der vorgesehenen Pflege- und Funktionskontrollen wird dokumentiert und in Abstimmung mit den Fachbehörden zur Steuerung der Pflegemaßnahmen eingesetzt. Die genaue Ausgestaltung der Habitatstrukturen der CEF 2-Flächen wird i.R.d. der Bauausführungsplanung festgelegt und laut Zusage des Vorhabensträgers mit den Fachbehörden abgestimmt. Der für die Herstellung der Lebensraumstrukturen und die vorgesehenen Pflege- und Funktionsnachweise benötigte detaillierte Zeitplan wird durch die Umweltbaubegleitung (UBB)

im Rahmen ihrer vorbereitenden Tätigkeiten für die Bauablaufplanung erstellt und mit den Naturschutzbehörden abgestimmt.

Aktualität der Kartierungen

Es wurde seitens der Höheren Naturschutzbehörde der Regierung von Oberbayern grundsätzlich darauf hingewiesen, dass Kartierungen bis zu einem Alter von fünf Jahren als aktuell angesehen werden können. Laut den naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP, Unterlage 19.1.3 T2) seien die vorhandenen Daten aus den Jahren 2012 und 2013 inzwischen bis zu acht Jahre alt. Die Höhere Naturschutzbehörde der Regierung von Oberbayern und das Landratsamt Rosenheim, Untere Naturschutzbehörde, haben daher aufgrund des Alters der landschaftspflegerischen Planunterlagen eine zusätzliche Plausibilitätsprüfung gefordert, um die vorliegenden faunistischen und vegetationskundlichen Bestandsdaten hinsichtlich ihrer Belastbarkeit zu überprüfen und ihre weiter bestehende Validität nachzuweisen.

Die Daten zur faunistischen Ausstattung des Planungsraums stammen aus den gezielten faunistischen Untersuchungen zum Projekt und sekundären Datenquellen. Eine faunistische Untersuchung wurde zuletzt in der Vegetationszeit des Jahres 2013 nach methodischen Standards (Vorgaben zu Standarduntersuchung für UVS und LBP entsprechend „VHF Bayern“ unter Berücksichtigung weiterer, aktueller Kartierungsstandards, z. B. SÜDBECK et al. 2005) durchgeführt, wobei die Daten der vorangegangenen faunistischen Untersuchung aus dem Jahr 2008 berücksichtigt wurden. Zudem liegt der Abschlussbericht für die getrennt durchgeführte Erfassung der Fledermausfauna aus dem Untersuchungsjahr 2012 vor. Diese Bestandsdaten bildeten auch die Grundlage für die Erstellung der Naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) zur Planfeststellung mit Stand 03/2014. Aktualisierungen zur faunistischen Ausstattung des Wirkraums fanden nachfolgend noch für die europarechtlich geschützten Tierarten bei der 1. und 2. Tektur der saP (12/2019 und 03/2022) statt. Hierbei wurden neue Erkenntnisse aus sekundären Datenquellen bei der Überarbeitung berücksichtigt.

Der Forderung wurde aber seitens des Vorhabensträgers entsprochen und eine ergänzende „Stellungnahme im Rahmen einer Plausibilitätsprüfung der vegetationskundlichen Bestandsdaten und der Fauna“ (Stand: November 2023) unter Abstimmung mit der Höheren Naturschutzbehörde der Regierung von Oberbayern und dem Landratsamt Rosenheim, Untere Naturschutzbehörde, aufgestellt. Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass die für die vorliegende Plausibilitätsprüfung durchgeführte Aktualisierung und Ausdifferenzierung der kartierten Biotop- und Nutzungstypen die bisherigen Kartierergebnisse weitestgehend bestätigt und der erhobene Datenbe-

stand auch weiterhin Gültigkeit hat. In dem Untersuchungsgebiet hat sich die landschaftliche Situation und die Zusammensetzung der Biozynosen nicht oder nur wenig verändert. Es hat kein wesentlicher Nutzungs- und Strukturwandel stattgefunden und es ist auch keine wesentliche Veränderung von Standortbedingungen eingetreten. Insbesondere ist hervorzuheben, dass sich die faunistischen Bestände eher verschlechtert als verbessert haben. Zusätzliche Funde an Tierarten sind zudem nicht zu vermerken. Erwartungsgemäß hat sich eine geringfügig veränderte räumliche Verbreitung mancher Arten herausgestellt, die ebenso wie die ursprüngliche Kartierung eine Momentaufnahme darstellt. Im Ergebnis wurden einige Maßnahmenblätter den Aktualisierungen angepasst, womit weiterhin eine Erfüllung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen nach Art. 44 Abs.1 BNatSchG ausgeschlossen werden kann.

3.4.5.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

3.4.5.3.1 Eingriffsregelung

Eingriffe in Natur und Landschaft sind nach § 14 Abs. 1 BNatSchG Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können.

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

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

Ein Eingriff darf nicht zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vorgehen (§ 15 Abs. 5 BNatSchG). Wird ein Eingriff nach § 15 Abs. 5 BNatSchG zugelassen oder durchgeführt, obwohl die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind, hat der Verursacher Ersatz in Geld zu leisten (§ 15 Abs. 6 BNatSchG). Dieses Entscheidungsprogramm des

BNatSchG 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.

3.4.5.3.2 Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

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

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Insoweit wird auf die Erläuterungen und die vorgesehenen Maßnahmen im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlagen 19.1.1 T2, 9.1 T2 und 9.2 T2) Bezug genommen.

Im Wesentlichen werden folgende Maßnahmen zur Konfliktminimierung durchgeführt:

- Optimierung der Trasse in Lage und Höhe
- Optimierung der Lage bei neu angeschlossenen, untergeordneten Straßen
- Optimierung der Querungssituation für Tiere (vgl. Unterlage 19.1.1 T2, Kap. 4.2.1, Tabelle 3)
- Minimierung des Kollisionsrisikos und der Zerschneidungswirkung(vgl. Unterlage 19.1.1 T2, Kap. 4.2.1, Tabelle 3)
- Naturnahe Bauweise der verlegten Fließgewässerabschnitte
- Optimierung bei Lage und Bauweise von Absetz- und Rückhalteanlagen
- Beschränkung des Baufelds

- Entsiegelung von Flächen durch Fahrbahnrückbau
- Minimierung der verkehrsbedingten Beeinträchtigungen bei Frasdorf
- Minimierung der Beeinträchtigungen von faunistischen Austauschbeziehungen zwischen Nord- und Südseite der A 8
- Optimierung der Wallschüttungen in Lage und Höhe

Zudem werden verschiedene Schutzmaßnahmen (S 1 bis S 14) zur Konfliktvermeidung und -minimierung hinsichtlich betroffener schützenswerter Tierarten, Gehölzbestände und Biotope durchgeführt. Die Schutzmaßnahmen sind unter C.3.4.5.2.2.3 dieses Beschlusses näher beschrieben. Es wird im Übrigen auf die Darstellung in den Unterlagen 1 T2, 19.1.1 T2, Kap. 4.2.1 und Kap. 4.2.2, und 9.1 T2 bis 9.3 T2 verwiesen.

3.4.5.3.3 Verbleibende Beeinträchtigungen

Bei der Baumaßnahme erfolgen Eingriffe in den Naturhaushalt. Wie in den Unterlagen 19.1.1 T2 und 19.1.2 T2 dargestellt ist, werden die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes von dem Bauvorhaben beeinträchtigt. Es kommt vor allem zu Beeinträchtigungen von Offenlandlebensräumen (ca. zwei Drittel der nach Grundsatz 1 beeinträchtigten Biotopflächen mit Landröhricht, Pfeifengras- und Nasswiesen), naturnahen Gehölzbeständen (Feldgehölze, Hecken, Gewässerbegleitgehölze, Hang- und Auwald), Streuobstwiesen, dem mesophilen Eichenmischwald nördlich Frasdorf aber auch von straßennahen Gehölzflächen, Altgras- und Ruderalfluren sowie land- und forstwirtschaftlichen Nutzflächen.

Es verbleiben folgende projektbedingten Beeinträchtigungen, die sich auf den naturschutzfachlichen Kompensationsbedarf (16,18 ha) auswirken:

Auswirkungen auf die Arten- und Biotopausstattung

- Unmittelbare Veränderungen von wiederherstellbaren Biotopen mit kurzer Entwicklungszeit (Magere Altgrasbestände (GB), Hochstauden-/Mädesüßflur, feucht/nass (GH), Landröhricht (GR), Großseggenried (GG)) in einem Umfang von 0,09 ha und 1,98 ha
- Unmittelbare Veränderungen von wiederherstellbaren Biotopen mit längerer Entwicklungszeit und mittlerer Lebensraumbedeutung (Artenreiches Extensivgrünland (GE), Nasswiese, seggen-/binsenreich (GN), Pfeifengraswiese (GP), naturnahe Hecke (WH) und Feldgehölz (WO), Feuchtgebüsch (WG), Gewässerbegleitgehölz (WN) in einem Umfang von 0,15 ha und 1,91 ha
- Unmittelbare Veränderungen von wiederherstellbaren Biotopen mit längerer Entwicklungszeit und hoher Lebensraumbedeutung (Stillgewässer (SG), meso-

philes Gebüsch (WX), wärmeliebendes Gebüsch (WD), Streuobstbestand (WÜ)) in einem Umfang von 0,04 ha und 0,19 ha

- Unmittelbare Veränderungen von nicht wiederherstellbaren Biotopen mit hoher Lebensraumbedeutung (Fließgewässer, natürlich/naturnah (FF)) in einem Umfang von 0,07 ha
- Unmittelbare Veränderungen von nicht wiederherstellbaren Biotopen mit sehr hoher Lebensraumbedeutung (Wärmeliebender Eichenmischwald (WW), Auwald (WA), Schluchtwald (WJ), Sumpfwald (WQ), Bruchwald (WB)) in einem Umfang von 0,16 ha und 0,94 ha
- Vorübergehende unmittelbare Beeinträchtigungen von wiederherstellbaren Biotopen mit längerer Entwicklungszeit (Artenreiches Extensivgrünland (GE), Nasswiese, seggen-/binsenreich (GN), Pfeifengraswiese (GP), naturnahe Hecke (WH) und Feldgehölz (WO), Gewässer-Begleitgehölz (WN), Feuchtgebüsch (WG), mesophiles Gebüsch (WX), wärmeliebendes Gebüsch (WD), Streuobstbestand (WÜ), Stillgewässer (XU) in einem Umfang von 1,74 ha
- Vorübergehende unmittelbare Beeinträchtigungen von nicht wiederherstellbaren Biotopen (Fließgewässer, natürlich/naturnah (FW), Eichenmischwald, wärmeliebend (WW), Auwald (WA), Schluchtwald (WJ), Sumpfwald (WQ), Bruchwald (WB)) in einem Umfang von 1,36 ha
- Mittelbare Beeinträchtigungen straßennaher Biotope (artenreiches Extensivgrünland (GE), Hochstauden-/Mädesüßflur, feucht/nass (GH), Landröhricht (GR), Großseggenried (GG), Nasswiese, seggen-/binsenreich (GN), Pfeifengraswiese (GP), Fließgewässer, natürlich/naturnah (FW), naturnahe Hecke (WH), Gebüsch, mesophil (WX), Gewässer-Begleitgehölz (WN), Feuchtgebüsch (WG), Streuobstbestand (WÜ), Bruchwald (WB), Auwald (WA), Schluchtwald (WJ)) in einem Umfang von 1,7 ha

Auswirkungen auf das landschaftliche Funktionsgefüge

- Verstärkung der optischen Wirkung der A 8 durch die geplante Verbreiterung der A 8 und durch Hinzufügung von weiteren technischen Bauwerken (aber kein eigener Kompensationsflächenbedarf im Sinne von Grundsatz 8)

Auswirkungen auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss

- Beeinträchtigungen in einem Umfang von 10,24 ha

Auswirkungen auf den Naturhaushalt (Boden, Wasser, Klima)

- Versiegelung landwirtschaftlich intensiv genutzter Flächen (Acker, Dauergrünland, Frischwiese (artenarm, mesophil), Grünland (feucht, artenarm), artenreiches Feuchtgrünland) in einem Umfang von 9,47 ha

- Versiegelung forstwirtschaftlich intensiv genutzter Flächen (Laub-, Misch- und Nadelwald) in einem Umfang von 1,44 ha
- Versiegelung von Flächen mit Lebensräumen, die nicht den Kriterien der Bayer. BK entsprechen (Gartenfläche (G9), Altgrasbestände (X), Gräben (FG), straßennahe Gehölze (W4), nitrophile Hochstaudenflur (H2), Grünweg (VG), Ruderalflur (P), sonstige Flächen (S1, S5, S9)), in einem Umfang von 7,64 ha
- Beeinträchtigung des Bodengefüges durch den Auftrag von Erdmassepaketen im Bereich von Geländeangleichungen und hohen Lärmschutzwällen in einem Umfang von 10,24 ha

Es wird im Übrigen auf die detaillierten Darstellungen in den 19.1.1 T2, Kap. 5.2.2 Tabelle 6, und 19.1.2 T2 verwiesen.

3.4.5.3.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung

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

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

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.

Das naturschutzfachliche Ausgleichskonzept auf insgesamt 26,95 ha (davon anrechenbar 16,18 ha) orientiert sich an den zu erwartenden, nicht vermeidbaren Eingriffen, den fachlichen Zielsetzungen des Arten- und Biotopschutzprogramms und den Abstimmungen mit dem Landratsamt Rosenheim, Untere Naturschutzbehörde. Danach sieht die landschaftspflegerische Begleitplanung ein Maßnahmenkonzept vor, das im Wesentlichen auf die Erhaltung, Optimierung und Wiederherstellung eines naturschutzfachlich bedeutsamen Fließgewässers und der angrenzenden Feuchtgebiete ausgerichtet ist. Auf die Ausführungen in Unterlage 19.1.1 T2, Kap. 5.1.1, Tabelle 4 „Landschaftliches Leitbild“, und Kap. 5.1.2, wird hiermit verwiesen. Zusätzlich ergeben sich aus der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Unterlage 19.1.3 T2) Maßnahmen für einzelne betroffene Tierarten, die eine Optimierung der Habitatflächen im Gebiet als Zielsetzung haben.

Der Ausgleichsbedarf wurde gemäß den sog. gemeinsamen Grundsätzen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz des Bayerischen Innen- und Umweltministerium nachvollziehbar umgerechnet. Zwar ist die diese Grundsätze ablösende Bayerische Kompensationsverordnung, im Gesetzes- und Verordnungsblatt (GVBl.) vom 07.08.2013 bekannt gemacht, zum 01.09.2014 in Kraft getreten, das verfahrensgenständliche Vorhaben wurde jedoch bereits am 12.08.2014 beantragt, eingegangen am 13.08.2014, so dass die Bayerische Kompensationsverordnung gemäß § 23 Abs. 1 BayKompV hier nicht zur Anwendung kommt. Es gelten daher die „Gemeinsamen Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben“ vom 21.06.1993. Insgesamt ergibt sich ein Kompensationsflächenbedarf von rund 16,18 ha. Es wird insofern auf die detaillierte Darstellung in den Unterlagen 19.1.1 T2 und 19.1.2 T2 verwiesen.

Der Vorhabensträger hat sein landschaftspflegerisches Gesamtkonzept im Rahmen der 1. Tektur vom 17.12.2019 aufgrund von Stellungnahmen und Einwendungen überarbeitet. Die darin vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und die CEF 1/Maßnahme haben dabei eine Gesamtfläche von ca. 26,95 ha. Davon sind 16,18 ha naturschutzfachlich anrechenbar. Unter Einbeziehung der Kompensation durch eine Wildunterführung am Bärmsee graben mit 2,0 ha anrechenbarer Fläche wird der ermittelte naturschutzrechtliche Ausgleichsflächenbedarf von 16,18 ha vollständig kompensiert. Es handelt sich im Einzelnen um folgende Maßnahmen zur Kompensation der ermittelten Eingriffe:

- A 1: Extensivierung einer Nasswiese und naturnahe Gestaltung eines neu verknüpften Grabenabschnittes (Fl. Nrn. 1714/2, 1714/3 (jeweils Teilflächen) der Gemarkung Frasdorf, insgesamt 3,327 ha, davon naturschutzfachlich anrechenbar: 1,082 ha)

Geplant ist bei dieser Maßnahme eine naturnahe Gestaltung des neu verknüpften Grabenabschnittes im Fließgewässersystem des Weißenbachs in Ergänzung zu G 5 mit einer Wiedervernässung des Feuchtgrünlands durch Entfernung von Dränagen und die Aushagerung von einer verschilften Wirtschaftswiese zur Entwicklung einer artenreichen Nasswiese.

Die sich im Eigentum der Bundesstraßenverwaltung befindliche Fläche A 1 liegt direkt südlich der A 8 und schließt einen verlegten Zulauf zum Weißenbach mit ein. Dessen naturnahe Gestaltung erfolgt hauptsächlich im Zuge des Baus von Beckenanlage 2 und im Rahmen der Gestaltungsmaßnahme G 5 und kann auf hierzu benachbarten Flächen fortgesetzt werden. Aufgrund der Nähe von A 1 zu extensiv bewirtschafteten Nass- und Streuwiesenbeständen und durch die damit gegebene Anbindung an hochwertige Lebensraumstrukturen sowie aufgrund ihrer Nähe zum Eingriffsort eignet sich die Fläche sehr gut zum Ausgleich der Beeinträchtigungen von feuchten Offenlandlebensräumen. Die Eignung dieser biotopkartierten Fläche als Ausgleichsfläche A 1 begründet sich in der mind. seit 2012 fortschreitenden Verschilfung und Eutrophierung (steigender Anteil an Fettgräsern, aber auch Neophyten), die z. B. bei einer erneuten Begehung im Juni 2017 wiederholt festgestellt wurde, und in der Möglichkeit durch die geplanten Einzelmaßnahmen auch die fortdauernde Entwässerung der Fläche zu unterbinden, was im bisherigen Pflegeregime nicht erfolgreich durchgeführt wurde. Von den in der Fläche liegenden, angrenzenden oder benachbarten biotopkartierten Nasswiesen (Biotop 8139-0240.005 und 8239-0013.001 bis .003), Gewässerbegleitgehölzen (8239-1004, 8239-1028) und den Landröhricht, und Hochstaudenbeständen (8139-1019, 8239-1028) wird schnell eine Besiedlung mit gebietsheimischen und standorttypischen Pflanzen und Tieren erfolgen, so dass die Entwicklung hochwertiger feuchtegeprägter Lebensräume sehr wahrscheinlich ist und der Erhalt der bereits biotopkartierten Maßnahmenfläche (8239-0013.01, 8139-0240.05) gesichert werden kann. Mit Umsetzung dieser Einzelmaßnahmen kann zur Steigerung der biologischen Vielfalt und zur Wiederherstellung von Funktionsbeziehungen zwischen Arten und Lebensräumen südlich der A 8 beigetragen werden. Auch die ökologische Funktionalität des gesamten Feuchtwiesenkomplexes kann durch die direkte Anknüpfung an die benachbarten Bestände verbessert werden. Somit ist auch der funktionale Ausgleich gewährleistet. In Bezug auf die Schutzgüter dienen die Maßnahmen gleichzeitig dem Ausgleich von Beeinträchtigungen des biotischen

Gefüges durch Stärkung der Lebensraumausstattung im Feuchtwiesenkomplex sowie dem Ausgleich der Beeinträchtigungen der abiotischen Schutzgüter Boden und Wasser.

- A 2 / W 1: Entwicklung hochwertiger Waldlebensräume auf ehemaligen Autobahnnebenflächen südwestlich des Tunnels Frasdorf (Fl. Nrn. 104 und 128 (jeweils Teilflächen) der Gemarkung Frasdorf, insgesamt 1,053 ha Wald, davon naturschutzfachlich anrechenbar: 0,765 ha)

Geplant ist bei dieser Maßnahme die Anlage und Entwicklung eines standortgerechten Laubmischwaldes durch Pflanzung von standorttypischen und gebietsheimischen Laubmischwaldbaumarten einschl. Waldmantel und durch Entwicklung der ehemaligen Straßenbegleitgehölze zu standortgerechten Laubmischwald mit Waldmantel.

Mit der Neuanlage und Entwicklung von Laubmischwald einschl. Waldmantel auf ehemaligen Autobahnnebenflächen der A 8 kann ein Ausgleich für die Beeinträchtigungen der Waldlebensräume im Leitenwald gelingen. Mit den hier geschaffenen Wald(innen)lebensräumen ergeben sich vielfältige Lebensraumbedingungen für eine Vielzahl von Arten. Mit der zum nördlichen Rand des ehemaligen Parkplatzes hin lockeren und lückigen Bepflanzung werden sich hier Waldrandlebensräume entwickeln. Die Lage in unmittelbarer Nähe zum Eingriffsort prädestiniert diese Flächen als Ausgleich für Waldbeeinträchtigungen und Waldverluste. Durch diese unmittelbare Anbindung an das vorhandene Gehölzband zwischen A 8 und den Ortsrand der Gemeinde Frasdorf als Lebensraumstrukturen wird ein sehr guter Beitrag zum Ausgleich für die Beeinträchtigungen der naturnahen Wald- und Gehölzflächen erreicht. Vor allem in der Jugendphase der neuen Waldrandpflanzung, wenn die Hecken der Gestaltungsmaßnahme G 1 auf den neuen Autobahnböschungen noch keine hohe Lebensraumqualität bieten können, wird die Maßnahmenfläche A 2 / W 1 einen wichtigen Beitrag für gehölzbewohnende Arten leisten. Mit zunehmendem Alter werden das Waldinnenklima, der Strauch- und Krautsaum und der sich ergebende Randeffekt auf den Flächen immer größere Wertigkeit bekommen. Damit ist die Entwicklung hochwertiger Waldlebensräume möglich. Auch der funktionale Ausgleich ist über die Fläche A 2 / W 1 gewährleistet. Die Flächen dienen gleichzeitig dem Ausgleich von Beeinträchtigungen des biotischen Gefüges, der Wiederherstellung oder Neugestaltung des Landschaftsbildes (in Verbindung mit G 6 nördlich der A 8) sowie dem Ausgleich der Beeinträchtigungen des abiotischen Schutzgutes Boden durch Entsiegelung und Rückbau der ehemaligen Parkplatzfläche und des rückgebauten Teilstücks der St 2362. Mit Umsetzung dieser Maßnahme kann auch zur Steigerung der

biologischen Vielfalt und zur Wiederherstellung von Funktionsbeziehungen zwischen Lebensräumen sowie zwischen Arten und Lebensräumen beigetragen werden.

- A 3: Umwandlung von Intensivgrünland in Feuchtwiese, Entwicklung eines Feuchtgehölzes und Grabenrenaturierung westlich Seehaus (Fl. Nrn. 548 und 567/1 der Gemarkung Umrathshausen (jeweils Teilflächen), ca. 0,345 ha, davon naturschutzfachlich anrechenbar 0,211 ha)

Bei dieser Maßnahme ist eine naturnahe Gestaltung des nach Süden verlaufenden Grabens, die Aushagerung von Wirtschaftswiese zur Entwicklung einer artenreichen Nasswiese und die Anlage eines Feuchtgebüschs als Vergrößerung eines bestehenden Feuchtgehölzes vorgesehen. Die Fläche A 3 liegt direkt südlich der A 8, ist im Eigentum der Bundesstraßenverwaltung und schließt die Regenrückhalteanlage „BECK 6“ mit ein. Aufgrund der Nähe von A 3 zu feuchteren, aber verarmten Wiesenstandorten und durch die damit gegebene Anbindung an potentiell hochwertige Lebensraumstrukturen sowie aufgrund ihrer Nähe zum Eingriffsort eignet sich die Fläche sehr gut zum Ausgleich der Beeinträchtigungen von feuchten Offenlandlebensräumen. Durch die Möglichkeit ein bestehendes Feuchtgehölz innerhalb der Maßnahmenfläche mit Pflanzung standortgerechter Gehölze zu vergrößern und den Graben zu renaturieren, wird auch den Beeinträchtigungen von Gehölzlebensräumen und Fließgewässern Rechnung getragen. Von den benachbarten Nass- und Feuchtwiesen, dem Feuchtgehölz und den Landröhricht- und Hochstaudenbeständen um die Rückhalteanlage wird schnell eine Besiedlung mit gebietsheimischen und standorttypischen Pflanzen und Tieren erfolgen. Die Entwicklung hochwertiger feuchtegeprägter Lebensräume in der Maßnahmenfläche ist damit sehr wahrscheinlich und auch die Weiterentwicklung der bislang verarmten Nachbarbestände im Umfeld von A 3 (in der Bestandskartierung als G41 und G32 erhoben) kann so gefördert werden. Mit Umsetzung dieser Einzelmaßnahmen kann zur Steigerung der biologischen Vielfalt und zur Wiederherstellung von Funktionsbeziehungen zwischen Arten und Lebensräumen südlich der A 8 beigetragen werden. Auch die ökologische Funktionalität der bereits bestehenden vielfältigen Strukturen um die Rückhalteanlage kann durch die Anknüpfung an benachbarte Bestände optimiert werden. Somit ist auch der funktionale Ausgleich gewährleistet. Die Maßnahmen dienen gleichzeitig dem Ausgleich von Beeinträchtigungen des biotischen Gefüges durch Stärkung der Lebensraumausstattung sowie dem Ausgleich der Beeinträchtigungen der abiotischen Schutzgüter Boden und Wasser.

- A 4: Umwandlung von Wirtschaftswiese (Nasswiese) in Pfeifengraswiese und Entwicklung hochwertiger Waldlebensräume östlich Seehaus (Fl. Nrn. 152/1 und 153, Gemarkung Umrathshausen, naturschutzfachlich anrechenbar 1,089 ha)

Hier wird eine Wirtschaftswiese (Nasswiese) ausgehagert, um sie zu einer Pfeifengraswiese zu entwickeln und sie wenn möglich wiederzuvernässen. Zudem werden standortfremde Fichtenbestände in Moorwald umgewandelt. Die Fläche A 4 in den Seefilzen eignet sich aufgrund ihrer Lage in Benachbarung zu Moorbereichen sowie insbesondere durch ihre Nähe zu extensiv bewirtschafteten Nasswiesenbeständen nördlich und südlich der Maßnahme, durch die damit gegebene Anbindung an hochwertige Lebensraumstrukturen und aufgrund ihrer Nähe zum Eingriffsort sehr gut zum Ausgleich der Beeinträchtigungen von feuchtegeprägten Offenland- und Waldlebensräumen. Von den benachbarten teils biotopkartierten Nass- und Streuwiesen sowie den Moorwäldern (8139-1045, 8139-1046, 8139.1094) wird schnell eine Besiedlung mit gebietsheimischen und standorttypischen Pflanzen und Tieren erfolgen und durch den hohen Randeffect der kleinflächigen Einzelmaßnahme erhöht sich die moortypische Lebensraumvielfalt nach Erreichen des Zielzustands um einen standortgerechteren Pfeifengras- und benachbarten Moorwaldbestand. Die Eignung der biotopkartierten Fläche als Ausgleichsfläche begründet sich in der vorgefundenen Bestandssituation. Die Fläche entspricht zwar den Kriterien der Biotopkartierung, aber es ist durch die Nutzung als Wirtschaftswiese eine Tendenz zur Eutrophierung und damit Verarmung hinsichtlich der Artenvielfalt gegeben, die sich mittels der geplanten Einzelmaßnahmen unterbinden lässt. Die Entwicklung hochwertiger feuchtegeprägter Lebensräume ist damit sehr wahrscheinlich. Mit Umsetzung dieser Maßnahme kann zur Steigerung der biologischen Vielfalt und zur Wiederherstellung von Funktionsbeziehungen zwischen Arten und Lebensräumen südlich der A 8 beigetragen werden. Auch die ökologische Funktionalität des Moorkomplexes kann durch die direkte Anknüpfung an die benachbarten Bestände verbessert werden. Somit ist auch der funktionale Ausgleich gewährleistet. Die dient Maßnahme gleichzeitig dem Ausgleich von Beeinträchtigungen des biotischen Gefüges durch Stärkung der Lebensraumausstattung im Moor sowie dem Ausgleich der Beeinträchtigungen der abiotischen Schutzgüter Boden und Wasser.

- A 5: Umwandlung von Intensivgrünland in Feucht- oder Nasswiese, Neuanlage von Wald- und Feuchtgehölzlebensräumen als Leitstrukturen westlich Pfaffing (Fl. Nr. 235 (Teilfläche) der Gemarkung Umrathshausen, 2,618 ha)

Hier erfolgt eine Bodenmodellierung an den Grabenabschnitten zur Anlage temporär wasserführender Geländemulden, die Aushagerung von intensiv genutzten Wirtschaftswiesen zur Entwicklung einer seggen-/binsenreichen Nasswiese oder Pfeifengraswiese (teils durch Wiedervernässung). Ferner werden Säume feuchter Standorte entwickelt und Feuchtwaldstreifen und gewässerbegleitenden Gehölze wie auch Benjeshecken zur Abgrenzung benachbarter Grünlandbestände entwickelt. Die

Fläche A 5 im Talraum des Bärnseegrabens eignet sich aufgrund ihrer Lage in Benachbarung zu Feucht-, Bruch- und Moorwäldern sowie insbesondere durch ihre Nähe zu noch extensiv bewirtschafteten Pfeifengras- und Nasswiesenbeständen durch die damit gegebene Anbindung an hochwertige Lebensraumstrukturen und aufgrund ihrer Nähe zum Eingriffsort sehr gut zum Ausgleich der Beeinträchtigungen der Wald- und auch von Offenlandlebensräumen. Von den angrenzenden teils biotopkartierten Landröhricht-, Hochstauden- und Nasswiesenresten wird ebenso wie von den Pfeifengraswiesen (8139-0268.01 nördlich der Maßnahmenfläche und Teilfläche -.03 südlich davon) und mannigfaltigen Gehölztypen schnell eine Besiedlung mit gebietsheimischen und standorttypischen Pflanzen und Tieren erfolgen. Durch den hohen Randeffect der kleinräumigen Teilmaßnahmen auf der Fläche ergibt sich eine große Lebensraumvielfalt, so dass die Entwicklung hochwertiger feuchtegeprägter Lebensräume sehr wahrscheinlich ist. Zudem ist in Kombination mit Ausgleichsmaßnahme A 6 und der vorgesehenen Wildunterführung (A/S 11) eine Vernetzung des FFH-Gebiets Nr. DE 8240-302 „Bärnseemoor“ mit den nordwestlichen Bärnseemooren möglich. Mit Umsetzung dieser Einzelmaßnahmen kann zur Steigerung der biologischen Vielfalt und zur Wiederherstellung von Funktionsbeziehungen zwischen Arten und Lebensräumen beidseits der A 8 beigetragen werden. Dies gilt insbesondere für die Funktion der Gehölzreihen als Leitstruktur für bodengebunden wandernde Tierarten. Somit ist auch der funktionale Ausgleich gewährleistet. Die Flächen dienen gleichzeitig dem Ausgleich von Beeinträchtigungen des biotischen Gefüges durch Stärkung der Lebensraumausstattung im Tal des Bärnseegrabens sowie dem Ausgleich der Beeinträchtigungen der abiotischen Schutzgüter Boden und Wasser.

- A 6: Umwandlung von Intensivgrünland in Feuchtwiese, Neuanlage von Wald- und Feuchtgehölzlebensräumen als Leitstrukturen und naturnahe Gestaltung der verlegten Bachabschnitte des Bärnseegrabens (Fl. Nrn. 182, 183 und 1309 sowie Teilflächen von Fl. Nrn. 181, 1308, 1308/1 und 1311, Gemarkung Umrathausen, naturschutzfachlich anrechenbar 2,285 ha)

Die Verlegungsstrecke des Bärnseegrabens wird naturnah gestaltet und die abgehängten Grabenabschnitte werden zur Anlage temporär wasserführender Geländemulden modelliert. Zu dem erfolgt eine Aushagerung von intensiv genutzter Wirtschaftswiese zur Entwicklung einer Pfeifengraswiese (teils durch Wiedervernässung), die Entwicklung von Säumen feuchter Standorte, eine Umwandlung eines Fichtenbestands in einen standorttypischen lichten Feuchtwald sowie die Anlage von Feuchtgehölzstreifen und gewässerbegleitenden Gehölzen und von Benjeshecken zur Abgrenzung benachbarter Grünlandbestände. Die Fläche A 6 im Talraum des Bärnseegrabens eignet sich aufgrund ihrer Lage in Benachbarung zu

extensiv bewirtschafteten Pfeifengras- und Nasswiesenbeständen durch die damit gegebene Anbindung an vorhandene Lebensraumstrukturen und aufgrund ihrer Nähe zum Eingriffsort sehr gut zum Ausgleich der Beeinträchtigungen von feuchten Offenlandlebensräumen. Von den angrenzenden teils biotopkartierten Landröhricht-, Hochstauden- und Nasswiesenresten (8139-0146.02, 8139-0268.04) wird ebenso wie von den Pfeifengraswiesen (8139-0146.01, 8139-0268.03) schnell eine Besiedlung mit gebietsheimischen und standorttypischen Pflanzen und Tieren erfolgen, so dass von einem großen Potential der Fläche ausgegangen werden kann. Durch den hohen Randeffect der kleinräumigen Teilmaßnahmen auf der Fläche ergibt sich eine große Lebensraumvielfalt, so dass die Entwicklung hochwertiger feuchtegeprägter Lebensräume als gesichert angenommen werden kann. Ähnliche Effekte sind im Zuge der Sukzession bei den locker gepflanzten Feuchtgehölzstreifen bzw. der zu einem Feuchtwald/Gewässerbegleitgehölz umgewandelten Fichtenparzelle zu erwarten. Auch hier ist die Besiedlung durch standorttypische Pflanzen- und Tierarten aus den benachbarten, teils biotopkartierten Beständen (8139-0268.03) naheliegend, so dass im Zusammenspiel mit den zuvor genannten Feucht- und Nasswiesen in kurzer Zeit die gewünschte Entwicklung zu einem naturnahen Feuchtlebensraumkomplex erfolgen kann. Für die gesamte Maßnahmenfläche und insbesondere für die Gehölz- und Waldbereiche ist hingegen eine Entwicklung über Jahrzehnte hinweg vorgesehen, um die oben genannten Zielzustände zu erreichen. In Kombination mit Ausgleichsmaßnahme A 6 und der vorgesehenen Wildunterführung (A /S 11) ist zudem eine Vernetzung des FFH-Schutzgebietes Nr. DE 8240-302 „Bärnseemoor“ mit den nordwestlichen Bärnseemooren möglich.

Mit Umsetzung dieser Einzelmaßnahmen und insbesondere durch die auf die Wildunterführung am Bärnseegraben hinführenden Gehölzreihen (vgl. Hinweis bei A 5) kann zur Steigerung der biologischen Vielfalt und zur Wiederherstellung von Funktionsbeziehungen zwischen Arten und Lebensräumen beidseits der A 8 beigetragen werden. Somit ist auch der funktionale Ausgleich gewährleistet. Die Maßnahmen dienen gleichzeitig dem Ausgleich von Beeinträchtigungen des biotischen Gefüges durch Stärkung der Lebensraumausstattung im Tal des Bärnseegrabens sowie dem Ausgleich der Beeinträchtigungen der abiotischen Schutzgüter Boden und Wasser.

- A 7: Umwandlung von Intensivgrünland in artenreiche Nasswiese südöstlich Pfaffing (Fl. Nr. 1297 der Gemarkung Umratshausen, naturschutzfachlich anrechenbar 0,805 ha)

Es erfolgt eine Aushagerung von intensiv genutzter Wirtschaftswiese zur Entwicklung einer artenreichen Nasswiese und wenn möglich eine Wiedervernässung der Fläche und die Anlage von Benjeshecken zur Abgrenzung benachbarter Grünlandbestände.

Die Fläche A 7 ist im Eigentum der Bundesstraßenverwaltung und eignet sich aufgrund ihrer Lage in Benachbarung zu noch extensiv bewirtschafteten Nasswiesenbeständen nördlich der Maßnahme, durch die damit gegebene Anbindung an hochwertige Lebensraumstrukturen und aufgrund ihrer Nähe zum Eingriffsort sehr gut zum Ausgleich der Beeinträchtigungen von feuchtegeprägten Offenlandlebensräumen. Von den benachbarten teils biotopkartierten Nasswiesen (8140-1138) wird schnell eine Besiedlung mit gebietsheimischen und standorttypischen Pflanzen und Tieren erfolgen und durch den hohen Randeffekt der eher langgezogenen Maßnahmenfläche erhöht sich die Lebensraumvielfalt im feuchtegeprägten Einzugsbereich des Moosbachs um einen standortgerechteren Nasswiesenbestand. Die Entwicklung hochwertiger Lebensräume ist damit sehr wahrscheinlich. Mit Umsetzung dieser Maßnahme kann zur Steigerung der biologischen Vielfalt und zur Wiederherstellung von Funktionsbeziehungen zwischen Arten und Lebensräumen beigetragen werden. Auch die ökologische Funktionalität im Einzugsbereich des Moosbachs kann durch die direkte Anknüpfung an die benachbarten Bestände (8140-0141.02) verbessert werden. Somit ist auch der funktionale Ausgleich gewährleistet. Die Maßnahmen dienen gleichzeitig dem Ausgleich von Beeinträchtigungen des biotischen Gefüges durch Stärkung der Lebensraumausstattung sowie dem Ausgleich der Beeinträchtigungen der abiotischen Schutzgüter Boden und Wasser.

- A 8 / CEF: Entwicklung hochwertiger Waldlebensräume südöstlich Pfaffing, südlich der A 8 (Fl. Nr. 1289 der Gemarkung Um Rathshausen, davon naturschutzfachlich anrechenbar 0,356 ha)

Hier ist geplant, standortfremde Fichtenbestände in mesophilen Mischwald umzuwandeln, neuen Wald zu gründen, Höhlenbäume zu entwickeln und einen gestuften Waldmantel anzulegen. Die Fläche A 8 / CEF liegt direkt südlich der A 8, befindet sich als eigenständiges Flurstück im Eigentum der Bundesstraßenverwaltung und schließt naturnahe Waldflächen im Einzugsgebiet des Moosbachs mit ein, die durch Einbeziehung dieser Maßnahme in das Ausgleichskonzept langfristig gesichert werden können. Der aktuell mit Fichten bestandene Teil von Fläche A 8 / CEF grenzt westlich an den biotopkartierten Schluchtwald (8140-0141.04) an. Mit der Umwandlung dieser Fläche in einen standorttypischen Mischwald und der Waldneugründung auf der davor liegenden Frischwiese kann ein Ausgleich für die Beeinträchtigungen der Waldlebensräume im Plangebiet gelingen. Die im Zuge von Waldumbau und -neugründung geschaffenen gestuften Wald(innen)-lebensräumen schaffen vielfältige Lebensraumbedingungen für eine Vielzahl von Arten. Mit der zum Rand hin lockeren und lückigen Bepflanzung im Übergang zum vorgesehenen Krautsaum werden sich hier Waldrandlebensräume entwickeln. Die Lage in

unmittelbarer Nähe zum Eingriffsort prädestiniert diese Flächen als Ausgleich für Waldbeeinträchtigungen und -verluste. Durch die Anbindung an die bestehenden naturnahen Laub- und Schluchtwaldbestände, die durch bestandsgemäße Pflege erhalten und entwickelt werden, wird ein sehr guter Beitrag zum Ausgleich für die Beeinträchtigungen der naturnahen Waldflächen erreicht. Vor allem in der Jugendphase der neuen Waldrandpflanzung, wenn die Hecken der Gestaltungsmaßnahme G 1 auf den neuen Autobahnböschungen noch keine hohe Lebensraumqualität bieten können, wird die Maßnahmenfläche A 8 / CEF einen wichtigen Beitrag für gehölbewohnende Arten leisten. Mit zunehmendem Alter werden das Waldinnenklima, der Strauch- und Krautsaum und der sich ergebende Randeffekt immer größere Wertigkeit bekommen. Damit ist die Entwicklung hochwertiger Waldlebensräume aussichtsreich. Auch der funktionale Ausgleich ist über die Fläche A 8 / CEF gewährleistet. Die Fläche dient gleichzeitig dem Ausgleich von Beeinträchtigungen des biotischen Gefüges, der Wiederherstellung oder Neugestaltung des Landschaftsbildes sowie dem Ausgleich der Beeinträchtigungen des abiotischen Schutzgutes Boden. Durch die Entwicklung von Höhlenbäumen und das Aufhängen von Fledermaus- und Vogelnistkästen sowie durch frühzeitige Aufwertung und Neuschaffung von Waldlebensräumen für die Haselmaus kann dazu beigetragen werden, einen Ausgleich für den Verlust von Habitat- und Höhlenbäumen bzw. Lebensstätten der Haselmaus im Zuge der Baustelleneinrichtung zu leisten. Mit Umsetzung dieser Maßnahme kann auch zur Steigerung der biologischen Vielfalt und zur Wiederherstellung von Funktionsbeziehungen zwischen Lebensräumen sowie zwischen Arten und Lebensräumen beigetragen werden.

- A 9 / CEF: Entwicklung hochwertiger Waldlebensräume im Sommermoos südlich der A 8 (Fl. Nr. 95 der Gemarkung Frasdorf, 1,06 ha davon naturschutzfachlich anrechenbar: 0,32 ha)

Hier wird ein standortfremder Fichtenbeständen in standortgerechten Sumpfwald umgewandelt und Höhlenbaume entwickelt. Die im Eigentum der Bundesstraßenverwaltung stehende Fläche A 9 / CEF liegt direkt südlich der A 8 und schließt naturnahe Waldflächen im Einzugsgebiet des Seefilzengrabens mit ein, die durch Einbeziehung dieser Maßnahme in das Ausgleichskonzept langfristig gesichert werden können. Der aktuell mit Fichten bestandene Teil von Fläche A 9 / CEF grenzt östlich und westlich an Sumpfwald an, der teils biotopkartiert ist (8139,0267.01 bzw.,.02 (letztere mit Lage innerhalb von A 9 / CEF)). Der andere Teil ist bereits Sumpfwald, der im Zuge der Maßnahme erhalten und entwickelt wird. Mit der Umwandlung des Fichtenbestands in einen standorttypischen Sumpfwald kann ein Ausgleich für die Beeinträchtigungen der Waldlebensräume im Plangebiet gelingen. Die im Zuge des Waldumbaus geschaffenen eher lichten Wald(innen)lebensräume

schaffen Lebensraumbedingungen für eine Vielzahl von Arten. Die Lage in unmittelbarer Nähe zum Eingriffsort prädestiniert diese Flächen als Ausgleich für Waldbeeinträchtigungen. Durch die Anbindung an die bestehenden und bestandsgemäß zu pflegenden naturnahen Sumpfwaldbestände wird ein sehr guter Beitrag zum Ausgleich für die Beeinträchtigungen von naturnahen Waldflächen erreicht. Auch der funktionale Ausgleich ist über die Fläche A 9/ CEF gewährleistet. Die Fläche dient gleichzeitig dem Ausgleich von Beeinträchtigungen des biotischen Gefüges sowie dem Ausgleich der Beeinträchtigungen des abiotischen Schutzgutes Boden. Durch die Entwicklung von Höhlenbäumen und das Aufhängen von Fledermauskästen wird auch ein Ausgleich für den Verlust von Habitatbäumen im Zuge der Baustelleneinrichtung geschaffen. Mit Umsetzung dieser Maßnahme kann auch zur Steigerung der biologischen Vielfalt und zur Wiederherstellung von Funktionsbeziehungen zwischen Lebensräumen sowie zwischen Arten und Lebensräumen beigetragen werden.

- A 10: Entwicklung hochwertiger Waldlebensräume am östlichen Prienleitenwald südlich der A 8 (Fl. Nr. 726 der Gemarkung Umrathshausen, 2,41 ha, davon naturschutzfachlich anrechenbar: 0,288 ha)

Hiermit werden standortfremde Fichtenbestände in standortgerechten Schluchtwald umgewandelt. Die im Eigentum der Bundestraßenverwaltung stehende Fläche A 10 liegt direkt südlich der A 8 und schließt naturnahe Waldflächen im Einzugsgebiet der Prien (Leitenwald und angrenzender Auwald im Westen der Fläche) mit ein, die durch Einbeziehung dieser Maßnahme in das Ausgleichskonzept langfristig gesichert werden können. Der aktuell mit Fichten bestandene Teil von Fläche A 10 grenzt südlich, östlich und westlich an überwiegend biotopkartierte Au- oder Schluchtwälder an (8139, 0127.09, 139,0250.02 und 8139,0253.01 (letzte mit einer Teilfläche innerhalb von A 10)). Der andere Teil ist bereits je nach Topographie biotopwürdiger Au- oder Schluchtwald, der im Zuge der Maßnahme erhalten und entwickelt wird. Mit der Umwandlung des Fichtenbestands in einen standorttypischen Schluchtwald, wird ein Ausgleich für die Beeinträchtigungen der Waldlebensräume im Plangebiet erbracht. Die im Zuge des Waldumbaus geschaffenen Wald(innen), Lebensräume schaffen Lebensraumbedingungen für eine Vielzahl von Arten. Die Lage in unmittelbarer Nähe zum Eingriffsort prädestiniert diese Flächen als Ausgleich für Waldbeeinträchtigungen. Durch die Anbindung an die bestehenden und bestandsgemäß zu pflegenden naturnahen Au- oder Schluchtwaldbestände wird ein sehr guter Beitrag zum Ausgleich für die Beeinträchtigungen von naturnahen Waldflächen erreicht. Auch der funktionale Ausgleich ist über die Fläche A 10 gewährleistet. Die Fläche dient gleichzeitig dem Ausgleich von Beeinträchtigungen

des biotischen Gefüges sowie dem Ausgleich der Beeinträchtigungen des abiotischen Schutzgutes Boden.

- E 1: Auwaldrenaturierung am Inn südlich Nußdorf (Ökokonto „Nußdorfer Au“, Fl. Nrn. 1033, 1039/12, 1039/23, 1039/24, 1039/25, Gemarkung Nußdorf a. Inn und Fl. Nr. 835 der Gemarkung Flintsbach a. Inn, Landkreis Rosenheim, naturschutzfachlich anrechenbar 3,84 ha)

Als Ersatzmaßnahme ist die Wiedervernässung degenerierter Auwaldbereiche durch Anlage grundwassergespeister Kleingewässer und Einspeisung von Hochwasserabflussmengen und die Anlage von Amphibiengewässern wie auch ein Waldumbau mit Entwicklung zu standortgerechten Laubholzbeständen und Aufwertung der mageren Flachland-Mähwiesen auf 7,68 ha vorgesehen. Die am Managementplan für das FFH-Gebiet Nr. DE 8238-371 „Innauwald“ bei Neubeuern und Pionierübungsplatz Nußdorf orientierten Maßnahmen auf der Fläche E 1 sind auf Teilflächen des bestehenden Ökokontos „Nußdorfer Au“ vorgesehen, das die naturschutzfachliche Aufwertung des ehemaligen Standortübungsplatzes im Innauwald zum Ziel hat. Die Maßnahmen sind in ihrer Konzeption und Planungstiefe mit den beteiligten Fachbehörden abgestimmt und wurden schon im Wesentlichen in den Jahren 2016 - 2018 vorgezogen hergestellt. Die durchgeführten Wiedervernässungs- und Waldumbaumaßnahmen werden im Winter 2022/2023 noch durch Wegerückbaumaßnahmen ergänzt. Die vorgesehenen Waldumbaumaßnahmen, die Extensivierung und Entbuschung der mageren Flachland-Mähwiesen, zielartenspezifische Maßnahmen und die Wiederherstellung des standortgemäßen Wasserhaushalts eignen sich sehr gut die Beeinträchtigungen von Wald- und Offenlandlebensräumen sowie insbesondere der Schutzgüter Boden und Wasser im Bezugsraum zu kompensieren. Aufgrund der Größe des Ökokontos ist eine effiziente Pflege und Entwicklung der Fläche leicht umzusetzen. Eine rasche Besiedlung durch standorttypische Arten aus dem nördlich und südlich angrenzenden Auwald ist ebenso wie eine Etablierung der zu fördernden Zielarten, wie Biber, Gelbbauchunke, Kammmolch, Scharlachkäfer und Straußfarn zu erwarten. Die Lage zwischen Inn und zwei Stillgewässern aus einem Kiesabbau hat nur geringe Störeinflüsse von außen zur Folge, was eine naturnahe Entwicklung der Lebensräume im Ökokonto in Aussicht stellt. Auch die funktionale Kompensation ist über die Fläche E 1 gewährleistet. Durch Verbesserung der Lebensraumausstattung für viele Rote-Liste-Arten, durch einen hierdurch geschlossenen Biotopverbund entlang des Inns und zu den östlich anschließenden bewaldeten Voralpenlandschaft sowie durch Wiederherstellung auwaldtypischer Standortbedingungen leisten die Maßnahmen gleichzeitig einen Beitrag zur Stärkung des biotischen Gefüges in diesem Landschaftsausschnitt. Die Renaturierung des Auwalds mit seinen eng verzahnten

abiotischen Schutzgütern Boden und Wasser führt darüber hinaus zu einem funktionalen Ersatz der Beeinträchtigungen dieser beiden Schutzgüter.

- CEF 1 / A: Schaffung von Ausweichhabitaten für die Zauneidechse im Bereich der Fluren „Roßhut“ und „Im Göhrer“ (Fl. Nrn. 396, 543, 544, 726 und 752 (jeweils Teilflächen) der Gemarkung Umrathshausen)

Zusätzlich wird die vorgesehene CEF 1 / A-Maßnahme zur Schaffung von Ausweichhabitaten für die Zauneidechse im Bereich der Fluren „Roßhut“ und „Im Göhrer“ mit 50 % ihrer Fläche (aufgrund Lage im Beeinträchtigungskorridor), also mit 0,534 ha für die Kompensation angerechnet.

- CEF 2: Aufhängen von Fledermauskästen sowie Entwicklung von Habitat- und Höhlenbäumen im Leitenwald nördlich Frasdorf (Fl. Nrn. 138/3 und 163, Gemarkung Frasdorf)

Diese vorgezogene Ausgleichsmaßnahme ist nicht auf die Kompensation anrechenbar. Es handelt ausschließlich um eine artenschutzrechtliche Maßnahme, um die ökologische Funktion der vom Vorhaben betroffenen potenziellen Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Fledermäusen im räumlichen Zusammenhang und ohne zeitliche Lücke weiterhin zu gewährleisten. Zum Ausgleich für den Verlust von Höhlenbäumen als mögliche Quartiere für Fledermäuse entlang der Ausbaustrecke werden mindestens zwei Jahre vor Baubeginn 100 Fledermauskästen (davon 50 % Flachkästen und 50 % Rundkästen) an verbleibenden Bestandsbäumen (je fünf pro gerodetem Höhlenbaum aufgehängt. Zusätzlich werden 50 Vogelnistkästen (je einer in unmittelbarer Nähe eines jeden Fledermaus-Rundkastens) aufgehängt, um das Einnisten konkurrenzstärkerer Vögel in die Fledermaus-Rundkästen zu vermeiden. Es erfolgt eine Wartung und Reinigung im Tournus von drei Jahren und ggf. Ersatz der Fledermauskästen über einen Zeitraum von zehn Jahren bis die sich entwickelnden Habitatbäume ihre zusätzliche Lebensraumfunktion erreicht haben. Zusätzlich werden in geeigneten Bäumen mit einem Brusthöhendurchmesser von mind. 40 cm auf einer Höhe von 6 - 12 m initiale Baumhöhlen gebohrt, durch die die Entwicklung von Baumhöhlen und der Alterungsprozess der Bäume gefördert wird. Die Anzahl der zu bohrenden Initialhöhlen wird im Rahmen der bauvorbereitenden Maßnahmen vor Ort durch fachlich qualifiziertes Personal in Abstimmung mit der zuständigen Forstverwaltung bzw. dem Waldeigentümer festgelegt. Das Fräsen von Baumhöhlen erfolgt zwei bis fünf Jahre vor Baubeginn. Ziel ist die Entwicklung von Habitat- und Höhlenbäumen, die die zu fallenden Quartierbäume mittelfristig ersetzen.

- A / S 11: Anlage einer Wildunterführung am Bärnseegraben und Aufwertung des Umfelds beidseits der A 8 (Fl. Nrn. 83 und 1287 (jeweils Teilflächen) der Gemarkung Umrathshausen)

Auch die Wildunterführung am Bärnseegraben ist zur naturschutzrechtlichen Kompensation geeignet. Der anrechenbare Ausgleich, den diese Wildunterführung bewirkt, wird in Anlehnung an die „Vollzugshinweise Straßenbau“ (BAYSTMIBV 2014) zu § 8 Abs. 2 der BayKompV pauschal mit 2,0 ha angesetzt (10-fache Fläche des so genannten Biotopzielwertes bei einer überbauten Fläche von ca. 0,2 ha).

Die nun folgenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (W 2 - W 6) sind rein waldrechtlicher Art und somit auf die naturschutzrechtliche Kompensation nicht anrechenbar:

- W 2: Waldneugründung südlich Pfaffing (Fl. Nrn. 1287, 1305, 1306 (jeweils Teilflächen), Gemarkung Umrathshausen)

Es werden Waldflächen südlich Pfaffing durch Erstaufforstung mit Pionierbaumarten und Untermischung der Haupt- und Begleitbaumarten neu geründet.

- W 3: Waldneugründung südöstlich Ginnerting (Fl. Nr. 138/3 (jeweils Teilfläche), Gemarkung Frasdorf)

Hier wird ein mehrstufiger Waldrand durch Neugründung von Waldflächen nördlich von Frasdorf aufgebaut. Die westlich des Tunnels gelegene Aufforstungsfläche (W 3) schließt dabei eine durch die Verbreiterung der A 8 nach Norden entstehende Lücke zwischen dem bestehenden Hangwald und einem geplanten Entwässerungsgraben.

- W 4: Waldneugründung nordöstlich Frasdorf (Fl. Nrn. 128/3, 128/4, 166, 176, 377, 384, 2747 (jeweils Teilflächen), Gemarkung Frasdorf)

Die östliche Aufforstungsfläche (W 4) liegt südlich des bestehenden Hangwalds zwischen Privatflächen und einem geplanten Entwässerungsgraben. Hier wird ein mehrstufiger Waldrand durch Neugründung von Waldflächen nordöstlich von Frasdorf aufgebaut.

- W 5: Waldneugründung südlich und östlich Pfaffing (Fl. Nrn. 1286/5 und 1317 (jeweils Teilflächen), Gemarkung Umrathshausen)

Es werden Waldflächen südlich und östlich Pfaffing durch Erstaufforstung mit Pionierbaumarten und Untermischung der Haupt-, und Begleitbaumarten südlich und östlich von Pfaffing, nördlich der A 8 neu gegründet.

- W 6 Waldneugründung im Umrathshausener Holz (Fl. Nr. 83 (Teilflächen), Gemarkung Umrathshausen)

Es wird Wald nach Einziehung und Umwidmung von Straßennebenflächen im Anschluss an bestehenden Wald durch Aufbau eines mehrstufigen Waldrands bestehend aus Waldmantel und Krautsaum zwischen Straßenböschung und

angrenzendem Laub(misch)wald östlich der Bahnlinie Aschau - Prien südlich der A 8 bei Umrathshausen entwickelt.

Zur Sicherung der Funktionen des Waldes aufgrund von erforderlichen Rodungen ist die Neugründung von Waldflächen auf insgesamt 3,18 ha vorgesehen. Im Übrigen wird der zu rodende Wald in jenen Bereichen des Baufeldes, die nicht Teil des künftigen Straßenkörpers sind, wiederhergestellt (1,47 ha). Auf die Unterlage 19.1.1 T2, Tabellen 7 und 8, wird hiermit verwiesen. Die Waldneugründungen sind in Unterlage 9.2 T2 auf den genannten Flächen dargestellt. Damit ergibt sich eine Minderung von Waldflächen in einer Größenordnung von 1,48 ha. Diese Größenordnung entspricht dem mit dem AELF abgestimmten Ausgleichsverhältnis von 1 : 1 für Waldverluste durch Versiegelung, 1 : 3 für Waldverluste durch Überbauung sowie 1 : 1 für temporäre Rodungsverluste im Baufeld. Auf die Ausführungen unter C.3.4.8 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Insgesamt werden außerdem auf einer Fläche von 32,03 ha die nachfolgend dargestellten Gestaltungsmaßnahmen zur Neugestaltung bzw. Wiederherstellung des Landschaftsbildes vorgesehen:

- G 1 Landschaftsgerechte Gestaltung und Einbindung der Straßenböschungen, Flächen mit Geländeangleichung, entsiegelter Flächen und Kleinflächen außerhalb der Straßenböschungen
- G 2 Landschaftsgerechte Gestaltung und Einbindung der Regenrückhalteanlagen
- G 3 Landschaftsgerechte Gestaltung und Einbindung der Lärmschutzwälle
- G 4 Landschaftsgerechte Gestaltung und Einbindung der Lärm- und Irritations-schutzwände
- G 5 Landschaftsgerechte Gestaltung der verlegten Fließgewässerabschnitte
- G 6 Landschaftsgerechte Gestaltung und Einbindung des Tunnels bei Frasdorf

Die einzelnen landschaftspflegerischen Maßnahmen sind in den Unterlagen 9.2 T2 und 9.3 T2 dargestellt und in der Unterlage 19.1.1 T2 beschrieben. Durch die hier dargestellten und hier in diesem Beschluss festgesetzten naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen ist sichergestellt, dass eine Wiederherstellung der beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts sowohl in gleichartiger Weise (Ausgleichsmaßnahmen innerhalb des Plangebiets) als auch in gleichwertiger Weise (Ersatzmaßnahme) erfolgt. Die Eingriffe in den Naturhaushalt durch die Versiegelung land- und forstwirtschaftlich genutzter Flächen werden nach Erläuterung der „Grundsätze...“ als Beeinträchtigung des Bodens in der Regel im Zusammenhang mit den Ausgleichsflächen kompensiert. Die Überschüttung landwirtschaftlich genutzter Flächen mit humosem Oberboden ist mit der 1. Tektur vom 17.12.2019 entfallen.

Im vorliegenden Fall führt die Überbauung von ca. 10,24 ha Böden durch die Ablagerungen vorhabensbürtiger Erdmassenüberschüsse aber zu einer nachhaltigen Störung der Bodenstruktur und der Bodenfunktionen. Diese kann durch die Renaturierung bzw. Rekultivierung der betroffenen Flächen nur teilweise kompensiert werden, weil die Produktions- und Lebensraumfunktionen des gestörten Bodens sich in planungsrelevanten Zeiträumen nicht wieder einstellen. Der zusätzliche Ausgleichsbedarf wird im Rahmen der Ausgleichsmaßnahmen (A 1, A 2 / W 1, A 3, A 4, A 5, A 6, A 7 und A 8 / CEF, A 9 / CEF, A 10, E 1) und der Gestaltungsmaßnahmen G 1 und G 3 kompensiert. Die Beeinträchtigungen der biologischen Vielfalt sind über die bei Lebensraumtypen und Arten beschriebenen Beeinträchtigungen erfasst. Die unvermeidbaren, erheblichen und nachhaltigen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft betreffen im Plangebiet überwiegend Lebensräume, die in planungsrelevanten Zeiträumen wiederherstellbar sind und die sich in der Nähe der bestehenden A 8 und meist in vorbelasteter Lage befinden. Es handelt sich hierbei überwiegend um Biotoptypen wie Hochstaudenfluren unterschiedlicher Arten-zusammensetzung, Feucht- (Pfeifengras-) und Nasswiesen, Hecken, Feldgehölze, Streuobstbestände und Waldlebensräume verschieden hoher Wertigkeit. Bedeutsam ist insbesondere die Beeinträchtigung des Au- und Schluchtwaldes im Priental als Teil einer überregional bedeutsamen Lebensraumachse. Insgesamt werden einschließlich mittelbarer Beeinträchtigungen Biotope in einer Größe von ca. 11 ha betroffen. Diese Eingriffe werden durch die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert, wobei auch der kleinflächig betroffene Auwald (0,4 ha) durch die Neuschaffung von naturnahen Waldlebensräumen auf gleichartigen Standorten und unter Gewährleistung eines langen Pflegehorizontes (und damit auch einer langen Entwicklungszeit) ausgeglichen werden kann. Die verbleibenden Eingriffe in den Naturhaushalt durch die Versiegelung land- und forstwirtschaftlich genutzter Flächen können ebenfalls im Rahmen der Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen kompensiert werden. Beeinträchtigungen des biotischen Funktionsgefüges ergeben sich aufgrund der bereits seit langem bestehenden Autobahn nur durch Überbauung mancher naturnaher Gräben und Bachläufe sowie der nordseitigen Böschungen. Letztere weisen bei nährstoffarmen Bedingungen Lebensraumbedeutung für Heuschrecken auf. Mit der Umsetzung der Ausgleichs- Ersatzmaßnahmen sowie dem Bau der Wildunterführung am Bärnseegraben kann von einer Annahme der Flächen als Lebensräume und damit von einem naturschutzfachlichen Ausgleich ausgegangen werden. Dies gilt insbesondere am Bärnseegraben, da hier mittels einer Reihe ineinander verzahnter Ausgleichs- und Schutzmaßnahmen eine Aufwertung des unmittelbaren Umfelds der neuen Wildunterführung erfolgt. Im Zusammenspiel mit den Gestaltungsmaßnahmen auf den Böschungen, bei deren Ausführung ebenso auf die Ansprüche der

vorgefundenen Arten geachtet wird, kann hier ein substantieller Beitrag zur Wiedervernetzung der Lebensräume beidseits der A 8 geleistet werden. Vor allem durch die Verbreiterung und die neue Gradienten der A 8 kommt es auch zu Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes. Diese werden durch spezielle gestalterische Maßnahmen auf den neuen Straßenböschungen und Straßenebenenflächen (G 1), um die Regenrückhalteanlagen (G 2), auf den Lärmschutzanlagen und Irritationsschutzwänden (G 3 und G 4) und entlang der Verlegungsstrecken von Fließgewässern (G 5) ausgeglichen. Auch die genannten trassennahen Ausgleichsmaßnahmen tragen zur Wiederherstellung des Landschaftsbildes bei.

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 solche Maßnahmen erforderlich sind, grundsätzlich die Notwendigkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung (BVerwG vom 23.08.1996, UPR 1997, 36). Die einzelnen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen (Unterlagen 10.1 T1 bis 10.8 T2) 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 Abs. 2 BayVwVfG).

Auf agrarstrukturelle Belange wurde dabei Rücksicht genommen, insbesondere werden für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch genommen. Dies ergibt sich aus folgenden Erwägungen:

Mit Ausnahme der Fläche für die Ausgleichsmaßnahme A 5 befinden sich alle für die Kompensation benötigten Grundstücke entweder im Eigentum der öffentlichen Hand/Bundesstraßenverwaltung/Gemeinden/Landkreis/Freistaat Bayern (A 1, A 2 / W1, A 3, A 4, A 7, A 8 / CEF, A 9 / CEF, A 10, E 1, W 2, W 3, W5 sowie Teilflächen von A 6, W 4, W 5, W 6, CEF 1 / A und CEF 2) oder auf unmittelbar an der Autobahn gelegenen Grundstücksteilflächen oder auf Restflächen von Grundstücken, die für die Straßenbaumaßnahme ohnehin in Anspruch genommen werden (CEF1 / A und Teilflächen von A 6, W 2, W 4 und W 5). Der Durchschnittswert der Acker- und Grünlandzahlen im Landkreis Rosenheim liegt nach Auskunft des amtlichen landwirtschaftlichen Sachverständigen für die Bodenschätzung am Finanzamt Rosenheim (26.11.2013) bei 40,1 Bodenpunkten. Die Ausgleichsflächen A 1 bis A 6 sowie CEF 1/ A betreffen Flächen unter bzw. weit unter diesem landkreisweiten Durchschnitt. Für die Ausgleichsflächen A 9 / CEF und A 10 sind die Bonitäten nicht ermittelbar, da es sich um größere Waldflächen handelt, die von der landwirtschaftlichen Bodenschätzung nicht erfasst werden. Gemäß Bodenkarte handelt es sich um Moor- und Auenböden. Die nächstgelegenen landwirtschaftlichen

Flächen (Streuwiesen) weisen nur geringe Ertragsfähigkeiten auf (Grünlandzahlen 6 und 8) und befinden sich im Eigentum der Bundesstraßenverwaltung. Nur die Ausgleichsflächen A 7 und A 8 / CEF liegen mit bis zu 43 Bodenpunkten teilweise geringfügig darüber, beinhalten jedoch ebenfalls Moorböden und Nadelwald und befinden sich auch beide im Eigentum der Bundesstraßenverwaltung. Die für naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahmen zu erwerbenden Grundstücke und Teilflächen weisen außerdem jeweils nur niedrige Bonitäten auf. Es handelt sich um 2,6 ha Grünland auf Moorböden mit Bodenzahlen von 4, 10, 20 und 23 (A 5) sowie 3,4 ha autobahnnahes Grünland mit Bodenzahlen von 10, 25, 34 und 39 (CEF 1 / A, A 6). Es werden somit für Kompensationsmaßnahmen keine überdurchschnittlich ertragreichen Böden in Anspruch genommen.

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

3.4.5.3.5 Einwände zum Naturschutz

Notwendigkeit der geplanten Eingriffe in Natur und Landschaft

Das Landratsamt Rosenheim, Untere Naturschutzbehörde, wies auf die sehr massiven Eingriffe durch das Bauvorhaben mit sehr hoher Flächenintensität hin. Die Notwendigkeit dieses Eingriffs sei nochmal durch den Vorhabensträger zu überprüfen.

Auf die Inanspruchnahme der Flächen und die damit verbundene unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft kann nicht verzichtet werden, da sie für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen Achenmühle und Bernauer Berg erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen unter C.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Der Gesamtumfang des Bauvorhabens einschließlich der Kompensationsflächen und aller vorübergehend benötigten Flächen im Baufeld beträgt insgesamt knapp 123 ha (122,68 ha). Dieser Gesamtumfang ist aber nicht vergleichbar mit der Gesamtbeeinträchtigung im Sinne der Eingriffsregelung. Er umfasst sowohl naturschutzrechtlich beeinträchtigte Flächen, als auch Flächen, die im Sinne der Eingriffsregelung keine Beeinträchtigung darstellen. Der Gesamtumfang ist für den bedarfsgerechten Ausbau der Straßen sowie für einen geregelten Bauablauf und die Kompensation der unvermeidbaren Eingriffe erforderlich und angemessen. 33,4 % (41 ha) des Gesamtumfangs entfallen schon auf den bestehenden Straßenkörper. 24,7 % (30,3 ha) entfallen auf dauerhafte

neue Inanspruchnahmen von Flächen außerhalb des bestehenden Straßenkörpers für befestigte Straßen und straßenbegleitende Grünflächen. 19,6 % (24 ha) entfallen auf vorübergehend in Anspruch genommene Flächen und 15,2 % (18,7 ha) entfallen auf dauerhafte Ausgleichsmaßnahmen auf vorwiegend land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen. Diese Flächen werden unter entsprechenden Nutzungsaufgaben weiterhin land- und forstwirtschaftlich genutzt. Die restlichen 7,1 % des Gesamtumfangs entfallen auf bevorratete Ökokontoflächen bei Nußdorf am Inn (7,7 ha) sowie auf artenschutzrechtliche Maßnahmen auf Waldflächen (0,3 ha Privatwald und 0,8 ha Wald im Eigentum der Bundesstraßenverwaltung), die über 10-25 Jahre mit einem Nutzungsverzicht für einzelne Bäume belegt werden.

Der Gesamtumfang des Bauvorhabens ist zwar groß, aber wegen der aus geologischen und standsicherheitstechnischen Gründen erforderlichen umfangreichen Hangabflachungen, aber auch wegen der geringen Anrechenbarkeit der naturschutzfachlichen Kompensationsflächen gerechtfertigt. Es ist dabei auch zu berücksichtigen, dass durch die Überschüttung und Begrünung des geplanten Tunnels bei Frasdorf eine 590 m lange Vernetzungsstruktur über die A 8 hinweg geschaffen wird, die eine erhebliche Verbesserung im Vergleich zum Status Quo darstellt und auch der besseren Einbindung der A 8 in die Landschaft und der zusätzlichen Kompensation von Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen dient.

Darstellung/Legende Landschaftspflegerische Begleitpläne

Es wurde gefordert, die landschaftspflegerischen Begleitpläne (Bestands- und Konfliktplan) in Einklang mit der dazugehörenden Legende zu bringen. Beidseitige Irritations-/Lärmschutzwände mit Kollisionsschutzfunktion seien in den Bestands- und Konfliktplänen nicht sichtbar. Einige Schraffuren würden zudem noch den Verhältnissen von vor über zehn Jahren entsprechen (z. B. nicht mehr vorhandene Einzelbäume).

Der Vorhabensträger hat diese Korrekturen im Rahmen der 2. Tektur vom 31.01.2023 vorgenommen.

Ökologische Baubegleitung

Die Höhere Naturschutzbehörde der Regierung von Oberbayern verlangte detailliertere Angaben zur Umweltbaubegleitung, aus welchen klar hervorgehe, wie viele Mitarbeiter betraut seien und v. a. wie mit der enorm großen Menge an Eingriffen auf einer Länge von 8 km umgegangen werde. Dies beinhalte auch konkrete Festlegungen von Dokumentationspflichten, vorherige Einweisungen vor Ort und Überprüfungen der Bilanzierung der Eingriffsermittlung.

Diese Forderung wird zurückgewiesen. Die in diesem Beschluss unter C.3.4.17 festgesetzte Nebenbestimmung zur Bestellung einer Umweltbaubegleitung garantiert

eien ordnungsgemäße Umsetzung des landschaftspflegerischen Maßnahmenkonzeptes zum Schutz und zur Kompensation. Der im Vergabehandbuch hierfür verwendete, offizielle Begriff „Umweltbaubegleitung“ (UBB) wird auch in den vorliegenden Planfeststellungsunterlagen verwendet, da er neben dem Arten- und Biotopschutz auch die sonstigen Umweltbelange (Bodenschutz, Grundwasserschutz, etc.) umfasst und dem gesamtmedialen Charakter der Tätigkeit entspricht. Für die einzelnen Teilbereiche der UBB wird jeweils fachkundiges Personal eingesetzt (Hinzuziehung von qualifizierten Biologen, Geologen, etc.). Die Details (z. B. Anzahl der Mitarbeiter) und deren Koordination ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern kann erst durch den Vorhabensträger im Rahmen der Ausschreibung bzw. Bauausführung festgelegt werden. Die fachgerechte Umsetzung der Maßnahmen obliegt dem Vorhabensträger in eigener Verantwortung unter Beachtung der hierfür maßgeblichen Regelwerke. Auch die Maßgabe über die Dokumentationspflichten ist nicht Sache der Planfeststellung, sondern Inhalt der weiteren Bauausführungsplanung und Vergabe von Planungsleistungen.

Naturschutzfachliche Kompensation

Es wurde bestritten, dass im Hinblick auf die Größe der Gesamtplanung im ausreichendem Umfang Ausgleichsflächen und Ausgleichsmaßnahmen für die entstehenden Eingriffe in Natur und Landschaft zur Verfügung stehen und getroffen würden. Zudem seien in den Unterlagen widersprüchliche Angaben zu den Flächenbedarf für dauerhafte und vorübergehend in Anspruch genommene Flächen für Neuversiegelung, Neuverbauung und Überfüllung und erhebliche Eingriffe enthalten.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Der Hinweis, dass hinsichtlich des Flächenbedarfs in den Angaben der Planfeststellungsunterlagen Uneindeutigkeiten oder Intransparenzen vorlägen, ist nicht stichhaltig. Die Ermittlung des Ausgleichsbedarfs erfolgte nach den maßgebenden Vorgaben der zwischen den Staatsministerien des Innern und für Landesentwicklung und Umweltfragen vereinbarten „Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben“. In der „Tabellarischen Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation“ (Unterlage 9.4 T1) sind alle Beeinträchtigungen nach diesen Grundsätzen dargestellt. Die dafür vorgesehenen naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen sind in den Unterlagen 19.1.1 T2 und 9.4 T1 ausführlich beschrieben und werden in diesem Beschluss verbindlich zur Umsetzung durch den Vorhabensträger festgesetzt. Sämtliche aufgeführten Maßnahmen werden in der landespflegerischen Ausführungsplanung noch detailliert und im Rahmen einer qualifizierten Umweltbaubegleitung bei der Ausführung betreut. Dadurch werden die durch das Bauvorhaben verursachten Beeinträchtigungen nach

Beendigung der Straßenbaumaßnahme kompensiert. Die ermittelten Flächengrößen entsprechen den in den jeweiligen Unterlagen erforderlichen Definitionen von Versiegelung, Überbauung, vorübergehender Inanspruchnahme durch Baufeld etc..

Der Vorhabensträger hat in Ergänzung der Tabelle A1.1 Biotopkartierung Bayern im Plangebiet, Unterlage 19.1.1 T2, S. 152 f., zugesagt, der Höheren Naturschutzbehörde eine tabellarische Gegenüberstellung von verlorengehenden und im Rahmen von Kompensationsmaßnahmen neu geschaffenen Biotoptypen nach § 30 BNatSchG/Art. 23 BayNatSchG zu erstellen, um den Ausgleich von Eingriffen in diese geschützten Flächen überprüfen zu können.

Zeitpunkt der Umsetzung der Kompensationsflächen

Die Höhere Naturschutzbehörde der Regierung von Oberbayern forderte, dass die naturschutzfachlichen Kompensationsflächen spätestens ein Jahr nach Eingriffsbeginn fertigzustellen seien.

Der Forderung bezüglich des Zeitpunktes der Fertigstellung der Kompensationsflächen kann nicht zugestimmt werden, weil die Baumaßnahme mindestens fünf Jahre bzw. im Bereich des geplanten Tunnels Frasdorf rd. neun Jahre dauern wird und einige Kompensationsmaßnahmen innerhalb des Baufeldes liegen (A 2/W 1, W 4, W 5, Teile von W 3, W 4 und A 6), sodass mit ihrer Herstellung erst nach Beendigung der Tiefbaumaßnahmen begonnen werden kann. Aus diesem Grund kann die Herstellung der Kompensationsmaßnahmen frühestens eine Vegetationsperiode nach Beendigung der Baumaßnahme zugesagt werden. Hinzu kommt dann noch die Dauer der Fertigstellungs- und Entwicklungspflege. Die für die CEF-Maßnahmen vorgesehenen Vorlaufzeiten von mindestens zwei bis fünf Jahren können eingehalten werden. Unter dieser Voraussetzung ist davon auszugehen, dass die CEF-Maßnahmen zu Eingriffsbeginn wirksam sind, da für alle Zielarten umfangreiche Erkenntnisse zu den artspezifischen Habitatansprüchen vorliegen, und die benötigten Lebensraumstrukturen kurzfristig herstellbar (weniger als ein Jahr) und auch kurzfristig wirksam sind (nach ein bis drei/max. fünf Jahren). In diesen Vorlaufzeiten sind auch Steuerungs- und Nachsteuerungsmaßnahmen berücksichtigt.

Ausgleichsfläche A 1

Es wurde eingewandt, dass der westliche Bereich (Fl. Nrn. 1714/2 und 1714/3, Gemarkung Frasdorf) naturschutzfachlich nicht mehr aufwertbar sei. Die gesamte Fläche werde bereits über das Vertragsnaturschutzprogramm (VNP) jahrelang staatlich gefördert. Einer zunehmenden Verschilfung könne durch Anpassung des Mahdregimes entgegengewirkt werden, was im Rahmen von VNP sehr gut umzusetzen sei.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Der Vorhabensträger hat das hier festgestellte naturschutzfachliche Kompensationskonzept, insbesondere mit der Höheren Naturschutzbehörde der Regierung von Oberbayern, mehrfach abgestimmt. Die für die A1-Maßnahme vorgesehenen Fl. Nrn. 1714/2 und 1714/3, Gemarkung Frasdorf, mit ca. 3,3 ha befinden sich seit über 40 Jahren (mindestens seit 1979) im Eigentum der Bundesstraßenverwaltung und wurden mit der Zweckbestimmung „Ausgleichsfläche“ bevorratet. Bis zu ihrer Verwendung als Ausgleichsfläche A 1 werden sie weiterhin im Rahmen von jährlich kündbaren Pachtverträgen oder auch geeigneten Pflegeverträgen fortlaufend an ansässige Landwirte verpachtet mit der Maßgabe, sie nach guter fachlicher Praxis zu bewirtschaften. Der Zustand der Flächen befindet sich trotz biotopkartierter Bestände und Orchideenvorkommen insgesamt in einem degradierten Zustand (starke Entwässerung, bis zu 2 m tief ausgehobener Augrabungen sowie weitere Entwässerungsgräben, ggf. Drainagen, artenarme hochwüchsige Innseggenrieder, z.T. Eutrophierung). Durch die geplante Rücknahme der starken Entwässerung und der damit verbundenen Verschilfungs- und Verarmungstendenzen besteht Aufwertungspotenzial. Trotz der jahrelangen staatlichen Förderung durch das Vertragsnaturschutzprogramm ist die Fläche weiter degradiert, was neben der unzulässigen starken Entwässerung auch auf ein nicht angepasstes Mahdregime zurückzuführen ist, welches offensichtlich nicht geändert wurde oder wird, was eine aktuelle Flächenbegehung mit Stand Juni 2023 erneut bestätigt hat. Nach Kündigung des VNPs und durch die im Maßnahmenblatt A 1 dargelegten Pflege der vorgesehenen Ausgleichsfläche besteht daher die Möglichkeit auf mind. 1/3 der Gesamtfläche wieder die wertvollen Orchideenbestände zu etablieren und zu erhalten. Entsprechend den 2014 mit der höheren Naturschutzbehörde der Regierung von Oberbayern abgestimmten Anrechnungsfaktoren sind 1,082 ha (\cong 32,5 %) naturschutzfachlich anrechenbar. Dadurch ist es möglich, die biotopkartierten Bestände als zusammenhängende Ausgleichsfläche dauerhaft zu sichern, wenngleich die 3,327 ha große Fläche A 1 aufgrund ihrer Lage teilweise in der Beeinträchtigungszone und ihres Ausgangszustands lediglich mit einem anrechenbaren Umfang von 1,082 ha (= rd. 32,5 % ihrer Fläche) in Ansatz gebracht werden kann.

Es wurde eingewandt, dass das geplante Absetz- und Rückhaltebecken BECK 3 als auch die geplante Ausgleichsmaßnahme A 1 / CEF auf äußerst artenreichen und hochwertigen Streuwiesen geplant seien. Damit seien die Flächen mit die artenreichsten und individuenreichsten Orchideenwiesen (z. B. *Dactylorhiza incarnata* ssp. *hyphaematodes*) in der Region (im Bereich von Biotop 8139-0240-005) betroffen. Es bestehe auch die Gefahr der Beeinträchtigung von wassergebunden Organismen und damit einer Verschlechterung der Lebensbedingungen im FFH-Gebiet Nr. DE 8240-302 „Bärnseemoor“. Es bleibe

insofern der Klimawandel und das Zusammentreffen von erhöhten Chloridkonzentrationen im ausgehenden Winter mit einer zunehmenden Gefahr nachfolgender Starkregenereignisse in der Planung unberücksichtigt. Diese Möglichkeit werde verstärkt durch die beschriebene, langsame Fließgeschwindigkeit des Grundwasserleiters. Das Absetz- und Rückhaltebecken 3 müsse daher in östlicher Richtung in den offenen, jetzt landwirtschaftlich genutzten Bereich versetzt werden, um den Verbrauch an ökologisch wertvollen Feuchtflächen gering zu halten und den Ersatz mit Ausgleichsmaßnahmen vor Ort zu ermöglichen. Angesichts der nach § 30 BNatSchG hochwertigen, biotopkartierten Lebensräume gebe es alternativ auch die Möglichkeit, die Abwässer mit einer Rohrleitung in weniger sensible Gebiete zu leiten. Damit würde auch die Einleitung von Schadstoffen und Chlorid verhindert werden. Außerdem sei es absolut unverständlich, dass zum Schutz dieser sensiblen Bereiche der gesetzlich geschützten Biotope das Rückhaltebecken ohne vorgeschaltetes Absetzbecken konzipiert wurde.

Es wurde ferner kritisiert, dass die in Verbindung mit der Anlage der Beckenanlage BECK 3 geplante Ausgleichsmaßnahme A 1 / CEF (jetzt: A 1) zur Extensivierung einer Nasswiese und Entwicklung von Feuchtgehölzen nördlich Walkerting (Fl. Nrn. 1714/2, 1714/3, (jeweils Teilflächen) der Gemarkung Frasdorf) überflüssig bzw. biotopschädigend seien, da die angegebenen Flurstücke bereits biotopkartiert seien. Die Anlage von Gehölzen sei dazu äußerst kontraproduktiv. Die geplante A 1/CEF-Maßnahme verhindere auch nicht das Zerstören zumindest großer Teile der Population der vom Aussterben bedrohten Orchideenart *Dactylorhiza incarnata* ssp. *hyphaematodes* (RLB 1). Der Wuchsort der vom Aussterben bedrohten Orchideenart sei durch das Bauvorhaben akut bedroht. Auch indirekte Auswirkungen im Umfeld des Wuchsortes könnten die Art zum Erlöschen bringen. Selbst wenn die fachlich zweifelhafte Verpflanzung von entdeckten Exemplaren gelänge, werde so auch ein Teil der Population wissentlich zerstört. Zudem werde durch die geplanten Gehölzpflanzen der Wuchsort der nach Anhang II und IV der FFH-RL geschützten Pflanzenart *Apium repens* stark beeinträchtigt und eine Verpflanzung fachlich unverantwortlich. Es handele sich um eine Population von mehreren Tausend Individuen, die in dieser Größe weder an einen ändern Ort verpflanzt noch dort im derzeitigen sehr guten Erhaltungszustand erhalten werden könne. Alternativ müsse man die eutrophierten und langjährig verbrachten Landröhrichte aus Biotop 8139-0240-003 sowie 240.008 (Teilfläche auf Fl. Nr. 787, Gemarkung Frasdorf) durch entsprechende Pflege in eine Nass- bzw. Pfeifengraswiese umwandeln.

Der Vorhabensträger hat daraufhin seine Planung zur Anlage der Beckenanlage BECK 3 (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 3.3.3 T1) im Rahmen der 1. Tektur vom 17.12.2019 geändert. Die Beckenanlage BECK 3 wird zur Vermeidung einer

Überbauung der hochwertigen und biotopkartierten Bestände südlich der A 8 (Unterlage 19.1.1 T2, nachträglich kartierte Feuchtwiese mit zahlreichen Orchideen mit Rote-Liste-Status) nicht südlich, sondern nördlich der A 8 als zwei trockenfallende Regenrückhaltebecken mit vorgeschalteten Absetzschacht bzw. Absetzbecken zugeführt (BECK 3.1 bei Bau-km 68+965 und BECK 3.2 bei Bau-km 69+040) errichtet. Das Absetzbecken wird als geschlossene Betonanlage, das Regenrückhaltenbecken als naturnah gestaltetes Erdbecken errichtet.

Aufgrund der infolge der 1. Tektur vom 17.12.2019 erfolgten Umplanung der Beckenanlage BECK 3 (Verlegung auf die Nordseite der A 8) ist eine vorhabenbedingte Beeinträchtigung der Feuchtwiese und ihrer biotopkartierten Bestände nicht mehr zu befürchten; eine Verpflanzungsmaßnahme für Orchideenarten und den Kriechenden Sellerie ist nicht mehr erforderlich. Infolgedessen entfällt die ursprünglich geplante CEF-Maßnahme. Derweiteren wird auf die Anlage von Gehölzen verzichtet. Die Ausgleichsmaßnahme wird daher in der aktuellen gegenständlichen Planung unter der Bezeichnung „A 1 Extensivierung einer Nasswiese und naturnahe Gestaltung eines neu verknüpften Grabenabschnittes nördlich Walkerting“ geführt.

Die Aufwertbarkeit der Flächen wurde 2014 mit dem Sachgebiet 51 der Regierung von Oberbayern, Höhere Naturschutzbehörde, abgestimmt (Stellungnahme vom 15.10.2014). Der Zustand der Flächen befindet sich trotz biotopkartierter Bestände und Orchideenvorkommen in einem degradierten Zustand. Aufwertungs-potenzial besteht zweifellos in der Rücknahme der starken Entwässerung und der damit verbundenen Verschilfungs-, Eutrophierungs- und Verarmungstendenzen. Wie mit der Höheren Naturschutzbehörde 2014 abgestimmt, ist davon auszugehen, dass Naturhaushalt und Landschaftsbild durch die vorgesehenen Maßnahmen A 1 dauerhaft aufgewertet werden. Beurteilungskriterien der BayKompV sind gemäß Übergangsregelung § 23 BayKompV für das vor dem 01.09.2014 eingeleitete Verfahren nicht anzuwenden. Die seit mindestens 2012 fortschreitende Verschilfung und Eutrophierung der Flächen (steigender Anteil an Fettgräsern, aber auch Neophyten) wurde bei einer erneuten Begehung im Juni 2017 durch das Büro Horstmann + Schreiber Dipl.Ing. Landschaftsarchitekten wiederholt festgestellt.

Ausgleichsfläche A 2/W 1

Es wurde eingewandt, dass der zwischen dem Tunnel und dem Siedlungsbereich von Frasdorf geplante Gehölzbestand aufgrund der geringen Breite dieses Gehölzes und der Lage zwischen dem Siedlungsbereich und einem technischen Bauwerk nicht als Ausgleich anerkannt werden könne. Die Pflanzung stelle eine Gestaltungsmaßnahme (bzw. bei Anbindung an die freie Landschaft eine CEF-Maßnahme) dar. Zudem befinde sich die Ausgleichsfläche innerhalb der

Beeinträchtigungszone und sei größtenteils bereits mit Wald bestanden, der auch zwei als Naturdenkmäler klassifizierte Eichen beinhalte.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Geeignetheit der Ausgleichsfläche A 2 / W 1 ist fachlich nicht zu beanstanden. Die Ausgleichsfläche A 2 / W 1 dient in erster Linie dem walddrechtlichen Ausgleich. Mit der Fläche A 2 / W 1 können 1,05 ha zum Waldausgleich verwendet werden, ohne dafür landwirtschaftlich genutzte Böden aus der Nutzung zu nehmen. Zwar ist die Fläche im Bestand bereits größtenteils mit Gehölzen und Waldbäumen bestanden; diese sind jedoch vorwiegend Bestandteil des Straßenkörpers (§ 1 Abs. 4 Nr. 3 FStrG) und haben deshalb keine Waldeigenschaft nach dem BayWaldG inne. Während durch die vorhabenbedingte Verschiebung der Trasse nach Norden auf der Nordseite der A 8 umfangreiche Waldflächen als Waldverlust bilanziert werden müssen, werden auf der deren Südseite Flächen für andere Nutzungen frei, weil sie durch die Trassenverschiebung nicht mehr für den Betrieb der Autobahn benötigt und deshalb entsiegelt, rückgebaut und gemäß § 2 FStrG eingezogen werden. Dadurch werden die Flächen im Bereich der ehemaligen Parkbucht südlich der A 8 dem Straßenkörper entzogen, sodass die auf ihnen vorhandenen Gehölze Waldeigenschaft erlangen und - ergänzt um zusätzliche Aufforstungsmaßnahmen - erheblich zum Waldausgleich beitragen können. Die Fläche A 2 / W 1 erreicht somit das Ziel eines sparsamen Umgangs mit dem Schutzgut „Fläche“. Da die Fläche aber zu knapp 50 % in der Beeinträchtigungszone liegt, wurde das mit einem entsprechenden Abschlag gemäß Grundsatz 6.2 (50 %) angemessen berücksichtigt, so dass naturschutzrechtlich lediglich 0,77 ha anrechenbar sind. Die angesprochenen zwei Eichen auf den Straßengrundstücken Fl. Nrn. 128 und 129 der Gemarkung Frasdorf haben wegen ihres schlechten Zustands inzwischen ihren Rang als Naturdenkmal verloren.

Ausgleichsfläche A 4 und A 9

Es wurde eingewandt, dass die geplante Entwicklung zu einem Sumpfwald auf den Ausgleichsfläche A 4 und A 9 ohne Wiedervernässungsmaßnahmen nicht möglich sei. Die Fl. Nr. 152/1, Gemarkung Umrathshausen, werde schon im Bestands- und Konfliktplan als Grünland, nass: „Nasswiese, sumpfig und binsenreich, Sumpf“ dargestellt. Auf der Ausgleichsfläche A 9 seien auch vorgezogene CEF-Maßnahmen geplant (Aufhängen von Fledermaus und Vogelkästen an insgesamt 54 Bäumen) und dann solle auch ein Waldumbau stattfinden. Damit könnten die CEF-Maßnahmen ihren Zweck nicht erfüllen.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Geeignetheit der Ausgleichsflächen A 4 und A 9 ist fachlich nicht zu beanstanden. Auf der Fläche A 4 ist eine Entwicklung zu einem Sumpfwald gar nicht vorgesehen, sondern stattdessen die Umwandlung standortfremder Fichtenbestände in standortgerechten Moorwald, nach Möglichkeit

unterstützt durch Verfüllung vorgefundener Entwässerungsgräben und ggf. Unwirksammachen vorgefundener Drainagen. Auf der Fläche A 9 ist dagegen eine Umwandlung standortfremder Fichtenbestände in standortgerechten Sumpfwald fachlich umsetzbar. Die Fläche liegt im Bereich eines Quellhorizonts am Unterhang des Leitenbergs, welcher historisch zum Anstau des Weiherer Sees zur Wasserkraftnutzung genutzt wurde. Die Standortbedingungen sind dort für die Entwicklung von Sumpfwald wegen des Vorkommens zahlreicher quellwasser-gespeister Rinnsale und Gumpen bereits vorhanden. Der Waldumbau wird sukzessive stattfinden. Es werden zudem nicht alle bestehenden Bäume gefällt bzw. gerodet. Der Forderung wird aber durch die Zusage des Vorhabensträgers dahingehend entsprochen, dass die CEF-Maßnahmen angepasst werden und die Ergebnisse in der „Stellungnahme im Rahmen einer Plausibilitätsprüfung der vegetationskundlichen Bestandsdaten und der Fauna“ (2023) dargestellt werden.

Ausgleichsmaßnahme A 5 und A 6

Es wurde eingewandt, dass die geplante Ausgleichsmaßnahme A 5 und A 6 zur Umwandlung von Intensivgrünland in Feucht- oder Nasswiese und der Neuanlage von Wald- und Feuchtgehölzlebensräumen als Leitstrukturen (Fl. Nr. 235 (Teilfläche) der Gemarkung Umrathshausen) zu einer Beeinträchtigung bestehender hochwertiger Offenlandbiotop nach § 30 BNatSchG führe. Die bestehenden Streuwiesen im Nordwesten und Nordosten der Fläche dürften nicht als anrechenbare Fläche gelten, da sie nicht aufgewertet werden könnten. Das Ausgleichskonzept sei dahingehend anzupassen, um es auf die nicht biotopkartierten Flächen zu begrenzen und nur nicht-kartierte Flächen anzurechnen.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Das Maßnahmenkonzept wurde hinsichtlich des Umfangs der Gehölzpflanzungen infolge der 1. Tektur vom 17.12.2019 überarbeitet. Schmale Gehölzbänder haben prinzipiell eine Leitwirkung für wandernde Tiere und sind für eine erfolgreiche Wiedervernetzung der Lebensräume beidseits der A 8 erforderlich. Bei den auf der Fläche A 5 vorgesehenen Gehölzbäumen handelt es sich um die Ergänzung und Fortsetzung bestehender Heckenstrukturen entlang der vorhandenen Gräben. Wertvolle Streuwiesenbestände auszusparen ist Aufgabe der die Maßnahme konkretisierenden landschaftspflegerischen Ausführungsplanung. Die auf den Flächen A 5 und A 6 vorgesehene Schaffung von Deckung bietenden standorttypischen Gehölzbiotopen im Offenland dient insbesondere der Hinterlandanbindung der Wildunterführung am Bärnseegraben. Die linearen Gehölze im weiteren Umfeld der Querungsmöglichkeit unter der A 8 tragen zur Herstellung und Etablierung eines Wanderkorridors bei, was der Leitlinie des Bundesprogramms Wiedervernetzung entspricht. Der Vorhabensträger hat das hier festgestellte naturschutzfachliche Kompensationskonzept, insbesondere mit der Höheren

Naturschutzbehörde der Regierung von Oberbayern, mehrfach abgestimmt. Die Aufwertbarkeit wurde damals bestätigt und ist zudem mit artenschutzrechtlichen Erfordernissen für die Zuleitung von Wanderkorridoren zum Bärnseegraben-Durchlass begründet.

Ersatzmaßnahme E 1

Es wurde kritisiert, dass statt Ausgleichsmaßnahmen im direkt vom Bauvorhaben betroffenen Raum eine relativ weit entfernt liegende Ersatzmaßnahme E 1 über den Ökoflächenpool „Nussdorfer Au“ in der Innaue südlich von Nußdorf vorgesehen sei. Die Ersatzmaßnahme E 1 bestehe aus einer Auwaldrenaturierung am Inn durch Wiedervernässung von Teilflächen (durch Anlage grundwassergespeister Kleingewässer, ggf. Einspeisung von Hochwasserabflussmengen aus einem Vorlandentwässerungsgraben). Diese Renaturierung von Auwald würde jedoch eine Wiederbelebung der Hochwasserdynamik des Inns erfordern. Die Wiedervernässung mittels Grundwasser und Hochwasserabflussmengen aus einem Vorlandentwässerungsgraben sei daher kein Ausgleich für die fehlenden Überflutungen durch den Inn und aus dieser Sicht auch keine adäquate Auwaldrenaturierung. Eine ökologische Höherwertigkeit dieser Fläche könne hier nicht erkannt werden. Die Maßnahme sei somit in der Flächenbilanz zu stark gewertet und müsste mit einem geringeren Faktor angesetzt oder flächenmäßig entsprechend vergrößert werden und befinde sich weit entfernt von der vom Bauvorhaben betroffenen Region. Alle Biotope würden erst nach Ende der Bauzeit (mind. fünf bis zehn Jahre) erstellt, d. h. es finde Zerstörung ohne gleichzeitigen Ausgleich statt. Die nötigen Restflächen sollten über Kleinflächen im Bereich der A 8 erstellt werden. Auch hier dürfte eine ökologische Höherwertigkeit schwer nachweisbar sein. Stattdessen solle die Renaturierung und Wiederherstellung „Seefilze und nordwestliches Bärnseemoor“ erfolgen.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Die Ermittlung des Ausgleichsbedarfs erfolgte nach den Vorgaben der zwischen den Staatsministerien des Innern und für Landesentwicklung und Umweltfragen vereinbarten „Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben“. Die dafür vorgesehenen naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen sind in den Unterlagen 19.1.1 T2 und 9.4 T1 ausführlich beschrieben und werden in diesem Beschluss verbindlich zur Umsetzung durch den Vorhabensträger festgesetzt. Dadurch werden die durch das Bauvorhaben verursachten Beeinträchtigungen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme kompensiert.

Die Ersatzmaßnahme E 1 aus dem Ökokonto „Nußdorfer Au“ der Bundesstraßenverwaltung liegt im selben Naturraum und ist somit naturschutzfachlich nicht zu beanstanden. Aus dem bestehenden Ökokonto „Nußdorfer Au“, werden infolge der

1. Tektur vom 17.12.2019 3,84 ha verwendet (aufgrund der naturschutzrechtlichen Anrechenbarkeit der dort vorgesehenen Maßnahmen von 50 %, ist eine Abbuchung von 7,68 ha erforderlich). Der weitaus größere Teil der naturschutzfachlichen Kompensationsflächen liegt als Ausgleichsflächen, die teilweise auch artenschutzrechtliche Erfordernisse erfüllen, im Plangebiet und beruht auf einem hierfür entwickelten landschaftlichen Leitbild. Dieses wiederum fußt auf den naturschutzfachlichen Zielvorstellungen der Fachbehörden (planungsrelevante Aussagen des Regionalplanes für die Region 18, des Landesentwicklungsprogramms Bayern sowie des Arten- und Biotopschutzprogramms für den Landkreis Rosenheim) sowie auf Aussagen des Waldfunktionsplans. Die Maßnahmen sind in ihrer Konzeption und Planungstiefe mit den beteiligten Fachbehörden abgestimmt und wurden schon im Wesentlichen in den Jahren 2016 - 2018 vorgezogen hergestellt. Die Wiedervernässungs- und Waldumbaumaßnahmen wurden im Winter 2021/2022 noch durch Wegerückbaumaßnahmen ergänzt. Für die geforderte Art der „Wiederbelebung der Hochwasserdynamik“ ist eine weit in den Oberlauf des Inns reichende Veränderung der Abflusssdynamik erforderlich. Dieser Maßnahmenumfang kann beim vorliegenden Projekt nicht geleistet werden. Die Ersatzmaßnahme E 1 kann im Rahmen des Flächenpools allerdings einen Beitrag zu einer naturnahen Entwicklung von Auenlebensräumen leisten, indem sie die Umsetzung von Einzelmaßnahmen in einer realistischen Größenordnung gewährleistet. Die Ersatzmaßnahme E 1 und der Grad der Anrechenbarkeit wurde vom Vorhabens-träger mit der Höheren Naturschutzbehörde der Regierung von Oberbayern einvernehmlich abgestimmt. Bedenken wurden nicht erhoben. Zudem mindert dies die Eingriffe in private Grundstücksflächen.

Kompensationsumfang

Es wurde der Flächenverbrauch auch in Hinsicht auf den notwendigen naturschutzfachlichen Kompensationsumfang kritisiert.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Flächeninanspruchnahme für die naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen wird schon durch Entsiegelungsmaßnahmen sowie durch die Beseitigung der bestehenden Zerschneidungswirkung der Autobahn am Bärnsee-graben (Erstellung einer Wildunterführung) reduziert. Die verbleibende naturschutzrechtliche Kompensationsverpflichtung wird zu 77 % durch die Inanspruchnahme von Ökokontoflächen sowie die Verwendung rückgebauter Straßen(neben)flächen und sonstiger Liegenschaften des Vorhabensträgers erbracht.

Es wurde ferner eingewandt, dass der in der Tabelle 6 „Ausgleichsflächenbedarf“ für eine beeinträchtigte Fläche von 35,73 ha nicht mit dem in der Unterlage 19.1.1. T2, angegebenen Wert von 59,6 ha (ohne Ausgleichsflächen) zusammenpasse und

ebenso wenig mit der Tabelle 2.3. Unklar bleibe, welche Fläche tatsächlich dauerhaft bzw. temporär beeinträchtigt werde. Insbesondere fehle auch der Ausgleich für die im Maßnahmenplan dargestellten Geländeangleichungen, welche ebenfalls eine Beeinträchtigung darstellen würden. Es werde eine nachvollziehbare und schlüssige Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung als Grundlage für die Maßnahmenplanung gefordert.

Die Kritik wird zurückgewiesen. Die naturschutzrechtliche Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung (Unterlage 19.1.1 T2, Tabelle 6, S. 119 f., und Unterlage 9.4 T1) ist nachvollziehbar und schlüssig. Sie darf nur nicht mit der Gesamtflächenbilanz verwechselt werden. Der Flächenbedarf für den Ausbau der Straße (dauerhaft und temporär) kann nicht mit dem Umfang der nach Naturschutzrecht auszugleichenden beeinträchtigten Fläche gleichgesetzt werden, da nicht jede dauerhafte Flächeninanspruchnahme, z.B. für unbefestigte Straßenebenenflächen, und auch nicht jede vorübergehende Flächeninanspruchnahme im Baufeld mit einer erheblichen Beeinträchtigung nach BNatSchG gleichzusetzen ist. Es handelt sich bei den Angaben in LBP-Tabelle 6 und auf S. 91 f. der Unterlage 19.1.1. T2, zudem um die Resultate zweier völlig unterschiedlicher Betrachtungsweisen. Tabelle 6 basiert auf der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung nach den gemeinsamen „Grundsätzen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz“ und hat die naturschutzrechtliche Eingriffsfolgenbewältigung zum Ziel. Dagegen stellen die Angaben auf S. 91 eine eher nutzungsorientierte Gesamtflächenbilanz im Hinblick auf das UVP-Schutzgut Fläche dar und gibt einen Gesamtüberblick darüber, welche der im Regelungsbereich der Planfeststellung gelegenen Flächen nach Ende der Baumaßnahme für welche Nutzungen wie zur Verfügung stehen. Die beiden angeführten Werte sind daher nicht miteinander vergleichbar. Die naturschutzrechtliche Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung für die geplanten Geländeangleichungen ist in Anlehnung an Grundsatz 11 als „Beeinträchtigung des Bodengefüges“ berücksichtigt und in der Unterlage 9.4 T1, Tabelle 6 unter D), mitgehalten.

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in der Beeinträchtigungszone

Es wurde kritisiert, dass die geplanten naturschutzfachlichen Ausgleichsflächen A 1, A 2, A 3, A 6, A 8 und A 9 in der Beeinträchtigungszone von 50 Metern liegen würden, ohne dass eine begründete Ausnahme (z. B. Biotopverbund) ersichtlich sei.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Ein Verstoß gegen den gemeinsamen Grundsatz 6 nach der Ermittlung von Ausgleich und Ersatz des Bayerischen Innen- und Umweltministeriums liegt nicht vor. Die Ausnahmen sind durch § 15 Abs. 3 BNatSchG begründet, weil der Vorhabnsträger auch verpflichtet ist, sparsam mit dem Schutzgut Fläche umzugehen und dafür zu sorgen, dass für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nach Möglichkeit nicht für Kompensations-

maßnahmen aus der Nutzung genommen werden. Kompensationsmaßnahmen sollen nach Möglichkeit auf eigenen Flächen verwirklicht werden und die verwendeten Flächen sind multifunktional zu nutzen. Nach § 15 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG ist vorrangig zu prüfen, ob die Kompensation durch Maßnahmen zur Entsiegelung oder Wiedervernetzung oder durch Bewirtschaftungs- und Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes dienen, erbracht werden kann. Diese Kriterien treffen auf die naturschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahmen A 1, A 3, A 6 und A 8 und insbesondere auf die im Rahmen der 1. Tektur vom 17.12.2019 weiteren Flächen A 2/ W1 und A 9 / CEF zu. Die „verminderte Qualität“ der innerhalb der Beeinträchtigungszone gelegenen Flächenanteile wird durch einen entsprechenden Abzug von der naturschutz-rechtlichen Aufwertbarkeit berücksichtigt. Bei der Maßnahme A 2 / W1 handelt es sich um eine Waldausgleichsmaßnahme, die aus waldrechtlicher Sicht geboten ist, die aber zu 50% innerhalb der Beeinträchtigungszone liegt und deshalb dort aus naturschutzrechtlicher Sicht nur zu rd. 50 % angerechnet wird. Bei Ausgleichsfläche A 9 / CEF handelt es sich u.a. um eine aus artenschutzrechtlicher Sicht in Eingriffsnähe erforderliche Vermeidungsmaßnahme. Die Fläche liegt überwiegend außerhalb der Beeinträchtigungszone und ist naturschutzrechtlich nur mit einem Drittel ihrer Fläche anrechenbar.

Trennung von Wildbeständen

Es wurde kritisiert, dass die A 8 in vielen Fällen durch Waldgebiete und Landschaften führe, in denen nennenswerte Wildbestände zu verzeichnen seien. Diese Wildbestände wie auch besondere Arten von Kleinlebewesen seien durch den massiven Eingriff in die Landschaft ebenso gefährdet wie durch die künftig offenbar verstärkte Lärmentwicklung. Der massive Ausbau der A 8 von jetzt 17 m Breite auf dann 36 m Breite verstärke die Barrierefunktion, durchtrenne ganz massiv Lebensräume von Wildbeständen und führe damit zu deren Gefährdung. Die wenigen geplanten Grünbrücken würden diese Gefährdung nicht kompensieren. Eine funktionierende Vermeidungsmaßnahme, den Zerschneidungseffekt des 6-streifigen Ausbaus zu mindern, könne nur eine funktionierende Grünbrücke darstellen (z. B. durch die Verlängerung des Tunnels in Frasdorf).

Der Einwand wird zurückgewiesen. Durch das Bauvorhaben werden keine Lebensräume neu durchtrennt. Die A 8 stellt bereits in ihrem bestehenden Zustand eine massive Barriere für die Wanderbewegungen und den genetischen Austausch der Wildbestände dar. An die Autobahn angrenzende Waldflächen befinden sich im Bereich der Weißenbachquerungen, an der Kirchleite nördlich von Frasdorf, im Priental, östlich von Seehaus und im Umrathshuser Holz. Allerdings wird die

bestehende Barriere durch den 6-streifigen Ausbau verstärkt. Der Vorhabensträger stellt mit seiner Planung aber sicher, dass die Auswirkungen des Bauvorhabens auf die betroffenen Lebensräume soweit wie möglich durch eine Verbesserung des Angebots an Querungsmöglichkeiten minimiert werden und zur Wiedervernetzung der Lebensräume beidseits der A 8 beitragen. Im Zuge der Minimierung der Beeinträchtigungen konnte in vielen Planungsschritten in Zusammenarbeit mit technischer Planung und Landschaftsplanung eine Optimierung und in einigen Fällen auch eine Verbesserung des Angebots an Querungsmöglichkeiten erreicht werden.

Grünbrücken sind in der vorliegenden Planung nicht vorgesehen. Darüber hinaus sind im Abschnitt Achenmühle - Bernauer Berg die topographischen Voraussetzungen für eine Grünbrücke nicht gegeben. Da die A 8 hier nicht in Einschnittslage, sondern eher in vergleichsweise ebenem Gelände oder in Dammlage verläuft, müssten für die Erstellung einer Grünbrücke große seitliche Anrampungen gebaut werden, um die nötige lichte Höhe über der Autobahn zu erreichen. Diese Rampen würden seitlich weit ins Gelände eingreifen und wären darum mit erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden. Die Anlage solcher Rampen in den an die A 8 angrenzenden empfindlichen Moorböden wäre ökologisch nicht vertretbar und wäre zudem in landwirtschaftlichen Nutzflächen wegen des Flächenverlustes nicht durchsetzbar. Stattdessen sieht die Planung wildtiergerechte Aufweitungen für eine Reihe vorhandener Unterführungsbauwerke vor, die den waldbewohnenden Säugetieren, aber auch den Biotopverbund wertvoller Mooregebiete zugutekommen.

Aufgrund der topographischen Situation konnten stattdessen bestehende Durchlässe vergrößert (aufgeweitet) werden. Die große Anzahl an Aufweitungen wird durch die bautechnisch bedingte (in den meisten Fällen) höhere Lage der Gradienten ermöglicht, so dass sichergestellt werden kann, dass sich die bestehende Funktionalität der Querungsbauwerke mit der nunmehr verbreiterten A 8 nicht verschlechtert. So erfahren vier bestehende Unterführungsbauwerke eine Aufweitung auf Maße, die ein Passieren von Tieren ermöglichen oder erleichtern. An zwei Stellen (BW 111, BW 122) werden bestehende kleine Bachdurchlässe durch einen Wilddurchlass bzw. eine größer dimensionierte Wildunterführung (Eignung auch für größere Tiere, wie Rehe, Schwarzwild und auch sehr empfindliche Großsäugearten wie Wildkatze und Baummarder) ersetzt. Zwei weitere Querungsstellen (BW 111b, BW 112a) erhalten Wilddurchlässe anstelle üblicherweise aus technischer Sicht vorgesehener Verrohrungen (Unterlage 19.1.1 T2). Die Breite der Unterführungsbauwerke wurde weitgehend gemäß des Merkblatts zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen (M AQ) gewählt. Hierbei wurde insbesondere berücksichtigt, dass bei einer Vergrößerung der Länge eines

Durchlasses auch eine Vergrößerung der Maße sowohl für die lichte Höhe als auch für die lichte Breite erfolgt, um den in der Einwendung angesprochenen Verschattungseffekt zu kompensieren. Durch die genannten Maßnahmen wird zur Wiedervernetzung der Lebensräume beidseits der A 8 beigetragen. Einer möglichen Gefährdung von Wild (und Fahrzeugführern) wird ggf. mit Wildschutzzäunen begegnet. Durch die Ausbaumaßnahme, insbesondere durch den Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags ($D_{\text{StrO}} = - 5 \text{ dB(A)}$), werden im Planungsbereich die künftigen Lärmpegel i. d. R. unter dem Bestand gemindert, so dass auch lärmbedingten Trennwirkungen wirksam entgegen gewirkt wird.

Ein befürchteter Kältestau ist aufgrund der topographischen Situation nicht gegeben oder nicht stärker zu erwarten als in der Bestandssituation. Im Gegenteil ist durch die Vergrößerung von lichter Höhe und lichter Weite eher mit einer Verbesserung der klimatischen Situation unter den Bauwerken zu rechnen.

Ferner stellt der Tunnel bei Frasdorf aufgrund der Nähe zur Siedlung keine optimale Querungssituation dar. Ein Mehrwert für die Fauna, die auch die Gärten und naturnahen Bereiche Frasdorfs nutzt, ist jedoch gegeben, auch wenn der Tunnel Frasdorf nicht den Artenschutz oder eine Verbesserung der Lebensraumvernetzung beidseits der A 8 zum Ziel hat, sondern der Lärmvorsorgemaßnahme in Frasdorf dient. Die durch die Gestaltungsmaßnahme G6 bewerkstelligte landschaftliche Einbindung des Tunnelbauwerks führt im Ergebnis auch zu naturnahen Bereichen, die von Tieren auch als Querungsmöglichkeit genutzt werden können.

Die geforderte erhebliche Vergrößerung des Tunnelbauwerks wird aus den unter C.3.3.4.1 dieses Beschlusses genannten Gründen abgelehnt. Über den geplanten Tunnel Frasdorf mit seiner Länge von 590 m können auch Wildtiere die A 8 queren. Er verfügt über eine direkte Anbindung an die vorhandenen Waldflächen im Norden sowie aufgrund der geplanten Deckungsstrukturen auf der Südseite (insbes. die geplante Waldfläche A2/W1) auch über eine Anbindung an das Hinterland im Süden. Der geplante Tunnel kann damit trotz Siedlungsnähe einzelne Funktionen einer Grünbrücke erfüllen und trägt zur Wiedervernetzung von Lebensräumen beiderseits der A 8 bei. Insbesondere ist die Verlängerung des Tunnels Frasdorf jedoch nicht artenschutzrechtlich (durch Faunafunde entsprechend relevanter Arten) stichhaltig und ausreichend zu rechtfertigen. Für die in großer Artenvielfalt nördlich Frasdorf vorkommenden Fledermäuse als wesentliche Auslöser für Artenschutzmaßnahmen bringt der Tunnel in Kombination mit den vorgesehenen Schutzmaßnahmen in der vorgesehenen Bauweise beispielsweise eine erhebliche Verringerung des Kollisionsrisikos.

Lichtöffnungen für Wildunterführung Bärnseegraben und Prientalbrücke

Es wurde im Anhörungsverfahren aufgrund der fast doppelten Breite der Durchlässe an der Prien und am Bärnseegraben von den Naturschutzbehörden darauf hingewiesen, dass die Unterquerungen sehr stark abgedunkelt würden. Durch den Lichtmangel am Boden würden die Wildunterführungen von vielen Tieren nicht mehr genutzt werden. Damit die Querung die gewünschte Durchgängigkeit für wandernde Tieren biete, müsse an geeigneten Stellen (beispielsweise im Mittelstreifen) Licht bis auf den Boden gelangen können. Die Planungen seien entsprechend anzupassen.

Es wurde eingewandt, dass für die Wildunterführung Bärnseegraben eine Ausführung nötig sei, die das Zielbiotop unter dem Durchlass beschreibe und den anrechenbaren Ausgleich in Wertpunkten angebe. Zu beachten sei hier auch der Lichtfaktor. Für die Wildunterführung Bärnseegraben würden in Anlehnung an die „Vollzugshinweise Straßenbau“ (Bay StMIBV 2014) 2 ha als Ausgleich veranschlagt.

Die Forderung auf Herstellung von Lichtöffnungen in den Wildunterführung am Bärnseegraben und an der Prientalbrücke wird zurückgewiesen. Bei der Dimensionierung der naturschutzfachlich bedeutsamen Brücken wurde seitens des Vorhabensträgers maßgeblich berücksichtigt, dass die Akzeptanz als Wanderkorridor für etwaige Arten gesichert (Prientalbrücke) oder deutlich erhöht wird (Bärnseegrabenbrücke). Dies erfolgt durch Beibehaltung bzw. Schaffung großer Lichte Weiten und Lichte Höhen unter den Brücken gemäß dem aktuellen Merkblatt für die Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen (MAQ 2022). Der geäußerten Befürchtung einer Abdunkelung, des Lichtmangels am Boden und einer daraus nicht mehr möglichen Nutzung durch viele Tiere als Wildunterführung kann nicht gefolgt werden, da es sich an der Prien und am Bärnseegraben nicht wie geschildert um Durchlässe, sondern um große Brücken handelt.

Um die hohe Bedeutung des Prientals als Wanderkorridor zu würdigen, wird dieses wie bisher in seiner gesamten Breite mit einer rd. 160 m langen großen Talbrücke gequert. Das MAQ fordert für Talbrücken eine Lichte Weite von 130 m, dieser Wert wird hier eingehalten bzw. sogar deutlich überschritten. Unter der Talbrücke fordert das MAQ eine Lichte Höhe von 10 m, dieser Wert wird über dem Talgrund an jeder Stelle eingehalten bzw. deutlich übertroffen. Vor dem Talhang auf der Münchener Seite ist eine Lichte Höhe von rd. 11 m vorgesehen, dies entspricht der Höhe eines 4-stöckigen Wohnhauses (Erdgeschoss + 3 Obergeschosse). Vor dem Talhang auf der Salzburger Seite ist die Lichte Höhe mit rd. 14 m vorgesehen, dies entspricht der Höhe eines 5-stöckigen Wohnhauses.

Die Schaffung einer großen zusätzlichen Wildquerung ist am Bärnseeegraben vorgesehen, hier befindet sich im Bestand lediglich ein kleiner Bachdurchlass mit einer Lichten Weite von 1,60 m. Die neue Wildunterführung ist mit einer Lichten Weite bzw. einem Abstand der Widerlager von 49 m vorgesehen, d.h. die Öffnungsweite wird verdreißigfacht. Die Lichte Höhe beträgt mindestens 5 m, dies entspricht der Höhe eines 2-stöckigen Wohnhauses (Erdgeschoss + 1 Obergeschoss), im Bachbereich wird die Lichte Höhe bis auf 6,40 m vergrößert. Überschüttete Brücken wie am Bärnseeegraben werden im Ergebnis als eine Brücke hergestellt, allerdings in Form zweier - ungleich großer - Teile. Der erste Teil wird für die bauzeitliche Verkehrsführung breiter hergestellt, daneben wird die Überschüttung durch eine Böschung gestützt. Nach dem Rückbau der alten A 8 wird anschließend der schmalere zweite Teil direkt an den ersten Teil anbetoniert. Die Betonierfuge liegt dementsprechend seitlich von der Autobahnachse verschoben. Nach Fertigstellung der Brücke kann die Überschüttung bis zur vollen Breite ergänzt werden. Um die von der Naturschutzbehörde geforderten Lichtöffnungen bzw. Lichthöfe zwischen den Fahrbahnen beim Bärnseeegraben herzustellen, müsste die ausmittige Betonierfuge entfallen und es müssten - wie bei direkt befahrenen Brücken - zwei getrennte Teilbauwerke hergestellt werden. Beim Bärnseeegraben würde ein Lichthof eher einem hohen Lichtschacht entsprechen, was eine deutliche Reduzierung des Lichteinfalls nach sich ziehen würde. Dies liegt zum einen daran, dass die geplante Wildunterführung am Bärnseeegraben überschüttet hergestellt werden muss, um der schwierigen Entwässerungssituation in diesem Bereich gerecht zu werden und die Streckenentwässerung über die Brücke führen zu können. Zur Schaffung eines Lichthofes müsste die Überschüttung innen durch Stützwände eingefasst werden. Zum anderen wird die neue Wildunterführung außen gemäß MAQ durch lichtdichte Irritationsschutzwände eingefasst, um Lärm und Blendung vom Wanderkorridor fernzuhalten. Um dies auch für den Lichthof zu gewährleisten, müssten lichtdichte Irritationsschutzwände auch auf den geschilderten Stützwänden angeordnet werden. Zudem würde die geringe zusätzliche Belichtung durch den geschilderten Lichtschacht in keinem Verhältnis zu den zusätzlichen Eingriffen in die Waldfläche und den Moorboden stehen.

Im MAQ sind keinerlei Forderungen oder Hinweise zu einer Lichtöffnung oder einem Lichthof im Mittelstreifen enthalten. Der Mittelstreifen dient bei Autobahnen zur Trennung der Richtungsfahrbahnen. Ein Durchbrechen eines LKW auf die andere Fahrbahn wird durch passive Schutzeinrichtungen wie Betonschutzwände oder Schutzplanken verhindert. Die konstruktiv mögliche Breite einer Licht- und Regenöffnung beträgt bei der geplanten Prialtalbrücke 10 cm (geplanter Fugenspalt zwischen den Richtungsfahrbahnen München und Salzburg) und ist bei der

geplanten Wildunterführung Bärnseegraben aufgrund der entwässerungstechnisch bedingten Bauweise als überschüttetes Bauwerk nicht gegeben.

Um den genannten Anforderungen an die Verkehrssicherheit auch auf den Autobahnbrücken gerecht zu werden, muss auf diesen der Mittelstreifen mit den passiven Schutzeinrichtungen durchlaufen. Auf direkt befahrenen Autobahnbrücken wird der Mittelstreifen mit einer Breite von 4,0 m im Wesentlichen auf die Mittelkappen der beiden getrennten Überbauten verteilt, diese werden zur Aufrechterhaltung des Verkehrs zeitlich nacheinander hergestellt. Der Fugenspalt bzw. der Abstand zwischen den beiden Überbauten einer Autobahnbrücke beträgt herstellungs- und unterhaltungsbedingt je nach Brückengröße zwischen 4 und 10 cm. Für die große Prientalbrücke ist der maximale Fugenspalt von 10 cm vorgesehen. Um bei einer Autobahnbrücke einen Lichtdurchlass zu integrieren, müsste ein Lichthof mit einer Breite von einem oder mehreren Metern geschaffen werden. Für diesen Lichthof müssten die beiden Überbauten der Richtungsfahrbahnen auseinandergeschoben werden. Um das Abstürzen von Personen in den Lichthof zu vermeiden, müsste dieser entweder durch einen begehbaren Gitterrost abgedeckt werden (möglich für eine Lichthofbreite bis zu 2,50 m) oder durch nichtübersteigbare Geländer eingefasst werden. Sowohl der Gitterrost als auch das Geländer reduzieren je nach Sonnenstand die Wirksamkeit des Lichteinfalls. Allerdings beschränkt sich das Auseinanderrücken der Richtungsfahrbahnen nicht auf den Bereich der Bauwerke, sondern betrifft auch die Bereiche vor und nach den Bauwerken in denen die Fahrbahnen verschwenkt werden.

Die für einen Lichthof zwischen den Richtungsfahrbahnen nötigen Fahrbahnverschwenkungen würden eine sich über mehrere 100 m erstreckende Verbreiterung der Trasse der A 8 bedeuten und wären mit erheblich größeren Eingriffen in die empfindlichen Moorböden und Feuchtbiootope der Bärnseesenke (Landschaftsschutzgebiet) bzw. in die biotopkartierten Au- und Schluchtwaldbestände der Prien (Landschaftsschutzgebiet) verbunden. Die für die Lichtöffnungen erforderlichen Eingriffe in Natur und Landschaft stünden in keinem vertretbaren Verhältnis zu den wildbiologischen Vorteilen. Die damit verbundenen zusätzlichen Flächeninanspruchnahmen (z. B. im Fall der Prientalbrücke für die direkt westlich benachbarte Anschlussstelle Frasdorf) halten wir für nicht vertretbar.

Der angesetzte Kompensationsumfang für die Wildunterführung Bärnseegraben ist nicht zu beanstanden. Für die Eingriffs- und Ausgleichsermittlung gelten daher noch die "Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben" der Bayerischen Staatsministerien des Innern und für Landesentwicklung und Umweltfragen. Die 2 ha wurden in Anlehnung an die „Vollzugshinweise Straßenbau (BayStMIBV 2014)) zu

§ 8 Abs. 2 der BayKompV mit der 10-fachen Fläche des sogenannten Biotopzielwertes bei Anlage einer Tierquerungshilfe zur Sanierung/Beseitigung einer bestehenden Lebensraumbarriere mit einer überbauten Fläche von ca. 0,2 ha pauschal in Ansatz gebracht. Die Aufweitung des bestehenden kleinen Bärnseegrabendurchlasses basiert rein auf der naturschutzfachlichen Zielsetzung, alle sich im Rahmen der Ausbauplanung ergebenden Möglichkeiten für eine Beseitigung der bestehenden Lebensraumbarriere der A 8 zu ergreifen und dabei die bestmöglichen Rahmenbedingungen für eine ökologische Wiedervernetzung zu nutzen und zu schaffen. Zum anrechenbaren Kompensationsumfang bei der Wildunterführung Bärnseeegraben nach BayKompV ist zu bemerken, dass diese gemäß § 23 BayKompV für vor dem 01.09.2014 eingeleitete Verfahren nicht anzuwenden ist.

Wildunterführung Bärnseeegraben BW 122 (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.1.21 T1)

Es wurde eingewandt, dass die geplante Verbreiterung der A 8 sowie die Erhöhung des Fahrbahnniveaus, der geplante Lärmschutzwall und die Höhe der Böschungen und Irritationswände im Vergleich zum gegenwärtigen Zustand einen enormen Eingriff in die Landschaft und das FFH-Gebiet „Bärnseemoor“ darstellen würden. Der Wilddurchlass solle daher niedriger und nicht durch eine Zufahrt erschlossen sein.

Die Kritik ist nicht gerechtfertigt. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann nicht verzichtet werden, da sie für den 6-streifigen Ausbau der A 8 zwischen der Achenmühle und Bernauer Berg erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen unter C.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Im Zuge des Ausbaus wird das Bauwerk auf eine lichte Weite von 49 m Breite aufgeweitet und nach tierökologischen Gesichtspunkten gestaltet und somit eine deutliche Verbesserung gegenüber der bestehenden Situation erzielt. Der genetische Austausch gefährdeter Tier- und Pflanzenarten wird im Bereich des Bärnseeegrabens durch die anstelle des heutigen engen Bachdurchlasses (lichte Weite 1,6 m) geplante großdimensionierte Wildtierunterführung BW 122 (Unterlage 11 T2, Reg. Verz. lfd. Nr. 2.1.21 T1) mit einer lichten Weite von 49 m erheblich verbessert. Die Wildunterführung am Bärnseeegraben ist aufgrund ihrer siedlungsfernen Lage im Landschaftsschutzgebiet, ihrer sehr guten Vernetzungswirkung, ihres guten Deckungsanschlusses und ihrer Dimensionierung für den Wechsel auch großer Säugetierarten sehr gut geeignet. Sie ist wildbiologisch nicht ungünstiger zu beurteilen als eine 50 m breite Grünbrücke. Wenn ein Fließgewässer mitunterführt werden kann, wie in diesem Fall der Bärnseeegraben, hat die Wildunterführung sogar einen Vorteil gegenüber einer Grünbrücke, weil sich viele Wildtiere bei ihren Wanderungen an Wasserläufen orientieren. Nach der Umsetzung

der Maßnahme und der Anbindung im Hinterland durch die Ausgleichsmaßnahmen A 5 und A 6 wird gerade hier auch ein Passieren von auch größeren Säugetieren ermöglicht. Die Aufweitung des engen Durchlasses wurde vom Bayerischen Landesamt für Umwelt befürwortet. Im Bereich der Prientalbrücke (BW 117) ist die A 8 für den Biotopverbund der Wildtierlebensräume bereits heute durchlässig und stellt keine Barriere dar. Die Prientalbrücke wird im Zuge des A8-Ausbaus in gleicher Dimensionierung, aber wildtierökologisch verbesserter lärmgeminderter Übergangskonstruktion wiederhergestellt.

Aufweitung des Bachbettes im Bereich der Bärnseegrabenunterführung

Es wurde im Anhörungsverfahren vorgeschlagen, das Bachbett im Bereich der Bärnseegrabenunterführung möglichst aufzuweiten, damit es bei der breiten Unterführung Chancen für die Etablierung von Pflanzenarten in der Unterführung gäbe.

Die Forderung einer Bachbettaufweitung wird abgelehnt. Die gewünschte Bachbettaufweitung zur Ansiedlung von Vegetationsbeständen ist aufgrund der Lichtsituation für Pflanzenbewuchs nicht erfolgsversprechend. Das landschaftspflegerische Maßnahmenkonzept sieht für den Bereich von Bauwerk BW 122 Wildunterführung am Bärnseegraben (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.1.21 T1 und lfd. Nr. 6.1.11 T2) die für eine Annahme der Querungsmöglichkeit für alle bodengebunden wandernden Tierarten, wie Säugetiere (v. a. Nieder-, Reh-, Schwarz- und Rotwild), Reptilien, Amphibien, aber auch für an Fließgewässern lebende oder strukturgebunden fliegende Fledermäuse, Vögel und Libellen wesentlichen Maßnahmen bereits vor. Das Maßnahmenpaket sieht allerdings den Schutz des natürlichen Bodengefüges unter der Wildunterführung vor.

Naturnahe Gestaltung bei Änderung an Gewässern

Es wurde gefordert, dass alle Änderungen von bestehenden (Fließ)Gewässern keine naturschutzfachliche Verschlechterung bedingen dürften. Versteinerungen des Ufers bzw. „Steinsätze“ dürften daher nur in Bereichen zugestimmt werden, wo dies aus verkehrssicherungstechnischen Gründen unbedingt nötig sei.

Die Planungen des Vorhabensträger entspricht im Wesentlichen diesen Vorgaben. Die Fließgewässerverlegungen erfolgen so naturnah wie möglich. Uferpflaster oder kanalartiger Gewässerausbau sind nicht vorgesehen. Das Maßnahmenpaket für Fließgewässerverlegungen hat sich im Zuge der 2. Tektur vom 31.01.2023 nicht verändert. Es war bereits vollumfänglich im Zuge der 1. Tektur vom 17.12.2019 enthalten und beinhaltet umfangreiche, auch Muschelvorkommen berücksichtigende Einzelmaßnahmen. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass einige Gewässer Wildbachcharakter aufweisen. Deshalb muss auch dafür Sorge getragen werden,

dass parallel zum Gewässer verlaufende Straßendämme und Versorgungsleitungen/Sparten sowie auch angrenzende Gebäude und Widerlager der Brückenbauwerke bei Hochwasser nicht unterspült bzw. beschädigt werden. Teilweise müssen Bachsohle und Bachböschungen dort, wo es im Gewässer zu kritischen Schubspannungen kommen kann, mit Wasserbausteinen gesichert werden, deren Größen und Bauweisen nach der Erosionsanfälligkeit und Schutzbedürftigkeit der Standorte zu bemessen sind (Steinschüttungen, Steinwurf, gesetzte Steine, Steinkörbe, etc.). Ihre Hohlräume werden im naturnahen Wasserbau aber nicht mit Beton vergossen, sondern sind stattdessen begrünbar und/oder bieten Lebensräume für gewässerbewohnende Tierarten. Die nähere landschaftspflegerische Bauausführungsplanung wird mit dem Landratsamt Rosenheim, Untere Naturschutzbehörde, und dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim abgestimmt.

Straßenentwässerung

Es wurde befürchtet, dass die geplanten Straßenentwässerungsanlagen zu erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft führen würden.

Der Vorwurf wird zurückgewiesen. Die Straßenentwässerung wurde in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim nach dem Stand der Technik geplant und nicht beanstandet. Auf die Ausführungen unter C.3.4.6 dieses Beschlusses wird verwiesen. Zur Entlastung von Natur und Landschaft werden an allen Straßenabschnitten, an denen die angestrebte Versickerung über den Boden nicht möglich ist, wie z. B. Mittelstreifen, Einschnittslagen, hohe Dammböschungen, die gesammelten Straßenabwässer nicht mehr wie bisher ungereinigt in die Vorfluter eingeleitet, sondern zunächst in Regenrückhaltebecken- und vorgeschalteten und teilweise unterflur gelegenen Absetzbecken gesammelt und mechanisch gereinigt, bevor eine gedrosselte Ableitung in die Vorfluter erfolgt. Dadurch kommt es zu einer Sicherung und Verbesserung der Lebensraumqualität für Tiere und Pflanzen in Fließgewässern. Schmutz- und Schadstoffeintrag in die Vorfluter und das Grundwasser werden mit diesen kombinierten Beckenanlagen nach den maßgeblichen wasserwirtschaftlich-technischen Regeln verhindert. Sie liegen jeweils in unmittelbarer Nähe neben der A 8, weitestgehend in Flächen mit geringer Bedeutung für Naturhaushalt und Landschaftsbild und werden ausreichend groß dimensioniert, um eine landschaftstypische Gestaltung und eine landschaftliche Einbindung durch randliche Gehölzbestände zu ermöglichen. Nur im Fall der Beckenanlage 8 (am Bärnseeграben) ist dem Absetzbecken ein Versickerbecken mit bewachsenem Retentionsbodenfilter nachgeschaltet, in dem das Wasser nach den Regeln der Technik über eine Filterschicht aus Sand (mit Schilfbewuchs) und eine darunter angeordnete, die Selbstreinigungskraft fördernde Bodenaustauschschicht (Kies-packung) ins Grundwasser sickert. Durch die Konzeption und Anordnung der

Beckenanlage 8 ist eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebiets Nr. DE 8240-302 „Bärnseemoor“ durch betriebsbedingte Streusalzeinträge und andere Schadstoffe über den Wasserpfad ausgeschlossen (Unterlage 19.3.1 T1). Auf die Ausführungen unter C.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Aufgrund der Lage in oder in unmittelbarem Umfeld von hochwertigen Beständen werden bei Beckenanlage 2 und 3 eine Vergrößerung der Beckenfläche und eine naturnahe Bauweise mit Tonabdichtung vorgesehen.

Entwässerungsbecken 3.1 und Becken 3.2

Es wurde von der Höheren Naturschutzbehörde gefordert, dass auf der für die Entwässerungsbecken 3.1 und Becken 3.2 vorgesehenen Fl. Nr. 1715, Gemarkung Frasdorf, bau- und anlagebedingte Eingriffe/Wirkungen in die angrenzenden Biotopflächen ausgeschlossen werden können.

Der Forderung wird durch die Planung des Vorhabensträgers entsprochen. In diesem Bereich greifen alle Schutzmaßnahmen, die in Unterlage 9.2 T2, Blatt 1, angegeben sind (S 2, S 3, S 7).

Landschaftsbild

Es wurde der massive Eingriff des geplanten 6-streifigen Ausbaues der A 8 im Abschnitt Achenmühle - Bernauer Berg in das Landschaftsbild, insbesondere auch durch die geplanten Geländeangleichungen auf ca. 10,24 ha kritisiert. Die Planung müsse für eine optimale Einbindung der A 8 in das Landschaftsbild überarbeitet werden. Durch Aufschüttungen werde nicht nur das natürliche Bodengefüge nachhaltig gestört, es sei auch mit erheblichen Eingriffen in das Landschaftsbild verbunden. Das natürliche Relief der Landschaft werde überprägt mit Erdmassen aus dem Bauvorhaben, die die Landschaft produktionsorientiert gestalten würde. Daher solle ein Konzept erarbeitet werden, in dem die Erdmassen möglichst landschaftsverträglich eingebaut werden könnten. Insbesondere die geforderte Alternative eines 4-streifigen Ausbaus der A 8 mit Standstreifen könne hier erhebliche Beeinträchtigungen vermeiden. Die erheblichen und dauerhaften Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes seien ferner bei der Ausgleichsberechnung nicht berücksichtigt. Nach der seit 01.09.2014 anzuwendenden Bayrischen Kompensationsverordnung (BayKompV) seien die Beeinträchtigungen monetär (= durch Zahlung) auszugleichen.

Die Forderung einer Überarbeitung der Planung hinsichtlich der Einbindung der A 8 in das Landschaftsbild wird abgelehnt. Es wird von uns nicht verkannt, dass das Bauvorhaben zu erheblichen Eingriffen in das Landschaftsbild führen wird. Diese sind aber aus den unter C.3.3 dieses Beschlusses angeführten Erwägungen hinzunehmen. Die Geländeangleichung bei Bau-km 70+100 befindet sich in

unmittelbarer Nähe des Überführungsbauwerks 113 und wird durch einen Zufahrtsweg durchschnitten. Die Angleichung ist technisch bedingt und lässt keine großen Gestaltungsspielräume zu. Bei den Geländeangleichungen von Bau-km 70+700 bis Bau-km 71+000 wird der Tunnel Frasdorf an den Hang angepasst. Bei den Geländeangleichungen bei Bau-km 71+300 südlich der A 8 werden die anzugleichenden Flächen zur landwirtschaftlichen Nutzung an die Eigentümer zurückgegeben. Die Angleichung erfolgt im Einvernehmen mit den Eigentümern. Die Geländeangleichungen von Bau-km 71+200 bis Bau-km 71+480 nördlich der A 8 sind von der A 8, dem neuen Kreisverkehr und der verlegten Staatstraße 2093 umschlossen. In der umschlossenen Fläche sind das Tunnelbetriebsgebäude, der Pendlerparkplatz und mehrere Zuwegungen vorgesehen. Die Geländeangleichungen sind bautechnisch bedingt. Mit der Geländeangleichung von Bau-km 71+400 bis Bau-km 71+600 wird die verlegte Kreisstraße RO 23 in das Gelände eingepasst. Es erfolgt keine flächige Auffüllung. Die Geländeangleichung bei Bau-km 72+700 erfolgt auf einem schmalen Streifen entlang der A 8. Die betroffenen Flächen werden landwirtschaftlich genutzt. Es verbleibt kein Raum für Gestaltung. Die Geländeangleichung von Bau-km 73+200 bis Bau-km 73+400 südlich erfolgt auf einem schmalen Streifen entlang der A 8. Hier wird eine Restfläche als überbreite Wallkrone hergestellt. Von Bau-km 73+350 bis Bau-km 73+880 wird das Gelände in einer größeren Fläche angeglichen. Durch den Ausbau der A 8 nach Norden und durch den Bau eines Entwässerungsbeckens wurde eine Anpassung des Hangs erforderlich. Mit der vorgenommenen Geländeangleichung wird die Anpassung großzügig vorgenommen. Mit der geplanten Geländeangleichung zwischen Bau-km 74+450 und Bau-km 75+000 wird der schmale Streifen zwischen der Böschung der nach Norden abgerückten A 8 und der Bestandsböschung der A 8 ausgeglichen und aufgefüllt. Die geplante Geländeangleichung bei Bau-km 68+500 östlich der Beckenanlage 2 beidseits des Grabens muss nicht eben ausgeführt werden. Der Angleich kann auch strukturiert erfolgen.

Durch den 6-streifigen Ausbau der A 8 wird keine zusätzliche Verkehrsstrasse in die Landschaft gelegt, sondern es findet ein bestandsorientierter Ausbau einer seit knapp 90 Jahren bereits landschaftsbildprägenden Autobahn statt. Da es sich im vorliegenden Fall nicht um eine Neutrassierung, sondern um den Ausbau einer bestehenden Straße handelt, liegt eine flächensparende Bauweise vor.

Der geforderte 4-streifige Ausbau mit Standstreifen stellt im Gegensatz zum vorliegenden 6-streifigen Ausbau keine ausreichende Leistungsfähigkeit und Qualität des Verkehrsablaufs sicher. Nach dem HBS erzielt ein 4-streifiger Ausbauquerschnitt die schlechtestmögliche Qualitätsstufe F und erfüllt damit die angestrebte Qualitätsstufe C für die Verkehrsqualität nicht. Zudem sieht die Planung des

Vorhabensträgers vor, dass landschaftsbildbedeutsame bewaldete Geländekanten soweit möglich erhalten bleiben (südwestlich Ginnerting, nördlich Frasdorf) und die durch die Gradientenveränderung und Tunnelbau erforderliche Landschaftsveränderung durch Bodenmodellierung und Pflanzung so zu gestalten, dass die Tunnelsituation landschaftlich in die Umgebung eingebunden und binnen weniger Jahre eingewachsen ist. Darüber hinaus ist die angesprochene Verstärkung der optischen Wirkung der A 8 durch die Verbreiterung des Autobahnbandes in bewaldeten Abschnitten nur geringfügig wahrnehmbar. Gemäß Übergangsregelung § 23 BayKompV ist die BayKompV für vor dem 01.09.2014 eingeleitete Verfahren nicht anzuwenden. Für die Eingriffs- und Ausgleichsermittlung gelten daher noch die "Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben" der Bayerischen Staatsministerien des Innern und für Landesentwicklung und Umweltfragen. Die hier festgesetzten landschaftspflegerischen Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahmen stellen sicher, dass das Landschaftsbild nach Bauende landschaftsgerecht neugestaltet ist, so dass die optische Beeinträchtigung der Landschaft und die Veränderung von Sichtbeziehungen verringert werden kann.

Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes werden durch Maßnahmen zur Gestaltung und landschaftsgerechten Einbindung der Straßenböschungen und Straßennebenflächen (G 1), Lärmschutzwälle (G 3), Fließgewässerverlegungsstrecken (G 5) und des Tunnels Frasdorf (G 6) kompensiert. Auch die trassennahen Ausgleichsmaßnahmen (Maßnahmen der Kategorien A und W) tragen wesentlich zur Wiederherstellung des Landschaftsbildes (Multifunktionalität dieser Maßnahmen) bei. Die Überschüttung, Geländemodellierung und Begrünung des geplanten Tunnels (G 6) trägt zudem wesentlich zur Aufwertung der Wohnqualität der Ortschaft Frasdorf und des ortsprägenden Landschaftsbildes bei. Das landschaftspflegerische Gestaltungskonzept des Vorhabensträgers wird gleichzeitig den berechtigten Ansprüchen der Anwohner nach Lärmschutz und optischer Abschirmung gerecht. Die Lärmschutzwände und -wälle werden v. a. durch die Anpflanzung von mehrschichtigen Baumhecken bzw. von Einzelbäumen und Baumgruppen naturnah gestaltet und landschaftsgerecht eingebunden. Die geplanten Böschungen werden im Bereich von Oberacherting auf der Nordseite mit einer Neigung von 1 : 2 bzw. 1 : 2,5 und auf der Südseite mit 1 : 2 ausgeführt. Die Eingriffe resultieren im Wesentlichen aus der nordseitigen Verbreiterung der Autobahn verbunden mit der Tieferlegung im Bereich westlich von Daxa und sind nicht zu vermeiden. Das Landschaftsbild unterliegt im Übrigen einer laufenden Veränderung durch Änderungen von Nutzungen und Einbringung baulicher Anlagen, u.a. Infrastrukturmaßnahmen. Nach Bestandsentwicklung der vorgesehenen Baum-

/Gehölzpflanzungen ist i. d. R. mittelfristig jedoch von einer Einbindung der Lärmschutzanlagen auszugehen.

Auffüllungen im Bereich Umrathshausen/Leitenberg

Es wurden die geplanten großflächigen Auffüllungen und Begradigungen des Geländes süd-westlich von Umrathshausen kritisiert, da dies den Charakter des Alpenvorlandes, welches von typischen Moränenlandschaften geprägt sei, massiv beeinträchtigt. Eine geplante Ablagerung von 130.000 m³ Boden und 75.000 m³ Oberboden könnten nicht landschaftsverträglich erfolgen bzw. sei nicht ausgleichbar.

Der Vorhabensträger hat seine Planung zur Reduzierung des Flächenverbrauches durch Seitenablagerungen im Rahmen der 1. Tektur vom 17.12.2019 geändert. Von den zu lösenden Erdmassen (insges.: 1.000.000 m³ Boden und 135.000 m³ Oberboden) kann ein Großteil (900.000 m³ Boden, 60.000 m³ Oberboden) im Planungsabschnitt wieder eingebaut werden. Davon entfallen z.B. 225.000 m² Boden auf die geplanten Lärmschutzwälle. Somit ergeben sich voraussichtlich Massenüberschüsse in einer Größenordnung von 100.000 m³ Boden und 75.000 m³ Oberboden. Davon müssen etwa 80.000 m³ Boden aufgrund organischer Beimengungen abgefahren werden. Ein Großteil der verbleibenden Menge (20.000 m³ Boden und 75.000 m³ Oberboden) kann grundsätzlich landschaftsverträglich durch Anschüttung auf der autobahnabgewandten Seite der Lärmschutzwälle (sanftes Ausziehen der Böschungsneigungen auf bis zu 1:10 zum Beispiel zwischen Leitenberg und Umrathshausen) sowie durch Geländeangleichungen zum Beispiel im Bereich des Tunnels und der AS Frasdorf (zur landschaftlichen Einbindung der umfangreichen Massenauf- und -abträge) bzw. zur Bodenverbesserung landwirtschaftlicher Flächen verwendet werden. Eine Ablagerung erfolgt aber nur mit Zustimmung des Grundeigentümers.

Der Flächenverbrauch durch die Seitenablagerungen geht in die Ermittlung des Ausgleichsbedarfs mit ein und wird im Rahmen des naturschutzrechtlichen Kompensationserfordernisses ausgeglichen. Der Ausgleichsbedarf für die Seitenablagerungen, Geländeauffüllungen und hohen Lärmschutzwällen beträgt 15.400 m² (Unterlage 19.1.1 T2).

Für das Landschaftsbild sind wirksame Maßnahmen vorgesehen, die die Einbindung in die Landschaft als Grundprinzip innehaben, ausführlich beschrieben und auch die trassennahen naturschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahmen tragen zur Wiederherstellung des Landschaftsbildes bei. Die Auswirkungen auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss werden mit Umsetzung dieser Maßnahmen kompensiert. Die für das Alpenvorland prägende Moränenlandschaft wird damit nicht verändert.

Geländeangleichung im Bereich nördlich des BW 111

Es wurde eingewandt, dass die geplante Erweiterung des Bauwerks 111 (BW 111) über die A 8 und den Auerbach nicht nachvollziehbar sei, da auf nördlicher Seite der A 8 keine Anbindung an Siedlungen oder Verkehrswege bestehen würden. Die Oberbodenanfüllung nördlich des Bauwerks BW 111 sei nicht nachvollziehbar. Bei dem zu überfüllenden Bereich handele es sich um steile südexponierte Böschung, die (außerhalb des zukünftigen Aufschüttungsbereiches) in noch steilere Hangwälder übergehen. Aufschüttungen in solchen Hanglagen seien besonders schädigend für das Landschaftsbild und können daher nicht als landschaftsverträglich gelten. Zudem seien südexponierte Böschungslagen bevorzugte Habitate für wärmeliebende Tiere und Pflanzen. Die Überfüllung würde die lokale Habitatdiversität erheblich senken.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Verbreiterung des BW 111 ist zur Reduzierung des Flächenverbrauchs erforderlich. Die Unterführung des Aubachs im nördlichen, dritten Brückenfeld ermöglicht eine Verschiebung des nördlich der A 8 parallel verlaufenden, öffentlichen Feld- und Waldweges zur Autobahn hin und ist somit flächensparender als den Aubach in einem gesonderten Bauwerk zu unterführen. Im Zuge der Baumaßnahme wird zudem bei vorheriger Zustimmung der betroffenen Grundstückseigentümer eine Geländeangleichung von Bau-km 68+550 bis 68+650 durchgeführt. Es handelt sich nicht um eine Auffüllung. Durch die Geländeangleichung kann auf eine bis zu 2 m hohe nordseitige, der Hangneigung entgegengerichtete Böschung, verzichtet werden. Hierdurch wird zum einen weniger in private Flächen eingegriffen, zum anderen ist die Bewirtschaftung der Wiese bis zum neutrassierten öffentlichen Feld- und Waldweg Fl. Nr. 1590/3, Gemarkung Frasdorf, möglich. Aufgrund der Tatsache, dass die Geländeangleichung nahezu eben ist, wird diese von Süden gesehen vom parallel zur A 8 verlaufenden öffentlichen Feld- und Waldweg verdeckt und wirkt sich daher nicht schädigend auf das Landschaftsbild aus. Südlich davon entstehen künftig große, südwärts zum Aubach hin ausgerichtete Böschungflächen. Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes werden wieder durch Maßnahmen zur Gestaltung und landschaftsgerechten Einbindung der Straßenböschungen und Straßennebenflächen (G 1), Lärmschutzwälle (G 3), Fließgewässerverlegungsstrecken (G5) und des Tunnels Frasdorf (G 6) kompensiert

Eingriffe in Schilfwiesenbestände

Es wurde eingewendet, dass auf Höhe von Acherting Schilfwiesen durchquert würden, welche als Feuchtfächen mit Biotopcharakter geschützt seien.

Die Einwendung bezieht sich nicht auf den hier zu entscheidenden Planfeststellungsabschnitt der A 8 Achenmühle - Bernauer Berg. Die Bearbeitung

dieser Einwendung kann daher erst im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Abschnitt AS Rosenheim - Achenmühle erfolgen.

Tunnelbepflanzung

Es wurde im Anhörungsverfahren vorgeschlagen, für die Tunnelbepflanzung statt einer artenarmen eine artenreiche Saatgutmischung zu verwenden.

Der Vorschlag muss aus tunnelbetriebstechnischen Gründen abgelehnt werden. Es könnten sich sonst auf der Tunneldecke Biotop im Sinne von Art. 23 Abs. 1 Nr. 7 BayNatSchG entwickeln, die wieder zerstört werden müssten, falls im Rahmen von Tunnelsanierungsarbeiten oder aufgrund sonstiger Erfordernisse die Tunneldecke geöffnet werden müsste. Dies dient damit der Vermeidung zukünftiger Eingriffe im Rahmen von Unterhaltungsmaßnahmen.

Gestaltungsmaßnahmen

Seitens der Höheren Naturschutzbehörde wurde gefordert, dass die landschaftspflegerische Ausführungsplanung mit dem Landratsamt Rosenheim, Untere Naturschutzbehörde, abzustimmen sei. Es sei dabei zu beachten, dass das Landschaftsbild so naturnah wie möglich zu gestalten sei. Im Bereich zwischen Daxa und Frasdorf müsse wegen des sehr hochwertigen Landschaftsbildes sowie der sehr hochwertigen Biotopflächen besonders darauf geachtet werden, wie mit Oberbodenauffüllungen an den Böschungen, Lärmschutz und Eingrünung umgegangen werde.

Der Forderung wird durch Zusage des Vorhabensträgers und der Nebenbestimmung unter A.3.4.11 dieses Beschlusses entsprochen. Die Abstimmung erfolgt im Rahmen der Bauausführungsplanung. Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes werden durch Maßnahmen zur Gestaltung und landschaftsgerechten Einbindung der Straßenböschungen und Straßennebenflächen (G 1), Lärmschutzwälle (G 3), Fließgewässerverlegungsstrecken (G 5) und des Tunnels Frasdorf (G 6) kompensiert. Eine naturnahe und landschaftsgerechte Gestaltung und Einbindung der Straßenböschungen, Flächen mit Geländeangleichung, entsiegelten Flächen und Kleinflächen außerhalb der Straßenböschungen wird angestrebt.

Gestaltungsmaßnahme G 5

Die Höhere Naturschutzbehörde forderte, dass alle Änderungen von bestehenden (Fließ)Gewässern keine naturschutzfachliche Verschlechterung bedingen dürften. Die Ausgestaltung sei so naturnah wie möglich auszuführen. Uferbefestigungen bzw. „Steinsätze“ dürften daher nur in Bereichen erfolgen, wo dies aus verkehrssicherungstechnischen Gründen zwingend erforderlich sei. Die Bauausführungsplanung sei daher auch mit dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim abzustimmen,

sodass sichergestellt werde, dass v. a. auch ökologische Aspekte neben Aspekten wie Verkehrssicherung/Hochwasserschutz bei der Fließgewässerverlegung berücksichtigt würden.

Der Forderung wird durch Zusage des Vorhabensträgers und der Nebenbestimmung unter A.3.3.4 dieses Beschlusses entsprochen. Bei der landschaftsgerechten Gestaltung der verlegten Fließgewässerabschnitte werden die Uferbereiche so naturnah wie möglich gestaltet. Ufersicherungen werden nur dort vorgenommen, wo sie aus verkehrssicherungstechnischen Gründen zwingend notwendig sind, Außerdem wird die Ufersicherung mit Wasserbausteinen erfolgen.

Autochthones /Gebietseigenes Saatgut und Pflanzmaterial

Es wurde im Anhörungsverfahren gefordert, für das gesamte Bauvorhaben zur Einsaat und Pflanzung autochthones Saatgut zu verwenden.

Der Forderung zur Einsaat und Pflanzung autochthonen Saatgutes wird durch Zusage seitens des Vorhabensträgers entsprochen.

3.4.6 Gewässerschutz

3.4.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung werden auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen erfasst. Die Umweltauswirkungen sind zusammen mit denen der Straße abgehandelt und bewertet. Die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf öffentliche und private Belange sind berücksichtigt.

Für den Neubau der Unterführungsbauwerke BW 109 und BW 110 (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nrn. 2.1.1 und 2.1.2) sind geringfügige Änderungen bzw. Anpassungen im Bachbett des Weißenbaches vorzunehmen. Von Bau-km 68+600 bis Bau-km 69+000 wird der Aubach wegen der Verbreiterung der A 8 nach Norden den neuen Verhältnissen angepasst und geringfügig nach Norden verlegt. Der bestehende Regenwasserkanal DN 600, (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr.4.4.5) der Entwässerungsgraben von Frasdorf entlang der St 2093 bzw. der RO 23 (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr.3.4.3) sowie der bestehende Regenwasserkanal DN 750 bzw. DN 800 (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr.4.4.7) zur Prien müssen ebenfalls den neuen Verhältnissen angepasst werden. Im Zuge der anderen Bäche und Gräben sind lediglich geringe Anpassungen vorzunehmen. Die vorgesehenen Verlegungsmaßnahmen am Weißenbach sowie des Aubachs (Gewässer III. Ordnung) nach Norden stellen die Herstellung bzw. den Ausbau von Gewässern nach § 67 Abs. 2 WHG dar, welcher gem. § 68 WHG einen planfeststellungsbedürftigen Vorgang darstellt, der durch diesen Planfeststellungsbeschluss ersetzt

wird. Eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit ist durch diese Maßnahmen nicht zu erwarten.

Das bestehende Streichwehr im Weißenbach wird für die Ausleitung des Mühlbachs durch den Vorhabensträger abgebrochen und 15 m nördlich neu errichtet. Bei wesentlichen Änderungen von Stauanlagen ist gemäß § 34 Abs. 1 WHG die Durchgängigkeit von Gewässern wiederherzustellen. Die Frage der Herstellung einer bisher nicht vorhandenen Fischaufstiegshilfe zur Gewährleistung der Durchwanderbarkeit ist im Rahmen eines wasserrechtlichen Genehmigungsverfahrens für den Betreiber der Wasserkraftanlage Daxamühle als Veranlasser zu entscheiden. Da hier durch das Bauvorhaben nicht in einen schon vorhandenen Anlagenbestand eingegriffen wird, kann der Vorhabensträger dafür keine Kosten übernehmen.

Im Bereich des vorliegenden Planfeststellungsabschnittes existieren heute dreizehn Unterführungs- und vier Überführungsbauwerke, eine Talbrücke sowie ein Durchlass. Aufgrund ihrer Mindertragfähigkeit und den zu geringen Abmessungen genügen hiervon fünf Unterführungs- und vier Überführungsbauwerke und die Talbrücke nicht den heutigen Anforderungen und werden abgebrochen und neu errichtet. Zwei Unterführungsbauwerke sowie der Durchlass werden an die neuen Verhältnisse angepasst und verlängert. Zwei Unterführungen werden durch Überführungen ersetzt. Eine Unterführung entfällt, die damit unterführte Gemeindeverbindungsstraße wird auf den Tunnel gelegt. Nach § 36 WHG i. V. m. Art. 20 BayWG sind Anlagen, die weniger als 60 m von der Uferlinie eines Gewässers I. oder II. Ordnung entfernt liegen, genehmigungspflichtig. Dabei handelt es sich bei Aubach und Weißenbach als Quell- bzw. Seitengewässer der Rohrdorfer Ache und die Prien (Nr. 218 und Nr. 315 der Verordnung der Regierung von Oberbayern über die Genehmigungspflicht für Anlagen in oder an Gewässern dritter Ordnung im Regierungsbezirk Oberbayern).

Für das Bauvorhaben sind daher als Anlagen in oder an diesen Gewässern Anlagengenehmigungen nach § 36 WHG i. V. m. Art. 20 BayWG erforderlich, welche im Einvernehmen mit dem Landratsamt Rosenheim, Untere Wasserrechtsbehörde, und dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim unter Beachtung der wasserwirtschaftlichen Nebenbestimmungen erteilt werden können und durch diesen Planfeststellungsbeschluss ersetzt werden.

Festgelegte Trinkwasserschutzgebiete werden durch das Bauvorhaben nicht berührt. In der von Bau-km 72+750 und Bau-km 73+150 bestehenden Weiteren Schutzzone III des Wassergewinnungsgebietes Umrathshausen wird das anfallende Oberflächenwasser auf der A 8 über Entwässerungsmulden und -leitungen denbeckenanlagen BECK 6 und BECK 7 zugeführt.

Das Landratsamt Rosenheim wies im Anhörungsverfahren daraufhin hin, dass von dem Bauvorhaben das Wasserschutzgebiet in der Gemeinde Aschau i. Ch. des Wasserbeschaffungsverbandes Umrathshausen (Quelle Umrathshausen) betroffen sei. Es bat um Prüfung, ob der Ausbau der A 8 nachteilige Auswirkungen auf das Wasserschutzgebiet bzw. die Wasserversorgung habe. Nachteilige Wirkungen sind hier aber nicht zu besorgen. Im Jahr 2015 wurden alle Leitungen und Kanäle innerhalb des WSG Umrathshausen auf ihre Dichtheit geprüft und die Beckenanlage saniert. Das Becken wurde bereits für den damaligen Beschluss auf den 6-streifigen Ausbau der A 8 ausgelegt und ausreichend dimensioniert. Auch das Oberflächenwasser der nördlichen Fahrbahn wurde berücksichtigt. Der Nachweis wurde auch im jetzigen Verfahren nochmals erbracht. Im Vorgriff auf die geplante Ausweitung des Wasserschutzgebietes wird die Mulde auf der Nordseite der Autobahn im Zuge der 2. Tektur vom 31.01.2023 dicht ausgeführt. Somit erfolgt die Planung nach RiStWag (Reg-Verz. lfd. 3.3.6 T2).

Das planfestgestellte Vorhaben steht samt der von der Konzentrationswirkung umfassten wasserrechtlichen Entscheidungen bei Beachtung der festgelegten Nebenbestimmungen mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft in Einklang. Eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit ist unter Beachtung der Nebenbestimmungen unter A.3.3.2 dieses Beschlusses nicht zu erwarten.

3.4.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Im Zuge des 6-streifigen Ausbaus der A 8 wird die Entwässerung des Straßenkörpers entsprechend den heutigen Anforderungen hinsichtlich einer Minimierung der Umweltbeeinträchtigungen durchgeführt. Grundsätzlich wird hierbei versucht, unverschmutztes Oberflächenwasser aus Außengebieten und Oberflächenwasser aus Fahrbahnbereichen soweit wie möglich zu trennen. Hierfür wird eine Vielzahl von Durchlässen im Autobahnkörper eingebaut. Gleichzeitig werden soweit erforderlich in Teilbereichen Bordrinnen in der Dammschulter (bei nach außen geneigter Fahrbahn) vorgesehen.

Es ist dabei vorgesehen, das auf den Fahrbahnen anfallende Oberflächenwasser soweit möglich breitflächig über die Bankette abzuleiten und im Bereich der Dammböschungen bzw. des angrenzenden Geländes unter Ausnutzung des Reinigungsvermögens einer möglichst ungestörten belebten Oberbodenschicht breit und oberflächlich zu versickern. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen.

Entlang von Einschnitten oder Lärmschutzwällen wird das Oberflächenwasser breitflächig über die Bankette in 2,5 m breite Entwässerungsmulden geleitet und in darunterliegenden Entwässerungsleitungen gesammelt. In Bereichen mit Mittelstreifenentwässerung (Sägezahnprofil) sowie Bordsteinen an der Dammschulter (bei nach außen geneigter Fahrbahn) werden je nach Gefälle Bord-, Spitz- bzw. Pendelrinnen vorgesehen, die das Wasser über Einläufe in darunterliegende Entwässerungs- bzw. Sammelleitungen abführen. Innerhalb des Tunnel Frasdorf werden Schlitzrinnen eingebaut in den angrenzenden Bereichen der einkragenden Lärmschutzwände wird auf die Anlage von Bordrinnen verzichtet, um unnötige Querschnittsaufweitungen zu vermeiden. Stattdessen werden Entwässerungsrinnen, die für die Ableitung von offenporigem Asphalt geeignet sind, eingebaut. Entlang von Mittelstreifenüberfahrten werden Schlitzrinnen vorgesehen.

Für Niederschlagswasser, das durch den Pflanzkörper im Mittelstreifen sickert, werden Entwässerungsleitungen (Sägezahn) bzw. Sickerleitungen (Dachprofil) eingebaut. Das Planum entwässert in Dammlage nach außen frei über die Böschung. Liegt das angrenzende Gelände höher, wird das Wasser über Drainageleitungen abgeführt. Das in Leitungen oder Mulden gesammelte Oberflächenwasser wird künftig grundsätzlich vorgereinigt über Absetzbecken mit Leichtstoffabscheidern, die eine Verunreinigung der angrenzenden Bäche und Gräben durch Öl oder andere wassergefährdende Leichtstoffe verhindern, abgeleitet. In der Regel werden naturnah gestaltete Regenrückhaltebecken zur Drosselung des anfallenden Oberflächenwassers nachgeschaltet.

Die Streckenentwässerung wird vor jedem Unterführungsbauwerk unterbrochen und das Regenwasser entweder zur Seite in Absetz- und Rückhaltebecken abgeschlagen oder um das Unterführungsbauwerk und den Einschnitt der kreuzenden Verbindung (Bahnlinie, Straße, Bach) herumgeführt. Zusätzlich wird vor dem Mittelpfeiler jedes Überführungsbauwerks die Mittelstreifenentwässerung unterbrochen und an die außen liegende Transportleitung angeschlossen. Die Entwässerung der Bauwerke wird ebenfalls an die Absetz- und Rückhaltebecken bzw. an die Streckenentwässerung angebunden.

Es wurden insgesamt neun Entwässerungsabschnitte für die Entwässerung des Ausbaubereichs der A 8 zwischen Achenmühle und Bernauer Berg gebildet. Eine ausführliche Darstellung des entwässerungstechnischen Maßnahmenkonzepts ist in der Unterlage 1 T2, Kap. 4.5.2, S. 47 ff., bzw. Unterlage 18.1 T2 und 18.2 T2 dargestellt.

Diese wasserrechtlichen Tatbestände sind gemäß § 8 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern oben unter

A.4.1 dieses Beschlusses gesondert ausgesprochen. Die Gestattungen können gemäß §§ 10 und 57 WHG und Art. 15 BayWG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Bei Beachtung der unter A.4.3 dieses Beschlusses angeordneten Nebenbestimmungen sind schädliche Gewässerveränderungen nicht zu erwarten. Zudem entspricht die möglichst flächige Versickerung dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen, das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen und damit auch Abflussspitzen an Oberflächengewässern zu vermeiden. Andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften werden erfüllt (§ 12 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 2 WHG). Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (Art. 14 Abs. 3 und Abs. 4 WHG) sind nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 13 WHG. Das Landratsamt Rosenheim, Untere Wasserrechtsbehörde, hat das Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG i. V. m. Art. 63 Abs. 1 BayWG erteilt. Die Straßenentwässerung wurde vom Wasserwirtschaftsamt Rosenheim mit positivem Ergebnis überprüft. Es liegt auch im öffentlichen Interesse, die Gewässerbenutzung infolge des auf Dauer angelegten Betriebs der Bundesautobahn gegenüber privatrechtlichen Ansprüchen verstärkt abzusichern und zudem auf Dauer zu gestatten. Damit liegen die Voraussetzungen für eine gehobene Erlaubnis vor.

Versagungsgründe im Sinne der §§ 12 WHG stehen der Erteilung der beantragten gehobenen Erlaubnis nicht entgegen. Nach § 12 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 2 WHG ist eine Erlaubnis dann zu versagen, wenn schädliche, auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbare oder nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen zu erwarten sind oder andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften nicht erfüllt werden. Dies ist hier aus folgenden Erwägungen heraus nicht der Fall:

3.4.6.2.1 Schädliche Gewässerveränderungen i. S. v. § 12 Abs. 1 Nr. 1 WHG

Es dürfen keine schädlichen Gewässerveränderungen i.S.v. § 12 Abs. 1 Nr. 1 WHG zu erwarten sein. Schädliche Gewässerveränderungen sind nach § 3 Nr. 10 i. V. m. § 3 Nr. 7 WHG Veränderungen von Gewässereigenschaften, die das Wohl der Allgemeinheit, insbesondere die öffentliche Wasserversorgung, beeinträchtigen oder die nicht den Anforderungen entsprechen, die sich aus diesem Gesetz, aus auf Grund dieses Gesetzes erlassenen oder aus sonstigen wasserrechtlichen Vorschriften ergeben. Mangels einer Definition des Begriffs des Wohls der Allgemeinheit kommt es bei der Beantwortung der Frage, ob eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit i. S. d. § 3 Nr. 10 WHG vorliegt, maßgeblich auf den Einzelfall an (vgl. BVerwG, Beschluss vom 06.09.2004, Az. 7 B62/04). Der Begriff des Wohls der Allgemeinheit erfasst zunächst alle Belange mit unmittelbarem wasserwirtschaftlichen Bezug und damit all diejenigen Fälle, in denen das WHG allgemein auf die nachteilige Veränderung von Gewässereigenschaften abstellt (§§ 5

Abs. 1 Nr. 1, 3 Nr. 10 WHG), ebenso wie jene Fälle, die - wie § 47 Abs. 1 WHG - Teilaspekte des Begriffs der Gewässereigenschaften, etwa die Wasserbeschaffenheit, betreffen (vgl. Czychowski/Reinhard, WHG, 10. Aufl. 2010, § 3 Rdnr. 69 unter Bezugnahme auf BT-Drs. 16/12275, S. 53 f.).

Schädliche Gewässerveränderungen sind nach § 3 Nr. 10 2. Alt. WHG ferner auch solche Veränderungen von Gewässereigenschaften, die nicht den Anforderungen entsprechen, die sich aus diesem Gesetz oder aus sonstigen wasserrechtlichen Vorschriften ergeben, weshalb die Einhaltung der Bewirtschaftungsziele, die rechtsverbindliche Qualitätsaussagen für die jeweiligen Gewässer enthalten, auch unter diesem Gesichtspunkt in den Blick zu nehmen ist (vgl. hierzu Kotulla, WHG, 2. Aufl., § 3 Rn. 93).

Während § 5 WHG allgemeine Sorgfaltspflichten im Rahmen der Gewässerbewirtschaftung formuliert und § 6 Abs. 1 Nr. 1 WHG allgemeine Grundsätze der Gewässerbewirtschaftung aufstellt, enthalten § 27 Abs. 1 WHG und § 47 Abs. 1 WHG in Konkretisierung des § 6 WHG dezidierte Bewirtschaftungsziele für oberirdische Gewässer und für das Grundwasser und sind insoweit vorrangig.

Im Rahmen der Umsetzung der WRRL wurde im Freistaat Bayern auf der Basis einer Bestandsaufnahme ein Bewirtschaftungsplan erstellt und im Rahmen der Risikoanalyse die Zielerreichung für alle Wasserkörper in Bayern abgeschätzt.

Liegt eine nach wasserfachlichen Kriterien vermutete Verschlechterung oder Zielverfehlung des Wasserkörpers vor, handelt es sich um einen Verstoß gegen die Bewirtschaftungsziele. Das Verschlechterungsverbot bezogen auf den Zustand von Oberflächen- und Grundwasserkörpern ist bei der Entscheidung über die Zulassung von Vorhaben zu beachten (vgl. Art. 4 Abs. 1a) und b) Wasserrechtsrahmenrichtlinie (WRRL, Richtlinie 2000/60/EG) i. V. m. Anhang V WRRL; §§ 27 Abs. 1, 47 Abs. 1 WHG). Vorbehaltlich der Gewährung einer Ausnahme unter den Voraussetzungen des § 31 Abs. 2 WHG besteht damit die Verpflichtung, eine Verschlechterung des Gewässerzustands durch Zulassung eines Vorhabens zu vermeiden (vgl. EuGH, Urteil vom 01.07.2015, RS C-461/13).

Für die projektbedingten Maßnahmen infolge des Bauvorhabens war daher zu prüfen, ob durch das Bauvorhaben der Zustand von Oberflächen- und Grundwasserkörpern verändert bzw. verschlechtert wird und die Zielerreichung nach WRRL durch die Maßnahmen beeinflusst wird.

Mit dem geplanten Bauvorhaben wird in den Wasserhaushalt folgender untersuchungsrelevanter Gewässer eingegriffen:

- Flusswasserkörper (FWK) 1_F530 „Rohrdorfer Achen/Tauern Graben“

- Flusswasserkörper (FWK) 1_F5 91 „Prien bis Trauterdorf (Beilhackwehr)“
- Grundwasserkörper (GWK) 1_G140 „Moränenland - Riedering“
- Grundwasserkörper (GWK) 1_G154 „Moränenland - Seeon-Seebruck“

3.4.6.2.1.1 Oberirdische Gewässer

Nach § 27 Abs. 1 Nr. 1 WHG sind oberirdische Gewässer so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen und ihres chemischen Zustands vermieden wird. Nach § 27 Abs. 1 Nr. 2 WHG muss ein guter ökologischer und ein guter chemischer Zustand erreicht werden.

Flusswasserkörper 1_F530 „Rohrdorfer Achen/Tauern Graben“

Der Flusswasserkörper FWK 1_F530 „Rohrdorfer Achen/Tauern Graben ist ein Gewässer 3. Ordnung und hat eine Länge von ca. 26,9 km. Er ist als Bach der Jungmoränen des Alpenvorlandes eingestuft und gehört zur Flussgebietseinheit Donau.

Das FFH-Gebiet Nr. DE 8239-371 „Hochriesgebiet und Hangwälder im Aschauer Tal“ steht mit dem Flusskörper in einem funktionalen Zusammenhang. Der ökologische Zustand des FWK ist nach der Bestandsaufnahme als unbefriedigend eingestuft. Die Zielerreichung des ökologischen Zustands/Potenzials bis 2021 ist unklar. Die Ursachen für die Zielverfehlung werden in hydromorphologischen Veränderungen gesehen. Es sind gemäß dem Maßnahmenprogramm 2016 - 2021 verschiedene Maßnahmen zur Reduzierung der Belastung infolge Abflussregulierung und morphologische Veränderungen geplant. Damit wird das Ziel eines guten ökologischen Zustands voraussichtlich bis 2027 erreicht.

Der chemische Zustand ist nach der Bestandsaufnahme als nicht gut eingestuft. Die Gründe werden in der Belastung mit Quecksilber und Quecksilberverbindungen gesehen. Der chemische Zustand ohne ubiquitäre Stoffe wird als gut angesehen. Die Zielerreichung des chemischen Zustands bis 2021 wird als unwahrscheinlich angesehen. Durch verschiedene Maßnahmen wird das Umweltziel voraussichtlich bis 2027 erreicht werden. Auf die Unterlage 18.5 T1, Anlage 1a, S. 1 ff., wird verwiesen.

Auswirkungen auf den ökologischen Zustand

a) Auswirkungen auf biologische Qualitätskomponenten

Baubedingte Wirkungen:

Baubedingt ergeben sich vorübergehende, kleinflächige Eingriffe in die Gewässer durch die Herstellung des Baugrubenverbau für die Brückenwiderlager und die Kies-schüttung als Aufstandsfläche für Baufahrzeuge. Dies hat die kurzzeitige Trübung im kleinräumigen Umfeld des Baufeldes zur Folge. Durch entsprechende Schutz- und

Vorsorgemaßnahmen in der Bauabwicklung wird der Eintrag von Sedimenten, Nähr- oder Schadstoffen weitest möglich reduziert. In den von Verlegung und Verfüllung betroffenen Fließgewässerabschnitten erfolgt ergänzend eine intensive Untersuchung der beanspruchten Gewässerabschnitte vor einer Verfüllung auf Vorkommen von weniger mobilen aber wertgebenden Fließgewässerarten (z. B. Fische, Larven von Fließgewässerlibellen und Feuersalamander). Der Fisch- und Larvenbestand wird in Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung und der Fachberatung für Fischerei beim Bezirk Oberbayern ggf. vorher entnommen/abgefischt und durch Überführung in angrenzende Gewässerabschnitte gesichert. Dies ist aufgrund mehrjähriger Entwicklungszeiten ganzjährig möglich. Zur Sicherung der Wasserqualität wird die Verwendung von ökologisch unbedenklichen Schmier- und Betriebsstoffen im Nahbereich von Gewässern und Feuchtgebieten vorgesehen. Baubedingte Wirkungen des Vorhabens sind daher höchstens gering und führen zu keiner dauerhaften Beeinträchtigung oder Änderung der biologischen Qualitätskomponente.

Anlagebedingte Wirkungen:

Für den Neubau der Unterführungsbauwerke BW 109 und BW 110 sind geringfügige Änderungen bzw. Anpassungen im Bachbett des Weißenbaches vorzunehmen. Von Bau-km 68+600 bis Bau-km 69+000 wird der Aubach wegen der Verbreiterung der A 8 nach Norden den neuen Verhältnissen angepasst und geringfügig nach Norden verlegt. Die veränderten neuen Fließgewässerabschnitte (Aubach und Weißenbach) erhalten eine Breite von mindestens 5,0 m, sodass eine naturnahe, leicht mäandrierende Bauweise mit Gleit- und Prallufern sowie vereinzelt Störsteinen und einer Gestaltung von Sohle und Uferbereich ermöglicht wird, wie sie in standorttypischen Gewässern anzutreffen ist. Die Anbindung an das bestehende Fließgewässernetz erfolgt möglichst schonend ohne Veränderung der Fließdynamik und des Erosionsverhaltens. Dies wird u. a. durch eine „trockene“ Bauweise des neuen Gewässerlaufs mit Anschluss ans Fließgewässersystem nach Fertigstellung des neuen Bettes ermöglicht. Anlagebedingte nachteilige Veränderungen durch das Vorhaben auf die biologische Qualitätskomponente sind daher höchstens gering und kurzzeitig, mittelfristig wird das Gewässersystem für die biologische Qualitätskomponente aufgewertet, die Durchgängigkeit wird verbessert.

Betriebsbedingte Wirkungen:

Die Umweltbeeinträchtigungen werden durch die geplante Erneuerung der Straßenentwässerungseinrichtungen wesentlich verringert. Betriebsbedingte Beeinträchtigungen der biologischen Qualitätskomponenten des Flusswasserkörpers mit den zugeordneten Nebengewässern durch die mit der Baumaßnahme verbundene Straßenentwässerung sind daher ebenfalls nicht zu erwarten.

b) Auswirkungen auf hydromorphologische Qualitätskomponenten

Vorübergehende Beeinträchtigungen der Gewässerstruktur sind nur kurzzeitig und werden zum Bauende durch eine gleichgroße und naturnahe Neuanlage aller betroffenen Gewässer kompensiert. Die verlegten Gewässer- und Grabensysteme werden in ähnlicher Form, durchgängig und naturnah neugestaltet. Das bestehende Gewässersystem mit seinen Verbindungen wird in seiner Struktur insgesamt erhalten. Die hydromorphologischen Verhältnisse der betroffenen Gewässer werden damit insgesamt nicht verschlechtert und dauerhaft durch Aufwertung und schützende Uferstreifen verbessert. Ein Sedimenteintrag in der Bauphase der Gewässerverlegung in angrenzende Gewässerabschnitte wird durch zusätzliche organisatorische Maßnahmen zum Baustellenmanagement vermieden bzw. minimiert. Der erhöhte Oberflächenabfluss durch die zusätzliche Versiegelung wird über Absetzbecken mit Leichtstoffabscheidern, die eine Verunreinigung der angrenzenden Gräben und Bäche durch Öl oder andere wassergefährdende Leichtstoffe verhindern, abgeleitet. In der Regel werden naturnah gestaltete Regenrückhaltebecken zur Drosselung des anfallenden Oberflächenwassers nachgeschaltet. Die Umweltbeeinträchtigungen werden durch die geplante Erneuerung der Straßenentwässerungseinrichtungen wesentlich verringert. Im Plangebiet befinden sich keine nicht festgesetzten Überschwemmungsgebiete oder Hochwasserrisikogebiete. Eine nachteilige Veränderung des Abfluss- und Hochwasserabflussgeschehens des Flusswasserkörpers ist nicht zu besorgen. Nachteilige Auswirkungen auf die hydromorphologische Qualitätskomponente sind dauerhaft nicht gegeben.

c) Auswirkungen auf allgemeine physikalisch-chemische Qualitätskomponenten

Nachteilige Auswirkungen auf die allgemeine physikalisch-chemische Qualitätskomponente sind nicht gegeben. In der Bauphase sind kurzzeitige Beeinträchtigungen der physikalisch-chemischen Qualitätskomponenten durch die Verlegung der Gewässer und Bautätigkeit möglich. Diese werden durch übliche und geeignete Schutzmaßnahmen minimiert. Anlage- und betriebsbedingt wird das Straßenwasser vorrangig über Absetz- und Regenrückhaltebecken gereinigt und den Vorflutern zugeführt. Für die physikalisch-chemische Qualitätskomponente der Rohrdorfer Achen mit einem mittleren Abfluss von ungefähr $0,77 \text{ m}^3/\text{s}$ ergeben sich durch die Einleitung des Straßenwassers über die Beckenanlagen 0, 1, 2 und 3 aufgrund der Vorreinigung und Verdünnung keine Auswirkungen.

d) Auswirkungen auf flussgebietsspezifische Qualitätskomponenten

Nachteilige Auswirkungen auf flussgebietsspezifische Schadstoffe sind nicht gegeben. Relevante Einleitungen flussgebietsspezifischer Schadstoffe wie z.B.

Quecksilber sind durch die Entwässerungsplanung nach den geltenden Regeln der Technik mit Ableitung des Wassers über Absetz- und Regenrückhaltebecken in Vorfluter bzw. Versickerung über die belebte Bodenzone nicht zu erwarten.

e) Auswirkungen auf den chemischen Zustand

Auswirkungen auf den chemischen Zustand (Chlorid):

Maßgeblich ist hier die Vorprüfung hinsichtlich der betriebsbedingten Chlorid-Konzentration an der Einleitungsstelle („Endkonzentration“) nach vollständiger Durchmischung mit dem Abfluss des Gewässers (Hinweise, Abschnitt 5.2.1.1). Diese Konzentration wird in dem Excel-Berechnungsblatt, das dem Schreiben OBB/StMUV, Az. IIB2-4400-001/15, 58c-U4401-2016/1-41 angehängt ist, ermittelt. Die hier durchgeführte Berechnung ist in der Anlage 2a des vorliegenden Fachbeitrags in Unterlage 18.5 T1 dokumentiert. Der ökologische Zustand der Rohrdorfer Achen; Tauerner Graben wird im betroffenen Bereich als „unbefriedigend“ bewertet. Demzufolge ist der Vorprüfung ein Beurteilungswert der Chlorid-Konzentration von 200 mg/l nach der Verordnung zum Schutz der Oberflächengewässer (Oberflächengewässerverordnung (OGewV) zugrunde zu legen. Maßgebliche Eingangsparameter der Berechnung sind die folgend aufgeführten:

- Entwässerungsfläche (gesamte Entwässerungsfläche Neubau und Bestand): 65.400m² (undurchlässige Fläche gemäß U 18.1 T1: EWA 0 1,08ha, EWA 1 0,65ha, EWA2 1,81ha, EWA 3 3,00 ha)
- Vorbelastung des FWK (mittlere Chloridkonzentration im Bereich der Einleitstelle während der Winterdienstsaison (Nov - April)): 20 mg Chlorid/l
Quelle: Gewässerkundlicher Dienst Bayern, Messstelle „oh. Straßenbrücke/Rohrdorfer Achen“ (südlich der A 8 zwischen Thalmann und Hofmühle im Kreuzungsbereich der Rohrdorfer Achen mit der Kreisstraße RO 5), Messstellen-Nr.: 96772, Gemeinde: Rohrdorf, Landkreis: Rosenheim, Betreiber: WWA Rosenheim (siehe Unterlage 18.5 T1, Anlage 1a)
- Regional- und straßentypspezifischer Tausalzeinsatz der Klimaregion BY 6: 63g/m²*d
- Regenwasserbehandlungsanlage mit Dauerstau vor Einleitung in Gewässer (Minderung = 10 %): ja
- MQ Winter des Gewässers an der Einleitungsstelle(geschätzt): 0,69m³/s
geschätzter Wert aus Angabe des WWA RO einer mittleren Abflussmenge von MQ = 767 l/s

Im Ergebnis der Berechnung nach Unterlage 18.5 T1, Anlage 2a, beträgt die ermittelte Gesamtbelastung nach Durchmischung unterhalb der Einleitstelle in die

Rohrdorfer Achen 50 mg Chlorid/l. Als worst-case-Betrachtung wird hier die gesamte entwässerte Fahrbahn Bestand und Neubau in die Berechnung einbezogen. Der relevante Orientierungswert beträgt 200 mg Chlorid/l. Im Ergebnis der Vorprüfung ist der Orientierungswert somit eingehalten. Eine vertiefende Prüfung ist nicht erforderlich. Durch das Vorhaben ist eine erhebliche nachteilige Veränderung des ökologischen und biologischen Zustands bzw. der hierfür maßgeblichen Qualitätskomponenten des Flusswasserkörpers Rohrdorfer Achen/Tauern Graben nicht zu besorgen. Auch wird das Erreichen der Bewirtschaftungsziele nach WRRL nicht nachteilig beeinflusst.

Auswirkungen auf den chemischen Zustand (sonstige verkehrsbürtige Schadstoffe):

Durch entsprechende, üblicherweise vorgesehene Schutz- und Vorsorgemaßnahmen zum Umgang mit Gefahrstoffen in der Bauabwicklung nach den geltenden Regeln der Technik wird ein Eintrag von Sedimenten, Nähr- oder Schadstoffen in das Fließgewässer vermieden bzw. weitest möglich reduziert. Wie in Unterlage 18.5 T1, Kapitel 1.1 und 3.2, beschrieben, werden die Umweltbeeinträchtigungen durch die geplante Erneuerung der Straßenentwässerungseinrichtungen wesentlich verringert. Durch die Baumaßnahme ist eine nachteilige Veränderung des chemischen Zustands des Flusswasserkörpers daher nicht zu besorgen. Auch wird das Erreichen der chemischen Bewirtschaftungsziele nach der WRRL nicht nachteilig beeinflusst. Auswirkungen auf Schutzgebiete gemäß Art. 6 WRRL Im Bereich des Flusswasserkörpers „Rohrdorfer Achen/Tauern Graben“ sind keine Vogelschutzgebiete, FFH-Gebiete und Trinkwasserschutzgebiete vorhanden. Auf die Ausführungen unter C.3.4.6.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zusammenfassung:

Das Bauvorhaben ist mit den Bewirtschaftungszielen nach WRRL für den FWK 1_F530 „Rohrdorfer Achen/Tauern Graben“ vereinbar. Das Erreichen der Umweltziele für den guten chemischen und ökologischen Zustand voraussichtlich bis 2027 wird nicht beeinträchtigt. Eine Verschlechterung des ökologischen Zustands für den FWK 1_F530 ist nicht gegeben. Ein Verstoß gegen das Verbesserungsgebot nach § 27 WHG liegt ebenfalls nicht vor. Auf die Darstellung der potentiellen vorhabensbedingten Auswirkungen auf den Flusswasserkörper 1_F530 „Rohrdorfer Achen/Tauern Graben“ in der Unterlage 18.5 T 1, Übersichtstabelle, Ziff. 3.2, S. 28, und die Ausführungen unter C.3.4.6.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Flusswasserkörper FWK 1_F5 91 „Prien bis Trauterdorf (Beilhackwehr)“

Der Flusswasserkörper FWK 1_F5 91 „Prien bis Trauterdorf (Beilhackwehr)“ ist ein Gewässer 3. Ordnung und hat eine Länge von ca. 29,3 km. Er ist als Bach der Alpen eingestuft und gehört zur Flussgebietseinheit Donau. Das FFH-Gebiet Nr. DE 8239-

371 "Hochriesgebiet und Hangwälder im Aschauer Tal" steht mit dem Flusskörper in einem funktionalen Zusammenhang.

Der ökologische Zustand des FWK ist nach der Bestandsaufnahme als mäßig eingestuft. Die Zielerreichung des ökologischen Zustands/Potenzials bis 2021 ist unklar. Die Ursachen für die Zielverfehlung werden in hydromorphologischen Veränderungen gesehen. Konzeptionelle Maßnahmen (Durchführung von Forschungs-, Entwicklungs- und Demonstrationsvorhaben, vertiefende Untersuchungen und Kontrollen) sind geplant. Das Ziel eines guten ökologischen Zustands soll voraussichtlich bis 2027 erreicht werden.

Der chemische Zustand ist nach der Bestandsaufnahme als nicht gut eingestuft. Die Gründe werden in der Belastung mit Quecksilber und Quecksilberverbindungen gesehen. Der chemische Zustand ohne ubiquitäre Stoffe wird als gut angesehen. Die Zielerreichung des chemischen Zustands bis 2021 wird als unwahrscheinlich angesehen. Durch verschiedene Maßnahmen wird das Umweltziel voraussichtlich bis 2027 erreicht werden. Auf die Unterlage 18.5 T1, Anlage 1b, S. 1 ff., wird verwiesen.

Auswirkungen auf den ökologischen Zustand

a) Auswirkungen auf biologische Qualitätskomponenten

Baubedingte Wirkungen:

- Alte Brücke: Feldweises Ablassen des Überbaues, Zerkleinerung und Zwischenlagerung, Abbruch der alten Pfeiler inkl. Zwischenlagerung
- Neue Teilbauwerke: Neubau der Pfeiler inkl. Gründung beidseits der Prien, Aufbau des Traggerüsts für den Überbau, anschließend Abbau und Zwischenlagerung

Bei der Prientalbrücke (BW 117) werden die hochwertigen Bestände durch Vermeidung einer bauzeitlichen Inanspruchnahme weitestgehend geschont. Die Baustellenerschließung erfolgt über einen zwar längeren und zukünftig asphaltierten, aber bereits bestehenden ostseitigen Uferweg. Zum Erreichen des gegenüberliegenden Prienufers wird eine Behelfsbrücke errichtet.

Insbesondere bei der Prientalbrücke wird bei den hier teilweise notwendigen umfangreichen Gründungsarbeiten eine Einleitung von nicht vorgeklärtem Wasser und eine stoffliche Verfrachtung in die Fließgewässer ausgeschlossen; dies beinhaltet auch Aushubmaterial von Lagerflächen wie Oberboden, Erdreich und Baustoffe sowie Starkregenereignisse.

Die Prien weist an der Messstelle 05_Engersdorf / Prien südlich der A 8 und nördlich der Gemeinde Aschau im Chiemgau einen mittleren Abfluss (MQ) von 1,7 m³/s auf.

Die im geplanten kleinflächigen Ausmaß notwendigen Bauarbeiten durch Abbruch des alten Bauwerks und Herstellung der neuen Pfeiler inklusive Tiefgründung stellen einen punktuellen Sedimenteintrag in die Prien dar und haben die kurzzeitige Trübung im kleinräumigen Umfeld des Baufeldes zur Folge. Durch entsprechende Schutz- und Vorsorgemaßnahmen in der Bauabwicklung wird der Eintrag von Sedimenten, Nähr- oder Schadstoffen in die Prien weitest möglich reduziert. Die Morphologie des Flussbetts wird aufgrund der kleinräumigen und vorübergehenden Maßnahme nicht wesentlich verändert.

Zum Schutz der Oberflächengewässer (Prien und Seehauser Bacherl) vor Verunreinigungen während der Baumaßnahme werden Sicherungsmaßnahmen, wie die Errichtung von ortsfesten Bauzäunen gemäß RAS-LP4 in Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung und die Fertigstellung funktionstüchtiger Rückhaltebecken vor Baubeginn durchgeführt, damit diese für eine Vorklärung ggf. anfallenden Wassers verwendet werden können. Ziel ist die Gewährleistung einer unveränderten Wasserqualität der Fließgewässer auch während der Bauarbeiten.

Die überbrückten Gewässer werden hinsichtlich Sohle, Verlauf, Wasserqualität und Uferböschungen (soweit keine Verlegung vorgesehen ist) unverändert erhalten. Bei dennoch erforderlichen punktuellen Eingriffen (Bau der Pfeiler, Widerlager oder Rückhalteanlagen): Wiederherstellung bzw. Optimierung des (ursprünglichen) Zustands, z. B. bei Böschungs- oder ggf. Uferausformungen (beispielsweise durch Ergänzung ggf. fehlender Leitstrukturen im Uferbereich zur Lenkung in die Unterquerung), in Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung unmittelbar nach Beendigung der Baumaßnahme.

In Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung werden zusätzlich Schutzdämme entlang des Prienufers sowie Absetzmulden vor allem auf der Westseite der Prien errichtet.

Zur Sicherung der Wasserqualität wird die Verwendung von ökologisch unbedenklichen Schmier- und Betriebsstoffen im Nahbereich von Gewässern und Feuchtgebieten vorgesehen.

Baubedingte Wirkungen des Vorhabens sind daher höchstens gering und führen zu keiner dauerhaften Beeinträchtigung oder Änderung der biologischen Qualitätskomponente.

Anlagebedingte Wirkungen:

Größtmögliche Abrückung der Pfeilerstandorte auf 4,5 bis 8,4 m Abstand zum Gewässerrand der Prien sowie Abrückung der Brückenwiderlager einschl. Wartungsweg und Vorpflasterung (Böschungsfuß) auf mind. 35 m zum

Gewässerrand der Prien, um das biotische Gefüge entlang dieser Leitlinie für die Fauna in größerem Umfang zu erhalten.

Die mit dem 6-streifigen Ausbau der BAB A 8 verbundene Vergrößerung der beschatteten Fläche der Prien um rd. 12 m Breite (2 Fahrspuren) in rd. 12 bis 14 m Höhe über dem Wasser ist hinsichtlich der zusätzlich beschatteten Fläche und der Gewässerlänge des betrachteten Flusswasserkörpers von 29,3 km für die biologischen Qualitätskomponenten unschädlich.

Das Straßenwasser der Prientalbrücke wird über das Absetzbecken 4 vorgereinigt und in die Prien abgeleitet. Es sind keine nachteiligen Auswirkungen zu erwarten.

Anlagebedingte nachteilige Veränderungen durch das Vorhaben auf die biologische Qualitätskomponente sind daher höchstens gering und kurzzeitig, mittelfristig wird das Gewässersystem für die biologische Qualitätskomponente aufgewertet, die Durchgängigkeit wird verbessert.

Betriebsbedingte Wirkungen:

Wie in Unterlage 18.5 T1, Ziff. 1.1 und 3.2, beschrieben, werden die Umweltbeeinträchtigungen durch die geplante Erneuerung der Straßenentwässerungseinrichtungen wesentlich verringert. Betriebsbedingte Beeinträchtigungen der biologischen Qualitätskomponenten des Flusswasserkörpers mit den zugeordneten Nebengewässern durch die mit der Baumaßnahme verbundene Straßenentwässerung sind daher nicht zu erwarten.

b) Auswirkungen auf hydromorphologische Qualitätskomponenten

Vorübergehende Beeinträchtigungen der Gewässerstruktur sind nur kurzzeitig und werden zum Bauende durch eine gleichgroße und naturnahe Neuanlage aller betroffenen Gewässer kompensiert. Die verlegten Gewässer- und Grabensysteme werden in ähnlicher Form, durchgängig und naturnah neugestaltet. Das bestehende Gewässersystem mit seinen Verbindungen wird in seiner Struktur insgesamt erhalten. Die hydromorphologischen Verhältnisse der betroffenen Gewässer werden damit insgesamt nicht verschlechtert und dauerhaft durch Aufwertung und schützende Uferstreifen verbessert. Ein Sedimenteintrag in der Bauphase der Gewässerverlegung in angrenzende Gewässerabschnitte wird durch zusätzliche organisatorische Maßnahmen zum Baustellenmanagement vermieden bzw. minimiert. Der erhöhte Oberflächenabfluss durch die zusätzliche Versiegelung wird über Absetzbecken mit Leichtstoffabscheidern, die eine Verunreinigung der angrenzenden Gräben und Bäche durch Öl oder andere wassergefährdende Leichtstoffe verhindern, abgeleitet. In der Regel werden naturnah gestaltete Regenrückhaltebecken zur Drosselung des anfallenden Oberflächenwassers

nachgeschaltet. Die Umweltbeeinträchtigungen werden durch die geplante Erneuerung der Straßenentwässerungseinrichtungen wesentlich verringert.

Die veränderten neuen Fließgewässerabschnitte des Bärnseegrabens erhalten eine Breite von mindestens 5,0 m, so dass eine naturnahe, leicht mäandrierende Bauweise mit Gleit- und Prallufeln sowie vereinzelt Störsteinen und einer Gestaltung von Sohle und Uferbereich ermöglicht wird, wie sie in standorttypischen Gewässern anzutreffen ist. Die Anbindung an das bestehende Fließgewässernetz erfolgt möglichst schonend ohne Veränderung der Fließdynamik und des Erosionsverhaltens. Dies wird u. a. durch eine „trockene“ Bauweise des neuen Gewässerlaufs mit Anschluss ans Fließgewässersystem nach Fertigstellung des neuen Bettes ermöglicht. Nachteilige Auswirkungen auf die hydromorphologische Qualitätskomponente sind dauerhaft nicht gegeben.

c) Auswirkungen auf allgemeine physikalisch-chemische Qualitätskomponenten

In der Bauphase sind kurzzeitige Beeinträchtigungen der physikalisch-chemischen Qualitätskomponenten durch die Verlegung der Gewässer und Bautätigkeit möglich. Diese werden durch übliche und geeignete Schutzmaßnahmen minimiert.

Für die physikalisch-chemische Qualitätskomponente der Prien mit einem langjährigen mittleren Abfluss von 1,7 m³/s ergeben sich durch die Einleitung des Straßenwassers über die Absetz- und Regenrückhaltebecken aufgrund der Vorreinigung und großen Verdünnung keine Auswirkungen.

d) Auswirkungen auf flussgebietspezifische Qualitätskomponenten

Nachteilige Auswirkungen auf flussgebietspezifische Schadstoffe sind nicht gegeben. Relevante Einleitungen flussgebietspezifischer Schadstoffe wie z. B. Quecksilber sind durch die Entwässerungsplanung nach den geltenden Regeln der Technik mit Ableitung des Wassers über Absetz- und Regenrückhaltebecken in Vorfluter bzw. Versickerung über die belebte Bodenzone nicht zu erwarten.

e) Auswirkungen auf den chemischen Zustand

Auswirkungen auf den chemischen Zustand (Chlorid):

Maßgeblich ist hier die Vorprüfung hinsichtlich der betriebsbedingten Chlorid-Konzentration an der Einleitungsstelle („Endkonzentration“) nach vollständiger Durchmischung mit dem Abfluss des Gewässers (Hinweise, Abschnitt 5.2.1.1). Diese Konzentration wird in dem Excel-Berechnungsblatt, das dem Schreiben OBB/StMUV, Az. IIB2-4400-001/15, 58c-U4401-2016/1-41 angehängt ist, ermittelt. Die hier durchgeführte Berechnung ist in der Anlage 2b des vorliegenden Fachbeitrags dokumentiert. Der ökologische Zustand der Prien wird im betroffenen Bereich als

„mäßig“ bewertet. Demzufolge ist der Vorprüfung ein Beurteilungswert der Chlorid-Konzentration von 200 mg/l nach der OGewV zugrunde zu legen.

Maßgebliche Eingangsparameter der Berechnung sind die folgend aufgeführten:

- Entwässerungsfläche (gesamte Entwässerungsfläche Neubau und Bestand): 100.000 m² (undurchlässige Fläche gemäß U 18.1 T1: EWA 4 4,03 ha, EWA 5 1,83 ha, EWA 6 1,23 ha, EWA 7 2,91 ha))
- Vorbelastung des FWK (mittlere Chloridkonzentration im Bereich der Einleitstelle während der Winterdienstsaison (Nov-April)): 11,2 mg Chlorid/l [Quelle: Gewässerkundlicher Dienst Bayern, Messstelle „Brücke St 2092, Pegel Prien / Prien“ (nördlich der A 8 im Gemeindegebiet Prien am Chiemsee), Messstellen-Nr.: 96546, Gemeinde: Prien am Chiemsee,, Landkreis: Rosenheim, Betreiber: WWA Rosenheim (siehe Anlage 1b)
- Regional- und straßentypspezifischer Tausalzeinsatz der Klimaregion BY 6: 63 g/m²*d
- Regenwasserbehandlungsanlage mit Dauerstau vor Einleitung in Gewässer (Minderung = 10 %): ja
- MQ_{Winter} des Gewässers an der Einleitungsstelle: 1,24 m³/s [Quelle: Gewässerkundlicher Dienst Bayern, Messstellen-Nr.: 18463004, Landkreis: Rosenheim, Betreiber: Wasserwirtschaftsamt Rosenheim (siehe Anlage 1b)

Im Ergebnis der Berechnung nach Unterlage 18.5 T1, Anlage 2b, beträgt die ermittelte Gesamtbelastung nach Durchmischung unterhalb der Einleitstelle in die Prien 37 mg Chlorid/l. Als worst-case-Betrachtung wird hier die gesamte entwässerte Fahrbahn Bestand und Neubau in die Berechnung einbezogen. Der relevante Orientierungswert beträgt 200 mg Chlorid/l. Im Ergebnis der Vorprüfung ist der Orientierungswert somit eingehalten. Eine vertiefende Prüfung ist nicht erforderlich.

Durch das Vorhaben ist eine erhebliche nachteilige Veränderung des ökologischen und biologischen Zustands bzw. der hierfür maßgeblichen Qualitätskomponenten des Flusswasserkörpers Prien bis Trauterdorf (Beilhackwehr) nicht zu besorgen. Auch wird das Erreichen der Bewirtschaftungsziele nach WRRL nicht nachteilig beeinflusst.

Auswirkungen auf den chemischen Zustand (sonstige verkehrsbürtige Schadstoffe):

Durch die geplante Erneuerung der Straßenentwässerungseinrichtungen werden die Umweltbeeinträchtigungen wesentlich verringert. Durch die Baumaßnahme ist eine nachteilige Veränderung des chemischen Zustands des Flusswasserkörpers daher nicht zu besorgen. Auch wird das Erreichen der chemischen Bewirtschaftungsziele

nach WRRL nicht nachteilig beeinflusst. Auf die Ausführungen unter C.3.4.6.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

f) Auswirkungen auf Schutzgebiete gemäß Art. 6 WRRL

Das durch Rechtsverordnung ausgewiesene Wasserschutzgebiet „Wasserversorgung Umrathshausen und Leitenberg“ liegt mit seinen Zonen I, II und III im Plangebiet und grenzt zwischen Bau-km 72+760 und 73+175 unmittelbar an die Autobahn an. Es erstreckt sich bis zur südlichen Grenze des Plangebiets. Die bereits bestehende Beckenanlage 6 liegt in Zone III des Wasserschutzgebiets. Durch die Vorreinigung des Straßenwassers über das Absetzbecken und die gedrosselte Einleitung in den Graben ist gegenüber dem Istzustand keine Verschlechterung der Wassergüte gewährleistet. Vogelschutzgebiete sowie FFH-Gebiete sind im Bereich des Flusswasserkörpers „Prien bis Trautersdorf (Beilhackwehr)“ nicht vorhanden. Eine Verschlechterung in Bezug auf die Schutzgebiete ist nicht zu erwarten.

Zusammenfassung:

Das Bauvorhaben ist mit den Bewirtschaftungszielen nach WRRL für den Flusswasserkörper 1_F591 „Prien bis Trautersdorf (Beilhackwehr)“ vereinbar. Das Erreichen der Umweltziele für den guten chemischen und ökologischen Zustand voraussichtlich bis 2027 wird nicht beeinträchtigt. Durch das Vorhaben ist keine Verschlechterung des ökologischen Zustands für den FWK 1_F591 gegeben. Ein Verstoß gegen das Verbesserungsgebot nach § 27 WHG liegt ebenfalls nicht vor.

Auf die Darstellung der potentiellen vorhabensbedingten Auswirkungen auf den Flusswasserkörper 1_F591 „Prien bis Trautersdorf (Beilhackwehr)“ in der Unterlage 18.5 T1, Übersichtstabelle, Ziff. 4.2, S. 38 f., und die Ausführungen unter C.3.4.6.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

3.4.6.2.1.2 Grundwasser

Nach § 47 Abs. 1 Nr. 1, Nr. 2 und Nr. 3 WHG ist das Grundwasser so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und seines chemischen Zustands vermieden wird, alle signifikanten und anhaltenden Trends ansteigender Schadstoffkonzentrationen auf Grund der Auswirkungen menschlicher Tätigkeiten umgekehrt werden und ein guter mengenmäßiger und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Zu einem guten mengenmäßigen Zustand gehört insbesondere ein Gleichgewicht zwischen Grundwasserentnahme und Grundwasserneubildung.

Grundwasserkörper GWK 1_G140 „Moränenland - Riedering“

Der Grundwasserkörper GWK 1_G140 „Moränenland - Riedering“ gehört zur hydrogeologischen Einheit (HGE-WRRL) der Moränen und fluvioglaziale Schotter

und Sande und hat eine Gesamtfläche von 131,7 km². Er gehört zur Flussgebietseinheit Donau. Aus ihm wird Trinkwasser entnommen (Art. 7 der WRRL).

In der aktuellen Bestandsaufnahme des LFU wird der mengenmäßige Zustand des GWK als gut eingestuft. Bezüglich des guten mengenmäßigen Zustands ist das vorgegebene Umweltziel bereits erreicht. In der aktuellen Bestandsaufnahme des LFU wird der chemische Zustand des GWK 1_G140 als gut eingestuft. Bezüglich des guten chemischen Zustands ist das vorgegebene Umweltziel bereits erreicht. Auf die Unterlage 18.5 T1, Anlage 1c, S. 1 f., wird verwiesen.

a) Auswirkungen auf den mengenmäßigen Zustand

Baubedingte Wirkungen:

Die Ersatzneubauten der Bauwerke machen die Errichtung neuer Widerlager und für die BW 111 „Überführung öFW bei Thal“ und BW 113 „Überführung der St 2362 Söllhuben-Frasdorf“ neuer Pfeiler notwendig. Da der Grundwasserspiegel in diesem Bereich teilweise oberflächennah vorhanden ist, bilden die Pfeilerfundamente ein hydraulisches Hindernis zur Fließrichtung des Grundwassers. Auf der grundwasser-oberstromigen Seite kommt es zu einem lokalen Grundwasseraufstau und auf der unterstromigen Seite zu einer Grundwasserabsenkung gegenüber dem unbeeinflussten Zustand. Die Beeinflussung der Grundwasserströmung erfolgt dabei nur sehr kleinflächig im unmittelbaren Nahbereich hinter den Fundamenten der Pfeiler und Widerlager. Für den Grundwasserstand und die Fließbewegung des Grundwassers sind diese kleinen Hindernisse unerheblich. Daher sind durch den Neubau der Pfeilerfundamente weder in der Bauphase noch im Ausbauzustand signifikante Änderungen der Grundwasserströmung für den GWK zu erwarten. Die Verlegung der Bäche und Gräben wird sohlgleich durchgeführt und ohne Veränderung der Wasserspiegellagen, so dass das Vorflutniveau für das Grundwasser nicht verändert wird.

Anlagebedingte Wirkungen:

Ein Großteil des auf den Fahrbahnen anfallenden Oberflächenwassers wird in die Absetz- und Rückhalteanlagen 0, 1, 2 und 3 geleitet, dort mechanisch gereinigt und anschließend gedrosselt in die Vorfluter abgeleitet. Im Bereich zwischen der Beckenanlage 3.1/3.2 und dem BW 113 wird ein Teil des Oberflächenwassers breitflächig über die Bankette abgeleitet und im Bereich der Dammböschungen bzw. des angrenzenden Geländes unter Ausnutzung des Reinigungsvermögens einer möglichst ungestörten belebten Oberbodenschicht breit- und oberflächig versickert. Das auf den Böschungen und im angrenzenden Gelände ankommende Oberflächenwasser wird auf gleiche Weise versickert. Mit der beschriebenen

Erneuerung der Straßenentwässerung ist eine Verminderung der Grund- und Fließgewässerbelastungen verbunden, durch die die Lebensraumqualität für Tiere und Pflanzen in Fließgewässern gesichert und verbessert wird.

Betriebsbedingte Wirkungen:

Im Betrieb sind keine Auswirkungen auf den quantitativen Zustand des Grundwassers gegeben.

b) Auswirkungen auf den chemischen Zustand (sonstige Schadstoffe)

Baubedingte Wirkungen:

Mögliche Auswirkungen auf den Grundwasserkörper durch Freilegung in Baugruben für Fundamente der Pfeiler und Widerlager sind für die Qualität des Grundwasserkörpers vernachlässigbar, da die Flächen kleinflächig und gut zu schützen sind.

Betriebsbedingte Wirkungen:

Die bestehenden Straßenentwässerungseinrichtungen entsprechen nicht mehr den heutigen Anforderungen gem. WHG in Verbindung mit dem BayWG. Die derzeitige Entwässerung erfolgt größtenteils oberflächlich (breitflächige Versickerung) über die bestehenden Bankette und Böschungen. Ein Teil des anfallenden Niederschlagswassers wird dabei auch von den beidseitig verlaufenden Gräben und Bächen mit aufgenommen. Im Planungszustand wird das in Leitungen oder Mulden gesammelte Oberflächenwasser der Autobahn grundsätzlich über Absetzbecken und Regenrückhaltebecken in Vorfluter abgeleitet. Im Bereich der Bauwerke wird das anfallende Oberflächenwasser breitflächig über die Bankette abgeleitet und im Bereich der Dammböschungen bzw. des angrenzenden Geländes unter Ausnutzung des Reinigungsvermögens einer möglichst ungestörten belebten Oberbodenschicht breit- und oberflächlich versickert bzw. dem jeweiligen Entwässerungssystem der Strecke zugeführt. Mögliche erhebliche Auswirkungen auf das Grundwasser durch sonstige verkehrsbürtige Schadstoffe im zu versickernden Straßenabwasser werden durch die Anwendung und Einhaltung der allgemein anerkannten und einschlägigen technischen Regeln der Entwässerungsplanung vermieden. Die Entwässerungsplanung wurde mit dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim abgestimmt. Auf die Ausführungen unter C.3.4.6.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Relevante Wirkungen des Vorhabens auf den qualitativen Zustand des Grundwasserkörpers sind nicht gegeben.

c) Auswirkungen auf den chemischen Zustand (Chlorid)

Da im Bereich des Grundwasserkörpers 1_G140 „Moränenland - Riedering“ fast ausschließlich Oberflächenwasser der Dammböschungen und des angrenzenden Geländes versickert wird und die Versickerung breit- und oberflächlich unter Ausnutzung des

Reinigungsvermögens einer möglichst ungestörten belebten Oberbodenschicht erfolgt, sind keine negativen Auswirkungen auf den chemischen Zustand des Grundwassers zu erwarten.

Zusammenfassung:

Durch das Bauvorhaben ist eine erhebliche nachteilige Veränderung des guten mengenmäßigen und guten chemischen Zustands bzw. der hierfür maßgeblichen Qualitätskomponenten des Grundwasserkörpers 1_G140 „Moränenland - Riedering“ nicht zu besorgen. Das Erreichen der Bewirtschaftungsziele der betroffenen Gewässer nach WRRL wird nicht nachteilig beeinflusst.

Auf die Darstellung der potentiellen vorhabensbedingten Auswirkungen auf den Grundwasserkörper 1_G140 „Moränenland - Riedering“ in der Unterlage 18.5 T1, Übersichtstabelle, Ziff. 5.2, S. 48, und die Ausführungen unter C.3.4.6.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Grundwasserkörper GWK 1_G154 „Moränenland - Seeon-Seebruck“

Der Grundwasserkörper GWK 1_G154 „Moränenland - Seeon-Seebruck“ gehört zur hydrogeologischen Einheit (HGE-WRRL) der Moränen und fluvioglaziale Schotter und Sande und hat eine Gesamtfläche von 371,8 km². Er gehört zur Flussgebietseinheit Donau. Aus ihm wird Trinkwasser entnommen (Art. 7 der WRRL).

In der aktuellen Bestandsaufnahme des LFU wird der mengenmäßige Zustand des GWK als gut eingestuft. Bezüglich des guten mengenmäßigen Zustands ist das vorgegebene Umweltziel bereits erreicht. In der aktuellen Bestandsaufnahme des LFU wird der chemische Zustand des GWK 1_G154 auch als gut eingestuft. Bezüglich des guten chemischen Zustands ist das vorgegebene Umweltziel bereits erreicht. Auf die Unterlage 18.5 T1, Anlage 1d, S. 1 f., wird verwiesen.

a) Auswirkungen auf den mengenmäßigen Zustand

Die Ersatzneubauten der Bauwerke machen die Errichtung neuer Widerlager und für die BW 116 „Überführung der St 2093 Prien - Aschau“, BW 117 „Prientalbrücke“, BW 119 „Überführung der Gemeindeverbindungsstraße Umrathshausen - Seehaus“ und BW 122 „Wildunterführung Bärnseegraben“ neuer Pfeiler notwendig. Da der Grundwasserspiegel in diesem Bereich teilweise oberflächennah vorhanden ist, bilden die Pfeilerfundamente ein hydraulisches Hindernis zur Fließrichtung des Grundwassers. Auf der grundwasser oberstromigen Seite kommt es zu einem lokalen Grundwasseraufstau und auf der unterstromigen Seite zu einer Grundwasserabsenkung gegenüber dem unbeeinflussten Zustand. Die Beeinflussung der Grundwasserströmung erfolgt dabei nur sehr kleinflächig im unmittelbaren Nahbereich hinter den Fundamenten der Pfeiler und Widerlager. Für den

Grundwasserstand und die Fließbewegung des Grundwassers sind diese kleinen Hindernisse unerheblich. Daher sind durch den Neubau der Pfeilerfundamente weder in der Bauphase noch im Ausbauzustand signifikante Änderungen der Grundwasserströmung für den GWK zu erwarten. Die Verlegung der Bäche und Gräben wird sohlgleich durchgeführt und ohne Veränderung der Wasserspiegellagen, so dass das Vorflutniveau für das Grundwasser nicht verändert wird.

Anlage- und betriebsbedingte Wirkungen:

Ein Großteil des in den Entwässerungsabschnitten 4, 5, 6 und 7 auf den Fahrbahnen anfallenden Oberflächenwassers wird in die Absetz- und Rückhalteanlagen geleitet, dort mechanisch gereinigt und anschließend gedrosselt in die Vorfluter abgeleitet. Das im Entwässerungsabschnitt 8 anfallende Oberflächenwasser wird gesammelt und in einem Retentionsbodenfilterbecken mit vorgeschaltetem Absetzbecken zentral versickert. Das auf den Böschungen und im angrenzenden Gelände ankommende Oberflächenwassers wird breitflächig über die Bankette abgeleitet und im Bereich der Dammböschungen bzw. des angrenzenden Geländes unter Ausnutzung des Reinigungsvermögens einer möglichst ungestörten belebten Oberbodenschicht breit- und oberflächig versickert. Mit der beschriebenen Erneuerung der Straßenentwässerung ist eine Verminderung der Grund- und Fließgewässerbelastungen verbunden, durch die die Lebensraumqualität für Tiere und Pflanzen in Fließgewässern gesichert und verbessert wird. Erhebliche, mengenmäßige Auswirkungen auf die Grundwasserneubildung und den Grundwasserkörper können daher ausgeschlossen werden, da die Wasserbilanz bzw. der zur Versickerung gelangende Niederschlagsanteil durch die geplanten Ausbaumaßnahmen nicht wesentlich verändert wird. Der Neubau der Bäche und Gräben wird sohlgleich und ohne Veränderung der Wasserspiegellagen durchgeführt, so dass das Vorflutniveau für das Grundwasser nicht verändert wird. Die Beeinflussung der Grundwasserströmung durch die Fundamente der Pfeiler und Widerlager ist aufgrund der geringen Größe unerheblich.

b) Auswirkungen auf den chemischen Zustand (sonstige Schadstoffe)

Baubedingte Wirkungen:

Mögliche Auswirkungen auf den Grundwasserkörper durch Freilegung in Baugruben für Fundamente der Pfeiler und Widerlager sind für die Qualität des Grundwasserkörpers vernachlässigbar, da die Flächen kleinflächig und gut zu schützen sind.

Betriebsbedingte Wirkungen:

Die bestehenden Straßenentwässerungseinrichtungen entsprechen nicht mehr den heutigen Anforderungen gem. WHG in Verbindung mit dem BayWG. Die derzeitige Entwässerung erfolgt größtenteils oberflächig (breitflächige Versickerung) über die bestehenden Bankette und Böschungen. Ein Teil des anfallenden Niederschlags-

wassers wird dabei auch von den beidseitig verlaufenden Gräben und Bächen mit aufgenommen. Im Planungszustand wird das in Leitungen oder Mulden gesammelte Oberflächenwasser der Autobahn grundsätzlich über Absetzbecken und Regenrückhaltebecken in Vorfluter abgeleitet. Das von Bau-km 74+157,9 bis Bau-km 75+000 (Bauende Vollausbau) anfallende Oberflächenwasser wird gesammelt und einem Retentionsbodenfilterbecken mit vorgeschaltetem Absetzbecken (BECK 8 bei Bau-km 74+300) zugeführt. Die Beckenanlage wird als naturnah gestaltetes Erdbecken errichtet, in dem das Wasser nach den Regeln der Technik über eine Filterschicht aus Sand (mit Schilfbewuchs) und eine darunter angeordnete, die Selbstreinigungskraft fördernde Bodenaustauschschicht (Kiespackung) ins Grundwasser sickert. Wegen der zu erwartenden langen Verweildauer in der Beckenanlage wird das Becken nicht als Versickerbecken, sondern als Retentionsbodenfilterbecken ausgeführt. Im Bereich von Bau-km 75+000 bis Bau-km 75+210 wird die A 8 provisorisch an die bestehende A 8 angeschlossen und der Bereich zwischen Bau-km 75+000 bis Bau-km 75+575 verbreitert, um insgesamt sechs Fahrstreifen aufnehmen zu können. Das in diesem Bereich anfallende Oberflächenwasser wird wie bisher breitflächig versickert bzw. der bestehenden Entwässerung zugeführt. Im Bereich der Bauwerke wird das anfallende Oberflächenwasser breitflächig über die Bankette abgeleitet und im Bereich der Dammböschungen bzw. des angrenzenden Geländes unter Ausnutzung des Reinigungsvermögens einer möglichst ungestörten belebten Oberbodenschicht breit- und oberflächig versickert bzw. dem jeweiligen Entwässerungssystem der Strecke zugeführt. Die gesamten wassertechnischen Berechnungen und Einzugsgebiete sind der Unterlage 18.1 T2 und 18.2 T2 zu entnehmen. Mögliche erhebliche Auswirkungen auf das Grundwasser durch sonstige verkehrsbürtige Schadstoffe im zu versickernden Straßenabwasser werden durch die Anwendung und Einhaltung der allgemein anerkannten und einschlägigen technischen Regeln der Entwässerungsplanung vermieden. Die Entwässerungsplanung wurde mit dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim abgestimmt. Auf die Ausführungen unter C.3.4.6.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Relevante Wirkungen des Vorhabens auf den qualitativen Zustand des Grundwasserkörpers sind nicht gegeben.

c) Auswirkungen auf den chemischen Zustand (Chlorid)

Das im Entwässerungsabschnitt 8 auf den Fahrbahnen anfallende Oberflächenwasser wird gesammelt und einem Retentionsbodenfilterbecken mit vorgeschaltetem Absetzbecken (BECK 8 bei Bau-km 74+300) zugeführt. Die Beckenanlage wird als naturnah gestaltetes Erdbecken errichtet, in dem das Wasser nach den Regeln der Technik über eine Filterschicht aus Sand (mit Schilfbewuchs) und eine darunter angeordnete, die Selbstreinigungskraft fördernde Bodenaustauschschicht (Kiespa-

ckung) ins Grundwasser sickert. Die Auswirkungen des Vorhabens auf den chemischen Zustand des Grundwasserkörpers 1_G154 „Moränenland - Seeon-Seebruck“ hinsichtlich des Parameters Chlorid werden somit als höchstens gering bewertet. In Bezug auf den gesamten GWK bzw. die maßgeblichen Referenzmessstellen sind keine vorhabenbedingten Konzentrationserhöhungen für Chlorid zu prognostizieren.

Zusammenfassung:

Durch das Bauvorhaben ist eine erhebliche nachteilige Veränderung des guten mengenmäßigen und guten chemischen Zustands bzw. der hierfür maßgeblichen Qualitätskomponenten des Grundwasserkörpers 1_G154 „Moränenland - Seeon-Seebruck“ nicht zu besorgen. Auch wird das Erreichen der Bewirtschaftungsziele nach WRRL nicht nachteilig beeinflusst.

Auf die Darstellung der potentiellen vorhabenbedingten Auswirkungen auf den Grundwasserkörper 1_G154 „Moränenland - Seeon-Seebruck“ in der Unterlage 18.5 T1, Übersichtstabelle, Ziff. 6.2, S. 55, und die Ausführungen unter C.3.4.6.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Gesamtergebnis:

Da nach der durchgeführten wasserfachlichen Prüfung des Bauvorhabens die angestrebten Bewirtschaftungsziele nach § 27 WHG und § 47 Abs. 1 WHG an den betroffenen relevanten Wasserkörpern erreicht werden und damit das Verschlechterungsverbot der WRRL beachtet wird, sind die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme von den Bewirtschaftungszielen nach § 31 Abs. 2 Satz 1 Nrn. 1 bis 4 WHG und nach § 47 Abs. 3 Satz 1 i. V. m. § 31 Abs. 2 Satz 1 Nrn. 1 bis 4 WHG nicht mehr zu prüfen. Auf die Unterlage 18.5 T1 (Fachbeitrag WRRL) und die Ausführungen unter C.3.4.6.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

3.4.6.2.1.3 Nichterfüllung von Anforderungen aus anderen öffentlich-rechtlichen Vorschriften

Der Erteilung der Erlaubnis stehen auch keine Anforderungen nach anderen öffentlich-rechtlichen Vorschriften i. S. d. § 12 Abs. 1 Nr. 2 WHG aus folgenden Gründen entgegen:

Flusswasserkörper 1_F530 „Rohrdorfer Achen/Tauern Graben“

Im Bereich des Flusswasserkörpers 1_F591 „Rohrdorfer Achen; Tauerner Graben“ sind keine Vogelschutzgebiete, FFH-Gebiete und Trinkwasserschutzgebiete vorhanden.

Flusswasserkörper 1_F591 „Prien bis Trauterdorf (Beilhackwehr)“

Das durch Rechtsverordnung ausgewiesene Wasserschutzgebiet „Wasserversorgung Umrathshausen und Leitenberg“ liegt mit seinen Zonen I, II und III im

Plangebiet und grenzt zwischen Bau-km 72+760 und Bau-km 73+175 unmittelbar an die Autobahn an. Es erstreckt sich bis zur südlichen Grenze des Plangebiets. Die bereits bestehende Beckenanlage 6 liegt in Zone III des Wasserschutzgebiets. Durch die Vorreinigung des Straßenwassers über das Absetzbecken und die gedrosselte Einleitung in den Graben ist gegenüber dem Istzustand keine Verschlechterung der Wassergüte gewährleistet. Im Vorgriff auf die geplante Ausweitung des Wasserschutzgebietes wird die Mulde auf der Nordseite der A 8 im Zuge der 2. Tektur vom 31.01.2023 dicht ausgeführt. Somit erfolgt die Planung nach RiStWag (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. 3.3.6 T2). Vogelschutzgebiete sowie FFH-Gebiete sind im Bereich des Flusswasserkörpers 1 F591 „Prien bis Trauterdorf (Beilhackwehr)“ nicht vorhanden.

Grundwasserkörper 1 G140 „Moränenland - Riedering“

Trinkwasserschutzgebiete sind im Grundwasserbereich des Bauvorhabens nicht vorhanden. Für weiter entfernte Trinkwasserschutzgebiete im Zustrom der Versickerungseinrichtungen des Vorhabens können stoffliche Belastung des Grundwassers ausgeschlossen werden.

Grundwasserkörper 1 G154 „Moränenland - Seeon-Seebruck“

Durch die Konzeption und Anordnung der Beckenanlage 8 ist eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebiets „Bärnseemoor“ durch betriebsbedingte Streusalzeinträge und andere Schadstoffe über den Wasserpfad ausgeschlossen. Dies trifft aufgrund des großen Verdünnungseffekts auf Werte unter 50 mg Chlorid pro Liter (vgl. LFU 2013, 41 (Leitfaden Bachmuschelschutz)) auch bei Starkniederschlagsereignissen und einem ggf. daraufhin verursachten Überschwappen von Beckenwasser in den Bärnseegraben zu, sodass eine Beeinträchtigung des ca. 250 m von der Einleitstelle entfernt gelegenen FFH-Gebiets ausgeschlossen werden kann. Um Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Bärnseemoor“ und des Bärnseegrabens sowie seiner zuleitenden Gräben durch stoffliche Verfrachtungen oder Veränderungen des Wasserhaushaltes auszuschließen, bleibt der bestehende Bärnseegraben-Durchlass während der Bauarbeiten erhalten und wird bis nördlich außerhalb des Baufeldes verlängert. Ebenso wird durch Berücksichtigung einer geeigneten Bauweise bei der Gründung der Pfeiler für die neue Bärnseegrabenunterführung eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebiets vermieden, da hiermit eine Störung des Grundwasserstroms im Talraum des Bärnseegrabens ausgeschlossen wird. Sicherheitsvorschriften zur Minimierung von Bodenverdichtungen und zur Verhinderung von Grundwasserbelastungen gemäß RAS-LP gelten ohne Einschränkung. Zur Vermeidung von Verlusten von Biotopen, direkten Tierverlusten und einer schwerwiegenden Zäsur des biotischen Gefüges parallel zur A 8 wird ein Grundwasserzu- und -abstrom insbesondere im Bereich von Feuchtstandorten durch geeignete

Gründungsmaßnahmen von Böschungen, Brückenwiderlagern und -pfeilern sowie von Rückhaltebecken, erforderlichenfalls durch dauerhafte Abdichtung des Untergrunds ausgeschlossen. Bei der Wildunterführung am Bärnseegraben (BW 122) gilt insbesondere:

Obwohl hier die Pfeiler des Bauwerks baustatisch bedingt Grundwassertrennschichten durchstoßen müssen, wird eine Bauweise gewählt, die ein Versickern von Oberflächen- oder Grundwasser aus einem höheren in ein tieferes Grundwasserstockwerk ausschließt. Bei der Beckenanlage am Bärnseegraben wird ein punktuell Versickern des durch die Anlage (einschließlich vorgeschaltetem Absetzbecken) gereinigten Straßenwassers über eine Kiespackung (Bodenaustauschschicht) vorgesehen. Damit wird die Rückhaltung und eine effektive Reinigung des zulaufenden Oberflächenwassers sichergestellt. Insgesamt beinhaltet die Maßnahme die Wiederherstellung der ursprünglichen Standortbedingungen auf temporär beanspruchten Flächen (benötigtes Baufeld).

Die wasserrechtliche Erlaubnis wird insbesondere den naturschutzrechtlichen Anforderungen gerecht. Auf die Ausführungen unter C.3.4.5 dieses Beschlusses wird verwiesen.

3.4.6.2.1.4 Bewirtschaftungsermessen nach § 12 Abs. 2 WHG

Das Bewirtschaftungsermessen wird in erster Linie durch den Bewirtschaftungsauftrag in der Form der gesetzlichen Grundsätze des § 6 WHG und seinen Konkretisierungen in den Bewirtschaftungszielen, hier der §§ 27 und 47 WHG, gelenkt.

Die Erteilung der beantragten wasserrechtlichen Erlaubnis für das Bauvorhaben steht insofern im nach § 12 Abs. 2 WHG eingeräumten Bewirtschaftungsermessen, da, wie oben ausgeführt, es im Einklang mit den allgemeinen und besonderen Grundsätzen der Gewässerbewirtschaftung sowie den Vorgaben des Naturschutzrechts steht. Das Baukonzept genügt laut Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Rosenheim in vollem Umfang den wasserwirtschaftlichen Anforderungen.

Auf die Unterlage 18.5 T1 zur Ermittlung und Bewertung der möglichen Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Flusswasserkörper (FWK) und die Grundwasserkörper (GWK) wird hiermit verwiesen.

Ein Vorbehalt für weitere Auflagen ist nicht erforderlich, da Inhalts- und Nebenbestimmungen nach § 13 Abs. 1 WHG auch noch nachträglich zulässig sind.

Eine Haftungsaufgabe zu Lasten des Vorhabensträgers für alle Schäden, die nachweislich durch Entwässerungsanlagen oder bei der Errichtung von

Brückenbauwerken entstehen, ist unter Hinweis auf die gesetzlichen Haftungsbestimmungen nicht erforderlich.

3.4.6.3 Einwände

Fachbeitrag WRRL

Es wurde seitens des Wasserwirtschaftsamtes Rosenheim eingewandt, dass die derzeit einschlägigen fachlichen Vorgaben (Vorläufige Hinweise für die Beurteilung von Einwirkungen auf Oberflächengewässer im Zusammenhang mit Neubau- und Änderungsmaßnahmen an Straßen, insbesondere zum Verschlechterungsverbot nach § 27 WHG - die ressortübergreifend abgestimmt sind) insbesondere zur Bewertung der Einflüsse nach WRRL nicht berücksichtigt worden seien bzw. erheblich davon abgewichen werde.

Der Vorhabensträger ist dem Einwand im Rahmen der 1. Tektur vom 17.12.2017 nachgekommen. Art. 4 Abs. 1 Buchst. a Ziff. i der WRRL verpflichtet die zuständigen Behörden, vor der Zulassungsentscheidung zu prüfen, ob das Projekt mit dem wasserrechtlichen Verschlechterungsverbot und Verbesserungsgebot in Einklang steht (BVerwG, Urteil vom 30.11.2020, Az. 9 A 5.20). Die Vorgaben der Wasser-rahmenrichtlinie wurden inzwischen in einem Fachbeitrag (Unterlage 18.5 T1) des Vorhabensträgers aufgestellt und unter C.3.4.6.2 in diesem Beschluss bewertet.

Das Wasserwirtschaftsamt Rosenheim und die Höhere Naturschutzbehörde haben zur 1. Tektur vom 17.12.2019 die Methode und Ergebnisse der Schadstoffnachweise in dem Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie (Unterlage 18.5 T1) erneut beanstandet.

Gemäß den Hinweisen der Bayerischen Staatsministerien für Umwelt und Verbraucherschutz sowie des Inneren, für Bau und Verkehr vom 15.11.2017 („Vorläufige Hinweise für die Beurteilung von Einwirkungen auf Oberflächengewässer im Zusammenhang mit Neubau- und Änderungsmaßnahmen an Straßen, insbesondere zum Verschlechterungsverbot nach § 27 WHG“) war die Vorprüfung zur Chloridbelastung bzw. zur Chlorid-Konzentrationserhöhung durch das Bauvorhaben an den Einleitstellen der betroffenen Gewässer durchzuführen. Aufgrund fehlender Messwerte war diese Vorprüfung zum damaligen Zeitpunkt aber für den Vorhabensträger noch nicht vollumfänglich möglich. Die räumliche Bezugsgröße für eine Prüfung der Verschlechterung bzw. einer nachteiligen Veränderung gem. dem Merkblatt zur Berücksichtigung der Wasserrahmenrichtlinie (M-WRRL) ist grundsätzlich der Oberflächenwasserkörper (OWK) in seiner Gesamtheit. Somit konnte die Korrektheit der in der Vorprüfung festgelegten Einleitstelle - definiert als der gesamte OWK - nach dem M-WRRL gegenüber dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim nachgewiesen werden. Gleichzeitig verlangt das

M-WRRL neben einer Nachweisführung nach dem Parameter Chlorid auch Nachweise zur Einhaltung des Verschlechterungsverbotes bzgl. weiterer Schadstoffe. Entsprechende Vorgehen diesbezüglicher Nachweise werden im M-WRRL reglementiert. Infolge der fachlichen Kritik des Wasserwirtschaftsamtes Rosenheim und der Höheren Naturschutzbehörde zur 1. Tektur vom 17.12.2019 wurde im Rahmen der der 2. Tektur vom 31.01.2023 eine überschlägige Überprüfung der Schadstoffnachweise nach der M-WRRL durchgeführt. Resultierend ließ sich feststellen, dass mit der Entwässerungsplanung aus der 1. Tektur vom 17.12.2019 nicht alle Nachweise erfolgreich geführt werden konnten. Eine planerische Untersuchung hat aber ergeben, dass alle Entwässerungsanlagen in den zur Verfügung stehenden Flächen und Höhenverhältnissen auch als Retentionsbodenfilterbecken ausgestaltet werden könnten. Lediglich die bereits vorhandene Entwässerungsanlage 6 im Wasserschutzgebiet wird im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim nicht verändert. Durch die etwaige Umstellung aller Entwässerungsanlagen auf Retentionsbodenfilterbecken (außer BECK 6) können aufgrund der somit erzeugten bestmöglichen Reinigung von Straßenoberflächenabflüssen die Nachweise zum Verschlechterungsverbot nach M-WRRL erfolgreich erbracht werden.

Der Vorhabensträger hat daher im Anhörungsverfahren zugesagt, dass im Rahmen der Bauausführungsplanung eine Überprüfung des Entwässerungskonzeptes in Form einer Umgestaltung zu Retentionsbodenfiltern erfolgen wird. Parallel dazu wird ein umfassendes Messprogramm zur Ermittlung der schadstoffspezifischen Vorbelastungen in den OWK durchgeführt, um anhand dessen die im Rahmen der 2. Tektur vom 31.01.2023 überschlägigen Nachweise gem. M-WRRL detailliert zu verifizieren. Darauf aufbauend werden die Entwässerungsanlagen je nach Erfordernis entweder in Ihrer Konzeption zur 1. Tektur vom 17.12.2019 beibehalten oder als Retentionsbodenfilter mit vorgeschaltetem Geschiebeschacht gem. den Anforderungen der REwS ausgebildet. Auf die Nebenbestimmung unter A.4.3.2.6 dieses Beschlusses wird hingewiesen.

Mittlerweile liegt zwar auch ein aktualisierter Steckbrief für den Bewirtschaftungszeitraum von 2022 - 2027 vor. Eine Gegenüberstellung des überholten (2016 - 2021) sowie des aktualisierten (2022-2027) Steckbriefes hat aber ergeben, dass die Neuerungen keinen Einfluss auf die technische Planung des Vorhabensträgers nehmen. Weiterhin können durch die Aktualisierung auch keine Auswirkungen auf die Vorgaben der WRRL festgestellt werden. Infolge dessen ist die Berücksichtigung des Steckbriefes mit einem Bewirtschaftungszeitraum von 2022 bis 2027 nicht erforderlich. Dieser Vorgehensweise wurde ebenfalls seitens des Wasserwirtschaftsamtes Rosenheim zugestimmt. Das Wasserwirtschaftsamt Rosenheim hat

die Unterlage 18.5 T1 daher nicht mehr weiter beanstandet (vgl. Abgestimmte Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Rosenheim zum M-WRRL vom 14.12./16.12.2022). Das unter C.3.4.6.2.1.1 dargestellte Ergebnis dieses Beschlusses zur Gewässerverträglichkeit des Bauvorhabens (vgl. Unterlage 18.5 T1) wird daher bei Einhaltung der in diesem Beschluss festgesetzten wasserwirtschaftlichen Nebenbestimmungen und Zusagen des Vorhabensträgers nicht in Frage gestellt.

Entwässerung Westerndorfer Bach

Die Gemeinde Frasdorf forderte, dass der sich im Abschnitt Bau-km 70+200 bis Bau-km 70+300 befindliche Graben, welcher zwingend für die Oberflächenentwässerung der Gemeinde Frasdorf und den Westerndorfer Bach erforderlich sei, erhalten bleiben müsse.

Der Vorhabensträger kommt der Forderung auf Aufrechterhaltung und Garantie der Funktionsfähigkeit dieses Grabens zur Entwässerung im Rahmen seiner 1. Tektur vom 17.12.2019 nach. Der Graben südlich der A 8 bleibt von der Baumaßnahme unberührt.

Durchlass Bauwerk BW 113 Überführung St 2362 Söllhuben - Frasdorf

Die Gemeinde Frasdorf bemängelte, dass das Bauwerk BW 113 zur Überführung der St 2362 Söllhuben - Frasdorf (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.1.10) keinen Durchlass enthalte und der Durchlass für den dort befindlichen Graben (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 3.2.4a) mit DN 300 zu klein für eine ordnungsgemäße Entwässerung dimensioniert sei.

Der Vorhabensträger kommt der Forderung auf Aufrechterhaltung einer ordnungsgemäßen Entwässerung im Rahmen seiner 1. Tektur vom 17.12.2019 nach. Es wird ein Durchlass mit einem DN 500 errichtet.

Regenwasserkanal Bau-km 69+900 bis Bau-km 70+000

Die Gemeinde Frasdorf bemängelte, dass der im Bauabschnitt Bau-km 69+900 bis Bau-km 70+000 befindliche Regenwasserkanal zur Entwässerung der Ortschaft Ginnerting östlich der A 8 (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 3.4.2.) nicht in der Planung berücksichtigt werde.

Der Vorhabensträger kommt der Forderung auf Aufrechterhaltung einer ordnungsgemäßen Entwässerung im Rahmen seiner 1. Tektur vom 17.12.2019 nach. Er wird mit einem Graben (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr.3.4.2) an das Bauwerk 113a (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr 2.1.11) herangeführt, mit einem Rohr DN 600 (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr 3.2.5) unter dem Bauwerk

durchgeführt und mit einem Rohr DN 500 (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr 3.2.4) in den Augrabungen eingeleitet.

Pumpstation „An der Leiten“

Die Gemeinde Frasdorf bemängelte, dass auch die Pumpstation „An der Leiten“ nördlich der A 8 auf der derzeitigen Fl. Nr. 166, Gemarkung Frasdorf, mit der Druckleitung entlang der St 2093 nicht in der Planung des Vorhabensträgers berücksichtigt werde.

Der Vorhabensträger kommt der Forderung auf Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit des Pumpwerkes sowie der Druckleitungen im Rahmen seiner 2. Tektur vom 31.01.2023 nach. Die Abwasserdruckleitungen wurden berücksichtigt. Die Leitungen werden ggf. den neuen Gegebenheiten angepasst (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 4.4.6 T2).

Straßenentwässerungseinrichtungen

Einwender befürchteten, dass durch das Bauvorhaben verunreinigtes Wasser in den bestehenden natürlichen Wasserkreislauf eingespeist werde.

Wir teilen diese Befürchtungen nicht. Die Planung der Entwässerungsanlagen der A 8 wurde vom Wasserwirtschaftsamt Rosenheim überprüft und nicht beanstandet. Durch die geplante Erneuerung der Straßenentwässerungseinrichtungen werden die Umweltbeeinträchtigungen zudem wesentlich verringert und die bestehende Situation insgesamt deutlich verbessert. Gegenwärtig versickert das auf der Autobahn anfallende Oberflächenwasser breitflächig über die Dammböschungen oder gelangt über die Mittelstreifenentwässerung sowie über Entwässerungsmulden entlang der Autobahn ungereinigt und ungedrosselt in die letztlich in den Inn mündenden Bäche und Gräben. Das über die Längs- und Querneigung in Leitungen oder in Mulden gesammelte Oberflächenwasser wird künftig in naturnah gestaltete Versickerbecken mit vorgeschaltetem Absetzbecken, Regenrückhaltebecken mit Absetzbecken oder reine Absetzbecken geleitet und dort nach dem derzeitigen Stand der Technik mechanisch gereinigt. Leichtstoffabscheider in den Becken verhindern eine Verunreinigung des Grundwassers und der Gräben und Bäche durch Öl oder andere wassergefährdende Leichtstoffe. Fahrbahnbereiche auf niedrigen Dammböschungen werden breitflächig über die Böschung entwässert und das Wasser über die belebte Bodenzone versickert.

Überschwemmungen

Mehrere Einwender kritisierten die geplante Autobahnenentwässerung des vorliegenden Abschnittes der A 8. Sie befürchteten, dass insbesondere eine geplante Einleitung in den Mühlbach das bestehende Entwässerungssystem (z. B. bei Starkregen) noch

weiter belasten und zu nicht hinnehmbaren Überschwemmungen der anliegenden Grundstücke führen werde. Es müsse daher eine alternative Einleitung vorgesehen werden.

Wir teilen diese Ansicht nicht. Die Planung der Entwässerungsanlagen der A 8 wurde vom Wasserwirtschaftsamt Rosenheim überprüft und nicht beanstandet. Die Entwässerung dieses Abschnittes erfolgt über das bestehende Entwässerungssystem, d. h. über bestehende Rohrleitungen in die Rohrdorfer Ache und nicht in den Mühlbach. Nach dem endgültigen, d.h. durchgehenden Ausbau der A 8 wird das Wasser zum Absetz- und Rückhaltebecken bei Bau-km 66+800 geleitet und damit kein Wasser mehr in das bestehende Entwässerungssystem geleitet (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 3.1.1 T1). Die Rückhalteinlage entwässert über den Aubach in die Rohrdorfer Ache. Die Einleitmengen wurden für jeden Vorfluter mit dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim abgestimmt.

Hochwasserschutz im Bereich Thansau/Rohrdorf

Es wurde eingewandt, dass durch den 6-streifigen Ausbau der A 8, der damit verbundenen Flächenversiegelung und das geplante Straßenentwässerungskonzept sich die Hochwassersituation im Bereich Rohrdorf und Thansau erheblich verschlechtern werde. In der Gemeinde Rohrdorf lägen hochwassersensible Bereiche. Der Rückstau durch die Rohrdorfer Ache sowie der Zufluss mehrerer Gräben aus dem Thansauer Süden und Osten würden immer wieder zu Hochwasser im Ortsteil Thansau führen. Dieser Bereich werde jetzt schon mehrmals in den letzten Jahren bei typischen Starkregen überflutet. In den Entwässerungsabschnitten 0 und 1 seien keine Rückhaltebecken geplant, sondern nur ein kleines Absetzbecken. Auch die Regenrückhaltung in den Entwässerungsabschnitten 2 und 3 sei nur für kurze Regenereignisse ausreichend. Die Hochwasserschutzmaßnahmen, die durch die Gemeinde Rohrdorf ausgeführt würden, seien durch die aktuelle Entwässerungsplanung der A 8 unwirksam und die Hochwassersituation werde sich sogar verschlechtern.

Die Einwände werden zurückgewiesen. Zum einen ist eine Verschlechterung der Hochwassersituation an der Rohrdorfer Achen und am Bahngraben (Grabensystem Thansau) bei einem 100-jährlichen Hochwasserereignis aufgrund der geplanten A 8 nach den durchgeführten Untersuchungen nicht zu erwarten. Dies wurde vom Wasserwirtschaftsamt Rosenheim bestätigt. Die Berechnungen zeigen, dass sich das Überschwemmungsgebiet nur an lokalen Stellen - ausschließlich Grünflächen - geringfügig vergrößert, was als nicht relevant eingeordnet werden kann. Das Entwässerungskonzept sowie die Dimensionierung der Entwässerungseinrichtungen entspricht den geltenden Regelwerken und wurde vom Wasserwirtschaftsamt Rosenheim geprüft und als ausreichend bewertet. Die Hochwassergefahr wird durch

den Ausbau der A 8 nicht verschärft. Es ist keine für Ober- und Unterlieger nachteilige Veränderung der natürlichen Abflusssituation zu erwarten.

Die Einwendung bezieht sich zum anderen nicht auf den hier vorliegenden Planfeststellungsabschnitt Achenmühle - Bernauer Berg zum 6-streifigen Ausbau der A 8. Sie betrifft die geplanten Entwässerungseinrichtungen im Planfeststellungsverfahren für den westlichen Abschnitt AS Rosenheim - Achenmühle der A 8.

Querbauwerke an der A 8

Es wurde gefordert, negative Auswirkungen auf die Hochwassersituation aufgrund veränderter Abflusssituationen durch die Errichtung von Querbauwerken zu vermeiden.

Der Forderung wird durch die Planung des Vorhabensträgers entsprochen. Der natürliche Abfluss wird durch den Ausbau der A 8 nicht verändert. Das Oberflächenwasser wird zukünftig ordnungsgemäß und gedrosselt in die Vorfluter eingeleitet. Seitens des Wasserwirtschaftsamtes Rosenheim wurden keine Einwände gegen die Abmessungen der Bauwerke erhoben, da sich diese nicht negativ auf die Hochwassersituation auswirken.

Entwässerungsabschnitt EZG0

Es wurde eingewandt, dass für den Entwässerungsabschnitt 09 zwischen Bau-km 67+747 und Bau-km 68+079 keine Regenrückhaltung eingeplant und nicht sichergestellt sei, dass keine Verschärfung der Hochwassergefahr eintrete.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Der Abschnitt Achenmühle - Bernauer Berg der A 8 soll durch den Vorhabensträger vor dem westlichen Abschnitt Rosenheim - Achenmühle baulich umgesetzt werden. Der reale Baubeginn erfolgt aber erst 300 m östlich der Planfeststellungsgrenze. Damit wird der Entwässerungsabschnitt EZG0 erst mit dem westlichen Planungsabschnitt Rosenheim - Achenmühle gebaut. Es fällt somit noch kein Regenwasser im Entwässerungsabschnitt 0 an.

Im Übrigen entsprechen das Entwässerungskonzept sowie die Dimensionierung der Entwässerungseinrichtungen den geltenden Regelwerken und wurden vom Wasserwirtschaftsamt Rosenheim im Rahmen der 1. Tektur vom 17.12.2019 anhand eines hydraulischen Gutachtens des Vorhabensträgers geprüft und als ausreichend bewertet. Insbesondere wurden darin Auswirkungen auf die Überschwemmungsgebiete bei Hochwasser der Rohrdorfer Achen und des Bahngrabens (Grabensystem Thansau) im Hinblick auf die vergrößerte versiegelte Fläche untersucht. Der Entwässerungsabschnitt 0 entwässert in den westlich angrenzenden Entwässerungsabschnitt des benachbarten Planfeststellungsabschnittes Rosenheim - Achenmühle. Gem. Unterlage 18.1 T2, Ziffer 2.2.0, ergibt sich das Einzugsgebiet 0 zu $A_u = 1,08$ ha.

Die hieraus - je nach Bemessungsregen gem. ATV A 117 - resultierende Wassermenge ist bei der Planung des westlich angrenzenden Planfeststellungsabschnittes durch den Vorhabensträger berücksichtigt worden. Die Regenrückhaltung ist für ein 10-jährliches Regenerereignis ausgelegt.

Entwässerungsabschnitt 1

Es wurde kritisiert, dass für den Entwässerungsabschnitt 1 zwischen Bau-km 68+079 und Bau-km 68+309 keine Regenrückhaltung eingeplant sei.

Diese Kritik ist nicht gerechtfertigt. Der Weißenbach ist gem. ATV M 153 als „großer Hügel- und Berglandbach“ typisiert. Die hierfür zulässige Regenabflussspende beträgt 240 l/(s*ha) . Bei einem Einzugsgebiet von $A_u = 0,65 \text{ ha}$ ergibt sich die maximal zulässige Einleitungsmenge zu $Q = 0,65 \text{ ha} * 240 \text{ l/(s*ha)} = 156 \text{ l/s}$. Die Einleitungsmenge des Entwässerungsabschnitts 1 beträgt 109 l/s und liegt damit im zulässigen Bereich. Eine Regenrückhaltung ist nicht erforderlich. Das Entwässerungskonzept sowie die Dimensionierung der Entwässerungseinrichtungen entspricht den geltenden Regelwerken und wurde vom Wasserwirtschaftsamt Rosenheim geprüft und als ausreichend bewertet.

Entwässerungsabschnitt 2

Es wurde kritisiert, dass für den Entwässerungsabschnitt 2 zwischen Bau-km 68+309 und Bau-km 68+993,5 lediglich eine Regenrückhaltung (BECK 2) für ein kurzes Regenerereignis eingeplant werde.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Das Entwässerungskonzept sowie die Dimensionierung der Entwässerungseinrichtungen entspricht den geltenden Regelwerken und wurde vom Wasserwirtschaftsamt Rosenheim geprüft und als ausreichend bewertet. Das im Entwässerungsabschnitt 2 anfallende Oberflächenwasser wird nach Durchlauf eines Absetz- und Regenrückhaltebeckens gedrosselt in den Weißenbach eingeleitet. In Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim wurden die Rückhalteeinrichtungen auf ein 5-jährliches Regenerereignis bemessen. Die Beckenbemessung erfolgte gem. den einschlägigen wassertechnischen Richtlinien (ATV A 117). Für den EWA 2 wurde eine Reihenberechnung vorgenommen mit jedem möglichen Regen einer 5-jährlichen Häufigkeit. Als Ergebnis ist festzuhalten, dass sich der maximale Abfluss bei einem 2-stündigen Regenerereignis einstellt. Höhere Regendauern bringen geringere Regenintensitäten. Bankett, Böschung und Mulden sind im EWA 2 über ein Hochbord von der Fahrbahn getrennt. Das auf dem Bankett, der Böschung und in den Mulden anfallende Oberflächenwasser ist nicht belastet und wird breitflächig über die belebte Oberbodenschicht versickert.

Entwässerungsabschnitt 3

Es wurde eingewandt, dass die im Entwässerungsabschnitt 3 zwischen Bau-km 68+993,5 und Bau-km 70+735 geplanten zwei Regenrückhaltebecken (BECK 3.1 und BECK 3.2) auf der Nordseite zu gering bemessen seien.

Das Entwässerungskonzept sowie die Dimensionierung der Entwässerungseinrichtungen entspricht den geltenden Regelwerken und wurde vom Wasserwirtschaftsamt Rosenheim geprüft und als ausreichend bewertet. Das im Entwässerungsabschnitt 3 gesammelte Oberflächenwasser wird in zwei Regenrückhaltebecken (Beck 3.1 und 3.2) mit vorgeschaltetem Absetzschacht bzw. -becken geleitet und gelangt von dort gedrosselt in den Aubach. Das BECK 3.1 ist ein Rückhaltebecken mit vorgeschalteter Sedimentationsanlage DN 4000. Das Becken wurde in Abstimmung mit dem WWA RO für ein 5-jährliches Regenereignis bemessen. Für den EWA 3.1 wurde eine Reihenberechnung vorgenommen mit jedem möglichen Regen einer 5-jährlichen Häufigkeit. Der maßgebliche Bemessungsregen ist hierbei ein 60-minütiger Regen mit einer Regenspende von 103,7 l/(s*ha) (Unterlage 18.1 T2, S. 26). Ein länger dauerndes Regenereignis bewirkt eine geringere Füllung des Beckens, da hier eine geringere Regenintensität vorliegt. Das Regenrückhaltebecken BECK 3.2 mit vorgeschaltetem Absetzbecken hat einen maximalen Drosselabfluss von 65,0 l/s. Zusammen mit dem BECK 3.1 (10 l/s) ergibt sich ein maximaler Drosselabfluss von 75,0 l/s der Beckenanlage in den Aubach. Dieser ist gem. ATV M 153 als „kleiner Hügel- und Berglandbach“ typisiert. Die hierfür zulässige Regenabflussspende beträgt 30 l/(s*ha). Bei einem Einzugsgebiet von $A_u = 3,59$ ha ergibt sich die maximal zulässige Einleitungsmenge zu $Q = 3,59 \text{ ha} * 30 \text{ l/(s*ha)} = 107 \text{ l/s}$. Die Einleitungsmenge des EZG 3 beträgt 75,0 l/s und ist damit deutlich geringer als zulässig. Gleichzeitig wurde die maximale Einleitungsmenge der Beckenanlage BECK 3 (BECK 3.1 und BECK 3.2) im Zuge der 1. Tektur vom 17.12.2019 von 84,5 l/s auf 75 l/s verringert. Darüber hinaus wurde für die Regenrückhaltebecken BECK 3.1 und BECK 3.2 überprüft, ob unter Verzicht auf den Freibord ein 100-jähriges Regenereignis gepuffert werden könnte. Diese Überprüfung hat ergeben, dass das Stauziel von BECK 3.1 rund 30 cm und bei BECK 3.2 rund 50 cm für das 100-jährige Regenereignis höher ist als für das 5-jährige. Eine Pufferung ist somit möglich. Für den EWA 3.2 wurde auch eine Reihenberechnung vorgenommen mit jedem möglichen Regen einer 100-jährlichen Häufigkeit. Als Ergebnis ist festzuhalten, dass sich der maximale Abfluss bei einem 4-stündigen Regenereignis einstellt. Höhere Regendauern bringen geringere Regenintensitäten. Im EWA 3 entwässern nicht alle Flächen der Fahrbahn, des Banketts, der Böschungen und Mulden in die Beckenanlagen 3. An einigen Stellen ist

eine Ableitung über die Dammböschung und eine anschließende breitflächige Versickerung über die belebte Oberbodenschicht möglich.

Entwässerungsabschnitte 6 und 7

Es wurden hinsichtlich des Entwässerungsabschnittes 6 und 7 der A 8 ab Frasdorf in Richtung Salzburg zwischen Leitenberg und Seehaus im Anhörungsverfahren, insbesondere von der Höheren Naturschutzbehörde der Regierung von Oberbayern, massive Bedenken geäußert. Die geplante Einleitung von Straßenwasser ohne weitere Kontrolle auf Salzgehalt und andere Schadstoffe in das Seehauser Bacherl bzw. Bärnseegraben sei auf weitere Varianten und Schutzmaßnahmen wegen der besondere Bedeutung des Biotops „Feuchtbiotopkomplex südwestlich von Seehaus“ zu untersuchen. Die seit 2005 gepflegte Niederung biete inzwischen wieder einen bedeutenden Lebensraum für viele seltene und bedrohte Tier und Pflanzenarten. Die absolut nicht Salz vertragenden Bestände der Buxbaum-Segge am Weiherer See seien wegen der in den letzten 20 Jahren anhaltenden bayernweiten Bestandsrückgänge als landesweit bedeutsam einzustufen. Neben wenigen, sehr kleinen Vorkommen der Art in anderen Bundesländern trage der Freistaat Bayern die Hauptverantwortung für den Erhalt dieser auch im Hinblick auf die Nährstoffversorgung sehr sensiblen Art. Es müssten insofern die Maßstäbe des § 27 WHG eingehalten werden. Es werde angesichts des zu erwartenden massiven Salzeintrages vorgeschlagen das Wasser der Becken 6 - 7 zu sammeln und direkt in den einzig leistungsfähigen Vorfluter Prien einzuleiten. Eine Begrenzung des Drosselabflusses auf 2 l/s in den Wintermonaten zur Minimierung der Salzfracht in das Seehauser Bacherl sei naturschutzfachlich nicht ausreichend.

Das anfallende Oberflächenwasser im Entwässerungsabschnitt 6 wird derzeit gesammelt und einem Regenrückhaltebecken (Dauerstau) mit vorgeschaltetem Absetzbecken (BECK 6 bei Bau-km 72+900) im Bereich des Wassergewinnungsgebietes Umrathshausen zugeführt. Das gereinigte Oberflächenwasser wird gedrosselt in einen Entwässerungsgraben mit abgedichteter Sohle eingeleitet. Anschließend gelangt es in eine mit Inlinern versehene Leitung in südlicher Richtung. Etwa im Bereich der Quelfassung des Wasserschutzgebiets geht es wieder in einen offenen Graben über. Das Becken, der Graben und die Leitungen wurden vor etwa 20 Jahren erstellt bzw. erneuert. Ca. 850 m weiter südlich mündet der Graben/Bach in den Schafelbach. Im Jahr 2015 wurden alle Leitungen und Kanäle innerhalb des WSG Umrathshausen auf ihre Dichtheit geprüft und die Beckenanlage saniert.

Auch zukünftig wird das von Bau-km 72+639 bis Bau-km 72+967 anfallende Oberflächenwasser gesammelt und dem bestehenden Regenrückhaltebecken (Dauerstau) mit vorgeschaltetem Absetzbecken (BECK 6 bei Bau-km 72+900) im Bereich des Wassergewinnungsgebietes Umrathshausen zugeführt. Im Vorgriff auf

die geplante Ausweitung des Wasserschutzgebietes wird die Mulde auf der Nordseite dicht ausgeführt. Somit erfolgt die Planung nach RiStWag und ist mit dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim abgestimmt.

Die bestehende Beckenanlage ist für den 6-streifigen Ausbau ausreichend dimensioniert. Das gereinigte Oberflächenwasser wird wie bisher gedrosselt in einen Entwässerungsgraben eingeleitet, der das Wasserschutzgebiet Richtung Süden durchquert und in den Schafelbach mündet.

Im Entwässerungsabschnitt 7 fließt das Niederschlagswasser von der A 8 im derzeitigen Zustand in die nördlich und südlich, parallel zur Autobahn verlaufenden Mulden. Südöstlich von Seehaus fließt das auf der Richtungsfahrbahn Salzburg anfallende Wasser breitflächig über die Schulter in das angrenzende Gelände. Das Wasser der Nordfahrbahn, das nicht in der Mulde versickert, fließt in Einlaufschächte, die in der Mulde angeordnet sind. Die Schächte sind über einen Kanal miteinander verbunden. Etwa bei Bau-km 73+400 führt ein Durchlass DN 800 unter der Autobahn hindurch zum Seehauser Bacherl. Hier wird das Wasser aus den Einlaufschächten eingeleitet. Bereits im derzeitigen Zustand ist eine Chlorid-Belastung des Gewässers durch die Tausalzausbringung auf der Autobahn im Zuge des Winterdienstes gegeben.

Zukünftig wird das von Bau-km 72+967 bis Bau-km 74+052,7 anfallende Oberflächenwasser gesammelt und einem trockenfallenden Regenrückhaltebecken mit vorgeschaltetem Absetzbecken (BECK 7 bei Bau-km 73+400) zugeführt. Die Absetzbecken werden als geschlossene Betonbecken, das Regenrückhaltebecken als naturnah gestaltetes Erdbecken errichtet. Das gereinigte Oberflächenwasser wird gedrosselt und unter Umgehung der Quelle des Seehauser Bacherls über einen Kanal in das Seehauser Bacherl eingeleitet. Die Leitung verläuft entlang der Gemeindeverbindungsstraße von Umrathshausen nach Aschau. Die Einleitung in das Seehauser Bacherl erfolgt erst südlich des hochwertigen Biotops.

Wegen der erhobenen Einwände aus der Planfeststellung gegen das Entwässerungskonzept der Entwässerungsabschnitte 6 und 7 zwischen Leitenberg und Seehaus wurde das Entwässerungskonzept im Zuge der 1. Tektur vom 17.12.2019 für den Entwässerungsabschnitt 7 dahingehend verbessert, dass eine zusätzliche Drossel im Auslaufbauwerk vorgesehen wurde. Diese Lösung wurde aufgrund eines durchgeführten Chloridgutachtens gewählt. Darüber hinaus wurden im Zuge der 1. Tektur die Variantenvorschläge der Höheren Naturschutzbehörde untersucht, aber aufgrund der Ergebnisse aus dem Chloridgutachten nicht mehr in der Tiefe weiterverfolgt.

Aufgrund der erneut erhobenen Einwände aus der 1. Tektur gegen das Entwässerungskonzept der Entwässerungsabschnitte 6 und 7 zwischen Leitenberg und Seehaus hat der Vorhabensträger im Zuge einer 2. Tektur vom 31.01.2023 eine Umgestaltung des Konzepts erneut und vertieft anhand mehrerer Varianten mit Untervarianten in Abstimmung mit der Höheren Naturschutzbehörde und dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim untersucht. Die Hauptvarianten werden nachfolgend beschrieben.

Im Ergebnis wurde für die 2. Tektur vom 31.01.2023 die Variante 1 als Wahlvariante zugrunde gelegt und die Unterlagen dahingehend angepasst.

Bei allen aufgeführten Varianten zur Ableitung des Oberflächenwassers aus der Beckenanlage 7 ist zu berücksichtigen, dass diese keinen Notüberlauf besitzt. Stattdessen ist hierfür der Durchlass DN 800 vom Becken in das Seehäuser Bacherl vorgesehen. Daher wird bei allen Kanal-Varianten von einer Dimension \geq DN 800 ausgegangen, um auch die Ableitung von Starkregenereignissen über den neu zu bauenden Kanal zu gewährleisten. Neben den aufgeführten Varianten wurden zahlreiche Untervarianten untersucht, die im Vorfeld in Abstimmung mit der höheren Naturschutzbehörde und dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim ausgeschieden sind.

Es handelt sich um folgende Varianten, die wir zur Grundlage unserer Entscheidung gemacht haben:

Variante 1

Bei der Variante 1 ist eine Ableitung des Autobahnwassers aus Becken 7 in das Seehäuser Bacherl südlich des hochwertigen Biotopkomplexes mittels Bau eines über 600 m langen und bis zu ca. 3,5 m unter der Geländeoberfläche bzw. unter der Straßenoberfläche der Gemeindeverbindungsstraße (Höhenbergstraße) liegenden Ableitungskanals vorgesehen. Nach Querung der A 8 liegt der Kanal zunächst am Böschungsfuß der Gemeindeverbindungsstraße und wird im weiteren Verlauf unter der Gemeindeverbindungsstraße verlegt. Die Kanalverlegung ist hierbei nach gängigen technischen Anforderungen mit einer Rohrbettung aus Sand bzw. einer Seitenverfüllung aus Kies vorgesehen. Die Gemeindeverbindungsstraße muss entlang des neu zu bauenden Kanals wiederhergestellt werden und die Kanalstrecke regelmäßig unterhalten werden. Hierfür müssen Wartungsschächte verbaut werden und es werden ggfs. Straßensperrungen erforderlich.

Variante 2

In Variante 2 wird das Oberflächenwasser weiter südlich in den Schafelbach, der südlich der Autobahn in Ost-West-Richtung verläuft, eingeleitet. Dazu ist der Bau eines ca. 1.400 m langen Kanals (z.B. entlang der Höhenbergstraße und einem nach

Süden bis zum Schafelbach weiterführenden Weg) erforderlich. Bis zum Süden des Weiherer Sees verläuft der Kanal in gleicher Lage und Höhenlage wie bei der Variante 1 im Bereich der Höhenbergstraße. Anschließend wird der Kanal entlang eines Flurweges Richtung Süden bis zur Einmündung in den Schafelbach verlegt. Die Variante 2 bringt im Vergleich zu der Variante 1 in Bezug auf das zu schützende Biotop keine Vorteile, gleichzeitig ist sie jedoch bautechnisch und kostenmäßig ungünstiger zu bewerten und verursacht zusätzliche naturschutzfachliche Eingriffe in Natur und Landschaft, die durch die bewirkte spätere Einleitstelle in den Schafelbach nicht wirklich aufgewogen werden können.

Variante 3

Hier ist eine Abführung des Wassers aus der Beckenanlage 6 in die für die Varianten 1 und 2 angedachten Wasserführungen vorgesehen. So wird zusätzlich ein Schutz des Trinkwasserschutzgebiets Umrathshausen und dem Feuchtwiesengebiet mit überregionaler Bedeutung (Streuwiesen- und Biotopkomplex zwischen Grünwald und Weiherer See) erreicht. Für den Bau der zusätzlichen Kanalstrecke wird Grunderwerb bzw. eine Grunddienstbarkeit im Bereich des Beckens 6 erforderlich. Zudem wird eine Vergrößerung der Dimension des Kanals vom Becken 7 zum Seehäuser Bacherl durch zusätzliche Ableitung des Oberflächenwassers aus dem Becken 6 erforderlich. Dies verursacht höheren Investitionskosten von rund 225.000 € gegenüber Variante 1. Nicht zuletzt muss die neu zu bauende Kanalstrecke unterhalten werden.

Variante 4

In Variante 4 wird das Wasser aus den Beckenanlagen 6 und 7 über einen Kanal in der südlichen Böschung der Autobahn parallel zu ihr nach Westen in die Prien geleitet. Die Prien ist einer der längsten Wildbäche im bayerischen Alpenraum. Sie verfügt über eine ausreichend starke Wasserführung, um eine schadfreie Verdünnung des Abwassers beider Entwässerungsbecken zu gewährleisten. Zudem wurde bei der Variante 4 zusätzlich eine Verschiebung der Beckenanlage 7 nach Westen in den Bereich einer bestehenden Senke auf der Fl. Nr. 82 der Gemarkung Umrathshausen, überprüft. Für die Variante 4, welche das Oberflächenwasser aus Becken 6 und 7 in die Prien leiten soll, ist der Neubau eines rund 1.600 m langen Kanals von Becken 7 über Becken 6 Richtung Westen bis zur Prien notwendig. Der Kanal beginnt am Becken 7 und quert zunächst die A 8 Richtung Süden. Im weiteren Verlauf liegt er zunächst am Fahrbahnrand, im Bereich des Beckens 6 am Böschungsfuß der A 8 und anschließend wieder am Fahrbahnrand der A 8. Bei Bau-km 1+480 zweigt der Kanal Richtung Süd-Westen ab und mündet in der Prien.

Wegen der immensen Tiefenlage (> 12 m) des Kanals im Bereich des Hochpunkts der A 8 bei Bau-km 72 + 600 muss der Bau auf einer Länge von ca. 900 m bergmänn-

nisch im Micro-Tunneling Verfahren durchgeführt werden. Hierfür ist eine Start- und eine Zielgrube zu erstellen und dann das Rohr im Vortrieb einzubauen. Die Zahl der Kontrollschächte, die zu Wartungszwecken erforderlich sind, muss aufgrund der Tiefenlage auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden. Diese Schächte müssen in einem aufwendigen Verfahren z. B. wie ein Brunnen im Absenkverfahren errichtet werden.

Auf einer Länge von rund 70 m der Kanalstrecke werden Absturzschächte zur Überwindung der Hangkante östlich der Prien erforderlich. Für den Bau der neuen Kanalstrecke wird Grunderwerb bzw. eine Grunddienstbarkeit im Bereich des Beckens 6 notwendig. Nicht zuletzt muss die neu zu bauende Kanalstrecke unterhalten werden. Bei der Abschätzung der Kosten ergeben sich Kosten von rund 2,75 Mio. € netto. Eine Verschiebung des Beckens 7 auf die Westseite des BW 119, wie von der Höheren Naturschutzbehörde im Zuge der Variante 4 vorgeschlagen, hat den Nachteil, dass das Becken weiter entfernt von den Tiefpunkten der Richtungsfahrbahnen auf der Ostseite des BW 119 zu liegen kommt und daher eine entsprechende Strecke der Fahrbahnentwässerung gegenläufig errichtet werden muss, d. h. es werden Pumpen erforderlich. Aus diesem Grund wurde der Vorschlag einer Verlegung des Beckens 7 Richtung Westen verworfen. Aufgrund der Geländeverhältnisse mit dem Erfordernis eines Pumpwerks bzw. der bergmännischen Herstellung und damit verbundenen unwirtschaftlichen Mehrkosten im Betrieb durch Pumpwerk mit Wartung wird diese Variante abgelehnt und nicht weiter betrachtet. Weiter wird die Variante auch aufgrund ihrer Ausbaulänge von rd. 1,6 km und den damit verbundenen, zusätzlichen Eingriffen in die Schutzgüter Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt als kritisch bewertet.

Gesamtergebnis des Variantenvergleichs

Wir halten die Entscheidung des Vorhabensträgers für die Variante 1 mit einer Vermeidung der Wasserableitung in die wertvollen Bereiche des Seehauser Bacherl als gewähltes Entwässerungskonzept gemäß 2. Tektur vom 31.01.2023 in den Entwässerungsabschnitten 6 und 7 unter Abwägung aller Gesichtspunkte für sachgerecht und vertretbar. Die zusätzlich geprüften Varianten 2 bis 4 sind alle aufgrund von unverhältnismäßig großen Herstellungs- und Betriebskosten sowie hohen naturschutzfachlichen Eingriffen und (temporären) Flächeninanspruchnahmen als ungünstiger zu werten.

Bei der Variante 1 wird durch den Kanal ausgehend vom BECK 7 südlich der A 8 sichergestellt, dass der Abfluss erst südlich des Biotopkomplexes in das Seehauser Bacherl gedrosselt eingeleitet wird. Die Entwässerung der A 8 erfolgt damit entsprechend den heutigen Anforderungen hinsichtlich einer Minimierung der Umweltbeeinträchtigungen. Das Wasserwirtschaftsamt Rosenheim und die Höhere

Naturschutzbehörde (Stellungnahme vom 20.10.2022 per E-Mail) haben der Umsetzung der Variante 1 gemäß 2. Tektur vom 31.01.2023 zugestimmt. Durch die geplante Erneuerung der Straßenentwässerungseinrichtungen mit geregelten Entwässerungsanlagen mit Rückhaltefunktion und einer gedrosselten Einleitung in die vorhandenen Vorfluter wird die bestehende Entwässerungssituation verbessert. Das Entwässerungskonzept sowie die Dimensionierung der Entwässerungseinrichtungen entspricht den geltenden Regelwerken und wurde vom Wasserwirtschaftsamt Rosenheim als zuständiger Fachbehörde geprüft und als ausreichend bewertet.

Grundwasser

Es wurde eingewandt, dass es im gesamten Achenal Bereiche mit gespanntem Grundwasser sowohl auf der Nordseite als auch auf der Südseite der A 8 gebe. Durch die Baumaßnahmen bestünde die Gefahr, dass Trennschichten beschädigt würden und Grundwasser kurz oder dauerhaft in das Oberflächenwasser gelangen würde.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Der überwiegend aus dem unmittelbaren Ortsbereich von Achenmühle bekannte und unter mehr als 20 m mächtigen feinkörnigen Deckschichten stark gespannte Grundwasserkörper ist für Gründungen des Planungsabschnittes Achenmühle - Bernauer Berg nicht relevant. Auch ggf. erforderliche Tiefgründungen der am nächsten zu Achenmühle liegenden Bauwerke BW 108 und BW 109 werden in feinkörnigen Schichten ohne gespanntem Grundwasser enden. Das Druckniveau des zwischen etwa Bau-km 69+000 und Bau-km 69+700 bekannten, unter feinkörnigen Decklagen und Torf gespannten Grundwassers reicht in den Bohraufschlüssen und Baggerschürfen nicht bis zum Gelände. In einer Grundwassermessstelle bei Bau-km 69+030 südlich der A 8 wurden ab 2009 mehrfach bis zu 27 cm über Gelände reichende Wasserstände dokumentiert. Hier steht das Grundwasser über Torflagen schon heute in Kontakt mit dem Oberflächenwasser des hier temporär überfluteten Geländes. Bei hohen Grundwasserständen erfolgt schon heute eine gewisse Drainage durch den Augraben, den Graben südlich der Bestandsautobahn und die Dränwirkung des Kies-Bodenaustausches unter der heutigen Autobahn. Diese Situation wird bei der Verbreiterung nicht verändert. Im Bereich des Bärnseegrabens/BW 122 steht unter feinkörnigen Deckschichten, feinkörnigen Auffüllungen und Torf gespanntes Grundwasser an, für das höchste Druckspiegel bis dicht unter Gelände nachgewiesen sind. Die erforderlichen zusätzlichen Bodenverbesserungsmaßnahmen führen damit nicht zu höheren Grundwasserständen und damit nicht zu einem dauerhaft erhöhten Oberflächenwasserabfluss. Auch die Umverlegung des Bärnseegrabens hat keine dränierende Wirkung auf das Grundwasser, da dieser

etwa auf Höhe des Bestandsgrabens verläuft und mit abgedichteter Sohle ausgeführt wird.

Tunnel Frasdorf

Es wurde eingewandt, dass die Grundwasserverhältnisse v.a. im Bereich Achenmühle bis Frasdorf sehr kritisch zu betrachten seien und die Errichtung eines Tunnel in einem Gebiet mit so hohen Grundwasserständen fragwürdig sei. Es könne zu unerwarteten Kostensteigerungen führen, sollte es zu Grundwassereinbrüchen in das Baugebiet kommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die verbreiterte Autobahn hat im Streckenabschnitt zwischen Achenmühle und Frasdorf etwa die gleiche Höhenlage wie der Bestand. Das hier teilweise geländenahe Grundwasser und die Torfböden sind kostenmäßig berücksichtigt. Die Gradienten der Einhausung liegt mehrere Meter über dem durch Bohrungen und Messstellen gut dokumentierten Grundwasserstand. Da der Tunnel und die gesamten Fahrbahnen oberhalb des Grundwassers liegen, ist eine Überschwemmung der Fahrbahn bis in den Tunnel nicht möglich.

Eingriffe in Wasserschutz- und Quellgebiete

Es wurde befürchtet, dass wertvolle Wasserschutzgebiete und Quellgebiete (Bereich Seehaus, Priental, Bärmsee, Schafelbach etc.) u.a. durch Öl, Versalzung, Unfälle und Gefahrguttransporte verunreinigt bzw. nachhaltig beeinträchtigt würden.

Diese Bedenken werden zurückgewiesen. Das in Leitungen oder Mulden gesammelte Oberflächenwasser wird künftig grundsätzlich vorgereinigt über Absetzbecken mit Leichtstoffabscheidern, die eine Verunreinigung der angrenzenden Gräben und Bäche durch Öl oder andere wassergefährdende Leichtstoffe verhindern, abgeleitet. In der Regel werden naturnah gestaltete Regenrückhaltebecken zur Drosselung des anfallenden Oberflächenwassers nachgeschaltet. Durch die geplante Erneuerung der Straßenentwässerungseinrichtungen werden die Umweltbeeinträchtigungen wesentlich verringert. Das Entwässerungskonzept sowie die Dimensionierung der Entwässerungseinrichtungen entspricht den geltenden Regelwerken und wurde vom Wasserwirtschaftsamt Rosenheim geprüft und als ausreichend bewertet.

Mikroplastik

Es wurde befürchtet, dass die Straßenentwässerungseinrichtungen dazu führen würden, dass auch Mikroplastikeintrag in sensible Bereiche gelangen würde.

Diese Bedenken werden zurückgewiesen. Durch die geplante Erneuerung der Straßenentwässerungseinrichtungen werden die Umweltbeeinträchtigungen wesentlich verringert. Das Entwässerungskonzept sowie die Dimensionierung der

Entwässerungseinrichtungen entspricht den geltenden Regelwerken und wurde vom Wasserwirtschaftsamt Rosenheim geprüft und als ausreichend bewertet.

Wehranlage am Mühlbach

Die Forderung des Wasserwirtschaftsamtes Rosenheim vor einer detaillierten Bauausführungsplanung zu dem neu zu errichtenden Streichwehr WKA Daxamühle eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung zu veranlassen, wird abgelehnt. Eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung liegt nicht im Aufgabenbereich des Vorhabens-trägers. Der Vorhabensträger hat aber zugesagt, das neue Streichwehr in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim und dem Betreiber der Wasserkraftanlage zu planen.

Die Bauausführungsplanung des zu verlegenden Streichwehres der Wasserkraftanlage Daxamühle kann erst nach einer endgültigen wasserrechtlichen Genehmigung des Betreibers erfolgen. Für den Betrieb der Wasserkraftanlage auf den Grundstücken Fl. Nrn. 1473 und 1470, Gemarkung Frasdorf, hatte das Landratsamt Rosenheim, Untere Wasserrechtsbehörde, mit Bescheid vom 26.03.1984 dem Betreiber eine wasserrechtliche Bewilligung erteilt, die bis 31.03.2014 befristet war. Eine erneute Bewilligung gem. WHG zum Weiterbetrieb der Anlage kann laut Schreiben des Wasserwirtschaftsamtes Rosenheim vom 13.06.2019 nur erteilt werden, wenn bei der bestehenden Wehranlage eine ausreichende Restwassermenge im Gewässer verbleibt und die Durchgängigkeit des Aubachs durch eine Fischaufstiegshilfe vom Betreiber hergestellt werden wird. Zum Zeitpunkt des Ablaufes der Bewilligung liefen jedoch bereits die Planungen für den 6-streifigen Ausbau der A 8, die einen Abriss der bestehenden Wehranlage und einen Neubau weiter nördlich vorsehen. Daher hat das Landratsamt Rosenheim, Untere Wasserrechtsbehörde, in Abstimmung mit dem Vorhabensträger für den vorläufigen Weiterbetrieb der Wasserkraftanlage bis zum Baubeginn für die Erweiterung der A 8, längstens jedoch bis zum 31.12.2023, mit Bescheid vom 16.04.2018, eine beschränkte Erlaubnis erteilt, wobei der Bau der Fischaufstiegshilfe durch den Betreiber bis zum Bau der A 8 aufgeschoben werden kann. Ein endgültige wasserrechtliche Bewilligung liegt derzeit noch nicht vor.

Hydraulische Dimensionierung von Rohrdurchlässen

Der Forderung des Wasserwirtschaftsamtes Rosenheim, die hydraulische Dimensionierung der Durchlässe auf ein HQ100 zuzüglich 1,0 m Freibord zu bemessen, kann nicht nachgekommen werden. Bei den Rohrdurchlässen handelt es sich um keine Ingenieurbauwerke gem. DN 1076. Eine hydraulische Dimensionierung für die Gewässerdurchlässe ist aufgrund fehlender Datengrundlage eines HQ 100 von Seiten des Wasserwirtschaftsamtes Rosenheim nicht möglich. Ein Freibord von

1,0 m kann bei den hier vorliegenden Rohrdurchlässen (DN 1000) nicht freigehalten werden. Für den Fall, dass ein Durchlass ersetzt wird, wird laut Vorhabensträger aber sichergestellt, dass mindestens derselbe Rohrdurchmesser wie im Bestand gewählt wird.

3.4.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Durch das Bauvorhaben gehen landwirtschaftliche Produktionsflächen im Umfang von rund 22,0 ha verloren. 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 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. Insbesondere ergeben sich durch die bestandsorientierte Verbreiterung der bestehenden Straße keine relevanten Neuzerschneidungen von Flächen. Das vorhandene Wegenetz wird angepasst, muss aber nicht neu geordnet werden. Auch Ausbauzustand und Breite der zu verlegenden öffentlichen Feld- und Waldwege werden wieder hergestellt. Die Einschränkungen finden daher hauptsächlich während der Bauzeit statt und sind temporärer Natur, wie beispielsweise Umwege zwischen Abriss und Neuerrichtung der Brücke an den Gemeindeverbindungsstraßen. Diese Einschränkungen lassen sich nicht weiter reduzieren und sind aufgrund des überwiegenden öffentlichen Interesses an der Durchführung der Baumaßnahme hinzunehmen.

Flächenverbrauch

Es wurde der massive Flächenverbrauch von land- und forstwirtschaftlichen Nutzflächen kritisiert. Es habe den Anschein, als ob nicht geprüft worden sei, ob und inwieweit die Grundstücksinanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen und sonstigen privaten Grundstücken minimiert werden könne. Die Lage der St 2362 und die damit verbundene Betriebszufahrt, die öffentlichen Feld- und Waldwege und die Seitenablagerungen seien nicht flächensparend geplant. Dies gelte insbesondere für die unter Brückenbauwerke und sonstigen Kreuzungsbauwerke über und unter der Autobahn sowie nahezu sämtliche technischen Einrichtungen, insbesondere Regenrückhaltebecken. Gerade bei den Regenrückhaltebecken wäre es möglich, durch eine entsprechende Vertiefung bei gleichem Fassungsvermögen deutlich mehr

Grundstücksfläche zu sparen. Deutlich werde dies z. B. beim Entwässerungsbecken BECK 4 (Bau-km 71+540). Auch die Eingriffe wegen der neuen vielfältigen Durchschneidungen durch die Kreuzungsbauwerke und die notwendigen Anpassungen des öffentlichen Straßen- und Wegenetzes würden vollkommen übersehen.

Auch werde den naturschutzfachlichen Belangen gegenüber der Landwirtschaft ein Vorrang eingeräumt. Dies lasse sich schon aus dem Umfang der Ausführungen zum Thema Naturschutz in den Planunterlagen ersehen. Zur Schonung landwirtschaftlicher Betriebe müsste zudem stärker auf das bestehende Ökokonto „Nußdorfer Au“ zurückgegriffen werden, um jegliche Beanspruchung landwirtschaftlicher Nutzfläche zugunsten naturschutzrechtlicher Ersatz- oder Ausgleichsmaßnahmen zu vermeiden. Ferner müsse überprüft werden, ob derzeit bestehende oder geplante naturschutzrechtliche Ausgleichsflächen, z. B. im Ortsbereich Thal, nicht als landwirtschaftliche Nutzfläche rekultiviert oder belassen werden könnten, um diese dann der Landwirtschaft zur Verfügung zu stellen. Das entstehende naturschutzrechtliche Defizit könnte durch die Inanspruchnahme weiterer Flächen aus dem Ökokonto „Nußdorfer Au“ ausgeglichen werden.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen der Landwirtschaft nicht verzichtet werden, da sie für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen Achenmühle und Bernauer Berg erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen unter C.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer Autobahn einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) sowie dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) in diesem Bereich nicht möglich.

Die Lage der südlich der A 8 gelegenen Kreisverkehrsanlage und damit auch die Lage der St 2362 wird durch die Einmündung der Gemeindeverbindungsstraße nach Pfannstiel in die Kreisstraße RO 5 bestimmt. Bei der Trassierung der St 2362 wurden bereits die kleinstmöglichen Parameter verwendet, sodass hier kein weiteres Optimierungspotential besteht. Insbesondere wurde zur Vermeidung von zwei dicht hintereinander liegenden Verkehrsknotenpunkten im Zuge der St 2362 die südliche Anschlussstellenrampe so geplant, dass die landwirtschaftlichen Flächen zwischen A 8 und Rampe möglichst groß und damit weiterhin landwirtschaftlich nutzbar sind.

Die Bauwerksabmessungen werden durch die planerischen, bautechnischen und erdstatischen Erfordernisse sowie durch die geltenden Regelwerke bestimmt. Die Abmessungen der Beckenanlagen richten sich zudem nach den zulässigen Einleitmengen in die vorhandenen Vorfluter bzw. der Versickerfähigkeit des

anstehenden Bodens. Außerdem muss die Beckensohle einen ausreichend großen Abstand vom Grundwasser aufweisen. Gleichzeitig ist bei den geplanten trockenfallenden Rückhaltebecken eine vollständige Entleerung zu gewährleisten, weshalb die Beckensohle höher liegen muss als der Wasserspiegel des Vorfluters, in den eingeleitet wird. Dies schließt eine beliebige Vertiefung der Becken aus. Die Beckenanlage BECK 4 liegt in der Restfläche zwischen A 8, St 2093 und der Einfahrtsrampe der AS Frasdorf Richtung München, die im Zuge des Bauvorhabens ohnehin erworben wird.

Der Vorhabensträger hat zudem seine Planung zu den Seitenablagerungen im Rahmen der 1. Tektur vom 17.12.2019 geändert. Von den zu lösenden Erdmassen (insges.: 1.000.000 m³ Boden und 135.000 m³ Oberboden) kann ein Großteil (900.000 m³ Boden, 60.000 m³ Oberboden) im Planungsabschnitt wieder eingebaut werden. Davon entfallen z. B. 225.000 m² Boden auf die geplanten Lärmschutzwälle. Somit ergeben sich voraussichtlich Massenüberschüsse in einer Größenordnung von 100.000 m³ Boden und 75.000 m³ Oberboden. Davon müssen etwa 80.000 m³ Boden aufgrund organischer Beimengungen abgefahren werden. Ein Großteil der verbleibenden Menge (68.000 bis 70.000 m³) kann grundsätzlich landschaftsverträglich wieder als Seitenablagerungen (z. B. als zusätzliche Lärmschutzwälle) bzw. zur Bodenverbesserung landwirtschaftlicher Flächen verwendet werden. Eine Ablagerung erfolgt aber nur mit Zustimmung des Grundeigentümers. Die für Geländeangleichung vorgesehenen Standorte betreffen Bonitäten von 30 bis 54 Bodenpunkten. Die für die Schüttung von Lärmschutzwällen (rechtlicher Lärmschutz gem. 16. BImSchV) vorgesehenen Standorte betreffen Bonitäten von 30 bis 55 Bodenpunkten. Es lässt sich somit auch über die Betrachtung der Kompensationsmaßnahmen hinaus sagen, dass außer für die autobahnnahen und meist kleinflächigen Geländeangleichungen kaum überdurchschnittlich ertragreiche Böden durch das Vorhaben in Anspruch genommen werden.

Gleichzeitig können Flächen, die entlang der A 8 bisher Teil des Straßenkörpers waren, aber wieder zu landwirtschaftlichen Flächen umgewandelt/umgewidmet werden. Dies ist möglich infolge der geplanten Trassenverschiebung und erfolgt im Rahmen der Einziehung bestehender Straßenflächen von rund 3,9 ha, die sich nach erfolgtem Rückbau und Rekultivierung in vielen Fällen (erfahrungsgemäß ca. 75 %) für eine landwirtschaftliche Folgenutzung und Arrondierung entsprechender Produktionsflächen anbieten.

Grundsätzlich können laut Zusage des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren die Rückseiten von sonstigen Wällen und Böschungen zur besseren Bewirtschaftung der Flächen flacher ausgebildet werden, falls dies von den Eigentümern gewünscht werden sollte. Bei der Planung des Ersatzwegenetzes wird ferner auf eine

flächensparende Trassierung geachtet. Sofern Drainagen etc. von der Baumaßnahme betroffen sind, werden diese nach Abschluss der Baumaßnahme ordnungsgemäß wiederhergestellt.

Beim Ausbau der A 8 und der Anpassung bzw. Wiederherstellung des untergeordneten Wegenetzes handelt es sich nicht um eine „neue“ Durchschneidung von Flächen, sondern um ein bestehendes Straßennetz, welches aber für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen Achenmühle und Bernauer Berg entsprechend ausgebaut und angepasst werden muss. Die Auswirkungen dieser Folgemaßnahmen wurden ebenfalls in diesem Beschluss ermittelt und bewertet. Aus Verkehrssicherheitsgründen sollten Grundstückszufahrten von öffentlichen Straßen reduziert werden und über eine Anbindung eines öffentlichen Feld- und Waldweges erfolgen.

Die Lage der Betriebszufahrten und der Betriebswege richtet sich nach den betrieblichen Erfordernissen des Vorhabensträgers. Die geplante nördliche Betriebszufahrt schließt westlich der St 2362 unmittelbar an den Lärmschutzwall der A 8 an. Somit verbleiben lediglich östlich der St 2362 Flächen zwischen der Betriebszufahrt und der BAB, in denen jedoch die Betriebstechnik des Tunnels (Havariebecken, etc.) untergebracht wird. Die südliche Betriebszufahrt verläuft ebenso wie der geplante öffentliche Feld- und Waldweg am Dammfuß der St 2362, so dass lediglich im Anschlussbereich an den Kreisverkehr Restflächen entstehen. Diese sind jedoch aufgrund des senkrecht auszuführenden Anschlusses an die Kreisverkehrsanlage unvermeidlich und dienen zudem als Gestaltungsflächen.

Zudem hat der Vorhabensträger nach § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG unvermeidbare Beeinträchtigungen naturschutzfachlich auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Dies bedeutet keine generelle Bevorzugung der naturschutzfachlichen Belange. Da produktionsintegrierte Kompensationsmaßnahmen (PIK) bei dem gegenständlichen Vorhaben aus artenschutzrechtlicher Sicht nicht erforderlich sind und zur Kompensation der Wald- und Biotopverluste auch ungeeignet wären, basiert das Kompensationskonzept auf Funktionsüberlagerung und Ausweichen auf externe Ökokontoflächen. Der Suchraum für Kompensationsflächen ist zudem begrenzt auf denselben Naturraum (Ersatzmaßnahmen). Die Ausgleichsmaßnahmen sollen hingegen im (direkten und unmittelbar) räumlichen Zusammenhang mit den Beeinträchtigungen liegen. Auf die agrarstrukturellen Belange wurde bei der Flächeninanspruchnahme für naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahmen soweit wie möglich Rücksicht genommen. Ein vollständiger Verzicht auf die Beanspruchung landwirtschaftlicher Flächen zugunsten naturschutzfachlich notwendiger Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist leider nicht möglich. Die Inanspruchnahme landwirtschaftlich

genutzter Flurstücke ist durch die Verwendung von Flächen eines Ökokontos weitestgehend minimiert. Soweit naturschutzfachlich möglich, werden keine landwirtschaftlichen Flächen aus der Nutzung genommen, sondern es sind Umstellungen in der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung gemäß „guter fachlicher Praxis“ vorgesehen (z. B. Extensivierung auf Feuchtstandorten). Darüber hinaus wird autobahnnah in vielen Fällen des vorliegenden Ausgleichskonzepts auf Flächen zurückgegriffen, die bereits im Eigentum der Bundesstraßenverwaltung sind. Die für naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahmen zu erwerbenden bzw. dinglich zu beschränkenden Grundstücke und Teilflächen weisen zudem jeweils nur niedrige Bonitäten auf. Auf die Ausführungen unter C.3.4.5.3.4 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Der Vorhabensträger ist zudem gesetzlich verpflichtet, planfestgestellte Kompensationsflächen für die Dauer des Eingriffs (im vorliegenden Fall für die Dauer der Existenz der A 8) zu unterhalten, da das Prinzip der Kompensation sonst nicht erfüllt ist. Darüber hinaus bestehen Ausgleichsflächen oft aus weiterhin landwirtschaftlich nutzbaren Flächen, die durch den gewählten Maßnahmentyp den Boden- und Feuchtebedingungen des jeweiligen Standorts angepasst sind und lediglich extensiv im Sinne der guten fachlichen Praxis bewirtschaftet werden müssen. Es ist also nicht zutreffend, dass Ausgleichsflächen per se nicht mehr Teil der Kulturlandschaft sind, was mit dem Begriff der „Rekultivierung“ impliziert wird. Eine stärkere Konzentration der Kompensationsflächen auf das Ökokonto „Nußdorfer Au“ widerspricht dem Prinzip naturschutzfachlichen Ausgleich möglichst nah am Ort des Eingriffs zu leisten. Darüber hinaus handelt es sich bei den autobahnnahen Ausgleichsflächen auch um Maßnahmen, die artenschutzrechtlich begründet sind. Maßnahmen, die artenschutzrechtlich begründet sind, erfordern teils eine Umsetzung auf einem ganz bestimmten Flurstück und würden in einem entfernten Flächenpool keine Wirkung entfalten.

Der dargelegte Umfang des Naturschutzes in den Planunterlagen begründet sich zudem in den zahlreichen erforderlichen Maßnahmen und zu schützenden Tier- und Pflanzenarten sowie der teils großen rechtlichen und naturschutzfachlichen Vorgaben und Komplexität der Sachverhalte.

Existenzgefährdung

Es wurden im Anhörungsverfahren vom Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg keine landwirtschaftlichen Betriebe benannt, bei denen diese Flächenverluste zu einer potenziellen Existenzgefährdung führen würden. Mehrere private Einwander haben auf eine durch das Bauvorhaben ausgelöste Existenzgefährdung hingewiesen. Der Vollausbau der A 8 Abschnitt zwischen Achenmühle und dem Bernauer Berg bedeute mit 7,8 km Länge allein einen immensen und

unnötigen Flächenverbrauch von nahezu 100 ha (Neuversiegelung, überbauende Flächen und Überschüttungen). Da ein bayerischer landwirtschaftlicher Betrieb etwa 20 ha groß sei, bedeute dies, dass für etwa fünf Höfe eine Existenzgefährdung allein in der Gemeinde Frasdorf entstehen würde.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Flächeninanspruchnahmen sind zur Verwirklichung des Bauvorhabens im festgestellten Umfang erforderlich. Alleine 33,4 % (41 ha) des gesamten Bauvorhabens entfallen auf den bereits bestehenden Straßenkörper. Von diesen werden 6,4 ha künftig nicht mehr benötigte Straßenflächen rückgebaut, renaturiert und für Kompensationsmaßnahmen (2,5 ha) sowie andere Raumnutzungen (3,9 ha) frei. Als tatsächlicher „Flächenverbrauch“ zu werten ist die dauerhafte Inanspruchnahme von land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen (inkl. Säumen, Ruderal- und Lagerflächen) für den Ausbau von Fahrbahnen, Lärmschutz- und Entwässerungsanlagen, Böschungen und Kabelschutzstreifen. Diese umfasst 24,7 % (30,3 ha) des vom Bauvorhaben betroffenen Gesamtumgriffes. Darüber hinaus entfallen 19,6 % (24 ha) auf die vorübergehende Inanspruchnahme von land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen sowie Ruderal- und Lagerflächen für Arbeitsstreifen und Geländeangleichungen. Diese werden aber anschließend wieder rekultiviert und in die land- und forstwirtschaftliche Nutzung zurückgegeben. Weitere 15,2 % entfallen auf Ausgleichsmaßnahmen auf land- und forstwirtschaftlichen Flächen (4,4 ha privat, 14, 3 ha in öffentlicher Hand), die unter entsprechenden Nutzungsaufgaben weiterhin land- und forstwirtschaftlich genutzt werden können. Die restlichen 7,1 % entfallen auf bevorratete Ökokontoflächen (7,7 ha) sowie auf artenschutzrechtliche Maßnahmen an einzelnen Bäumen innerhalb von 1,0 ha überwiegend bundeseigenen Waldflächen. Zur Ermittlung von betrieblichen Existenzgefährdungen wurden daher entsprechende Sachverständigengutachten erstellt. Wir haben die Auswirkungen des Bauvorhabens auf die betroffenen landwirtschaftlichen Betriebe in diesem Beschluss überprüft und gewürdigt.

Im Übrigen halten wir selbst bei einer entstehenden Existenzgefährdung einzelner landwirtschaftlicher Betriebe das öffentliche Interesse am Ausbau der A 8 für vorrangig. Auf die Ausführungen unter C.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Die mit dem Bauvorhaben verfolgten Planungsziele haben ein so starkes Gewicht, dass auch eine Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe gerechtfertigt ist. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen der Betriebsinhaber nicht verzichtet werden.

Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe in einem Umfang, dass Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Struktur in dem von dem geplanten Bauvorhaben betroffenen Raum auftreten könnten, sind hier nicht erkennbar. Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe sind nur dann (zusätzlich) als

öffentlicher Belang in die Abwägung einzustellen, wenn sie in größerer Zahl durch das Bauvorhaben verursacht werden. Diese Sichtweise geht auf Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts zu einem Abschnitt der BAB A 7 im Allgäu zurück (z. B. BVerwG, Beschluss vom 31.10.1990, Az. 4 C 25/90), der zu Existenzgefährdungen bei mindestens 17 Betrieben geführt hat. Das trifft auf das Ausbauprojekt der A 8 im Abschnitt Achenmühle - Bernauer Berg jedoch bei weitem nicht zu. Zu den von einigen privaten Einwendern eingewandten Existenzgefährdungen ihrer landwirtschaftlichen Betriebe verweisen wir auf die Ausführungen unter C.3.5.2 dieses Beschlusses.

Eingriff in die Geologie

Es wurde bemängelt, dass die Trassenführung der jetzigen A 8 schon in die Geologie im überwiegend nördlichen Bereich, Gemeinde Rohrdorf, Gemarkung Höhenmoos, und im Bereich Leitenberg eingreife. Eine Verbreiterung der Strecken dürfte als nicht unproblematisch gesehen werden, was die Stabilisierung des Untergrundes anbelangt. So würden manche der angeschnittenen Flächen Hangquellen beinhalten, die bei baulichen Eingriffen u. U. den gesamten Untergrund instabilisieren würden. Es dürfe durch die Anschneidung solcher Hangflächen zu keinen Spätfolgen für die dort liegenden land- und forstwirtschaftlichen Flächen kommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Einschnittsböschungen wurden unter Berücksichtigung der Untergrundverhältnisse geplant. Sie liegen nicht im Grundwasser. Die Aufschlussbohrungen lassen nur örtliche und temporäre Schichtwässer erwarten, die gefasst und schadlos abgeleitet werden, sofern sie von Böschungen angeschnitten werden. Die Situation unterscheidet sich nicht grundsätzlich vom Bestand. Zudem ist eine Qualitätsüberwachung durch eine bodenkundliche Baubegleitung vorgesehen. Der Oberboden wird innerhalb der Baumaßnahme ortsnah gewonnen und gemäß land- bzw. forstwirtschaftlichen Anforderungen aufgebracht.

3.4.8 Wald

Durch den geplanten sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen Achenmühle und Bernauer Berg ist die dauerhafte Beseitigung von Waldflächen in einer Größe von ca. 6,13 ha erforderlich. Bauzeitlich werden 1,47 ha Wald für Baustelleneinrichtungen in Anspruch genommen. Die beanspruchten Waldflächen konzentrieren sich auf Waldbereiche um Daxa bis südlich Röcka (nördlich der A 8), den Leitenwald nördlich von Frasdorf (nördlich der A 8), die Auwälder und Leitenwälder im Priental (nördlich und südlich der A 8), den Wald südlich Leitenberg (nördlich der A 8), den Sumpfwald bei Seehaus (südlich der A 8), das Umrathhauser Holz östlich der Bahnlinie (beidseits der A 8) sowie die Leitenwälder am Moosbach zwischen Pfaffing und

Hötzing (beidseits der A 8), dargestellt in Anlage 3 zu Unterlage 19.1.1 T2. Nach dem Waldfunktionsplan (Lkr. Rosenheim, Stand 2000) erfüllen die Waldbestände im Plangebiet eine Vielzahl von Funktionen. Die Wälder besitzen auf überwiegender Fläche besondere Bedeutung für das Landschaftsbild, als Biotop, und zum Teil auch für Boden- und für den Straßenschutz. Die mit Gehölzen bestockten Böschungen, Rand-, Seiten- und Sicherheitsstreifen entlang der A 8 werden gem. § 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG nicht als Wald erfasst.

Die für die Rodungsmaßnahmen an den betroffenen Waldflächen erforderliche Erlaubnis nach Art. 9 Abs. 2 BayWaldG wird von diesem Planfeststellungsbeschluss nach Art. 9 Abs. 8 S. 1 BayWaldG ersetzt.

Wir können das Bauvorhaben unter Berücksichtigung der Belange des Waldes aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit und sinngemäßer Beachtung von Art. 9 Abs. 8 S. 2, Abs. 4 bis 7 BayWaldG zulassen. Die Gründe ergeben sich aus der Darstellung der Erforderlichkeit des Bauvorhabens unter C.3.3 dieses Beschlusses.

Zur Sicherung der Funktionen des Waldes sind waldbauliche Maßnahmen im Umfang von insgesamt 4,65 ha vorgesehen. Diese Waldneugründungen werden im Rahmen der Ausgleichsmaßnahmen A 2 / W 1 und A 8 / CEF sowie den walddrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen W 2, W 3, W 4 W 5 und W 6 sowie auf allen sonstigen Rodungsflächen im Baufeld, die nicht Teil des künftigen Straßenkörpers sind, umgesetzt. Damit ergibt sich zwar eine Minderung von Waldflächen in einer Größenordnung von 1,5 ha. Allerdings werden die Waldfunktionen durch die Waldbaumaßnahmen ausreichend in unmittelbarer Nähe zum Bauvorhaben ersetzt und der Landkreis Rosenheim ist im Vergleich zum bayerischen Durchschnitt nicht waldarm. Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg hat insofern keine Bedenken erhoben. Auf die Ausführungen in Unterlage 19.1.1 T2, Kap. 6, Tabelle 7 und Tabelle 8, und Unterlage 9.2 T2 wird verwiesen.

3.4.9 Denkmalschutz

Belange des Denkmalschutzes stehen dem Bauvorhaben nicht entgegen. Das Bauvorhaben konnte auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes, insbesondere des Schutzes von Bodendenkmälern zugelassen werden. Laut dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege befinden sich im Trassenbereich mehrere Siedlungen und Brandgräber der späten Bronzezeit und der Urnenfelderzeit sowie der römischen Kaiserzeit sowie vor- und frühgeschichtliche Siedlungen. Die in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege dargestellten Gegebenheiten haben insgesamt unter Berücksichtigung allgemeiner, auch völkerrechtlicher Verpflichtungen des Staates zum Schutz des archäologischen Erbes nicht den Stellenwert, dass im Ergebnis die Zulassung des Bauvorhabens

unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzauflagen trotz der damit verbundenen möglichen Zerstörung von Bodendenkmälern abgelehnt werden müsste. Die für das Bauvorhaben sprechenden Belange gehen den Belangen des Denkmalschutzes hier vor.

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 unter A.3.8 dieses Beschlusses vorgesehenen Maßgaben.

Die unter A.3.8 dieses Beschlusses 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.

Durch die frühzeitige Anzeige des Beginns von Erdbauarbeiten kann zum einen die Durchführung bodendenkmalpflegerischen Maßnahmen abgestimmt werden, welche in der Vereinbarung zwischen Vorhabensträger und Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege festgelegt wurden. Zum anderen erhält das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hierdurch Gelegenheit, nach erfolgtem Oberbodenabtrag Flächen

fachlich zu beurteilen, für die der Vorhabensträger keine Voruntersuchungen durchführen muss (Verdachtsflächen ohne sichere Erkenntnisse).

3.4.10 Fischerei

Den Belangen der Fischerei ist durch die Gestaltung der Planung selbst sowie durch die Nebenbestimmungen in diesem Beschluss unter A.3.1.24 und A.3.9 Rechnung getragen. Der Vorhabensträger hat zugesagt, die Beeinträchtigung der fischereilichen Verhältnisse im Unterwasser so gering wie möglich zu halten.

Rein zivilrechtliche Fragen, wie die Haftung des Vorhabensträgers, sind im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht entscheidungsrelevant. Eine Haftungsaufgabe zu Lasten des Vorhabensträgers für alle Schäden, die nachweislich durch das Bauvorhaben entstehen, ist unter Hinweis auf die gesetzlichen Haftungsbestimmungen auch nicht erforderlich. Die Forderung nach einem Vorbehalt für weitere Auflagen ist zu unbestimmt.

3.4.11 Jagdliche Belange

Die jagdlichen Belange wurden bei dem Bauvorhaben berücksichtigt. Die für den Ausbau der A 8 sprechenden Gründe erachten wir im Übrigen für so gewichtig, dass sie sich gegen entgegenstehende jagdliche Belange durchsetzen. Wir verweisen auf die Ausführungen unter C.3.3 dieses Beschlusses.

Durch den 6-streifigen Ausbau werden keine Lebensräume neu durchtrennt. Die A 8 stellt bereits in ihrem bestehenden Zustand eine massive Barriere für die Wanderbewegungen und den genetischen Austausch der Wildbestände dar. Deshalb beinhaltet die vorliegende Planung umfangreiche Maßnahmen zur Wiedervernetzung. Insbesondere die geplante Aufweitung der Weißenbach-unterführungen (BW 109, BW 110), der Bahnunterführung (BW 120), der vglw. schwach befahrenen Gemeindeverbindungsstraße BW 121 sowie die geplante Wildunterführung am Bärnseegraben (BW 122) verringern die Zerschneidungswirkung der A 8 für waldbewohnende, auch größere Säugetiere wirksam.

Nach Abschluss der Bauarbeiten wird sich gegenüber dem derzeitigen Zustand, der vom Vorhandensein der A 8 geprägt ist, die Situation für Wildtiere insgesamt wegen der vorgesehenen zusätzlichen Querungsmöglichkeiten verbessern.

Die im Anhörungsverfahren erhobene Forderung nach der Errichtung von Wildschutzzäunen (u. a. auch als Abtrennung zu den der A 8 benachbarten Grundstücken gefordert) wird zurückgewiesen. Wildschutzzäune sind regelmäßig nicht als Schutzmaßnahmen i. S. d. Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG zu behandeln und stellen auch keine Verkehrseinrichtungen oder -anlagen i.S. des § 1 Abs. 4 Nr. 3 FStrG dar. Unabhängig von dem durchgeführten Planfeststellungsverfahren erfolgt

die Planung und Errichtung von Wildschutzzäunen in der Regel als freiwillige Leistung des Straßenbaulastträgers nach bestimmten Kriterien - wie etwa Wilddichte, Wildwechsel, Wildverhalten - unter Beteiligung der zuständigen Jagdbehörden und unter Anwendung der Wildschutzzäunrichtlinien (WSchuZR). Sofern diese Kriterien erfüllt werden, hat der Vorhabensträger eine Errichtung von Wildschutzzäunen zugesagt.

Eine eventuelle Wertminderung eines Jagdgebietes im Zuge des Baues von Straßen (z. B. Störung des Wildes durch die Baumaßnahme, den Straßenlärm und die zu erwartenden Wildverluste durch den Straßenverkehr aufgrund des zunehmenden Verkehrsaufkommens) ist im Übrigen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im entschädigungsrechtlichen Verfahren zu klären. Eine entsprechende Festsetzung im Planfeststellungsbeschluss ist daher nicht geboten. Wegen evtl. eintretender nachteiliger Folgen des Bauvorhabens steht betroffenen Jagdgenossenschaften kein weitergehender Entschädigungsanspruch aufgrund der Beeinträchtigung ihres Jagdausübungsrechtes zu. Mit dem Jagdrecht ist weder ein Anspruch auf einen bestimmten Wildbestand noch auf einen bestimmten Jagdertrag verbunden. Nachteile, die die Jagdausübungsberechtigten etwa infolge einer Vergrämung des Wildes oder dadurch erleiden, dass nach dem Bau der Straße Hege- oder Bejagungseinrichtungen verändert werden müssen, konkretisieren lediglich die Situationsgebundenheit der ihnen zustehenden Befugnisse und begründen daher keinen eigenen Entschädigungstatbestand.

3.4.12 Belange des Klimaschutzes

Das Bauvorhaben ist mit den Belangen des Klimaschutzes zu vereinbaren. Der Vorhabensträger hat bei seiner Planung den Zweck des Klimaschutzgesetzes (KSG) und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele gemäß § 13 Abs. 1 S. 1 KSG zu berücksichtigen. Dies gilt auch für die Planfeststellungsbehörde im Rahmen Ihrer Entscheidung. Denn das Gebot ist an alle Bundesbehörden sowie an Landesbehörden adressiert, soweit diese mit der Wahrnehmung von Vollzugsaufgaben des Bundesrechts betraut sind. Zweck des Klimaschutzgesetzes ist es gemäß § 1 S. 1 KSG, zum Schutz vor den Auswirkungen des weltweiten Klimawandels die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben zu gewährleisten. Die zur Erfüllung dieses Zweckes festgesetzten Ziele werden in den §§ 3 ff. KSG aufgeführt. Danach geht es um die dem Bundes-Klimaschutzgesetz zugrunde liegende Verpflichtung nach dem Pariser Übereinkommen, den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 Grad Celsius und möglichst auf 1,5 Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen und die Treibhausgasemissionen entsprechend

den in § 3 KSG festgeschriebenen Vorgaben zu mindern. Die in § 1 S. 3 KSG genannte Temperaturschwelle ist dabei als verfassungsrechtlich maßgebliche Konkretisierung des Klimaschutzziels des Grundgesetzes anzusehen.

„Berücksichtigung“ bedeutet dabei, dass der Zweck des KSG und die zu seiner Erfüllung festgesetzten Ziele im Planfeststellungsbeschluss in die Erwägungen einzubeziehen sind (BT-Drs. 19/14337, S. 36). In der Gesetzesbegründung zum KSG wird eine Parallele zum Baugesetzbuch (BauGB) gezogen: Im „[...] Baugesetzbuch wird der Klimaschutz bereits ausdrücklich als zu berücksichtigendes öffentliches Interesse aufgeführt, in anderen Gesetzen ist dies jedoch bisher nicht der Fall. Diese Regelungslücke wird durch Absatz 1 querschnittsartig geschlossen.“ Dort wird der Klimaschutz u.a. in § 1a Abs. 5 BauGB aufgeführt. Die Klimaschutzklausel wird hier als bloßes Abwägungsmaterial und keinesfalls als sog. Optimierungsgebot verstanden, das dem Klimaschutz eine Sonderstellung gegenüber anderen Belangen einräumen würde. Dies muss auch für das Berücksichtigungsgebot gelten, da es seinem Wesen nach nur Berücksichtigung, nicht die Beachtung verlangt.

Für eine ordnungsgemäße Berücksichtigung sind die Bedeutung der Entscheidung für den Klimaschutz zu ermitteln und Klimaschutzgesichtspunkte zu berücksichtigen, soweit keine entgegenstehenden, überwiegenden rechtlichen oder sachlichen Gründe vorliegen (BT-Drs. 19/14337, S. 36). Hinsichtlich des Zweckes und der Ziele des KSG ist zu prüfen, ob die Entscheidung zu erhöhten THG-Emissionen führt oder die Zielerreichung erschweren kann. Hierbei ist zu beachten, dass es sich bei dem Berücksichtigungsgebot um kein sog. Optimierungsgebot handelt. Dem Klimaschutzgebot kommt trotz seiner verfassungsrechtlichen Bedeutung kein Vorrang gegenüber anderen Belangen zu. Ein solcher lässt sich weder aus Art. 20a GG noch aus § 13 KSG ableiten.

Das Berücksichtigungsgebot des § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG verlangt damit von der Planfeststellungsbehörde, mit einem - bezogen auf die konkrete Planungssituation – vertretbaren Aufwand zu ermitteln, welche CO₂-relevanten Auswirkungen das Vorhaben hat und welche Folgen sich daraus für die Klimaschutzziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes ergeben (BVerwG, Urteil vom 04.05.2022, Az. 9 A 7.21).

Um die Bedeutung der Entscheidung für den Klimaschutz festzustellen, sind anhand der Sektoren Industrie (Bauwirtschaft, Betrieb, Unterhaltung), Landnutzungsänderung (Eingriff/Kompensation) sowie Verkehr (Verkehrsleistung/Transport) die zu erwartenden THG-Emissionen quantitativ zu ermitteln und zu bewerten. Zusammenfassend beinhalten die einzelnen Sektoren folgende emissionsrelevante Sachverhalte:

- Im Sektor Industrie werden Emissionen aus dem Zeitraum der Herstellung sowie der Unterhaltung der Straße berücksichtigt und als sog. Lebenszyklusemissionen der Straße ausgegeben. Es handelt sich mithin um baubedingte Emissionen.
- Der Sektor Verkehr umfasst die betriebsbedingten Emissionen; sprich das nach aktuellem Stand der Technik unvermeidbar beim Betrieb von Straßen ausgestoßene klimawirksame Gas Kohlen(stoff)dioxid (CO₂). Für die Berechnung der durch den Verkehr verursachten THG-Emissionen dient die Verkehrsprognose und die darin abgebildeten Veränderungen der Verkehrslast auf der neu beplanten Strecke sowie dem nachgeordneten Netz als Grundlage.
- Der Sektor Landnutzungsänderung umfasst den Verlust von Biotopstrukturen und Böden im Bereich geplanter Bauwerke und die daraus resultierende negative Wirkung auf die Klimabilanz. Zugleich werden hier positive Wirkungen auf die Klimabilanz durch landschaftspflegerische Maßnahmen entlang der Trasse und externe Kompensationsmaßnahmen und Maßnahmen zu Veränderungen der Landnutzung, betrachtet. Er hat damit die anlagebedingten Emissionen zum Gegenstand.

Die klimarelevanten Faktoren aus den Sektoren Industrie, Verkehr und Landnutzungsänderung wurden daher entsprechend dem Methodenpapier zur Berücksichtigung des globalen Klimas bei der Straßenplanung in Bayern (im Folgenden: Methodenpapier StMB) des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr vom 17.11.2022, Az. StMB-41.2-4380-2-1-2, berechnet.

Sektor Industrie

Für den Sektor Industrie werden laut Methodenpapier StMB relevante Emissionen aus dem Zeitraum der Herstellung sowie für die Unterhaltung der Straße berücksichtigt und als sogenannte Lebenszyklusemissionen der Straße ausgegeben. Die jährlichen Lebenszyklusemissionen werden auf Grundlage von Durchschnittswerten der spezifischen THGEmissionen pro m²/Jahr versiegelter Fläche berechnet. Für Bauwerke mit höherem Materialeinsatz und Bauaufwand werden Aufschläge für die Durchschnittswerte angegeben (bspw. Brücken). Die im Folgenden verwendeten Durchschnittswerte basieren auf den Ansätzen des Methodenhandbuchs zum Bundesverkehrswegeplan 2030. Die Flächen für Brücken und Strecke wurden rechnerisch ermittelt und weichen daher von der biotopbezogenen Eingriffsermittlung lt. BayKompV und LBP ab.

Die Lebenszyklusemissionen werden für die relevanten (Teil-)Flächen des Vorhabens im Folgenden in kg- CO₂-Äquivalenten (CO₂-e) pro Jahr ausgedrückt (vgl. Tabelle 1).

Straßenkategorie	Streckenlänge [m]	Querschnittsbreite	Gesamtfläche (m²)	Spezifische THG-Emissionen je m² Straßenoberfläche [m²/a]¹	Kg CO₂-eq/a
Bundesautobahn (ohne Brücken / Tunnel)	6.955	29	201.695	6,2	1.250.509
Aufschlag Brückenabschnitte	283	37	10.471	18,8	196.855
Aufschlag Tunnelabschnitte	590	31	18.290	33,3	60.9057
Gesamtsumme CO₂-eq / m² / a					2.056.421

Tabelle 1: Bilanzierung der vorhabenbedingten Lebenszyklusemissionen (6-str. Ausbau)

Sektor Verkehr

Für die Darstellung der verkehrsbedingten Emissionen im Bereich des Ausbauabschnitts wird auf die Daten des Projektinformationssystems zum Bundesverkehrswegeplan 2030 (PRINS) zurückgegriffen. Für die Projektanmeldung zum Bundesverkehrswegeplan wurden die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen für den gesamten Ausbauabschnitt der A8 vom Autobahnkreuz (AK) München Süd bis zur Bundesgrenze mit 27.687,21 Tonnen CO₂ / Jahr angegeben. Der Gesamtabschnitt beträgt rd. 116 km, wovon hier verfahrensgegenständlich lediglich der Ausbauabschnitt des vordringlichen Bedarfs von Achenmühle bis Bernauer Berg mit rd. 7,8 km ist. Die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen des Gesamtabschnitts sind daher entsprechend ins Verhältnis zu setzen und betragen für den verfahrensgegenständlichen Abschnitt somit 1861,73 Tonnen CO₂ / Jahr.

Die Verkehrsbelastung im Abschnitt Achenmühle - Bernauer Berg der A 8 wird gem. Verkehrsuntersuchung zum Ausbauabschnitt (vgl. Unterlage 1 T2, Anlage 1 T1) zwischen den Anschlussstellen AS Achenmühle und AS Frasdorf von rd. 62.700 Kfz/24h und einem SV-Anteil von ca. 10,4 % im Jahr 2015 (Analysefall) auf rd. 73.000 Kfz/24h und einem SV-Anteil von ca. 10,5 % im Jahr 2030 (Prognose-Planfall) zunehmen. Im Bereich zwischen den Anschlussstellen AS Frasdorf und der AS Bernau wird eine Verkehrszunahme von rd. 59.900 Kfz/24h und einem SV-Anteil von ca. 11,0 % (Analysefall) auf 70.400 Kfz/24h und einem SV-Anteil von 10,8 % prognostiziert. Diese Verkehrszunahme von rd. 17 % im Abschnitt Achenmühle - Bernauer Berg bezogen auf den Analysefall 2015 ergibt sich im Wesentlichen aus der allgemeinen Verkehrszunahme in diesem Zeitraum. Die projektbezogene Verkehrszunahme ist mit rd. 6 % demgegenüber relativ gering.

Die für den Planfall im Jahr 2030 prognostizierte Verkehrsbelastung von rd. 73.000 Kfz/24h entspricht der zugrunde gelegten Verkehrsbelastung im Jahr 2030 der Anmelde Daten in PRINS. Die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen für den Abschnitt Achenmühle – Bernauer Berg betragen daher gemäß den Anmelde Daten in PRINS 1861,73 Tonnen CO₂/ Jahr.

Für den Prognose-Planfall 2030 wäre allerdings zu berücksichtigen, dass ein zunehmend größerer Teil der Kfz-Flotte 2030 auf elektrische Antriebe entfällt. Diese sind im Projektinformationssystem zum Bundesverkehrswegeplan 2030 aber nur zum Teil berücksichtigt, da die Daten nicht auf dem aktuellen HBEFA 4.2 basieren. Die Kfz-Flottenzusammensetzung aufgrund politischer Zielsetzungen (u.a. Verbrennerverbot ab 2035) wird sich voraussichtlich weiter in Richtung vollelektrischer Antriebsformen verschieben. Daher werden sich auch die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen künftig weiter verringern.

Sektor Landnutzung/Landnutzungsänderung

Straßenbauvorhaben lösen bau- und anlagebedingt dauerhafte Auswirkungen auf die Nutzung von Flächen und damit auch auf Biotopstrukturen und Böden aus. In der organischen Substanz im Boden und in der Vegetation (unterirdische und oberirdische Biomasse) ist CO₂ in Form von organisch gebundenem Kohlenstoff (CO₂org) gespeichert (Speicherfunktion). Je nach Bodenform, Vegetationstyp und Nutzung werden aus dem Bodenvegetationssystem entweder Treibhausgase emittiert oder es wird CO₂ kontinuierlich eingelagert (Senkenfunktion). Eine besondere Bedeutung für die Funktion als CO₂-Senke weisen hydromorphe Böden mit naturnah ausgeprägten Biotoptypen auf (bspw. Moorböden oder sonstige stark grund- oder oberflächenwassergeprägte Böden), da in Folge des Wasserüberschusses in den oberen Bodenhorizonten eine Anreicherung organischer Substanz stattfindet. Im Bereich des Vorhabens sind unter diesem Aspekt v.a. Böden mit Staunässemerkmalen, wie Gleye, Pseudogleye in Senken und Niederungen, (Para-) Rendzinen, Auenrendzinen auf Sedimenten, z. B. im Priental und (sehr selten) Hochmoortorfe relevant.

Die vorhabenbedingte Inanspruchnahme klimaschutzrelevanter Biotopstrukturen und Böden beeinflusst die Klimabilanz der Landnutzung in der Regel negativ. Dem gegenüber stehen jedoch landschaftspflegerische Maßnahmen entlang der Trasse und externe Kompensationsmaßnahmen, die sich positiv auf die Klimabilanz auswirken. Eine Berechnung von CO₂-Emissionen für den Sektor Landnutzungsänderung ist aufgrund der noch unzureichenden Datengrundlagen bisher nicht möglich. Deshalb wird die Landnutzungsänderung anhand der folgenden Aspekte dargestellt und in der unten aufgeführten Tabelle 4 zur Bilanzierung der relevanten Flächen lediglich flächenbezogen gegenübergestellt:

- vorhabenbedingt in Anspruch zu nehmende klimaschutzrelevante Bodenfunktionen (hier: anmoorige Böden und mineralische Böden bei hoch anstehendem Grundwasser),
- vorhabenbedingt in Anspruch zu nehmende klimaschutzrelevante Biotope / Vegetationskomplexe (Wälder und Gehölze, extensiv bewirtschaftetes Feucht- und Nassgrünland sowie alle sonstigen natürlichen oder naturnahen Biotope, die dauerhaft keiner Nutzung unterliegen),
- Kompensationsmaßnahmen mit Klimaschutzwirkung.

Landnutzung	Eingriff in klimarelevante Böden und Biotopstrukturen: baubedingt (zeitweilig): z anlagebedingt: neu versiegelt: v überbaut: u	Kompensationsmaßnahmen mit Klimaschutzfunktion anlagebedingt: entsiegelt mit Herstellung Bestand: s
Böden mit besonders hochwertiger Funktionsausprägung		
davon: 65b, 68, 71: Gleye, kalkhaltige Gleye u. a. grundwasserbeeinflusste Böden (Talsedimente) 90c: Kalkpaternia und Gley-Kalkpaternia (Auensediment) (Prien) und 84d bei Fläche E1 (Inn) 78: Niedermoor und Übergangsmoor	Gesamt: 25,21 ha davon: dauerhaft: 14,00 ha zeitweilig: 11,21 ha	Gesamt: 29,70 ha davon: - entsiegelt: 0,14 ha - Wiederherstellung bauzeitig in Anspruch genommener Flächen: 11,21 ha - Extensivierung von landwirtschaftlichen Flächen: 10,67 ha - Auwaldrenaturierung (Ökokonto) 7,68 ha
	20,60 ha davon: z: 8,63 ha v: 7,23 ha u: 4,74 ha	17,18 ha davon: 8,63 ha Wiederherstellung von bauzeitig in Anspruch genommenen Flächen (z) 0,04 ha Entsiegelung (s) Extensivierung von Grünland mit bodenangepasster Bewirtschaftung: 3,33 ha im Rahmen von A1 2,53 ha im Rahmen von A5 2,65 ha im Rahmen von A6
	3,19 ha davon: z: 2,23 ha v: 0,85 ha u: 0,11 ha	10,62 ha davon: 2,23 ha Wiederherstellung von bauzeitig in Anspruch genommenen Flächen (z) 0,10 ha Entsiegelung (s) Extensivierung von landwirtschaftlichen Flächen zur Schaffung von Lebensräumen für die Zauneidechse: 0,61 ha im Rahmen von CEF1/A Auwaldrenaturierung, einschl. Wiedervernässungsmaßnahmen (Ökokonto): 7,68 ha im Rahmen von E1
	1,42 ha davon: z: 0,35 ha v: 0,44 ha u: 0,63 ha	1,90 ha davon: 0,35 ha Wiederherstellung von bauzeitig in Anspruch genommenen Flächen (z)

Landnutzung	Eingriff in klimarelevante Böden und Biotopstrukturen: <u>baubedingt (zeitweilig): z</u> <u>anlagebedingt:</u> neu versiegelt: v überbaut: u	Kompensationsmaßnahmen mit Klimaschutzfunktion <u>anlagebedingt:</u> entsiegelt mit Herstellung Bestand: s
		0,00 ha Entsiegelung (s) Extensivierung von Grünland mit bodenangepasster Bewirtschaftung: 1,55 ha im Rahmen von A4
Vegetationskomplexe / Biotope mit besonders hochwertiger Funktionsausprägung		
Wald davon ausgewiesen als: Klimaschutzwald: Immissionsschutzwald: Bodenschutzwald sowie alle anderen natürlichen und naturnahen Waldbestände (s. Unterlage 19.1.1 T2, Kap. 6):	Gesamt: 6,13 ha davon: - - v+u: 0,16 ha z: 1,47 ha v+u: 4,50 ha	Gesamt: 4,65 ha davon: 1,47 ha Wiederherstellung von bauzeitig in Anspruch genommenen Waldflächen (z): Neuanlage von Wald auf bisher <u>versiegelten</u> Flächen (v) durch Aufbau eines mehrstufigen Waldrands und/oder Neugründung von Wald: 0,20 ha im Rahmen v. A2/W1 0,21 ha im Rahmen von W4 0,14 ha im Rahmen von W2 0,02 ha im Rahmen von W5 Neuanlage von Wald auf bisher <u>nicht versiegelten</u> Flächen durch Aufbau eines mehrstufigen Waldrands und/oder Neugründung von Wald: 0,24 ha im Rahmen von A8/CEF 0,85 ha im Rahmen v. A2/W1 0,32 ha im Rahmen von W2 0,21 ha im Rahmen von W3 0,42 ha im Rahmen von W4 0,39 ha im Rahmen von W5 0,18 ha im Rahmen von W6
Gehölze Einzelbäume, Alleen, Baumreihen, Hecken, Feldgehölze, Gebüsche	6,73 ha davon: z: 2,01 ha v: 3,56 ha u: 1,16 ha	2,69 ha davon: 2,01 ha Wiederherstellung von bauzeitig in Anspruch genommenen Flächen (z) Anlage von (Feucht-) Gebüschen: 0,02 ha im Rahmen von A3 0,47 ha im Rahmen von A5 0,19 ha im Rahmen von A6
Grünland	38,82 ha	30,51 ha
davon G0	33,00 ha davon: z: 18,03 ha v: 6,73 ha u: 8,24 ha	19,04 ha davon: 18,03 ha Wiederherstellung von bauzeitig in Anspruch genommenen Flächen (z) 1,01 ha Neuanlage von Grünland auf entsiegelten Flächen (eingezogene Straßenflächen) (s)
davon extensiv genutztes Grünland (alles außer G0)	5,82 ha davon: z: 2,39 ha v: 2,24 ha u: 1,19 ha	11,47 ha davon: 2,39 ha Wiederherstellung von bauzeitig in Anspruch genommenen Flächen (z)

Landnutzung	Eingriff in klimarelevante Böden und Biotopstrukturen: baubedingt (zeitweilig): z anlagebedingt: neu versiegelt: v überbaut: u	Kompensationsmaßnahmen mit Klimaschutzfunktion anlagebedingt: entsiegelt mit Herstellung Bestand: s
		Extensivierung von Grünlandbeständen: 2,88 ha im Rahmen von A1 0,17 ha im Rahmen von A3 0,80 ha im Rahmen von A4 2,10 ha im Rahmen von A5 2,32 ha im Rahmen von A6 0,81 ha im Rahmen von A7
sonstige naturnahe Biotope (insbesondere Fließgewässer, Großseggenried, Landröhricht, feuchte / nasse Hochstaudenflur)	2,88 ha davon: z: 0,77 ha v: 1,62 ha u: 0,49 ha	0,95 ha davon: 0,77 ha Wiederherstellung von bauzeitig in Anspruch genommenen Flächen (z) Entwicklung von Säumen und Krautfluren: 0,01 ha im Rahmen von A1 0,03 ha im Rahmen von A3 0,05 ha im Rahmen von A5 0,09 ha im Rahmen von A6

Tabelle 4: Bilanzierung der relevanten Flächen aus dem Sektor Landnutzungsänderung

Hinweis: In der obigen Tabelle sind entweder bodenbezogene oder nutzungstypische Teilaspekte der vorgesehenen Kompensations- und Gestaltungsmaßnahmen berücksichtigt.

Zusammenfassung

Die relevanten CO₂-Emissionen für die Sektoren „Industrie“, „Verkehr“ sowie die Flächenbilanz für den Sektor „Landnutzung/Landnutzungsänderungen“ sind in der folgenden Tabelle 5 dargestellt:

Gesamtbilanz der vorhabenbedingten THG-Emissionen und Flächenbilanz	
Sektor Industrie	
Lebenszyklusemissionen (6str. Ausbau)	2.056.421 t CO₂-e / Jahr
Sektor Verkehr	
Verkehrsemissionen (vorhabenbedingte Zusatzbelastung)	1.861,73 t CO₂ / Jahr
Sektor Landnutzungsänderung	
Inanspruchnahme von Böden mit klimaschutzrelevanten Funktionen:	25,21 ha
Inanspruchnahme von klimaschutzrelevanten Biotopen/Vegetationskomplexen davon: Wald Gehölze Grünland	54,56 ha 6,13 ha 6,73 ha 38,82 ha 2,88 ha

Sonstige naturnahe Biotope	
----------------------------	--

Tabelle 5: Gesamtbilanzierung der klimaschutzrelevanten Emissionen sowie Flächenbilanz des Vorhabens

Das Vorhaben ist aufgrund der folgenden Erwägungen mit den Belangen des Klimaschutzes zu vereinbaren:

Mit Blick auf die Treibhausgasminderungsziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes kommen wir zu dem Ergebnis, dass das Bauvorhaben als solches zwar eine emissionserhöhende Wirkung hat und deshalb für sich betrachtet den Minderungszielen des KSG zuwiderläuft, bei Abwägung aller betroffenen Belange die zugunsten des Projekts sprechenden Gründe aber die mit ihm verbundenen Nachteile gleichwohl überwiegen.

Die Auswirkungen auf das globale Klima im Sektor Industrie sind vorhanden, jedoch in der Abwägung weniger gewichtig als die Planungsziele. Die im Rahmen der baulichen Umsetzung des Vorhabens entstehenden Emissionen fallen nur in einem gewissen Zeitraum einmalig an. Zur Meidung von wiederholten, doppelten, mathematischen Vereinnahmungen sind zudem die Emissionen, die im Rahmen der Herstellung vorgefertigter Anlagenteile (etwa Baumaterialien) anfallen, nicht (nochmals) in der Verwendung, hier dem Straßenbau, anzusetzen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 18.02.2021, Az. 4 B 25.20).

Im Sektor Verkehr können nachteilige Auswirkungen des hier geplanten Ausbaus der A 8 auf das Weltklima durch vom Verkehr verursachte Treibhausgasemissionen nicht abgeleitet werden. Die projektbezogene Verkehrszunahme ist im Vergleich zum Prognose-Nullfall mit rd. 6 % relativ gering. Das Vorhaben wird Kfz-Verkehr, der innerhalb des Prognosezeitraums noch mit der Verbrennung fossiler Stoffe einhergehen wird, zum großen Teil von anderen Straßen auf die Ausbaustrecke verlagern. Eine Steigerung des Schadstoffausstoßes infolge einer Verkehrsmengensteigerung ist damit nicht verbunden, vielmehr wird eine zunehmende Reduzierung erwartet, da der Verkehr flüssiger und stetiger als bisher fließen kann. Für den Prognose-Planfall 2030 ist ferner zu berücksichtigen, dass ein zunehmend größerer Teil der Kfz-Flotte 2030 auf elektrische Antriebe entfällt. Diese sind im Projektinformationssystem zum Bundesverkehrswegeplan 2030 aber nur zum Teil berücksichtigt, da die Daten nicht auf dem aktuellen HBEFA 4.2 basieren. Die Kfz-Flottenzusammensetzung aufgrund politischer Zielsetzungen (u. a. Verbrennerverbot ab 2035) wird sich voraussichtlich weiter in Richtung vollelektrischer Antriebsformen verschieben. Daher werden sich auch die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen künftig weiter verringern.

Die Auswirkungen auf das globale Klima im Sektor Landnutzung sind vorhanden, jedoch in ihrer Dimension - bei Verwirklichung der Planungsziele - nicht weiter zu verringern. In der Abwägung zeigt sich in Bezug auf die nachteilige Beeinflussung des globalen Klimas durch vorhabenbezogenen THG-Emissionen, dass zwar nachteilige Beiträge vorliegen, diese jedoch weniger gewichtig sind als das gesetzlich geforderte Bauvorhaben. Um der klimarelevanten Wirksamkeit aller Kompensations- und Gestaltungsmaßnahmen gerecht zu werden, ist es ergänzend hierzu naheliegend deren Gesamtheit in die Betrachtung mit einzubeziehen. So werden insgesamt auf 16,18 ha Kompensationsflächen angelegt und knapp 32 ha werden neu im Rahmen der Gestaltungsmaßnahmen straßennah (und damit emissionsnah) gestaltet. Insbesondere die dabei angelegten Gehölzpflanzungen erhöhen ihren Beitrag zum Klimaschutz durch das stete Hinzukommen von Biomasse und der zunehmenden Fähigkeit CO₂ zu speichern von Jahr zu Jahr.

In Ansehung der Einzelaspekte und ihrer Summe ergeben sich durch das Vorhaben keine Einflüsse auf das großräumige Klima, die von solchem Gewicht wären, dass sie der Verwirklichung des Bauvorhabens und damit dessen Entlastungseffekten und Planzielen entgegenstünde. Zudem richten sich das Bundes-Klimaschutzgesetz und die in ihm festgelegten konkreten Klimaschutzziele in erster Linie an den Gesetzgeber, in dessen Entscheidung es liegt, wie er innerhalb der zur Verfügung stehenden Zeit in den einzelnen Sektoren die Klimaziele erreichen will. Ein Verzicht auf den Bau von Straßen ist kein im Rahmen der politischen und umweltschutzfachlichen Klimaschuttdiskussionen besonders propagiertes Ziel; erst recht hat es im Bundes-Klimaschutzgesetz keinen Niederschlag gefunden. Für den Verkehrssektor sind als Steuerungsmaßnahmen für einen klimagerechten Verkehr acht Bausteine im Gespräch, die ordnungsrechtliche, ökonomische und infrastrukturelle Instrumente umfassen und die Elektrifizierung und Effizienz von Pkw und Lkw, den Abbau klimaschädlicher Subventionen, eine verursachergerechte Bepreisung, Geschwindigkeitsbegrenzungen, den Ausbau des Schienenverkehrs, die Stärkung des Öffentlichen Nahverkehrs, Rad- und Fußverkehrs sowie postfossile Brennstoffe betreffen (vgl. Umweltbundesamt, Klimaschutzinstrumente im Verkehr, Bausteine für einen klimagerechten Verkehr, Stand 19.05.2022, veröffentlicht auf der Webseite des Umweltbundesamtes www.umweltbundesamt.de). Die Reduzierung des Baus neuer Straßen gehört nicht dazu. Das Erfordernis von Infrastruktur auch für den Individualverkehr wird als solches nicht in Frage gestellt.

3.4.13 Militärische Belange

Den militärischen Belangen wird durch die unter A.3.11 in diesem Beschluss festgesetzten Nebenbestimmungen Rechnung getragen.

3.4.14 Sonstige öffentliche Belange

3.4.14.1 Belange der Deutschen Bahn AG

Den Belangen der Deutschen Bahn AG wird durch die unter A.3.1.12 und A.3.13.2 in diesem Beschluss festgesetzten Nebenbestimmungen Rechnung getragen.

Die Forderung auf eine generelle Gewährung aller zukünftigen Aus-, Umbau-, Erneuerungs-, ggf. Erweiterungs- und Unterhaltungsmaßnahmen für den Eisenbahnbetrieb wird mangels Konkretisierung zurückgewiesen. Künftige notwendige Maßnahmen sind unter Berücksichtigung der gegenseitigen Interessen unter angemessener Berücksichtigung der gegenseitigen verkehrlichen und betrieblichen Belange des Vorhabensträgers nach § 4 Abs. 2 S. 2 EKRg im öffentlichen Interesse zu gewähren und im Einzelfall aufeinander abzustimmen.

Forderungen mit zivilrechtlichen, insbesondere haftungsrechtlichen Inhalt sind mit den gesetzlichen Haftungsbestimmungen bereits ausreichend geregelt und ebenfalls nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

3.4.14.2 Belange der Sicherheit und Ordnung

Den Belangen der Sicherheit und Ordnung wird mit der Planung des Vorhabensträgers entsprochen. Generell hat der Vorhabensträger nach § 4 S. 1 FStrG dafür einzustehen, dass seine Bauten allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. § 4 S. 1 FStrG stellt somit die Bindung an die geltenden Sicherheitsstandards bei Bau und Betrieb der Anlage sicher. Das Bauvorhaben entspricht nach unserer Überzeugung den Erfordernissen an die Verkehrssicherheit. Es sind keine unzumutbaren Behinderungen bzw. Gefährdungen für Verkehrsteilnehmer durch das Bauvorhaben zu erkennen. Der Vorhabensträger stellt dies durch seine dem Stand der Technik entsprechende Planung sicher.

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. wandte ein, dass der Ausbauquerschnitt sich an Spitzenbelastungen orientiere, die nur an wenigen Tagen im Jahr erreicht würden. An den vielen anderen Tagen werde die freie Autobahn automatisch zu höheren Geschwindigkeiten und damit auch zur Zunahme von schweren Unfällen (wie z. B. auf der A 95 München - Eschenlohe) führen.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Der Vorhabensträger wird das Bauvorhaben nach dem Stand der Technik umsetzen. Die Verkehrssicherheit wird sich durch die geplanten Maßnahmen, insbesondere durch eine optimierte Linienführung und den Anbau von Standstreifen vielmehr erhöhen. Die Auswertung der bundesdeutschen Unfallstatistiken zeigt, dass ein breiterer Ausbauquerschnitt nicht unfallträchtiger ist. Eine allgemeine Verschlechterung der Sicherheitslage für die Verkehrsteilnehmer auf dem betroffenen Autobahnabschnitt ist aus unserer Sicht daher nicht nachvollziehbar.

Das Landratsamt Rosenheim forderte, dass zur Aufrechterhaltung des öffentlichen Verkehrs, der Rettungsdienste sowie der Feuerwehr vor Beginn der Ausbaumaßnahme der A 8 ein gemeinsames Konzept zusammen mit den betroffenen Gemeinden, der Polizei, den Straßenverkehrsbehörden, den Feuerwehren und den Rettungsdiensten entwickelt werden müsse, in welcher Reihenfolge die einzelnen Brückenbauwerke im Bereich der St 2359, der Kreisstraßen RO 5 und RO 9 und die verkehrswichtigen Gemeindestraßen gesperrt werden können. Wir haben dies unter A.3.12 in diesem Beschluss festgesetzt.

Die Freiwillige Feuerwehr Frasdorf hat aus Brandschutzgründen gefordert, dass die Zufahrtsmöglichkeit zu den westlichen Tunnelportalen über die Kreisstraße RO 5 bzw. die St 2362 sichergestellt sein müsse. Auch müsse ein Sammelplatz für Personen, die den Tunnel in einer Gefahrensituation verlassen müssen, errichtet und ausgeschildert sein. Die Tunnelröhren seien mit einer Sprinkleranlage auszustatten und Löschwasser sei in den jeweiligen Tunnelröhren in Wandnischen (Anschluss Storz B-Kupplung an Wasserleitung DN 100/Abstand zweier Wasserentnahmestellen maximal 100 m) bereitzustellen. Baulich sei für einen bestmöglichen Rauchabzug bei eventuellen Bränden in den Tunnelröhren zu sorgen. Innerhalb des Bauwerks müsse außerdem eine durchgängige TMO-Funkverbindung für alle Fachdienste (Hilfsdienste Polizei und Feuerwehr) gewährleistet ist. Sollte dies durch die reguläre Funkausleuchtung nicht gegeben sein, so müsse man eine entsprechende Gebäudefunkanlage installieren, die in das BOS-Funknetz eingebunden sei.

Der Tunnel wird durch den Vorhabensträger unter Einhaltung der aktuell gültigen „Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln“ (RABT) errichtet und betrieben. Die Bemessung und Ausstattung der Tunnelröhren und Sicherheitseinrichtungen richtet sich gemäß den Forderungen der RABT und stellt somit den Stand der Technik dar.

Der Forderung auf Ausstattung der Tunnelröhren mit einer Sprinkleranlage wird daher zurückgewiesen. Sprinkleranlagen sind aus dem Hochbau bekannt, aber in der RABT für die Anwendung im Tunnel nicht vorgesehen. Der Objektschutz wird zudem mittlerweile durch Einbau von Kunststoffhohlfasern im Beton verbessert.

Die Löschwasserversorgung wird im Tunnel und an den Portalen mit genormten Löschwasserentnahmestellen (mindestens ein abriegelbarer B-Anschluss) gewährleistet. In den Tunnelaußenwänden sind eigene Nischen zur Löschwasserentnahme vorgesehen. Die Anordnung (Stationierung < 150m) erfolgt analog der Lage der Notrufstationen. Nach RABT liegt der Abstand der Löschwasseranschlüsse in der Röhre bei max. 150 m. Die Dimensionierung der Löschwasserleitung erfolgt aufgrund einer Rohrnetzberechnung unter Beachtung der jeweiligen Forderungen der RABT

(Durchflussmenge von 1200 l/min bei einem Entnahmedruck zwischen 6 bar und 10 bar und für eine Löschzeit von einer Stunde).

Der Vorhabensträger hat mit seiner Planung auch dafür gesorgt, dass in einem Brandfall für Rauchabzug bestmöglich gesorgt ist. Der Tunnel wird mit Blockabfertigung betrieben, d. h. eine ggf. auf der Strecke vorhandene Stausituation wird aus dem Tunnel herausgehalten. Im Normalbetrieb bewirkt der Richtungsverkehr in den beiden Röhren auf Grund der Tunnellänge von 590 m mittels Kolbenwirkung der Fahrzeuge eine natürliche Lüftung. Der längere Gegenverkehrsbetrieb in der Röhre Rosenheim erfordert während dieser Zeit auf Grund der Tunnellänge von 590 m eine mechanische Längslüftung mittels in Deckennischen angebrachter Strahlventilatoren. Für den Fall eines späteren längeren Gegenverkehrsbetriebs in der Röhre Salzburg werden dort auf Grund der Tunnellänge von 590 m beim Neubau bereits Deckennischen zur späteren Nachrüstung der Strahlventilatoren vorgesehen. Um zu vermeiden, dass im Brandfall Rauch in das benachbarte Einfahrtsportal gerät, wird an beiden Tunnelportalen eine Rauchtrennwand errichtet.

Die Zufahrtmöglichkeit zum westlichen Tunnelportal wird über die St 2362 (Kreisstraße RO 5) und eine gesonderte Betriebszufahrt sichergestellt.

Sammelplätze sind je nach Verkehrsführung und Fluchtweg im Normalbetrieb die Nichtereignis-Fahrbahn und Nichtereignis-Röhre und während Bauarbeiten je nach Situation auch im Baufeld oder über ein temporär nutzbares Treppenhaus auf der Tunneldecke oder am Ausgang zur Gemeindeverbindungsstraße Stockacher Weg. Gemäß RABT sind bei einer Tunnellänge ≥ 400 m in regelmäßigen Abständen von ≤ 300 m Notausgänge in sichere Bereiche anzuordnen. Die Fluchtwege sind zu kennzeichnen und zu beleuchten.

Im Tunnelbauwerk erfolgt die Funkversorgung über Strahlerkabel (mit $<0,1$ W Sendeleistung) an der Tunneldecke. Das Bauwerk schirmt den Funk nach außen hin ab, die Sendeleistung ist außerdem „gerichtet“, d. h. auf das Tunnelinnere begrenzt. Im Vorportalbereich werden am Tunnelportal kleine kurze Funkantennen am Bauwerk montiert, welche die nach RABT vorgeschriebene Funkversorgung „im Umkreis von 150 m um die Tunnelportale“ gewährleisten. Die Sendeleistung beträgt ca. 30 - 50 mW mit einer Reichweite von 150 m. Die Ausstattung des Tunnels mit Tunnelfunk erfolgt gem. „RABT 6.2.3 Tunnelfunk“ jedoch mit einer durchgängigen TMO Funkverbindung für alle BOS-Kräfte (Polizei, Rettungskräfte und Feuerwehr) in den Tunnelröhren, Technikräumen und an den Portalbereichen im Umkreis von 150 m.

Im Übrigen sind Fragen nach Ausrüstung/Ausstattung oder des entstehenden Mehraufwands im Zuge der Tätigkeit der Freiwilligen Feuerwehr im Hinblick auf das Tunnelbauwerk außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu regeln.

3.4.14.3 Belange Tourismus/Naherholung

Es wurde vom Bund Naturschutz in Bayern e. V. und anderen Verfahrensbeteiligten kritisiert, dass durch den erheblichen Flächenverbrauch und die Eingriffe in das durch die voralpine Kultur- und Naturlandschaft geprägte Landschaftsbild erhebliche negative Auswirkungen auf den wirtschaftlich bedeutenden Tourismus entstünden. Außerdem gingen durch Überbauung und Neuverlärnung wertvolle Erholungsflächen verloren oder würden erheblich beeinträchtigt. Der hiesige Tourismus setze auf ein intaktes Naturerlebnis das in Anbetracht einer großzügig ausgebauten Autobahn mit hohem Lärmpegel und einschlägigen Immissionen nicht mehr wahrnehmbar sei.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Gründe, die für das im Interesse des Gemeinwohls liegenden Bauvorhaben sprechen und unter C.3.3 dieses Beschlusses aufgeführt sind, gehen den damit verbundenen negativen Auswirkungen auf den projektierten Raum vor. Für das Landschaftsbild wirksame Maßnahmen sind in der Unterlage 19.1.1 T2, die die Einbindung in die Landschaft als Grundprinzip innehaben, ausführlich beschrieben und auch die trassennahen Ausgleichsmaßnahmen tragen zur Wiederherstellung des Landschaftsbildes bei. Die Auswirkungen auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss werden mit Umsetzung der Gestaltungsmaßnahmen kompensiert. Die wesentlichen Flächen für die Erholung befinden sich abgerückt von der bestehenden Autobahn, so dass es hier nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen kommt. Wichtig ist das Netz der bestehenden Straßen- und Wegeverbindungen für Wanderer und Radwanderer, das im vollen Umfang erhalten bleibt oder neu verknüpft wird.

Soweit der Verlust von Arbeitsplätzen in der Fremdenverkehrsbranche befürchtet wird, ist festzustellen, dass der Abbau von Arbeitsplätzen insoweit weder unmittelbar noch mittelbar plausibel auf das Bauvorhaben zurückgeführt werden kann. Die Einrichtung von Arbeitsplätzen ist allein eine Entscheidung des jeweiligen Betriebsinhabers, die er nach unternehmerischen Gesichtspunkten treffen wird und die von einer Vielzahl einzelbetrieblicher Faktoren abhängt. Auch insoweit kann der Vorhabensträger nicht zum Generalausfallbürge bestimmt werden und damit für die unternehmerische Entscheidung einstehen. Sollte daher tatsächlich einem Arbeitnehmer der Arbeitsplatz aufgekündigt werden und dies von dem Unternehmer mit dem Bauvorhaben begründet werden, ist dies in jedem Fall die Entscheidung des Unternehmers, für die der Vorhabensträger keine Verantwortung übernehmen kann oder die er in sonstiger Weise beeinflussen kann.

Soweit mit dem Einwand vorgetragen wurde, dass Inhaber einzelner Betriebe aus der Fremdenverkehrsbranche durch das Bauvorhaben ihren Betrieb und ihre wirtschaftliche Existenzgrundlage verlieren würden, wird dem ebenfalls nicht gefolgt. Den vom Bauvorhaben betroffenen Betriebsinhabern steht grundsätzlich aus dem Umstand allein, dass sie einen eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb und Eigentum an dem Betrieb innehaben, kein Bestandsschutz für die Zukunft gegen staatliche Eingriffe anlässlich des Bauvorhabens zu. Bloße objektiv-rechtlich nicht geschützte Erwerbsmöglichkeiten, Gewinnaussichten, Hoffnungen und Chancen oder auch besonders günstige tatsächliche Gegebenheiten, wie die bestehende landschaftlichen Reize des Chiemgaus oder der erworbene Kundenstamm sind rechtlich grundsätzlich nicht vor staatlichen Eingriffen geschützt. Alle diese Gründe sind aus der Sicht der jeweiligen Betriebsinhaber entscheidend für die Weiterführung eines Betriebes, sie stellen jedoch kein Abwehrrecht gegen staatliche Eingriffe dar. Es handelt sich vielmehr um Gesichtspunkte, die einem unternehmerischen Risiko ausgesetzt sind und die von den jeweiligen Betriebsinhabern ständig auf ihre Richtigkeit am Markt hin überprüft werden müssen; ändern sich die Faktoren aus Sicht des Betriebes nachteilig, muss der Betrieb mit vernünftigen unternehmerischen Entscheidungen darauf reagieren. Jedenfalls kann die Bundesrepublik Deutschland anlässlich einer Infrastrukturmaßnahme nicht verpflichtet werden, die Betriebe von diesem unternehmerischen Risiko generell freizustellen oder auf die aus den Gründen des Allgemeinwohls notwendige Maßnahme zugunsten einer einzigen Personengruppe zu verzichten. Forderungen dieser Art sind daher unbegründet.

Auch ein Recht auf unveränderten Fortbestand günstiger Wohn- und Lebensqualität, den Erhalt nahegelegener Erholungs- und Naturräume und des Landschaftsbildes des Chiemgaus sowie die Verschonung vor neuen Lärm- und Schadstoffquellen besteht im Übrigen nicht. Auch das Recht auf Naturgenuss aus Art. 141 Abs. 1 BV ist nur im Rahmen des jeweils vorhandenen Zustandes gewährleistet und schützt nicht vor nachteiligen Veränderungen. Durch die Modellierung und Begrünung des Straßenkörpers einschl. der LS-Wälle und Seitenablagerungen im Rahmen des festgesetzten landschaftspflegerischen Gestaltungskonzeptes wird die A 8 zukünftig dergestalt in die Landschaft eingebunden, dass unter Berücksichtigung der Beeinträchtigung durch die bereits bestehende Autobahn keine erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes mehr verbleibt.

Der sechsstreifige Ausbau der A 8 ist zudem auch mit einer Verbesserung der Erreichbarkeit der Region sowie einer Verbesserung des Lärmschutzes verbunden und dürfte folglich auch positive Auswirkungen auf den Tourismus in der Region haben.

Es ist auch nicht zu beanstanden, wenn der Vorhabensträger für Naherholungsflächen keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen hat, weil die zur Beurteilung der Verkehrslärmimmissionen heranzuziehende 16. BImSchV für diese Flächen keine einzuhaltenden Grenzwerte als schutzbedürftige Gebiete vorschreibt. § 43 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BImSchG, auf welcher die 16. BImSchV beruht, stellt auf den Schutz der Nachbarschaft ab. Dabei handelt es sich um einen konkretisierbaren Personenkreis, der sich mit einer gewissen Regelmäßigkeit im Einwirkungsbereich der zu bauenden Straße aufhält. Der Personenkreis, welcher gelegentlich Flächen zur Erholung oder der Sportausübung aufsucht, ist aber nicht dermaßen bestimmt genug, um unter den Begriff "Nachbarschaft" zu fallen. Es ist zudem nicht davon auszugehen, dass die Nutzung eines Naherholungsgebietes wegen auftretender Immissionen unmöglich gemacht wird.

3.4.14.4 Belange der Gemeinde Frasdorf

Die Gemeinde Frasdorf erhob keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Bauvorhaben, sondern wollte mit ihren Einwendungen eine weitere Optimierung der vorliegenden Planung erreichen. Die Gemeinde Frasdorf erhob zudem im Anhörungsverfahren viele Forderungen und Einwendungen, insbesondere zur gemeindlichen Bauleitplanung, zum Verkehrslärmschutz im Ortsbereich von Frasdorf, Seitenablagerungen, Verlängerung/Absenkung und Nutzungskonzept des geplanten Tunnelbauwerkes, die Wiederherstellung des untergeordneten Wegenetzes samt Brückenbauwerken, die Modifizierung der Planung zur St 2362 Söllhuben - Frasdorf (Überführung, Geh- und Radweg), der Anbindung des Ortsteils Ginnerting, zur Anschlussstelle A 8 Frasdorf, zur Prientalbrücke, den Rückbau von Baustraßen und zur Entwässerung.

Wir haben diese Forderungen und Einwendungen der Gemeinde Frasdorf schon größtenteils im Rahmen der Würdigung der öffentlichen Belange behandelt. Auf die diesbezüglichen Ausführungen in diesem Beschluss wird verwiesen.

Es wurde auch gefordert, ein mögliches gemeindliches Nutzungskonzept für den nahezu 600 m langen Tunnel in der Ortsmitte von Frasdorf bereits in der Planfeststellung verbindlich zu regeln um eine öffentliche Nutzung des Tunneldeckels und der angrenzenden Bereiche durch die Gemeinde Frasdorf zu ermöglichen. Dabei solle u. a. auch das Bereitstellen bzw. Freihalten von Flächen für die Nutzungsfelder Landwirtschaft und Gartenbau, Fitness, Gesundheit und allgemeine Daseinsvorsorge sowie Natur und Biotopschutz geregelt werden.

Der Forderung nach einer verpflichtenden Regelung einer öffentlichen Tunnelnutzung im Rahmen der Planfeststellung wird nicht entsprochen. Etwaige Regelungen zur

Umsetzung und zum Unterhalt können mit der Gemeinde Frasdorf außerhalb des Planfeststellungsverfahrens getroffen werden.

Insbesondere im Ortsbereich von Frasdorf wird durch die geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen wie zum Beispiel den etwa 600 m langen Tunnel mit beidseitig anschließenden einkragenden Lärmschutzwänden ein Schutzniveau erreicht, mit dem die Forderungen der Gemeinde erfüllt werden und die Grenzwerte der 16. BImSchV vollumfänglich eingehalten werden.

Die bestehenden Wegeverbindungen werden aufrechterhalten und an die neuen Gegebenheiten angepasst. Gemeinsam mit der Gemeinde Frasdorf wurde das Wegekonzept u.a. auch die Anbindung des Ortsteils Ginnerting erarbeitet. Die Planung sieht das Herauslegen der St 2362 aus Frasdorf und damit die Entlastung der Simsseestraße vom Durchgangsverkehr vor. Eine Ergänzung der Fußwegeverbindung von Ginnerting nach Frasdorf wurde in den Planunterlagen in Abstimmung mit der Gemeinde Frasdorf ergänzt. Das derzeitige Nutzungskonzept des im Eigentum des Bundes stehenden Tunnelbauwerks sieht eine Begrünung und Bepflanzung des überschütteten Tunneldeckels vor. Außerdem wird soweit möglich der Fluchtweg/Betriebsweg von der Tunnelmitte nach außen auf den Deckel gelegt. Der Betriebsweg wird nach Westen verlängert, um eine bessere Erschließung der nördlich gelegenen Waldgrundstücke zu gewährleisten. Dieser Weg, der dann von Ginnerting nach Frasdorf führt, dient der Wegeergänzung auch für die fehlende Fußwegeverbindung von Ginnerting. Ansonsten soll aus betrieblichen Gründen (z. B. Tunnelanierungen) der Tunneldeckelbereich möglichst frei gehalten werden.

Das Bereitstellen bzw. Freihalten von Flächen für die Nutzungsfelder Landwirtschaft und Gartenbau, Fitness, Gesundheit und allgemeine Daseinsvorsorge sowie Natur und Biotopschutz ist dagegen nicht Aufgabe des Vorhabensträgers. Die geplante Nutzung der verbleibenden Restfläche der Bundesrepublik Deutschland erfolgt gem. der landschaftspflegerischen Begleitplanung. Der Tausch von nicht mehr benötigten Flächen kann ebenfalls im Rahmen der abschließenden Grunderwerbsverhandlungen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geprüft werden.

Die Gemeinde Frasdorf bemängelte, dass zwar entgegen der ursprünglich ausgelegten Planung im Abschnitt Bau-km 70+200 bis Bau-km 70+300 (korrekte Abschnittsbezeichnung laut Vorhabensträger Bau-km 69+980 bis Bau-km 70+060) der an der Südseite der A 8 befindliche Regenwasserkanal (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nrn. 3.2.4a) nunmehr wieder in die Planung aufgenommen worden sei, jedoch sei für die Entwässerung nur eine Dimensionierung von DN 500 vorgesehen. Notwendig sei für eine ordnungsgemäße Abwasserbeseitigung eine Dimensionierung von mindestens DN 1000. Der Forderung wird insofern durch Zusage des

Vorhabensträgers entsprochen, sofern der Regenwasserkanal im weiteren Verlauf ebenfalls einen entsprechenden Durchmesser aufweist.

Die Gemeinde Frasdorf bemängelte ferner, dass trotz einer Zusage des Vorhabensträger im Erörterungstermin, der im Bauabschnitt Bau-km 69+900 bis Bau-km 70+000 befindliche Aubachgraben nicht in die 1. Tektur vom 17.12.2019 aufgenommen worden sei. Eine Änderung der Planunterlagen ist aber nicht erforderlich. Der Augraben ist im genannten Bereich in der Unterlage 5/2 T2 enthalten. Außerhalb bleibt der Augraben im ursprünglichen Zustand.

Die Gemeinde Frasdorf wandte ein, dass der vom Vorhabensträger zugesagte Anschluss der Pumpstation „An der Leiten“ nördlich der A 8 auf der derzeitigen Fl. Nr. 166, Gemarkung Frasdorf, mit der Druckleitung entlang der St 2093 an den selben Schacht wie die Druckleitung (vgl. Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 4.4.6 T2, Bau-km 71+300 bis Bau-km 71+400) ebenfalls nicht in die 1. Tektur vom 17.12.2019 aufgenommen worden sei.

Der Forderung der Gemeinde Frasdorf wird durch die Planung des Vorhabensträgers entsprochen. Die Druckleitung einschließlich der Pumpstation „An der Leiten“ wurde im Zuge der 1. Tektur vom 17.12.2019 im Lageplan Blatt 2 ergänzt, die beiden Druckleitungen zugewiesene Reg-Verz. lfd. Nr. 4.4.6 T2 wurden in der Unterlage 11 T2 vom 31.01.2023 inhaltlich überarbeitet.

Der Forderung der Gemeinde Frasdorf, dass die Trinkwasserversorgung des Wasserbeschaffungsverbandes Umrathshausen durch die geplanten Regenrückhaltebecken bei Bau-km 72+900 km und Bau-km 73+400 nicht negativ beeinträchtigt werden dürfen, wird entsprochen. Es wird auf die Ausführungen dieses Beschlusses unter C.3.4.15.2 verwiesen.

3.4.14.5 Belange der Gemeinde Rohrdorf

Die Gemeinde Rohrdorf erhob massive Bedenken gegen das Bauvorhaben wegen befürchteter Hochwasserschäden. Die Straßenentwässerung des Vorhabensträgers müsse zwingend auf die Verhinderung von Hochwasserereignissen bemessen sein.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Eine Verschlechterung der Hochwassersituation an der Rohrdorfer Achen und am Bahngraben (Grabensystem Thansau) bei einem 100-jährlichen Hochwasserereignis aufgrund der geplanten A 8 nach den durchgeführten Untersuchungen ist nicht zu erwarten. Dies wurde vom Wasserwirtschaftsamt Rosenheim bestätigt. Die Berechnungen zeigen, dass sich das Überschwemmungsgebiet nur an lokalen Stellen - ausschließlich Grünflächen - geringfügig vergrößert, was als nicht relevant eingeordnet werden kann. Das Entwässerungskonzept sowie die Dimensionierung der Entwässerungseinrichtungen entspricht den geltenden Regelwerken und wurde vom Wasserwirtschaftsamt

Rosenheim geprüft und als ausreichend bewertet. Die Hochwassergefahr wird durch den Ausbau der A 8 nicht verschärft. Es ist keine für Ober- und Unterlieger nachteilige Veränderung der natürlichen Abflusssituation zu erwarten.

Die Einwendung bezieht sich zum anderen nicht auf den hier vorliegenden Planfeststellungsabschnitt Achenmühle - Bernauer Berg zum 6-streifigen Ausbau der A 8. Sie betrifft die geplanten Entwässerungseinrichtungen im Planfeststellungsverfahren für den westlichen Abschnitt AS Rosenheim - Achenmühle der A 8.

3.4.14.6 Belange der Gemeinde Aschau i. Chiemgau

Die Gemeinde Aschau i. Chiemgau erhob Bedenken gegen die geplante Straßenentwässerung. Der Salzeintrag stelle für das Naturschutzgebiet Bärensee ein großes Problem dar. Der einzig leistungsfähige Vorfluter in diesem Bereich sei der Fluss Prien, in den das Wasser über Umwege ohnehin eingeleitet werde. Es werde gefordert, die Entwässerungsabschnitte 6 und 7 umzuplanen und das Wasser der Becken 6 - 8 zu sammeln und direkt in die Prien einzuleiten. Zudem dürfe die Trinkwasserversorgung des Wasserbeschaffungsverbandes Umrathshausen nicht negativ beeinträchtigt werden.

Die Einwände und Forderungen gegen die geplante Straßenentwässerung werden zurückgewiesen. Das hier festgestellte Straßenentwässerungskonzept des Vorhabensträgers ist nicht zu beanstanden. Es wird dazu auf die Ausführungen dieses Beschlusses, insbesondere unter C.3.4.6, verwiesen.

Der Forderung der Gemeinde Aschau i. Chiemgau, dass die Trinkwasserversorgung des Wasserbeschaffungsverbandes Umrathshausen durch die geplanten Regenrückhaltebecken bei Bau-km 72+900 km und Bau-km 73+400 nicht negativ beeinträchtigt werden dürfen, wird entsprochen. Es wird auf die Ausführungen dieses Beschlusses unter C.3.4.15.2 verwiesen.

3.4.14.7 Belange der Gemeinde Bernau a. Chiemsee

Die Gemeinde Bernau a. Chiemsee wandte sich gegen das Fehlen aktiver Lärmschutzmaßnahmen im Ortsteil Hötzing und forderte eine Neuuntersuchung der Lärmvorsorgemaßnahmen sowie weitere Geschwindigkeitsbegrenzungen. Es sei eine unverträgliche Schlechterstellung der Anlieger in Hötzing, ein höheres Schutzniveau erst im nächsten Ausbauabschnitt der A 8 zwischen Bernauer Berg und AS Felden umsetzen zu wollen, zumal ein solcher in absehbarer Zeit nicht erfolgen werde.

Die Einwände und Forderungen werden zurückgewiesen. Das hier festgestellte Lärmschutzkonzept des Vorhabensträgers ist nicht zu beanstanden. Der Ortsteil Hötzing befindet sich grundsätzlich erst im nächsten Ausbauabschnitt Bernauer Berg

- AS Felden der A 8. Es wird dazu auf die Ausführungen unter C.3.4.5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

3.4.15 Träger von Versorgungsleitungen

Im Planfeststellungsbeschluss ist nur über das "Ob und Wie" der Leitungsänderungen zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Da sich die Leitungsträger, soweit im Folgenden nichts anderes ausgeführt wird, mit den im Bauwerksverzeichnis enthaltenen Maßnahmen einverstanden erklärt haben, müssen keine näheren Regelungen getroffen werden. Im Übrigen wird auf die Regelungen in A.3.1 bis A.3.13 dieses Beschlusses verwiesen.

3.4.15.1 E-Werk Rupert Buchauer

Den Belangen des E-Werks Rupert Buchauer wird durch die unter A.3.1.21 und A.3.13.7 in diesem Beschluss festgesetzten Nebenbestimmungen Rechnung getragen. Sofern Leitungen des E-Werks Rupert Buchauer von der Baumaßnahme betroffen sind, werden diese laut Zusage des Vorhabensträgers soweit erforderlich gesichert und an die neuen Gegebenheiten angepasst.

Hinsichtlich der außer Betrieb gesetzten Kabel (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 4.2.1 T1, Bau-km 70+210 bis 70+275) braucht keine Regelung mehr erfolgen. Eine Anpassung ist nicht notwendig.

Das E-Werk machte geltend, der Vorhabensträger sei als Verursacher der Maßnahme für die Kostentragung evtl. Anpassungs- oder Umverlegungsmaßnahmen zuständig. Insbesondere wurde gefordert, in diesem Beschluss eine Kostenübernahme einer netztechnischen Anpassung zur Versorgung des geplanten Betriebsgebäudes an der östlichen Tunnelausfahrt festzusetzen. Der Forderung nach einer Abweichung von den vertraglichen Regelungen zwischen Vorhabens-träger und E-Werk Betreiber zur Kostentragung eventueller Anpassungs- oder Umverlegungsmaßnahmen wird nicht entsprochen. Im Planfeststellungsbeschluss ist nur über das „Ob und Wie“ der Leitungsänderungen zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Dies richtet sich nach den bestehenden Regelungen außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens.

Dem Antrag, die Errichtung einer Behelfsbrücke über die Prien im Bereich Oberprienmühle hochwasserfrei über dem HQ100 zu errichten, wird schon durch die festgestellte Planung des Vorhabensträgers entsprochen (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.1.16). Eine Um- oder Ableitung der Prien ist dabei nicht vorgesehen.

Ein Rechtsanspruch auf die Durchführung von Beweissicherungsverfahren vor Beginn der Bauarbeiten besteht nicht, daher ist in diesem Planfeststellungsverfahren darüber nicht zu entscheiden. Weil aber Beeinträchtigungen oder Beschädigungen

durch Erschütterungen beim Neubau der Prientalbrücke in Folge der Herstellung von Bohrpfählen, Verbauarbeiten mit Spundwänden oder Meißelarbeiten zum Fels lösen oder Bauwerksrückbau zwar unwahrscheinlich sind, jedoch letztlich nicht vollkommen ausgeschlossen werden können, wurde der Forderung nach einer Beweissicherung durch einer Zusage des Vorhabensträgers entsprochen.

Forderungen mit zivilrechtlichen, insbesondere haftungsrechtlichen Inhalt sind mit den gesetzlichen Haftungsbestimmungen bereits ausreichend geregelt und ebenfalls nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

3.4.15.2 Wasserbeschaffungsverband Umrathshausen

Den Belangen des Wasserbeschaffungsverbandes Umrathshausen wird durch die unter A.3.1.16 und A.3.13.8 in diesem Beschluss festgesetzten Nebenbestimmungen Rechnung getragen. Nachteilige Auswirkungen auf das Wasserschutzgebiet bzw. die Wasserversorgung sind durch das Bauvorhaben nicht zu befürchten. Das Wasserwirtschaftsamt Rosenheim hat insofern keine Bedenken erhoben. Es wird auf die Ausführungen dieses Beschlusses unter C.3.4.6 verwiesen.

Ein Rechtsanspruch auf die Durchführung von Beweissicherungsverfahren vor Beginn der Bauarbeiten besteht nicht, daher ist in diesem Planfeststellungsverfahren darüber nicht zu entscheiden. Weil aber Beeinträchtigungen oder Beschädigungen zwar unwahrscheinlich sind, jedoch letztlich nicht vollkommen ausgeschlossen werden können, wurde der Forderung nach einer Beweissicherung an der Quelfassung und im Leitungsbereich nördlich und südlich der A 8 vor Beginn der Baumaßnahme durch eine Zusage des Vorhabensträgers entsprochen. Die genauen Beprobungsorte werden noch mit dem Wasserbeschaffungsverband Umrathshausen abgestimmt.

Eine Neuverlegung der auf der Salzburger Seite der Brücke Umrathshausen - Aschau befindlichen Leitung des Wasserbeschaffungsverbandes Umrathshausen (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 436) wird abgelehnt. Die Leitung wird durch das Bauvorhaben nicht berührt. Eine Neuverlegung ist Aufgabe des Wasserbeschaffungsverbandes Umrathshausen. Zudem ist eine Neuverlegung in Bestandslage aufgrund der Lage im Biotop nicht möglich. Eine Umverlegung müsste entlang der A 8 bzw. der Gemeindeverbindungsstraße erfolgen.

3.4.15.3 AZV Prien- und Achantal

Der AZV Prien- und Achantal wandte sich gegen die geplante Überbauung seiner Kanalhauptleitung durch das geplante BW 113 (Überführung St 2362 Söllhuben - Frasdorf südlicher Kreisel). Diese äußerst wichtige Haupt-Verbandsleitung zur Kläranlage Bockau dürfe auf keinen Fall überbaut werden.

Die Forderung auf Umplanung wird zurückgewiesen. Sofern Leitungen von der Baumaßnahme betroffen sind, werden diese laut Zusage des Vorhabensträgers soweit erforderlich gesichert und an die neuen Gegebenheiten angepasst. Die parallel zur Kreisstraße RO 5 geführte Abwasserleitung wird durch die an dieser Stelle erforderliche Kreisverkehrsanlage geringfügig überbaut. Die von Pfannstiel kommende Leitung ist bereits heute durch die Straße von Pfannstiel und die Kreisstraße RO 5 überbaut. Der Schutz der Leitung kann durch die Planung des Vorhabensträgers gewährleistet werden, indem ein Zusammenschluss der beiden Leitungen in der Kreisverkehrinnenfläche durch das Verziehen der Leitung auf wenige Meter Länge und Anordnen von drei Schächten in Abstimmung mit dem AZV Prien- und Achental erfolgt.

Forderungen mit zivilrechtlichen, insbesondere haftungsrechtlichen Inhalt sind im Übrigen mit den gesetzlichen Haftungsbestimmungen bereits ausreichend geregelt und ebenfalls nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Dies betrifft insbesondere die Forderungen nach einer Beweislastregelung.

3.5 Private Einwendungen

3.5.1 Allgemeine Bemerkungen

Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Einwendern erhoben wurden: Wir verweisen zunächst auf unsere bisherigen Ausführungen in Zusammenhang mit den Einwendungen allgemeiner Art, die bereits in die Abwägung eingestellt wurden.

3.5.1.1 Flächenverlust

Für das Bauvorhaben werden ca. 16,6 ha Fläche dauerhaft und ca. 4,4 ha vorübergehend aus Privateigentum benötigt. Im Einzelnen wird hierzu auf die Grunderwerbspläne (Unterlagen 10.1/1 T1 bis 10.1/8 T2) und das Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 10.2 T2) Bezug genommen. Die durch den Straßenbau entstehenden Auswirkungen (Grundverlust, Folgeschäden, Immissionen usw.) auf das Grundeigentum können durch schonendere Trassierung, Querschnittsgestaltung o. ä. nicht verringert werden. Hierauf wurde oben bei der Behandlung des Ausbaustandards und wird z. T. bei der Behandlung der einzelnen Einwendungen im Folgenden näher eingegangen.

Der Schutz des Eigentums ist mit diesen direkt auf den Entzug gerichteten Planfestsetzungen unmittelbar tangiert und deshalb als privater Belang in die zu treffende Abwägung im Planfeststellungsverfahren einzustellen. Dies bedeutet jedoch nicht, dass das Privateigentum in diesem Zusammenhang vor Eingriffen überhaupt geschützt wäre. Vielmehr ist auch die Eigentumsgarantie des Art. 14 GG der

Abwägung unterworfen. Das heißt, die Belange der Eigentümer können bei der Abwägung gegebenenfalls zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden.

Es ist nicht zu verkennen, dass die dauerhafte oder vorübergehende Inanspruchnahme von Eigentumsflächen sowie gegebenenfalls von Pachtflächen in der Abwägung mit erheblichem Gewicht gegen die Planung zu Buche schlägt. Dennoch haben es die Betroffenen hinzunehmen, dass in der Gesamtabwägung aufgrund der Argumente, die für das Projekt sprechen, zugunsten des Bauvorhabens, das im öffentlichen Wohl steht, entschieden wird und sie gezwungen sind, gegen Entschädigung vorübergehend bzw. endgültig auf ihren Besitz oder ihr Eigentum bzw. die Bewirtschaftung von Pachtflächen zu verzichten, soweit es die mit diesem Beschluss festgestellten Planunterlagen vorsehen. Dies gilt sowohl für die Inanspruchnahme der Flächen für die Straßentrasse selbst als auch für landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen. Denn auch für Letztere besitzt der Vorhabensträger aufgrund des Planfeststellungsbeschlusses grundsätzlich ein Enteignungsrecht (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.08.1996, Az. 4 A 29.95, DVBl. 1997, 68; Gerichtsbescheid vom 10.09.1998, Az. 4 A 35.97, RdL 1999, 20).

Für 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, der sich u. a. aus § 5 Landwirtschaftsgesetz ergibt, berührt.

Einige Einwander haben sich direkt auf Existenzgefährdung durch die Auswirkungen des Bauvorhabens berufen. 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. 5.000 - 8.000 €/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 25.000 - 27.000 €/Jahr) misst. Kapitalerträge aus der Entschädigung werden nicht angerechnet. Die Höhe der notwendigen Eigenkapitalbildung ist von Betrieb zu Betrieb unterschiedlich. Von einem existenzfähigen Vollerwerbsbetrieb kann man bei den derzeitigen Preis-Kosten-Verhältnissen ab einem Jahresgewinn von rund 30.000 € bis 35.000 € ausgehen. Sinkt der Gewinn wegen der straßenbaubedingten Eingriffe deutlich unter 30.000 € 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 Prüfung der Existenzfähigkeit eines landwirtschaftlichen Betriebes ist grundsätzlich nach objektiven betriebswirtschaftlichen Maßstäben durchzuführen. Die Planfeststellungsbehörde darf aber - ungeachtet betriebswirtschaftlicher Kategorien wie Eigenkapitalbildung und Faktorentlohnung - nicht die Augen vor einer Betriebsführung oder Bewirtschaftung verschließen, die dem Inhaber für einen beachtlichen Zeitraum eine - immerhin - eingeschränkte Existenzgrundlage sichert, weil dieser schlicht „von seiner Hände Arbeit“ lebt (BVerwG vom 14.4.2010, Az. 9 A 13/08). Derartige Fälle liegen hier nicht vor.

Die Rechtsprechung geht davon aus, dass vorhabensbedingte Flächenverluste bis zu 5 % der betrieblichen Eigentumsflächen einen gesunden landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb nicht in seiner Existenz gefährden können (vgl. BVerwG vom 14.04.2010, Az. 9 A 13.08).

Zur genaueren Überprüfung des Einwands der Existenzgefährdung haben wir die Einwender gebeten, uns ihre Betriebsdaten zur Verfügung zu stellen oder darin einzuwilligen, die bei der Landwirtschaftsverwaltung vorliegenden Betriebsdaten nutzen zu dürfen. Die Überprüfung der Existenzfähigkeit der Betriebe bzw. der vorhabensbedingten Existenzgefährdung aufgrund der mitgeteilten oder erhobenen aktuellen Betriebsdaten erfolgte auf der Basis einer betriebswirtschaftlichen Betrachtung unter Zugrundelegung von Durchschnittssätzen aus der Agrarstatistik, die von der Landesanstalt für Landwirtschaft in Bayern (Institut für Agrarökonomie, Fachinformationen unter: <http://www.lfl.bayern.de/ilb/unternehmensfuehrung>) veröffentlicht werden. Diese Daten stellen eine geeignete Untersuchungsgrundlage

dar, denn sie basieren auf umfangreichen Auswertungen zu den Betriebsergebnissen der bayerischen Testbetriebe und geben einen guten Überblick über die Struktur und die aktuellen Betriebsergebnisse der Haupt- und Nebenerwerbsbetriebe in den verschiedenen landwirtschaftlichen Betriebstypen und in den einzelnen Agrargebieten. Eine Vielzahl von Kenngrößen zu den Spezialbetrieben und zum Haushalt sind ebenfalls enthalten. Neben den aktuellen Buchführungsergebnissen findet sich auch ein Überblick über die wichtigsten Kenngrößen und deren Entwicklung in den letzten Jahren. Die Datensammlung richtet sich an Politik, Beratung, Verwaltung, Wissenschaft, Medien, Verbände und die fachlich interessierte Öffentlichkeit und hat sich seit langem bewährt. Bei einigen Betrieben wurde eine gutachtliche Einzelbewertung durch einen landwirtschaftlichen Sachverständigen eingeholt. Die Änderungen von Flächeninanspruchnahmen bei den betroffenen Eigentümern infolge der 1. Tektur vom 17.12.2019 und der 2. Tektur vom 31.01.2023 wurden bei der Beurteilung der betrieblichen Existenzgefährdung berücksichtigt.

Es wurde insofern im Anhörungsverfahren von mehreren Einwendern kritisiert, dass man zur Beurteilung einer Existenzgefährdung Angaben aus der Agrarstatistik der Bundesrepublik Deutschland und der Bundesländer herangezogen habe, die die Wirklichkeit der einzelnen betroffenen landwirtschaftlichen Betriebe in der Region nur unzureichend abbilden würden.

Diese Einwände werden zurückgewiesen. Bei der konkreten betrieblichen Bewertung der Existenzgefährdung sind alle relevanten Daten zu erfassen. Diese benötigten betrieblichen Daten kennt nur der betroffene Betriebsinhaber selber und sie können daher auch nicht von Amts wegen ermittelt werden. Individuelle Angaben zum betrieblichen Einkommen und Betriebsstruktur wurden bei den meisten betroffenen Einwendern mit einem Existenzgefährdungseinwand aber dem eingeschalteten landwirtschaftlichen Sachverständigen des Vorhabensträgers nicht zur Verfügung gestellt. Macht ein Betroffener im Planfeststellungsverfahren geltend, in seiner wirtschaftlichen Existenz gefährdet zu sein, so muss er die maßgeblichen Umstände, die er im Planfeststellungsverfahren berücksichtigen will, soweit es ihm ohne Preisgabe schutzwürdiger Daten zumutbar ist, so umfassend darstellen, dass der Planfeststellungsbehörde eine Beurteilung der Auswirkungen des Bauvorhabens auf die betriebliche Existenz möglich ist (BVerwG, Urteil vom 12.06.2019, Az. 9 A 2.18). Für den Einwander folgt daraus eine gewisse Mitwirkungslast. Das ist hier bei mehreren Einwendern nicht erfolgt, weshalb wir hier hinreichende Anhaltspunkte für eine Existenzgefährdung verneinen und von weiteren Aufklärungsmaßnahmen absehen durften. Läge tatsächlich eine durch das planfestgestellte Vorhaben ausgelöste Existenzgefährdung vor, wäre die Offenlegung der konkreten betrieblichen Verhältnisse ein ernstes Anliegen gewesen. Der Vorwurf einer nicht

ordnungsgemäßen Erhebung der betrieblichen Daten unter gleichzeitigen Verstoß gegen die Mitwirkungslast, stellt somit ein unzulässiges widersprüchliches Verhalten gegen die eigenen Obliegenheiten dar.

Soweit eine Existenzgefährdung nicht bereits offenkundig oder zumindest naheliegend ist, obliegt es dem Betroffenen, die hierfür entscheidungserheblichen Gründe darzulegen.

Auch die Betroffenheit der im Nebenerwerb geführten Betriebe wird mit dem entsprechenden Gewicht in die Abwägung der agrarstrukturellen und einzelbetrieblichen Belange berücksichtigt. Es wird weder verkannt, dass Nebenerwerbsbetriebe ein wichtiger Bestandteil der Agrarstruktur sind, noch dass auch individuelle Besonderheiten wie etwa Struktur und Arbeitsweise des Betriebs - wenn auch bedingt - berücksichtigungsfähig sind.

Die sichere Aussicht auf geeignetes Ersatzland kann u. U. die betriebliche Existenzgefährdung weniger gewichtig erscheinen lassen. Die in die Abwägung einzustellenden Belange verlieren nämlich an Gewicht, wenn die Planfeststellungsbehörde durch ein verbindliches Ersatzlandangebot des Vorhabensträgers die Möglichkeit eröffnet, die behauptete oder festgestellte Existenzgefährdung abzuwenden. In die planerische Abwägung braucht dann die individuelle Betroffenheit des Klägers nur noch mit dem (geminderten) Gewicht aufgenommen zu werden, das ihr bei - unterstellter - Annahme des Ersatzlandangebots verbleibt (vgl. BayVGh, Beschluss vom 12.12.2022, Az. 8 ZB 22.1707; BVerwG, Urteil vom 08.06.1995, Az. 4 C.94).

Auf individuelle Besonderheiten des einzelnen Betriebes wird bei den Einwendungen näher eingegangen. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass hier die Belange des Straßenbaus den betrieblichen Belangen vorgehen.

Rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe, insbesondere die Forderung auf Entschädigung in Ersatzland, sind dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Hiernach ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige, durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten (Art. 8 BayEG). Art und Höhe der Entschädigung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Vorhabensträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln. Dies gilt insbesondere auch für die Entschädigungsmodalitäten für Eingriffe in landwirtschaftliche Grundstücke und Forstbestand und diesbezügliche Gutachten, bei Flur- und Aufwuchsschäden mit Folgeschäden/Mindererträgen, Zahlung eines „Grubenzinses“ für Auffüllungen, Bewirtschaftungsaufgaben bei den naturschutzfachlichen Kompensationsflächen, Verwaltungsmehrkosten und die

Entschädigung von durch den Straßenbau verursachten Sturmwürfen. Der Vorhabensträger hat zudem im Anhörungsverfahren zugesichert, dass er sich im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen um den Erwerb von Tauschflächen bemühen werde, unwirtschaftliche Restflächen auf Antrag der betroffenen Eigentümer übernehme und den Betrieben genaue Flächenangaben über die in Bewirtschaftung verbleibenden Restflächen (insbesondere auch bei Durchschneidungen großer Schläge) zeitnah zur Verfügung stellen werde.

3.5.1.2 Beantragte Entscheidungen/Schutzauflagen

Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG sieht Auflagen zum Wohle der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer vor. Eine Entschädigung nach Art. 74 Abs. 2 S. 3 BayVwVfG setzt einen Anspruch nach Art. 74 Abs. 2 S. 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.

3.5.1.3 Wegeverbindungen, Erschließungen, Umwege

Bei der Planung wurde soweit wie möglich darauf geachtet, die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen und damit die Erschließung der Grundstücke soweit wie möglich aufrechtzuerhalten und erhebliche Umwege zu vermeiden. Das bestehende Wegenetz wird mit der hier festgestellten Planung den neuen Gegebenheiten angepasst und wiederhergestellt, so dass die Erschließung der betroffenen Flächen entlang der A 8 weiterhin sichergestellt wird und Nachteile durch Umwege sowie nachteilige Veränderungen der Steigungsverhältnisse gering gehalten werden.

Die Wegeverbindungen und damit die Erschließungen der Grundstücke während der Bauzeit werden weitestgehend aufrechterhalten. Auf die uneingeschränkte Aufrechterhaltung des öffentlichen Wegenetzes besteht im Übrigen kein Rechtsanspruch (vgl. Art. 14 Abs. 3 BayStrWG). Ein etwaiges Umleitungskonzept wird noch laut Vorhabensträger während der Bauphase sowie die Beschilderung im Zuge der Bauausführungsplanung in Abstimmung mit den betroffenen Gemeinden, der Polizei, der Feuerwehr, den Rettungsdiensten sowie den zuständigen Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden festgelegt.

Die Dimensionierung der Wege (z. B. im Hinblick auf die Belastbarkeit) richtet sich nach den Grundsätzen für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen sowie den Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW 1999/2005). Die Wege werden derart gestaltet, dass sie auch mit „neuzzeitlicher Technik“ befahrbar sind. Die öffentlichen Feld- und Waldwege erhalten eine Breite von 3 m mit 0,75 m breiten Banketten, bzw. 4,50 m mit 0,50 m breiten Banketten. Die klassifizierten Straßen erhalten im Bauwerksbereich mindestens den RQ 7,5 mit einer Fahrbahnbreite von 5,50 m auf der freien Strecke und von 6,50 m im Bauwerksbereich. Die künftigen Wegbreiten werden über den bestehenden Wegbreiten liegen.

Der pauschalen Zusage zur Schaffung von Ausweichstellen auf Wunsch von Dritten kann nicht entsprochen werden, da hierfür ggfs. ein zusätzlicher Grunderwerb notwendig sein wird. Konkrete Forderungen von Bewirtschaftern liegen nicht vor.

§ 8a Abs. 4 FStrG/Art. 17 BayStrWG schützen nur Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die 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 BayStrWG 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 S. 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.

3.5.1.4 Nachteile durch Bepflanzung

Der Vorhabensträger hat nach A.3.6.10 dieses Beschlusses bei Bepflanzungsmaßnahmen auf angrenzenden Grundstücke Rücksicht auf die nachbarlichen Interessen zu nehmen. Durch die Regelung ist sichergestellt, dass es zu keinen Nachteilen bei der Bepflanzung kommen wird, die gemäß Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG billigerweise nicht mehr zumutbar sein könnten.

Die Straßenbepflanzung gehört gemäß § 1 Abs. 4 Nr. 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 § 8a Abs. 7 FStrG kommt eine Entschädigung erst bei einer erheblichen Beeinträchtigung in Betracht. Eine größere Verschattung von Grundstücken allein stellt noch keine derartige Beeinträchtigung dar. Es müssen vielmehr noch besondere Umstände hinzukommen (vgl. zur entsprechenden Vorschrift des bayerischen Landesrechts Zeitler, BayStrWG, Art. 17, Rd. Nr. 54). Davon ist hier nicht auszugehen.

3.5.1.5 Vorübergehende Flächeninanspruchnahmen

Vorübergehend in Anspruch genommene Flächen, insbesondere zur Baustellen-einrichtung und Humusablagerung, sind durch den Vorhabensträger wieder zu rekultivieren. Durch den Vorhabensträger wird damit sichergestellt, dass eine weitere ordnungsgemäße landwirtschaftliche Bodennutzung des Grundstücks nach Durchführung der Baumaßnahme möglich ist. Die Oberbodenarbeiten werden insbesondere bei geeigneter Witterung für Erdarbeiten ausgeführt. Trockene Bedingungen können dagegen nicht sichergestellt werden. Soweit dennoch Folgeschäden verbleiben, hat eine Regelung durch den Vorhabensträger im Entschädigungsverfahren zu erfolgen.

Der Vorhabensträger hat im Anhörungsverfahren auf die Forderung von Einwendern zugesagt, dass Humus, sofern er nicht für die Baumaßnahme benötigt wird, im Eigentum des jeweiligen Eigentümers auf dessen Wunsch verbleiben kann.

Zudem hat der Vorhabensträger im Anhörungsverfahren zugesagt, dass er die überlassenen Flächen mindestens vier Wochen vor der Inanspruchnahme der Baumaßnahme in der Natur durch Pflöcke kennzeichnen wird und dies dem Eigentümer und Bewirtschafter der Flächen mitteilt. Der Eigentümer und der Bewirtschafter werden möglichst frühzeitig über den vorgesehenen Termin der Inanspruchnahme seiner Flächen verständigt.

3.5.1.6 Entwässerung landwirtschaftlicher Grundstücke, Dränagen

Mehrere Einwender befürchteten ferner eine durch das Bauvorhaben ausgelöste Veränderung der bisherigen hydrogeologischen Verhältnisse, wenn Grundwasser-

leiter durchtrennt würden. Ähnliches könne geschehen, wenn der Unterboden im Zuge der Bauarbeiten verdichtet werde. In einigen Bereichen, die von der geplanten Trasse durchschnitten werden, sei zu befürchten, dass durch den Bau die Oberflächenentwässerung gestört werde. Entstehende Nachteile seien zu entschädigen.

Eine nachhaltige Veränderung der hydrogeologischen Verhältnisse ist nicht gegeben. Das Wasserwirtschaftsamt Rosenheim hat keine diesbezüglichen Bedenken gegen die Planung erhoben. Die Baumaßnahmen liegen überwiegend oberhalb des Grundwassers. Die vom Grundwasser umströmten Gründungselemente bewirken aufgrund kleiner Abmessungen nur eine lokale Beeinflussung mit in Bauwerksnähe gering veränderten Grundwasserhöhen. Grundwasser im Unterboden tritt nur in bestehenden Feuchtstandorten (z.B. Torfbereiche) auf, in denen das Wasser schon jetzt dicht unter Gelände ansteht. Durch die im Zuge der Autobahnverbreiterung zusätzlich verdichteten oder ausgetauschten Bereiche entsteht gegenüber der Bestandsautobahn keine grundsätzliche Veränderung dieser Grundwasser- verhältnisse.

Eine durch das Bauvorhaben bedingte Vernässung landwirtschaftlicher Flächen ist nicht zu befürchten. Durch die geplante Erneuerung der Straßenentwässerungs- einrichtungen mit geregelten Entwässerungsanlagen mit Rückhaltefunktion und einer sehr gedrosselten Einleitung in die vorhandenen Vorfluter wird die bestehende Entwässerungssituation verbessert. Das Entwässerungskonzept sowie die Dimensionierung der Entwässerungseinrichtungen entspricht den geltenden Regelwerken und wurde vom Wasserwirtschaftsamt Rosenheim als zuständiger Fachbehörde geprüft. Es wurden insofern keine Bedenken angemeldet.

Ferner haben wir den Vorhabensträger unter A.3.6.5 dieses Beschlusses verpflichtet, dafür zu sorgen, dass die Funktionsfähigkeit durch die Baumaßnahme betroffener Drainageanlagen aufrechterhalten bzw. wiederhergestellt wird, um die ordentliche Entwässerung der Grundstücke weiterhin sicherzustellen.

3.5.1.7 Baubedingte Immissionen (Lärm, Staub etc.) während der Bauzeit

Von der Gemeinde Frasdorf und mehreren Einwendern wurden Befürchtungen hinsichtlich gravierender Beeinträchtigungen durch Lärm, Abgase und Staub während der mindestens fünfjährigen Bauzeit vorgebracht.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist über die Zulässigkeit des beantragten Bauvorhabens auch in Anbetracht der sich daraus ergebenden bauzeitlichen Belästigungen bei der Herstellung zu entscheiden. Gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG sind im Planfeststellungsbeschluss sämtliche Auswirkungen eines Bauvorhabens zu berücksichtigen und dem Vorhabensträger gegebenenfalls

Schutzmaßnahmen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass baubedingte Immissionen bei der Erstellung von Straßenbauvorhaben ganz allgemein vorkommen und in der Regel als vorübergehender Nachteil hinzunehmen sind. Der Vorhabensträger ist bemüht, die bauzeitlichen Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten.

Einen Maßstab zur Beurteilung von Baustellenlärm gibt die allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV-Baulärm) vom 19.08.1970. Darin sind Immissionsrichtwerte festgehalten, bei deren Einhaltung von einer noch zumutbaren und damit entschädigungslos hinzunehmenden Lärmbelastung ausgegangen werden kann. Wir haben die Vorhabensträger in diesem Beschluss daher unter Beachtung der unter A.3.2 festgesetzten Nebenbestimmungen und den Vorgaben des Merkblattes zum Schutz gegen Baulärm (AVV-Baulärm) vom 19.08.1970 sowie der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) verpflichtet, negative Auswirkungen der Bauausführung so weit wie möglich durch geeignete Maßnahmen zu reduzieren und deren Erfolg laufend zu überwachen.

Bei den während der Bauzeit auftretenden Emissionen auf Baustelleneinrichtungsflächen ist für die Beurteilung die Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA Luft) vom 24.07.2002 heranzuziehen, da es sich bei den Baustelleneinrichtungsflächen um nicht genehmigungsbedürftige Anlagen nach § 3 Abs. 5 Nr. 1 und 2 BImSchG handelt. Wir haben den Vorhabensträger verpflichtet, diese nach § 22 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BImSchG so zu errichten und zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen vermieden werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind bzw. mit geeigneten Maßnahmen auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Ferner muss der Vorhabensträger sicherstellen, dass nur schadstoffarme Fahrzeuge und Maschinen nach dem Stand der Technik zum Einsatz kommen.

Der fragliche notwendige Lkw-Verkehr zur Bauausführung, der die Baustelleneinrichtungsflächen, insbesondere zum Massenabtransport anfährt, wird über den öffentlichen Verkehrsraum abgewickelt und fällt daher unter den Gemeingebrauch der für den öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen nach Art. 14 Abs. 1 BayStrWG. Aus diesem Grund ist er weder als Baustellenlärm nach der AVV-Baulärm zu beurteilen, noch fällt er mangels baulichen Eingriffs in den betreffenden Straßenabschnitt unter den Anwendungsbereich der 16. BImSchV. Er ist daher aus immissionsschutzrechtlicher Sicht prinzipiell hinzunehmen, selbst wenn dadurch für die betroffenen Anlieger dieser Straßen große langjährige Belastungen entstehen können. Dies wäre nur dann nicht der Fall, wenn die Auswirkungen als gesundheitlich kritisch und damit über das als Gemeingebrauch zulässige Maß hinausgehend bewertet werden müssten. Dafür sind keine Anhaltspunkte ersichtlich.

Vorübergehende Beeinträchtigungen der lufthygienischen Situation durch die Emissionen von Luftschadstoffen oder Staub durch die Bauausführung, insbesondere durch Baustellenverkehr auf öffentlichen Straßen führen ebenfalls zu keiner erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigung bei Beachtung der unter A.3.2 festgesetzten Nebenbestimmungen dieses Beschlusses. Trotz einer eventuellen Zusatzbelastung durch Baustellenfahrzeuge auf öffentlichen Straßen liegt auch dies noch im Gemeingebrauch der dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen. Es ist auch davon auszugehen, dass die dadurch verursachte Zusatzbelastung nicht spürbar sein wird, sondern in der bereits vorhandenen dominanten Zusatzbelastung in den betroffenen Bereichen aufgehen wird. Durch Lkw-Fahrten auf den nicht-öffentlichen Baustraßen ist ebenfalls mit keinen nennenswerten unzumutbaren Schadstoffbelastungen zu rechnen.

Eine Verschmutzung der angrenzenden Flächen durch Schmutz, Stäube und Schadstoffe über ein zulässiges Maß hinaus ist bei Beachtung der unter A.3.2 festgesetzten Nebenbestimmungen dieses Beschlusses nicht zu erwarten.

Gemäß §§ 2 Abs. 1 Nr. 4, 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV sind die verkehrswegebezogenen Vorschriften des BImSchG auf den Lärmschutz beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen beschränkt, so dass sich bezüglich einer eventuellen Zusatzbelastung durch Baustellenverkehr keine Ansprüche aus dem BImSchG zu Gunsten der betroffenen Anwesen ergeben. Eine wesentliche Änderung in diesem Sinn liegt hier nicht vor, da es schon an einem erheblichen baulichen Eingriff i. S. von § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 oder Nr. 2 der 16. BImSchV fehlt. Dies folgt auch daraus, dass die Baustellenverkehrsführung auf den gewählten Straßen nicht auf Dauer angelegt ist, sondern nur während der Bauarbeiten. Anders wäre es nur, wenn diese vorübergehenden Belastungen ein Ausmaß erreichten, welches auch unter Berücksichtigung der begrenzten Zeitspanne schlechthin unzumutbar wäre. Dafür, dass die Belastungen die Grenze des Unzumutbaren während der Bauzeit überschreiten, sind keine Anhaltspunkte gegeben.

3.5.1.8 Beeinträchtigungen landwirtschaftlicher Grundstücke durch Immissionen

Private Einwender haben im Verfahren eingewandt, dass entlang der Trasse zukünftig immissionsbelastete landwirtschaftliche Grundstücke verblieben, die bisher nicht oder weniger stark belastet waren. Es bestehe das zu berücksichtigende Interesse eines Landwirts an der Erhaltung der Verkaufsmöglichkeiten seiner landwirtschaftlichen Produkte, speziell wenn sie der Nahrungsmittelherstellung dienen würden. Zu berücksichtigen seien in diesem Zusammenhang auch die zusätzlichen Schadstoffbelastungen des Bodens durch Immissionen des

Baustellenverkehrs. Zusätzlich bestehe hier auch die Gefahr der Verunreinigung des Bodens. Diesbezügliche Schutzauflagen seien daher unverzichtbar.

Wir weisen diesen Vorwurf zurück. Die landwirtschaftlichen Flächen im Umgriff der Ausbauplanung sind immissionstechnisch nicht unbelastet. Aufgrund der bestehenden A 8 unterliegen sie bereits einer gewissen Vorbelastung. Wir stellen dabei aber nicht in Abrede, dass allein das Vorhandensein einer Straße als eine gravierende Störung empfunden wird und negative Auswirkungen auf die Vermarktungsmöglichkeiten haben kann. In Auswertung einiger Veröffentlichungen kommt aber 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 m 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 Zusammenhang 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.

Es kann daher derzeit davon ausgegangen werden, dass die landwirtschaftliche Nutzung von Grundstücken beim Anbau von Nahrungspflanzen nicht beeinträchtigt ist. Der Schadstoffgehalt im Boden ist nach den derzeitigen Erkenntnissen schon in einem kurzen Abstand zur Straße derart reduziert, dass er kaum noch feststellbar ist. Konkrete gesetzliche Abstandsvorschriften für die landwirtschaftliche Nutzung neben Straßen existieren nicht. Da die landwirtschaftliche Nutzung größtenteils erst in einem Abstand von mindestens 12 m vom Fahrbahnrand der A 8 beginnt und auch die Schadstoffemissionen des einzelnen Fahrzeugs infolge gesetzlicher Maßnahmen schon erheblich geringer sind und sie künftig voraussichtlich noch weiter abnehmen werden, bleiben Schadstoffeinträge in den Boden ohne nennenswerte Auswirkungen auf Mensch und Tier.

Auch für Produkte aus biologischem Anbau gelten weder besondere Schadstoffgrenzen noch ein bestimmter Mindestabstand zu stark befahrenen Straßen. Dass entsprechend einer gewissen Erwartungshaltung der Käufer von Bio-Produkten in Einzelfällen Vermarktungsschwierigkeiten auftreten können, wird erkannt. Jedoch schützt das Eigentumsgrundrecht nach Art. 14 Abs. 1 GG grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit und gewährleistet nicht einmal jede wirtschaftlich vernünftige Nutzung (BVerwG vom 21.03.1996, 4 C 9/95). Jedenfalls solange die rechtliche Verkehrsfähigkeit angebaute Produkte als „Bio-Produkte“ durch das angrenzende Bauvorhaben nicht beeinträchtigt wird und sich der geschädigte Anbau in engen Grenzen hält, ist eine mögliche Beeinträchtigung des Vermarktungserfolges hier im öffentlichen Interesse hinzunehmen. Insoweit treten diese Belange hinter den für die planfestgestellte Trasse streitenden Belangen zurück.

Der Vorhabensträger beachtet die geltenden rechtlichen Vorschriften des Bodenschutzes, der Lufthygiene und des Wasserrechts und stellt mit seiner Planung sicher, dass die durch die Bauarbeiten hervorgerufenen Beeinträchtigungen durch eine sachgemäße Baudurchführung auf das unvermeidbare Maß beschränkt werden und die eingesetzten Baumaschinen dem Stand der Technik entsprechen. Eine mögliche Kontamination von Wasser und Boden wird durch eine sachgemäße Baudurchführung vermieden. Negative Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Nutzung der angrenzenden Flächen sind nicht zu erwarten. Insbesondere wird sich die gesamte Entwässerungssituation im Zuge der A 8 verbessern. Wir haben insbesondere unter A.3.2 und A.3.6 dieses Beschlusses entsprechende Nebenbestimmungen festgesetzt. Weitergehende Anträge auf Schutzauflagen werden zurückgewiesen.

3.5.1.9 Oberbodenauffüllungen

Ferner wurde gefordert, auf die geplanten umfangreichen Auffüllungen mit Oberboden im Bereich Leitenberg und Umrathshausen nördlich der Autobahn zu verzichten. Aus den Planunterlagen sei nicht ersichtlich, in welchem Umfang und in welcher Qualität hier eine Auffüllung erfolgen solle. Vor einer Auffüllung müssten erst verschiedene Bedingungen (z. B. einwandfreie Qualität des Auffüllmaterials (Humus)) erfüllt sein.

Der Vorhabensträger hat darauf seine Planung mit der 1. Tektur vom 17.12.2019 geändert, um die Ablagerung von anfallenden Oberboden zu optimieren. Von den zu lösenden Erdmassen (insges.: 1.000.000 m³ Boden und 135.000 m³ Oberboden) kann der Großteil (900.000 m³ Boden, 60.000 m³ Oberboden) im Planungsabschnitt wieder eingebaut werden. Davon entfallen ca. 225.000 m³ Boden auf die geplanten

Lärmschutzwälle. Somit ergeben sich voraussichtlich Massenüberschüsse in einer Größenordnung von 100.000 m³ Boden und 75.000 m³ Oberboden. Davon müssen etwa 80.000 m³ Boden aufgrund organischer Beimengungen abgefahren werden. Die verbleibende Menge von 20.000 m³ Boden und 75.000 m³ Oberboden wird im Planungsabschnitt landschaftsverträglich, z. B. abgelagert. Ein Großteil des Bodens (68.000 bis 70.000 m³) kann grundsätzlich landschaftsverträglich wieder als Seitenablagerungen (z. B. als zusätzliche Lärmschutzwälle) bzw. zur Bodenverbesserung landwirtschaftlicher Flächen verwendet werden. Eine Seitenablagerung erfolgt aber nur mit Zustimmung des Grundeigentümers. Die geplanten Oberbodenauffüllungen zwischen Bau-km 71+900 und Bau-km 73+900 nördlich der A 8 entfallen infolge der 1. Tektur vom 17.12.2019.

Durch den Vorhabensträger wird ferner sichergestellt, dass eine weitere ordnungsgemäße landwirtschaftliche Bodennutzung des Grundstücks möglich ist. Wir haben dazu unter A.3.6 dieses Beschlusses Nebenbestimmungen festgesetzt. Bei dem zur Auffüllung vorgesehenen Oberboden handelt es sich laut Aussage des Vorhabensträgers um den vor Ort anstehenden und im Zuge der Maßnahme abgeschobenen Oberboden, dessen Zusammensetzung je nach Örtlichkeit variieren kann und auch nicht ausschließlich um den auf den betroffenen Eigentumsflächen anfallenden Oberboden. Mit dem Begriff „Oberboden“ wird die oberste Bodenschicht beschrieben, die neben den mineralischen Hauptbestandteilen (Feinsand, Schluff und Ton) auch Humus (Gesamtheit der organischen Substanz eines Bodens) und Bodenlebewesen enthält und in der Regel etwa 20 bis 30 cm mächtig ist.

3.5.1.10 Sicherung von Versorgungsleitungen während der Baudurchführung

Es wurde von den Einwendern gefordert, bestehende Versorgungsleitungen (Wasser, Strom, Telekommunikation etc.) während der Baudurchführung und darüber hinaus ständig betriebsfähig zu halten. Durch die Baumaßnahme dürfe es diesbezüglich nicht zu Unterbrechungen kommen. Die entsprechenden Leitungen seien ausreichend zu sichern.

Die Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Belange der Versorgungsunternehmen wurden unter C.3.4.15 dieses Beschlusses behandelt. Auf die unter A.3.13 in diesem Beschluss zu Gunsten der Versorgungsunternehmen getroffenen Nebenbestimmungen wird verwiesen. Der Forderung wird damit soweit wie möglich entsprochen.

3.5.1.11 Beweissicherung

Verschiedene Einwender forderten im Anhörungsverfahren die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens für alle Bauwerke/Gebäude entlang der Ausbaustrecke auf Kosten des Vorhabensträgers.

Ein Rechtsanspruch auf die Durchführung von Beweissicherungsverfahren vor Beginn der Bauarbeiten besteht nicht, daher ist in diesem Planfeststellungsverfahren darüber nicht zu entscheiden. Der Forderung nach einer Beweissicherung wird aber durch einer Zusage des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren in Abstimmung mit den betroffenen Einwendern entsprochen. Dies gilt insbesondere bzgl. vorgenommener Auffüllungen mit Oberboden.

3.5.1.12 Schadensersatz

Einige Einwender haben bereits im Anhörungsverfahren Schadensersatzansprüche für durch das Bauvorhaben verursachte Schäden (z. B. Gebäudeschäden, Vernässungsschäden) aufgrund der bestehenden inhomogenen und problematischen Baugrundverhältnisse im Planungsbereich angemeldet, Beweislastregelungen und Kostenvereinbarungen zur Beseitigung von Schäden im Zuge des Ausbaus verlangt.

Haftungs- und Gewährleistungsaufgaben wegen Schäden, die nachweislich auf das Bauvorhaben zurückzuführen sind, haben wir dem Vorhabensträger nicht auferlegt, da in der Planfeststellung lediglich öffentlich-rechtliche Beziehungen zwischen dem Vorhabensträger und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt werden und solche Auflagen unter Hinweis auf die gesetzlichen Haftungsbestimmungen auch nicht erforderlich sind. Die tatsächlichen Auswirkungen sind zudem zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht absehbar, sondern treten gegebenenfalls erst beim Bau in Erscheinung. Eventuell auftretende und auf das Bauvorhaben zurückzuführende Schäden werden durch den Vorhabensträger über ein zugesagtes Beweissicherungsverfahren vor, während und nach Beendigung der Baumaßnahmen erfasst und entsprechend den zivilrechtlichen Schadensersatzregelungen ersetzt. Dies gilt insbesondere auch für Schäden jeder Art, die Dritten im Zusammenhang mit den geplanten Entwässerungsanlagen entstehen sollten.

3.5.1.13 Wertverlust für Grundstücke

Private Einwender forderten im Anhörungsverfahren einen finanziellen Ausgleich für den Wertverlust der Immobilien durch höhere Lärm- und Schadstoffbelastung sowie eine Verschlechterung des Wohnumfeldes.

Die Forderung wird abgelehnt. Durch die Planung und unsere Auflagen in diesem Beschluss ist gewährleistet, dass keine unzumutbaren Auswirkungen durch Lärm, Schadstoffe, Hochwasser, Vernässungen oder sonstige Auswirkungen zu erwarten sind. Weitere Entschädigungsvorbehalte sind insofern nicht erforderlich. Sonstige eventuelle Wertminderungen auf dem Grundstücksmarkt wegen der bloßen Nähe zu einer Straße bzw. eines Ausbauprojekts an dieser Straße sind als bloße Erwartungen auf die Wertentwicklung nicht geschützt. Eine gesetzliche Ersatzpflicht

des Straßenbaulastträgers für etwaige Wertminderungen von Grundstücken wegen der Nachbarschaft mit einer Straße gibt es demzufolge nicht. Insofern handelt es sich um eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 S. 2 GG. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird. Art. 14 GG schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit und gewährleistet nicht einmal jede wirtschaftlich vernünftige Nutzung. Etwas anderes gilt nur dann, wenn die Beeinträchtigungen des Grundstücks durch die Baumaßnahme faktisch ein derartiges Gewicht haben, dass jede weitere Nutzung als unerträglich erscheinen muss. Dies ist im vorliegenden Fall bei keinem der betroffenen Grundstücke zu erkennen. Wertminderungen bei lärmbeeinträchtigten Anwesen werden bei Überschreitung der gesetzlichen Lärmgrenzwerte durch Gewährung von Lärmvorsorgemaßnahmen (aktiver und/oder passiver Lärmschutz) ausgeglichen. Auf die Ausführungen unter C.3.3.4.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Selbst wenn trotzdem gewisse Wertminderungen auf dem Wohnungsmarkt entstehen würden, sind diese im Interesse der überwiegenden Gründe für das Bauvorhaben hinzunehmen. Dem Einwander steht unseres Erachtens kein Anspruch auf Schutzauflagen zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen nach Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG oder eine Entschädigung nach Art. 74 Abs. 2 S. 3 BayVwVfG zu.

3.5.1.14 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. Eine analoge Anwendung des 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).

3.5.2 Einzelne Einwender

Wir weisen darauf hin, dass aus Datenschutzgründen die Einwender in diesem Planfeststellungsbeschluss mit Nummern angegeben werden. Der Gemeinde Frasdorf, der Gemeinde Aschau i. Chiemgau, der Gemeinde Bernau a. Chiemsee, der Gemeinde Nußdorf a. Inn und der Gemeinde Flintsbach a. Inn, wo der Planfeststellungsbeschluss und die Planunterlagen öffentlich ausliegen werden, wird eine Entschlüsselungsliste zur Verfügung gestellt. Nach Namensnennung werden durch Bedienstete der Kommunen Einsicht nehmenden Einwendern und Betroffenen die zugehörigen Nummern mitgeteilt. Bei Zustellung durch öffentliche Bekanntmachung, wenn der Planfeststellungsbeschluss nach Art. 74 Abs. 5 S. 4 BayVwVfG angefordert wird, und direkter Zustellung werden den Einwendern und Betroffenen die zugehörigen Nummern durch die Regierung von Oberbayern mitgeteilt.

Soweit sich die erhobenen Einwendungen mit Fragen beschäftigen, die bereits an anderer Stelle dieses Beschlusses, etwa bei der Planrechtfertigung oder bei den öffentlichen Belangen, die in die Abwägung eingestellt wurden, abgehandelt worden sind, kann im Rahmen der Behandlung der jeweiligen Einwendungen im Wesentlichen auf die dortigen Ausführungen Bezug genommen werden. Weiterhin wird hinsichtlich der Einzelheiten des Vorbringens der Einwender auf die Einwendungsschreiben und die Erwiderungen des Vorhabensträgers sowie den sonst geführten Schriftwechsel ergänzend Bezug genommen.

3.5.2.1 Einwender mit anwaltlicher Vertretung

3.5.2.1.1 Rechtsanwälte Labbé und Partner

Die Rechtsanwälte Labbé und Partner vertreten die Einwender Nrn. 2002 bis 2033 und Nr. 1271. Es werden im Einzelnen folgende Betroffenenheiten durch das Bauvorhaben geltend gemacht:

3.5.2.1.1.1 Einwender Nr. 2002

Der Einwender ist Eigentümer eines landwirtschaftlichen Nebenerwerbsbetriebes. Er wandte sich gegen die geplante Flächeninanspruchnahmen durch das Bauvorhaben, weil sich der Zuschnitt der Fl. Nr. 60, Gemarkung Frasdorf, durch die Abfahrtsspur massiv verschlechtere. Durch die Errichtung des Kreisels bzw. der Abfahrtsspur werde der Zugang zum Feld aus Richtung Frasdorf zerstört. Eine Möglichkeit, das Vieh auf das Feld zu treiben, bestehe künftig nicht mehr. Als Lösung sei beispielweise eine Verlegung der Abfahrtsspur oder die Errichtung einer Grünbrücke zu überlegen. Die in den Planunterlagen dargestellte Gelände-angleichung im Bereich des Grundstücks Fl. Nr. 2/2 der Gemarkung Frasdorf sei zudem nicht

notwendig. Soweit die alte Verbindungsstraße Fl. Nrn. 2/2 und 45/1 als Verbindung nach Wildenwart und Feldweg bei Fl. Nrn. 60 und 61/1, jeweils der Gemarkung Frasdorf, aufgelassen werde, seien diese zu rekultivieren und im Tauschwege an den Einwender zu übertragen.

Für die geplante Straßenbaumaßnahme werden aus der Fl. Nr. 60, Gemarkung Frasdorf, 1.362 m² dauerhaft und 5.573 m² vorübergehend und aus der Fl. Nr. 2/2, Gemarkung Frasdorf, mit einer vorübergehenden Inanspruchnahme von 657 m² in Anspruch genommen. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen Achenmühle und Bernauer Berg erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen unter C.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer Autobahn einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) sowie dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) in diesem Bereich nicht möglich. Die Fl. Nr. 60, Gemarkung Frasdorf, wird für die Errichtung der Kreisverkehrsanlage bzw. der Abfahrtsspur benötigt. Die Lage der Kreisverkehrsanlage wurde aber im Zuge der 1. Tektur vom 17.12.2019 verschoben, um den Eingriff zu minimieren. Aufgrund der vorliegenden planerischen Randbedingungen des senkrechten Anschlusses an die Kreisverkehrsanlage und einer kurzen Anpassungslänge der „Feuerhausstraße“ kann die Flächeninanspruchnahme nicht weiter reduziert werden.

Eine Reduzierung des Eingriffs auf Fl. Nr. 2/2, Gemarkung Frasdorf, ist ebenfalls nicht möglich ist. Die geplante Geländeangleichung auf den Fl. Nrn. 2/2, 178 und 179, jeweils Gemarkung Frasdorf, resultiert aus der Verlegung der St 2093 und dem damit verbundenen Entfall der bestehenden Unterführung. Die Senke wird im Rahmen einer Geländeangleichung aufgefüllt, so dass eine ebene Fläche entsteht.

Der Forderung auf Verlegung der „Feuerhausstraße“ oder der Errichtung einer Grünbrücke wird nicht entsprochen. Einschränkungen hinsichtlich des Viehtriebs sind nicht erkennbar. Der Zugang zu dem Grundstück Fl. Nr. 60, Gemarkung Frasdorf, ist weiterhin über die Zufahrt zum öffentlichen Feld- und Waldweg auf Fl. Nr. 55, Gemarkung Frasdorf, möglich. Der Vorhabensträger hat zudem die Einmündung im Zuge der 1. Tektur vom 17.12.2019 in die „Feuerhausstraße“ angepasst.

Die Forderung des Einwenders, einen Viehtriebweg über den Tunnel Frasdorf der A 8 mit einer Mindestbreite von 3,0 m einzuplanen, kann zu diesem Zeitpunkt durch den Vorhabensträger noch nicht zugesagt werden. Das Nutzungskonzept der Tunneldecke kann erst im Rahmen der Bauausführungsplanung festgelegt

werden. Der Vorhabensträger wies aber daraufhin, dass eine Zugangsmöglichkeit auf die Tunneldecke mittels südlicher Treppenanlage geplant sei. Diese ermögliche das Queren der Autobahn über den Tunnel. Die Treppenanlage befinde sich in etwa auf Höhe der heutigen Fußgängerunterführung. Gegebenenfalls könne die Tierherde des Einwenders die Böschung als Aufstieg nutzen.

Mit dem vorgesehenen Lärmschutzkonzept kommt der Vorhabensträger seiner Verpflichtung auf Einhaltung der Lärmgrenzwerte nach der 16. BImSchV nach. Das gewählte Lärmschutzkonzept sieht einen Vollschutz, d. h. die Einhaltung der Tag- und Nachgrenzwerte der 16. BImSchV an der geschlossenen Wohnbebauung vor. Auf die Ausführungen dieses Beschlusses unter C.3.4.4.1 wird verwiesen.

Fragen der Entschädigung können nur außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Entschädigungsverfahren geklärt werden. Auf die Ausführungen unter C.3.5.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen. Die Fl. Nrn. 45/1 und 61/1, Gemarkung Frasdorf, stehen nicht im Eigentum der Bundesstraßenverwaltung, sondern im Eigentum des Freistaates Bayern bzw. der Gemeinde Frasdorf. Insofern kann ein entsprechender Flächentausch durch den Vorhabensträger mangels Eigentum nicht zugesagt werden. Der Vorhabensträger hat aber zugesagt, die Entschädigungsfragen, insbesondere Tauschmöglichkeiten, in den nachfolgenden Grunderwerbsverhandlungen zu klären.

3.5.2.1.1.2 Einwender Nr. 2003

Der Einwender bewirtschaftet einen landwirtschaftlichen Betrieb im Nebenerwerb. Der Einwender sei auf seine Flächenausstattung zwingend angewiesen, da er Kühe und weibliche Jungrinder halte. Mit den vorgesehenen Auffüllungen auf den Grundstücken Fl. Nrn. 570 und 574 der Gemarkung Umrathshausen bestehe kein Einverständnis. Der Einwender sei auf seine Futtergrundlage angewiesen und nicht bereit, eine Fläche von 1,4774 ha zeitweilig aus der Bewirtschaftung zu entlassen. Zudem sei völlig unklar mit welchem Material (Humus oder steiniges Erdreich) und in welcher Höhe die Auffüllungen erfolgen sollen und wie die entschädigungsrechtliche Abwicklung geregelt werde.

Für die geplante Straßenbaumaßnahme werden aus der Fl. Nr. 570, Gemarkung Umrathshausen, 2 m² dauerhaft und 71 m² vorübergehend, aus der Fl. Nr. 711, Gemarkung Umrathshausen, 147 m² dauerhaft und aus der Fl. Nr. 712, Gemarkung Umrathshausen, 1.239 m² dauerhaft und 561 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen Achenmühle und Bernauer Berg erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen unter C.3.3 dieses

Beschlusses wird verwiesen. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer Autobahn einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) sowie dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) in diesem Bereich nicht möglich.

Im Zuge der 1. Tektur vom 17.12.2019 wurde auf die Auffüllungsmaßnahmen auf den Grundstücken Fl. Nr. 570 und Fl. Nr. 574, Gemarkung Umrathshausen, verzichtet. Die Fl. Nr. 711, Gemarkung Umrathshausen, wird zur Verbreiterung des Feldweges Fl. Nr. 707, Gemarkung Umrathshausen, als Baustraße benötigt. Nach Absprache mit der Gemeinde kann diese wieder zurückgebaut werden. Es wurde im Zuge der 1. Tektur vom 17.12.2019 auch auf die Baustelleneinrichtungsfläche auf Fl. Nr. 712, Gemarkung Umrathshausen, verzichtet. Es wird vorübergehend nur noch ein Baustreifen zum Ausbau bestehender öffentlicher Feld- und Waldwege als Baustraße benötigt und dauerhaft die Fläche unter der Prienbrücke.

Der Einwender wies im Zusammenhang mit der Priental-Brücke ferner darauf hin, dass in den 70iger Jahren bei den Brückenbauarbeiten bleihaltige Farbe mit Sandstrahlern abgestrahlt wurde und es hier zu einer erheblichen Kontamination der umliegenden Böden gekommen sei und in einzelnen Fällen sogar die auf den belasteten Flächen weidenden Kühe verendeten. Um dies auszuschließen, seien geeignete Vorsorgemaßnahmen zu ergreifen. Dieser Forderung wird entsprochen. Der Vorhabensträger hat zugesichert, die Ausbaumaßnahme unter Berücksichtigung der geltenden Regelwerke bzw. gemäß dem aktuellen Stand der Technik durchzuführen.

Fragen der Entschädigung können nur außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Entschädigungsverfahren geklärt werden. Auf die Ausführungen unter C.3.5.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

3.5.2.1.1.3 Einwender Nr. 2004

Der Einwender bewirtschaftet einen landwirtschaftlichen, derzeit in einer Umstellung der Betriebstruktur befindlichen Betrieb. Der Betrieb werde durch das Bauvorhaben in seiner Existenz gefährdet. Insbesondere mit der vorgesehenen Auffüllung auf dem Grundstück Fl. Nr. 387, Gemarkung Umrathshausen, bestehe kein Einverständnis. Zudem sei völlig unklar mit welchem Material (Humus oder steinigtes Erdreich) und in welcher Höhe die Auffüllungen erfolgen sollen und wie die entschädigungsrechtliche Abwicklung geregelt werde.

Für die geplante Straßenbaumaßnahme werden aus der Fl. Nr. 387, Gemarkung Umrathshausen, 2.369 m² dauerhaft und 849 m² vorübergehend, die Fl. Nr. 82, Gemarkung Umrathshausen, mit 6.255 m² dauerhaft und 1.009 m² vorübergehend

und die Fl. Nr. 88, Gemarkung Umrathshausen, mit 102 m² dauerhaft und 339 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen Achenmühle und Bernauer Berg erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen unter C.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer Autobahn einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) sowie dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) in diesem Bereich nicht möglich.

Existenzgefährdung

Der Vorhabensträger hat aufgrund der Angaben des Einwenders geprüft, ob vorhabensbedingt die Existenz seines landwirtschaftlichen Betriebs gefährdet wird. Der Betrieb des Einwenders ist ein Nebenwerbsbetrieb. Der Einwender bewirtschaftet insgesamt rd. 7,07 ha landwirtschaftliche Nutzfläche. Der Flächenentzug entspricht rd. 31,2 % der gesamten anrechenbaren landwirtschaftlichen Nutzfläche des Betriebs. Der für das Bauvorhaben erforderliche Flächenverlust macht damit deutlich mehr als der Entzug von 5 % der betrieblichen Flächen aus, die nach der Rechtsprechung in der Regel von einem gesunden landwirtschaftlichen Betrieb verkraftet werden können.

Es wurde aber trotz des über 5 % liegenden Flächenentzuges noch eine konkrete Einschätzung des Betriebsgewinns und der Eigenkapitalbildung durch den Vorhabensträger vorgenommen. Das entscheidende Kriterium für die Existenzfähigkeit eines landwirtschaftlichen Betriebs stellt die jährlich zu erzielende Eigenkapitalbildung dar. Zu prüfen ist, ob der Betrieb längerfristig existenzfähig ist. Dieser Maßstab rechtfertigt sich vor dem Hintergrund, dass die fernstraßenrechtliche Planung zur Verwirklichung langfristiger Planungsziele auf eine dauerhafte Bodenbeanspruchung ausgerichtet ist. Daher fehlt landwirtschaftlichen Betrieben, die ihrerseits keine Aussicht auf längerfristige Existenz haben, regelmäßig das erforderliche Gewicht, um das für das Planvorhaben sprechende öffentliche Interesse zu überwinden. Bei Betrieben, die ohnehin nicht lebensfähig sind (den Eingriff durch das Vorhaben hinweggedacht), ist eine vorhabenbedingte Existenzgefährdung regelmäßig zu verneinen. Wie bereits unter C.3.5.1.1 dieses Beschlusses ausgeführt, sollte nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen der Betriebsgewinn, also der Gesamtdeckungsbeitrag der land- und forstwirtschaftlichen Produktion, eine Eigenkapitalbildung von ca. 5.000 - 8.000 €/Jahr ergeben. Von einem existenzfähigen Vollerwerbsbetrieb kann man bei den derzeitigen Preis-Kosten-Verhältnissen ab einem Jahresgewinn von rund 30.000 € bis 35.000 € ausgehen. Da

der Einwender eigene Angaben zur erwarteten konkreten Einkommenssituation des Betriebes gemacht hat, aber keine Buchführungsabschlüsse zur Verfügung gestellt wurden, wurden für eine Einschätzung die Buchführungsergebnisse der Wirtschaftsjahre 2018/19 - 2020/21 herangezogen, die von der LfL - Institut für Agrarökonomie zur Verfügung gestellt wurden. Nach den erwerbswirtschaftlichen Berechnungen des Vorhabensträgers zu den Auswirkungen des Flächenentzugs auf die Existenzfähigkeit des landwirtschaftlichen Nebenerwerbsbetriebs ist nicht mit einer durch das Bauvorhaben ausgelösten existenziellen Gefährdung des Betriebs zu rechnen, da nach den Sätzen der Agrarstatistik ein Betrieb mit dieser Faktorenausstattung schon bereits vor dem Bauvorhaben eine deutlich negative Eigenkapitalbildung ausweist. Es kann bereits vor dem Bauvorhaben durch den Betrieb nicht genügend Eigenkapital erwirtschaftet werden, um langfristig die Lebenshaltungskosten des Einwenders und seiner Familie zu erzielen sowie notwendige Rücklagen für Betriebsinvestitionen zu bilden. Der vorhabensbedingte Flächenentzug führt demnach aufgrund der betriebswirtschaftlichen Einschätzung nicht dazu, dass der Nebenerwerbsbetrieb in seiner Existenz gefährdet wird.

Im Übrigen halten wir selbst bei einer entstehenden Existenzgefährdung des Nebenerwerbsbetrieb das öffentliche Interesse am Ausbau der A 8 für vorrangig. Auf die Ausführungen unter C.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Die mit dem Bauvorhaben verfolgten Planungsziele haben ein so starkes Gewicht, dass auch eine Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Nebenerwerbsbetriebs gerechtfertigt ist. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden. Es wird dabei nicht verkannt, dass der Nebenerwerbsbetrieb nicht unwesentlich zum Gesamteinkommen beiträgt und derartige Kleinbetriebe das Landschaftsbild prägen und für den umfangreichen und als Zusatzeinkommen in vielen Betrieben notwendigen Fremdenverkehr erforderlich sind.

Oberflächenentwässerung

Der Einwender wies im Anhörungsverfahren darauf hin, dass aufgrund bestehender Verträge mit der Bundesrepublik Deutschland aus den 50iger Jahren das Recht zur Einleitung von Oberflächenwasser aus der Hofstelle und dem Grundstück Fl. Nr. 387, Gemarkung Umrathshausen, unter der A 8 hindurch in den Vorfluter Fl. Nr. 548, Gemarkung Umrathshausen, bestehe. Es sei zwingend notwendig, dass diese Grundstücksentwässerung nach wie vor uneingeschränkt aufrecht erhalten bleibe. Vor Beginn der Baumaßnahme habe eine Beweissicherung der Grundstücksentwässerung zu erfolgen und es sei dafür Sorge zu tragen, dass während und nach der Baumaßnahme die Grundstücksentwässerung ordnungsgemäß funktioniere.

Dieser Forderung wird entsprochen. Durch den Vorhabensträger wird durch geeignete Maßnahmen sichergestellt, dass die Entwässerung während und nach der Bauzeit ordnungsgemäß weiterhin gewährleistet wird. Das auf der Fl. Nr. 387, Gemarkung Umrathshausen, anfallende Oberflächenwasser wird künftig in einer Mulde gesammelt und über den Durchlass bei Bau-km 72+915 in den Entwässerungsgraben südlich der A 8 geleitet. Sofern Drainagen etc. von der Baumaßnahme betroffen sind, werden diese nach Abschluss der Baumaßnahme ordnungsgemäß wiederhergestellt. Der Vorhabensträger hat zudem im Anhörungsverfahren zugesagt, eine Beweissicherung vor Baubeginn durchzuführen.

Fl. Nr. 387, Gemarkung Umrathshausen

Im Zuge der 1. Tektur vom 17.12.2019 ist bei vorheriger Zustimmung des betroffenen Grundstückseigentümers vorgesehen, eine Geländeangleichung durchzuführen, um die Bewirtschaftbarkeit der Fl. Nr. 387, Gemarkung Umrathshausen, zu verbessern und eine Erschließung des Grundstücks entlang des öffentlichen Feldweges zu ermöglichen (Unterlage 11 T 2, Reg-Verz. lfd. Nr. 7.1.8 T1).

Fragen des Grunderwerbs sind nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Auf die Ausführungen unter C.3.5.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen. Der Vorhabensträger hat aber zugesagt, sich im Rahmen seiner Möglichkeiten um den Erwerb von Ersatzland zu bemühen.

3.5.2.1.1.4 Einwender Nr. 2005

Der Einwender ist Eigentümer eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes. Ein weiterer wesentlicher Bestandteil des Betriebes seien zwei exklusive Ferienwohnungen. Aufgrund der Durchschneidung der Grundstücke würden die verbleibenden Flächen unwirtschaftlich, so dass von einem Entzug an Landwirtschaftsfläche von 7.807 m² Eigentum (Fl. Nr. 184, Gemarkung Frasdorf) und 10.992 m² Pachtfläche (Fl. Nr. 186, Gemarkung Frasdorf) auszugehen sei. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die 4,34 ha Almfläche nur extensiv bewirtschaftet werden und somit nicht zur landwirtschaftlichen Nutzfläche dazugezählt werden dürfe, ergäbe sich sogar ein Flächenentzug von ca. 8,4 % der gesamten landwirtschaftlichen Nutzfläche. Der Betrieb sei daher in seiner Existenz gefährdet. Auch die Restflächen aus Fl. Nr. 184, Gemarkung Frasdorf, seien zu übernehmen und für die gesamte Entzugsfläche geeignetes Ersatzland vom Vorhabensträger zur Verfügung zu stellen. In Betracht würden z. B. die entstehenden Restflächen aus Fl. Nr. 128/2 (westlich der Kreisstraße RO 23 neu) und die Fl. Nr. 177 (aktuell Wirtschaftsweg), jeweils Gemarkung Frasdorf, kommen. Auch die Dauer der bauzeitlichen Inanspruchnahmen sei völlig offen und gebe keine betriebliche Planungssicherheit. Es könne zu einem Verlust von Zahlungsansprüchen

oder zu Nachteilen in Bezug auf Fördermittel kommen. Ebensovienig sei aus den Planunterlagen die technische Gestaltung des geplanten Behelfsbauwerkes über die A 8 ersichtlich.

Für die geplante Straßenbaumaßnahme werden aus der Fl. Nr. 133, Gemarkung Frasdorf, 300 m² dauerhaft und 330 m² vorübergehend in Anspruch genommen und zudem 415 m² dauerhaft beschränkt, aus der Fl. Nr. 135, Gemarkung Frasdorf, 55 m² dauerhaft und 194 m² vorübergehend und zudem 262 m² dauerhaft beschränkt und aus der Fl. Nr. 184, Gemarkung Frasdorf, 2.166 m² dauerhaft und 4.952 m² vorübergehend in Anspruch genommen.

Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen Achenmühle und Bernauer Berg erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen unter C.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer Autobahn einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) sowie dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) in diesem Bereich nicht möglich.

Verschwenkung der geplanten Kreisverkehrsanlage an der AS Frasdorf der A 8 im Bereich der Aschauer Straße

Es wurde gefordert, die Kreisverkehrsanlage an der Autobahnausfahrt der A 8 im Bereich der Aschauer Straße nach Richtung Nord-Nordwest zu verschwenken, um die geplante Flächeninanspruchnahme weiter zu minimieren. Die Einfahrt Richtung Salzburg würde dann an der Grenze zwischen den Fl. Nrn. 186 und 185, Gemarkung Frasdorf, verlaufen. Hierdurch bliebe die Restfläche der Fl. Nr. 186, Gemarkung Frasdorf, nutzbar.

Die geforderte Verlegung der südlichen Anschlussstellenrampe und des Verknüpfungspunktes der AS Frasdorf in nördlicher Richtung zur weiteren Reduzierung von Flächeninanspruchnahmen wird unter Verweis auf die Ausführungen unter C.3.3.3.3 dieses Beschlusses abgelehnt. Im Zuge des Ausbaus der A 8 muss die Anbindung des nachgeordneten Wegenetzes an die neuen Verhältnisse angepasst werden. Die St 2362, die St 2093, die Anschlussstellenrampe der A 8 und die „Feuerhausstraße“ werden dabei verkehrssicher und leistungsfähig mit einer fünfarmigen Kreisverkehrsanlage verknüpft. Aufgrund von begründeten Einwendungen zum Planfeststellungsverfahren aus dem Jahr 2014 wurde die Kreisverkehrsanlage schon im Rahmen der 1. Tektur vom 17.12.2019 in Richtung Nordwesten verschoben. Eine weitere Verschiebung ist aufgrund der sonst

entstehenden starken Eingriffe in die direkt angrenzende Bebauung abzulehnen. Insbesondere ist auch aus artenschutzfachlichen Gründen zwischen Rampe und Waldsaum ein Achtungstreifen für die dort vorkommenden Fledermäuse freizuhalten, so dass die Rampe nicht direkt an den Waldrand bzw. den dortigen öffentlichen Feld- und Waldweg gelegt werden kann.

Temporäre Behelfsbrücke im Zuge des Neubaus der Überführung St 2093, Bauwerk 116 neu

Es wurde eingewandt, dass die Dauer einer vorübergehenden Inanspruchnahme für eine Behelfsverkehrsführung und zur Errichtung einer Behelfsbrücke, wie auch deren konkrete Gestaltung in der Planung, vollkommen offen bleibe. Der Einwander sei für die Fortführung des Betriebes auf Planungssicherheit angewiesen. Infolge der massiven Flächeninanspruchnahme könne es zu Problemen mit der Beschaffung der Futtergrundlage kommen, da die Flächen der Bewirtschaftung des Betriebs für einen möglicherweise durchaus erheblichen Zeitpunkt entzogen würden. Darüber hinaus könne es zu einem Verlust von Zahlungsansprüchen oder zu Nachteilen in Bezug auf Fördermittel kommen. Es müsse zum anderen auch die Erschließung der nördlich der A 8 verbleibenden Flächen zeitlich durchgehend gesichert werden und das Behelfsbauwerk sowohl hinsichtlich der Breite als auch der Traglast für den landwirtschaftlichen Verkehr ausgelegt sein.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Auf die vorübergehende Inanspruchnahme der Flächen zur Anlage der temporären Behelfsbrücke zum Bau der AS Frasdorf kann nicht verzichtet werden. Die vorgesehene Behelfsbrücke zum Bau der AS Frasdorf befindet sich ohnehin auf den Flächen der A 8. Der Flächenbedarf ergibt sich aus den erforderlichen Rampen zur Anbindung des Behelfsbauwerkes, den temporären Behelfsverkehrsführungen und den für die Herstellung erforderlichen Bauflächen. Im Laufe der gesamten Bauzeit des Tunnels Frasdorf müssen die Rampen und temporären Behelfsverkehrsführungen mehrfach umgelegt werden. Die Nutzung ist für den gesamten Zeitraum der Maßnahme von geschätzt neun Jahren erforderlich. Exakte Festlegungen zur Konstruktion sind bei einer Behelfsbrücke nicht vorgesehen und derzeit auch noch nicht möglich. Dies kann erst im Rahmen der Bausführungsplanung festgelegt werden. Die Erschließung der verbleibenden Restflächen wird durch die bestehenden Feld- und Waldwege gewährleistet. Auf die Aufrechterhaltung des öffentlichen Wegenetzes besteht im Übrigen kein Rechtsanspruch.

Befestigungsanker

Für die Errichtung des Tunnelbauwerkes sind im nordseitigen Hang Verankerungen in den Fl. Nrn. 133 und 135, Gemarkung Frasdorf, erforderlich. Daher müssen die Fl. Nrn. 133 und 135, Gemarkung Frasdorf, mit einer Dienstbarkeit dauernd

beschränkt werden. Eine landwirtschaftliche Bewirtschaftung bleibt aber weiterhin möglich.

Restfläche aus Fl. Nr. 184, Gemarkung Frasdorf

Auf Wunsch des Einwenders verbleibt die entstehende Restfläche aus Fl. Nr. 184, Gemarkung Frasdorf, westlich der St 2093 beim bisherigen Eigentümer. Der Vorhabensträger hat seine Planung infolge der 1. Tektur vom 17.12.2019 insoweit geändert.

Existenzgefährdung

Der Vorhabensträger hat aufgrund der Angaben des Einwenders geprüft, ob vorhabensbedingt die Existenz seines landwirtschaftlichen Betriebs durch die geplanten Flächeninanspruchnahmen gefährdet wird. Der Betrieb des Einwenders ist ein Haupterwerbsbetrieb. Der Einwender bewirtschaftet insgesamt rd. 25,8 ha landwirtschaftliche Nutzfläche. Durch das Bauvorhaben verliert der Betrieb des Einwenders ca. 0,7 ha dauerhaft aus seinen Eigentumsflächen. Der Flächenentzug entspricht rd. 2,8 % der gesamten landwirtschaftlichen Nutzfläche des Betriebs. Der für das Bauvorhaben erforderliche Flächenverlust macht damit nicht mehr als der Entzug von 5 % der betrieblichen Flächen aus, die nach der Rechtsprechung in der Regel von einem gesunden landwirtschaftlichen Betrieb verkraftet werden können. Der vorhabensbedingte Flächenentzug führt demnach aufgrund einer betriebswirtschaftlichen Einschätzung nicht dazu, dass ein gesunder landwirtschaftlicher Betrieb in seiner Existenz gefährdet wird.

Landwirtschaftliches Wegenetz

Der Vorhabensträger kommt mit seiner Planung der Verpflichtung nach, das bestehende Wegenetz den neuen Gegebenheiten anzupassen und wiederherzustellen, so dass die Erschließung der betroffenen Flächen entlang der A 8 weiterhin sichergestellt wird. Die Wegeverbindungen werden weitestgehend aufrechterhalten.

Bei Grundstücken, bei denen eine Zufahrt in den vermessungsamtlichen Unterlagen eingetragen war, wurde eine neue Zufahrt planerisch eingetragen. Zufahrten, die z. B. über Böschungen im Eigentum des Straßenbaulastträgers oder der Gemeinde Frasdorf führen, werden entsprechend dem Bestand wiederhergestellt.

Zur Bewirtschaftung der Kirchleite wird auf die Ausführungen unter C.3.3.4.4 dieses Beschlusses verwiesen. Der Vorhabensträger hat infolge der 1. Tektur vom 17.12.2019 einen Weg am nördlichen Tunnelrand vorgesehen. Der Weg wird im Westen an die Gemeindeverbindungsstraße Stockach - Frasdorf und im Osten an den Betriebsweg zum Tunnelbetriebsgebäude angeschlossen. Die vorgeschlagene

Wegführung auf halbe Höhe der Hangleite würde durch die erforderlichen Erarbeiten und Sicherungsmaßnahmen massive Eingriffe in die Hangleite bewirken, die sowohl aus bautechnischer, naturschutzfachlicher und wirtschaftlicher Sicht abzulehnen ist. Auf die Aufrechterhaltung des öffentlichen Wegenetzes besteht im Übrigen kein Rechtsanspruch.

Erschließung der Fl. Nrn. 795/0 und 796/0, jeweils Gemarkung Frasdorf

Die geforderte Erschließung der Pachtflächen des Einwenders auf Fl. Nrn. 795/0 und 796/0, jeweils Gemarkung Frasdorf, mittels einer Umwidmung und baulichen Verbreiterung und Verstärkung des Radweges von der Aufeldstraße bis zum Ortsteil Thal in einem kombinierten Weg für Fußgänger, Radfahrer und landwirtschaftlichen Verkehr wird abgelehnt. Die Umwidmung oder der Ausbau des genannten Geh- und Radweges steht nicht im Zusammenhang mit der Ausbaumaßnahme und ist daher nicht Bestandteil des gegenständlichen Planfeststellungsverfahrens. Der Vorhabens-träger sieht eine ausreichende Erschließung des Grundstückes 797/0, Gemarkung Frasdorf, über den öffentlichen Feld- und Waldweg (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.2.4 T1) bzw. der anderen betroffenen Grundstücke wie bisher über den Geh- und Radweg vor. Die genaue Lage der Zufahrt wird noch in Abstimmung mit der Gemeinde Frasdorf und dem Grundstückseigentümer im Rahmen der Bauausführungsplanung festgelegt.

Erschließung der Fl. Nr. 149, Gemarkung Frasdorf

Es wurde eingewandt, dass die Erschließung der Fl. Nr. 149, Gemarkung Frasdorf, derzeit nicht gesichert sei. Das Grundstück werde derzeit über den öffentlichen Feld- und Waldweg Fl. Nr. 152, Gemarkung Frasdorf, erschlossen. Es sei aber in den Planunterlagen kein Anschluss dieses Feld- und Waldweges an die St 2093 vorgesehen.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Das Grundstück F. Nr. 149, Gemarkung Frasdorf, wird zukünftig wie auch derzeit über die öffentlichen Feld- und Waldwege auf den Fl. Nrn. 412, 147 und 148, Gemarkung Frasdorf, angemessen erschlossen. Der öffentliche Feld- und Waldweg Fl. Nr. 152, Gemarkung Frasdorf, schließt dagegen im Bestand nicht (direkt) an das Grundstück Fl. Nr. 149, Gemarkung Frasdorf, an. Da die geplante Gradiente der St 2093 gegenüber dem Bestand um etwa 1,0 m höher liegt, kann ohne Eingriff in die anliegenden Grundstücke dieser Weg nicht angeschlossen werden.

Befestigung öffentlicher Feld- und Waldwege

Der Einwender wandte sich aus Gründen der Verkehrssicherheit, insbesondere für Radfahrer, gegen die geplante Befestigung landwirtschaftlicher Wege an der geplanten Kreisverkehrsanlage an der Aschauer Straße mit Rasennoppensteinen.

Dem Einwand wird seitens des Vorhabensträgers nachgekommen. Die Anordnung von Rasennoppensteinen wurde infolge der 1. Tektur vom 17.12.2019 entfernt. Stattdessen wird der unmittelbare Anschlussbereich des öffentlichen Feld- und Waldweges an der Kreisverkehrsanlage mit einem optisch anderen Belag befestigt (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.2.4 T1). Der konkrete Belag wird im Rahmen der Bauausführungsplanung festgelegt.

Verbreiterung öffentlicher Feld- und Waldweg

Hinsichtlich der Erschließung der Fl. Nrn. 184, 183 und 182, Gemarkung Frasdorf, wurde eine vollständige bituminöse Befestigung des öffentlichen Feld- und Waldweges Fl. Nr. 177, Gemarkung Frasdorf, gefordert. Zudem müsse der Weg zur Bewirtschaftung mit modernem landwirtschaftlichen Gerät eine Breite von 4,50 m aufweisen.

Die Forderung auf eine Verbreiterung des öffentlichen Feld- und Waldweges Fl. Nr. 177, Gemarkung Frasdorf, (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.1.37 T1) auf 4,50 m Breite wird abgelehnt. Die geplante Fahrbahnbreite beträgt 3,00 m mit beidseitigem Bankett von jeweils 0,75 m. Insgesamt ergibt sich somit ohnehin schon eine Wegbreite von 4,50 m. Auch Fahrzeuge mit auskragenden Aufbauten können den Weg benutzen. Der Weg wird wassergebunden befestigt. Der Anschluss an die Kreisverkehrsanlage wird asphaltiert. Damit ist eine angemessene Erschließung sichergestellt.

Stelzenbergweg

Der Einwander forderte, dass der Stelzenbergweg ab Stelzenberg bis zur Stockerer Straße für den nicht landwirtschaftlichen Verkehr zu sperren sei, da er ansonsten für viele Kraftfahrer als Ausweichstrecke diene und es unweigerlich zu Problemen mit dem landwirtschaftlichen Verkehr komme bzw. die Futtergrundlage beeinträchtige (z. B. durch Staubentwicklung). Deswegen beantrage er, dass alle Maßnahmen unternommen würden, um hier einen nicht landwirtschaftlichen Verkehr auf der Straße zu unterbinden. Es müssten alle Schutzauflagen/physisch realen Vorkehrungen bis hin zu verkehrsrechtlichen Anordnungen getroffen werden, um sicherzustellen, dass die uneingeschränkte Bewirtschaftbarkeit der angrenzenden Flächen aufrecht erhalten bleibe bzw. hilfsweise eine Entschädigung festgesetzt werde.

Die Forderung wird abgelehnt. Der „Stelzenbergweg“ wird von dem Bauvorhaben nicht berührt und ist somit nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Radweg von der Auerfeldstraße bis zum Ortsteil Thal

Es wurde beantragt, den Radweg von der Auerfeldstraße bis zum Ortsteil Thal in einen kombinierten Weg für Fußgänger, Radfahrer und landwirtschaftlichen Verkehr umzuwidmen und diesen auf 4,5 Meter Breite auf Gemeindegrund auszubauen.

Die Forderung auf Ausbau des Radwegs wird abgelehnt. Dies ist nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Der Radweg liegt nicht in der Zuständigkeit des Vorhabensträgers, sondern in der Straßenbaulast der Gemeinde Frasdorf.

Land- und forstwirtschaftliche Bewirtschaftung von Restflächen

Durch den Vorhabensträger und durch die getroffenen Nebenbestimmungen unter A.3.3.6 dieses Beschlusses wird sichergestellt, dass eine weitere ordnungsgemäße landwirtschaftliche Bodennutzung der Grundstücke möglich ist.

Eine forstwirtschaftliche Bewirtschaftung verbleibender Restflächen wird durch die aus artenschutzrechtlichen Gründen vorgesehenen Fledermauskästen nicht wesentlich beeinträchtigt. Die Bewirtschaftung der forstlichen Flächen kann laut Aussage des Vorhabensträgers grundsätzlich weiterhin erfolgen. Lediglich das Fällen der Bäume, an denen Fledermauskästen befestigt sind, ist dem Vorhabensträger zu melden, damit dieser in Abstimmung mit dem Landratsamt Rosenheim, Untere Naturschutzbehörde, ein Umhängen veranlassen kann. Sollten Fledermauskästen im Zuge von Baumfällungen an Drittbäumen zu Schaden kommen, dann würden daraus entstehende finanzielle Aufwände vom Vorhabensträger übernommen. Die Entschädigung entstehender Nutzungseinschränkungen (Nutzungsverzicht, Entgelt für Bewirtschaftungerschwernis bei Holzerntemaßnahmen, etc.) oder auch für die Übernahme von Wartung und Pflege der Kästen ist nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens, sondern im nachfolgenden Grunderwerbsverfahren zu klären.

Lärmbeeinträchtigungen

Es wurde kritisiert, dass durch die Verschiebung der Kreisverkehrsanlage an der AS Frasdorf der A 8 (Aschauerstraße) in Zukunft die Beschleunigungsgeräusche von Verkehrsteilnehmern deutlich stärker wahrnehmbar seien. Konkret leite die Richtung der Spur die Geräusche in eine Geländesenke, die genau in Richtung des Wohnhauses des Einwenders stehe. Dort seien im 2. OG die Ferienwohnungen, wo die Geräusche verstärkt hintransportiert würden.

Die Einwände hinsichtlich der Beeinträchtigungen durch Lärm werden zurückgewiesen. Die Lärmimmissionen wurden überprüft. Mit den geplanten Lärmschutzmaßnahmen werden die Grenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete am Anwesen

des Einwenders deutlich unterschritten. Mit der vorliegenden Planung errechnen sich zukünftig maximal Lärmpegel von 49,2 dB(A) am Tag und 43,4 dB(A) in der Nacht (2. OG). Lärmschutzmaßnahmen sind daher nicht geboten. Die vorgenommene Verschiebung der südlichen Anschlussstellenrampe und des Verknüpfungspunktes der AS Frasdorf nach Osten wirkt sich positiv auf die Lärmsituation aus. Die Lärmsituation wird sich im Übrigen in großen Teilen der Gemeinde Frasdorf generell deutlich verbessern. Auf die Ausführungen unter C.3.4.4.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Fragen des Grunderwerbs, insbesondere auf Ersatzland oder auf Entschädigung von Nachteilen durch den Flächenentzug im Hinblick auf den Verlust von Zahlungsansprüchen oder deren Nichtzuteilung (Reform der GAP, neue Betriebsprämien) sind nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Auf die Ausführungen unter C.3.5.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen. Der Vorhabensträger hat aber zugesagt, die Entschädigungsfragen, insbesondere Tauschmöglichkeiten, in den nachfolgenden Grunderwerbsverhandlungen zu klären

3.5.2.1.1.5 Einwender Nr. 2006

Der Einwender ist Eigentümer eines Sägewerks in Daxa. Der Einwender werde sowohl durch den 6-streifigen Ausbau der A 8 im Planfeststellungsabschnitt AS Rosenheim-Achenmühle als auch im Planfeststellungsabschnitt Achenmühle - Bernauer Berg betroffen. Er wies darauf hin, dass er dadurch hochwertige und ortsnahe Flächen verliere, die zum Teil auch in die betriebliche Erweiterungsplanung des Sägewerks Daxa einbezogen seien. In Ansehung der außerordentlichen und unverhältnismäßig hohen Betroffenheit des Einwenders in beiden Planfeststellungsabschnitten werde daher gefordert, das Regenrückhaltebecken BECK 2 nicht im Bereich der Fl. Nr. 1594, Gemarkung Frasdorf, zu errichten und die Planung insoweit abzuändern. Aufgrund des hohen Flächenverbrauchs solle zudem im Bereich der Fl. Nr. 1482, Gemarkung Frasdorf, statt des geplanten Lärmschutzwalles eine Lärmschutzwand umgesetzt werden.

Für die geplante Straßenbaumaßnahme im Planfeststellungsabschnitt Achenmühle - Bernauer Berg werden aus der Fl. Nr. 1421, Gemarkung Frasdorf, 1.852 m² dauerhaft, aus der Fl. Nr. 1482, Gemarkung Frasdorf, 650 m² dauerhaft und 242 m² vorübergehend, die gesamte Fl. Nr. 1584, Gemarkung Frasdorf, dauerhaft mit 400 m², aus der Fl. Nr. 1585, Gemarkung Frasdorf, 628 m² dauerhaft, aus der Fl. Nr. 1586, Gemarkung Frasdorf, 99 m² dauerhaft und 256 m² vorübergehend, aus der Fl. Nr. 1587, Gemarkung Frasdorf, 940 m² dauerhaft und 563 m² vorübergehend und

aus der Fl. Nr. 1594, Gemarkung Frasdorf, 6.311 m² dauerhaft und 2.879 m² vorübergehend in Anspruch genommen.

Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen Achenmühle und Bernauer Berg erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen unter C.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer Autobahn einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) sowie dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) in diesem Bereich nicht möglich.

Insbesondere der Eingriff in die Fl. Nr. 1594, Gemarkung Frasdorf, lässt sich zur Anlage des Regenrückhaltebeckens 2 nicht vermeiden. Das auf den Fahrbahnen der A 8 zwischen den Bauwerken 110 und 112 gesammelte Oberflächenwasser fließt aufgrund des Gefälles nach Westen. Es kann nicht über das Bauwerk 110 hinweggeleitet werden und muss daher vor dem Bauwerk abgeschlagen, gereinigt und dem Weißenbach zugeführt werden. Eine Verlegung ist nicht möglich.

Zudem kommt auch eine Umplanung des geplanten Lärmschutzwalles in eine Lärmschutzwand auf der zu beanspruchenden Fl. Nr. 1482, Gemarkung Frasdorf, nicht in Betracht. Mit den geplanten Lärmschutzmaßnahmen kann der Vorhabens-träger die Grenzwerte der 16. BImSchV zum Schutze der Anlieger einhalten. Die Baukosten einer Lärmschutzwand sind nach einer überschlägigen Berechnung des Vorhabensträgers mindestens doppelt so teuer als die eines Lärmschutzwalls. Nicht berücksichtigt sind darin die Folgekosten der Wand aufgrund Erhaltungs- und Unterhaltsmaßnahmen und die Grunderwerbskosten für Wall- bzw. Wand. Außerdem besteht aufgrund des Massenüberschusses die Notwendigkeit, diese Erdmassen wieder sinnvoll abzulagern.

Entwässerung

Der Einwender befürchtete, dass sich die geplante Entwässerung, insbesondere die Einleitung in den Mühlbach zwischen Bau-km 67+800 und Bau-km 68+000 nachteilig auf seine Grundstücke Fl. Nrn. 1478 und 1477 (Wohnhaus), jeweils Gemarkung Frasdorf, die sich unmittelbar südlich der geplanten Einleitung befinden, wegen einer Überschwemmungsgefahr auswirken könnte. Die Planung sehe vor, das bestehende Streichwehr zur Stromerzeugung kurz nach Bau-km 68+100 des Einwenders abzurechen und rund 15 m weiter nördlich in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim und dem Einwender neu zu errichten. Die Grundstücksflächen des Einwenders und das Streichwehr befänden sich am unteren

Ende einer Kette von Regenrückhaltebecken, die wie eine Perlenschnur aneinander angereiht sind. Erfahrungsgemäß werde es so sein, dass bei Überlastungsereignissen die Regenrückhaltebecken in die nächstgelegenen Gewässer entleert werden (Ache). Die Planung des Vorhabensträgers berücksichtige die angespannte Situation in diesem Bereich nicht ausreichend.

Diese Befürchtungen werden von uns nicht geteilt. Die Straßenentwässerung wurde vom Wasserwirtschaftsamt Rosenheim überprüft und nicht beanstandet. Die Einleitmengen wurden für jeden Vorfluter mit dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim abgestimmt. Die Autobahnenentwässerung dieses Abschnittes der A 8 erfolgt über das bestehende Entwässerungssystem, d. h. über bestehende Rohrleitungen in die Rohrdorfer Ache und nicht in den Mühlbach. Nach dem endgültigen, d.h. durchgehenden Ausbau der A 8 wird das Wasser zur Absetz- und Rückhalteanlage bei Bau-km 66+800 geleitet und nicht mehr in das bestehende Entwässerungssystem. Die Einleitungsmenge wird somit im Vergleich zum bisherigen Zustand erheblich reduziert. Auf die Ausführungen dieses Beschlusses unter C.3.3.6.3 wird verwiesen.

Streichwehr

Der Einwender wies darauf hin, dass er zur Stromerzeugung eine Wehranlage kurz nach Bau-km 68+100 betreibe, welche als sogenanntes „Streichwehr“ Wasser in den Mühlbach ableite. Dieses solle auf Kosten des Vorhabensträgers im Zuge der Baumaßnahme abgebrochen und neu errichtet werden. Allerdings werde dabei die gesamte Überschwemmungssituation nicht ausreichend berücksichtigt. Zudem solle jetzt auch eine Fischaufstiegshilfe/Fischtreppe gebaut werden. Diese Kosten seien ebenfalls auf den Vorhabensträger umzulegen.

Die Planung sieht vor, dass der Vorhabensträger das betroffene Streichwehr abbricht und rund 15 m weiter nördlich in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim und dem Mühlenbetreiber neu errichtet. Nach dem endgültigen, d.h. durchgehenden Ausbau der A 8 wird das Wasser zur Absetz- und Rückhalteanlage bei Bau-km 66+800 geleitet und damit kein Wasser mehr in das bestehende Entwässerungssystem geleitet. Die Straßenentwässerung, insbesondere Einleitmengen wurden für jeden Vorfluter wurde vom Wasserwirtschaftsamt Rosenheim überprüft und nicht beanstandet. Im Vergleich zur bisherigen Einleitungsmenge erfolgt somit eine erhebliche Reduzierung. Auf die Nebenbestimmungen unter A.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Gegebenenfalls erforderliche wasserrechtliche Erlaubnisse zum weiteren Betrieb des Streichwehres liegen nicht im Aufgabebereich des Vorhabensträgers und stellen somit keinen Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens dar. Dies gilt auch für die Frage der Herstellung einer bisher nicht vorhandenen Fischaufstiegshilfe zur Herstellung der Durchwanderbarkeit

des Gewässers nach § 34 WHG im Rahmen eines wasserrechtlichen Genehmigungsverfahrens. Da hier durch das Bauvorhaben nicht in einen schon vorhandenen Anlagenbestand eingegriffen wird, kann der Vorhabensträger dafür keine Kosten als Veranlasser übernehmen.

Lärmimmissionen

Zum Schutz des Anwesens des Einwenders wurde eine Lärmschutzwand im Bereich ca. Bau-km 67+500 bis Bau-km 68+300 südlich der A 8 gefordert.

Die Einwände hinsichtlich der Beeinträchtigungen durch Lärm werden zurückgewiesen. Das Anwesen liegt im westlichen Ausbauabschnitt der A 8 AS Rosenheim - Achenmühle und ist damit nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter C.3.4.4.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Betriebswege

Die Forderung des Einwenders, auf die Anlage von Betriebswegen im Zusammenhang mit dem auf dem Grundstück Fl. Nr. 1482, Gemarkung Frasdorf, geplanten Lärmschutzwall zu verzichten, bezieht sich nicht auf den hier geregelten Ausbauabschnitt Achenmühle - Bernauer Berg der A 8. Darüber ist ggf. im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Abschnitt AS Rosenheim - Achenmühle der A 8 zu entscheiden. Im Übrigen sind zum Unterhalt und Kontrolle der A 8 uneingeschränkt nutzbare und befahrbare Betriebswege notwendig. Diese dienen auch der Unterbringung zahlreicher öffentlicher Versorgungsleitungen und interner Kabel.

Fragen des Grunderwerbs sind nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Auf die Ausführungen unter C.3.5.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

3.5.2.1.1.6 Einwender Nr. 2007

Der Einwender bewirtschaftet einen landwirtschaftlichen Betrieb im Nebenerwerb. Der Betrieb werde durch das Bauvorhaben in seiner Existenz gefährdet. Er sei auf die Aufrechterhaltung seiner landwirtschaftlichen Grünlandflächen existenziell als Futtergrundlage angewiesen und fordere Ersatzland. Es wurde gefordert auf den geplanten öffentlichen Feld- und Waldweg auf Fl. Nr. 104, Gemarkung Umrathshausen, zu verzichten, da die Erschließung der Flächen des Einwenders auch ohne diesen Wirtschaftsweg anderweitig gesichert sei. Auch die dort geplanten Auffüllungen würden abgelehnt. Es sei völlig unklar, mit welchem Material (Humus oder steinigtes Erdreich) und in welcher Höhe die Auffüllungen erfolgen sollen und wie die entschädigungsrechtliche Abwicklung geregelt werde. Insgesamt werde sich eine deutliche Verschlechterung der landwirtschaftlichen Qualität der aufzufüllenden

Fläche ergeben. Es sei auch zu klären, weshalb die Fl. Nr. 181, Gemarkung Umrathshausen, für den dauernden Erwerb vorgesehen sei, während für die Fl. Nr. 183, Gemarkung Umrathshausen, eine Dienstbarkeit ausreiche.

Für die geplante Straßenbaumaßnahme werden aus der Fl. Nr. 104, Gemarkung Umrathshausen, 4.648 m² dauerhaft und 5.480 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Aus der Fl. Nr. 181, Gemarkung Umrathshausen, werden insgesamt 500 m² dauerhaft und 466 m² vorübergehend in Anspruch genommen sowie 1.683 m² dauerhaft beschränkt. Zusätzlich wird die Fl. Nr. 183, Gemarkung Umrathshausen, mit insgesamt 3.809 m² dauerhaft beschränkt. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen Achenmühle und Bernauer Berg erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen unter C.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer Autobahn einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) sowie dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) in diesem Bereich nicht möglich.

Auf eine großflächige Auffüllung auf Fl. Nr. 104, Gemarkung Umrathshausen, wurde im Zuge der 1. Tektur vom 17.12.2019 verzichtet und es wird lediglich eine Geländeangleichung vorgenommen. Durch den Vorhabensträger wird zudem sichergestellt, dass eine weitere ordnungsgemäße landwirtschaftliche Bodennutzung des Grundstücks möglich ist.

Ein Teil der Fl. Nr. 181, Gemarkung Umrathshausen, wird für Errichtung und den Betrieb der Entwässerungsanlage BECK 8 und des Bauwerkes benötigt. Der übrige Teil des Grundstücks wird Bestandteil der naturschutzfachlichen Ausgleichsfläche A 6 zum Erhalt und der Entwicklung der naturnahen Waldbestände. Dafür wird eine dingliche Sicherung erforderlich.

Existenzgefährdung

Der Vorhabensträger hat aufgrund der Angaben des Einwenders geprüft, ob vorhabensbedingt die Existenz des landwirtschaftlichen Betriebs in Neben- und Haupterwerb gefährdet wird. Es werden insgesamt 30,53 ha land- und forstwirtschaftlicher Nutzfläche bewirtschaftet. Durch das Bauvorhaben verliert der Betrieb des Einwenders ca. 0,46 ha dauerhaft aus seinen Eigentumsflächen. Der Flächenentzug entspricht rd. 1,5 % der gesamten landwirtschaftlichen Nutzfläche des Betriebs. Der für das Bauvorhaben erforderliche Flächenverlust macht damit deutlich weniger als der Entzug von 5 % der betrieblichen Flächen aus, die nach der Rechtsprechung in der Regel von einem gesunden landwirtschaftlichen Betrieb

verkräftet werden können. Der vorhabensbedingte Flächenentzug führt demnach aufgrund einer betriebswirtschaftlichen Einschätzung nicht dazu, dass ein gesunder landwirtschaftlicher Betrieb in seiner Existenz gefährdet wird.

Erschließung der Fl. Nrn. 181 und 183, Gemarkung Frasdorf

Der Einwender wandte ein, dass die bisher über die benachbarte Fl. Nr. 179, Gemarkung Frasdorf, verlaufende Erschließung durch das Bauvorhaben unterbrochen werde. Die vorgesehene Erschließung über den öffentlichen Feld- und Waldweg Fl. Nr. 186, Gemarkung Frasdorf, funktioniere nur bis zum Bauende zwischen Bau-km 74+200 und Bau-km 74+300. Der daran angrenzende Wegeverlauf bis zur Fl. Nr. 182, Gemarkung Frasdorf, sei jedoch verwachsen und aufgrund der Untergrundverhältnisse für eine Erschließung nicht geeignet. Die verbleibende Fl. Nr. 183, Gemarkung Frasdorf, sei sonst derzeit nicht erschlossen. Alternativ biete sich an, die Erschließung über den nunmehr auszubauenden Teil des öffentlichen Feld- und Waldweges, Fl. Nr. 186, Gemarkung Frasdorf, verlaufen zu lassen und anstelle der Inanspruchnahme des nicht mehr brauchbaren Wegeteils die Erschließung über die laut Planung ausreichend befestigte und auch breite Dammkrone des Beckens 8 zu führen. Von dort aus könne eine Zuwegung zum ohnehin als Wegefläche vorgesehenen Grundstück Fl. Nr. 182, Gemarkung Frasdorf, erfolgen. Die Zuwegung könne im nördlichen Bereich der abzutretenden Grundstücks Fl. Nr. 181, Gemarkung Frasdorf, angelegt werden, so dass insoweit auch keine zusätzliche Grundinanspruchnahme erforderlich werde.

Die Forderung auf eine alternative Erschließung wird abgelehnt. Der Vorhabens-träger sieht in seiner Planung eine angemessene Erschließung der Grundstücke vor. Bei dem Weg auf Fl. Nr. 186, Gemarkung Frasdorf, handelt es sich um einen öffentlichen Feld- und Waldweg in der Straßenbauart der Gemeinde Frasdorf. Der Unterhalt obliegt heute den Eigentümern der Grundstücke, die über diesen Weg bewirtschaftet werden. Künftig hat die Gemeinde Frasdorf die Unterhaltungspflicht für den Weg. Der Vorhabensträger hat im Anhörungsverfahren aber zugesagt, den öffentlichen Feld- und Waldweg im Rahmen der Baumaßnahmen einmalig fahrtauglich herzustellen.

Öffentlicher Feld- und Waldweg Fl. Nr. 104, Gemarkung Frasdorf

Der Einwender verlangte, dass der vorgesehene Wirtschaftsweg auf Fl. Nr. 104, Gemarkung Frasdorf, entfallen solle. Die Erschließung seiner Flächen sei auch ohne diesen Wirtschaftsweg gesichert.

Die Forderung des Einwenders, auf den auf Fl. Nr. 104 geplanten öffentlichen Feld- und Waldweg zu verzichten, wurde seitens des Vorhabensträgers infolge der 1. Tektur vom 17.12.2019 entsprochen.

Fragen des Grunderwerbs sind nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Auf die Ausführungen unter C.3.5.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen. Der Vorhabensträger hat aber zugesagt, sich im Rahmen seiner Möglichkeiten um den Erwerb von Ersatzland zu bemühen.

3.5.2.1.1.7 Einwender Nr. 2008

Der Einwender wandte sich gegen die vorgesehenen Sichtfreihaltezonen für die Einbindung der Gemeindeverbindungsstraße in die Kreisstraße RO 5 auf seinen Grundstücksflächen. Der dargestellte Umfang der Freihaltezonen erscheine überdimensioniert und unverhältnismäßig. Es wurde eine Überprüfung gebeten, ob und inwieweit die Einmündung der Gemeindeverbindungsstraße in die Kreisstraße RO 5 so gestaltet werden könne, dass eine derart umfangreiche Freihaltefläche nicht mehr benötigt werde. Zudem forderte er, auf die auf seinen Grundstücken ebenfalls vorgesehenen naturschutzfachlichen Kompensationsflächen südlich der A 8 zu verzichten.

Für die geplante Straßenbaumaßnahme werden aus der Fl. Nr. 1482, Gemarkung Frasdorf, 650 m² dauerhaft und 242 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen Achenmühle und Bernauer Berg erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen unter C.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer Autobahn einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) sowie dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) in diesem Bereich nicht möglich.

Die Einwendungen gegen die vorgesehenen Sichtfreihaltezonen für die Einbindung der Gemeindeverbindungsstraße in die Kreisstraße RO 5 beziehen sich aber nicht auf den hier vorliegenden Regelungsgegenstand zum 6-streifigen Ausbau der A 8 im Abschnitt Achenmühle - Bernauer Berg. Die Entscheidung über diese Einwendungen kann ggf. erst im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den westlichen Abschnitt der A 8 AS Rosenheim - Achenmühle erfolgen.

Fragen des Grunderwerbs sind nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Auf die Ausführungen unter C.3.5.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen. Der Vorhabensträger hat aber zugesagt, sich im Rahmen der Möglichkeiten um den Erwerb von Ersatzland zu bemühen.

3.5.2.1.1.8 Einwender Nr. 2009

Der Einwender hat seine durch das Bauvorhaben beanspruchten Grundstücke verpachtet. Er wandte sich gegen die dort geplanten Auffüllungen. Keinesfalls dürfe die Auffüllung so erfolgen, dass der Oberboden vor der Auffüllung abgeschoben werde. Eine Auffüllung dürfe, sofern überhaupt nötig, lediglich mit absolut unbelastetem Oberboden/Humus erfolgen. Es sei sowohl eine Beweissicherung der in Anspruch zu nehmenden Flächen als auch des Auffüllmaterials vorzunehmen, in der der jeweilige Zustand ausführlich dokumentiert werde. Es sei sowohl für den Flur- und Aufwuchsschaden als auch für die Verbringung von Auffüllmassen an den Pächter und den Eigentümer Entschädigung zu leisten. Die Planung sei dahingehend zu modifizieren, dass der auf Fl. Nr. 616, Gemarkung Frasdorf, bestehende Funkturm verbleiben könne. Zudem müssten die sich im Bereich bei Fl. Nr. 577, Gemarkung Frasdorf, befindlichen Drainagen als auch die Verrohrung im Hang dauerhaft angebunden und durchgehend funktionsfähig erhalten werden. Er forderte jedenfalls bei Wunsch Ersatzland.

Für die geplante Straßenbaumaßnahme werden aus der Fl. Nr. 394 dauerhaft 2.553 m² und vorübergehend 1.010 m², aus der Fl. Nr. 616 dauerhaft 8.447 m² und vorübergehend 3.174 m² und aus der Fl. Nr. 621 dauerhaft 40 m² und vorübergehend 746 m², jeweils Gemarkung Frasdorf, in Anspruch genommen. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen Achenmühle und Bernauer Berg erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen unter C.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer Autobahn einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) sowie dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) in diesem Bereich nicht möglich.

Die Auffüllungen sind infolge der 1. Tektur vom 17.12.2019 entfallen. Lediglich auf Fl. Nr. 394, Gemarkung Frasdorf, ist eine kleinflächige Geländeangleichung vorgesehen. Auf den Fl. Nrn. 616 und 621 der Gemarkung Frasdorf, wird nur noch ein Baustreifen vorübergehend in Anspruch genommen. Durch den Vorhabensträger wird zudem sichergestellt, dass eine weitere ordnungsgemäße landwirtschaftliche Bodennutzung des Grundstücks möglich ist. Der Forderung nach einer Beweissicherung wird auf Zusage des Vorhabensträgers entsprochen.

Der Forderung nach einer Wand- oder sonstigen Stützkonstruktion zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahme, kann seitens des Vorhabensträgers nicht nachgekommen werden. Eine Böschung ist aus mehreren Gründen an dieser Stelle die wirtschaftlichste Variante. Zum einen sollte frei angeböschet werden, wo es nur

möglich ist, um die A 8 in die Landschaft besser zu integrieren und unnötige Folgekosten für Ingenieurbauwerke zu reduzieren. Zum anderen fallen neben den Herstellungskosten einer Stützkonstruktion über die Jahre regelmäßig Wartungs-, Erhaltungs- und Instandsetzungskosten an. Ferner müsste die Stützkonstruktion dauerhaft zugänglich gehalten werden, um die regelmäßig stattfindenden Bauwerksprüfungen durchzuführen. Für diese Prüfungen müssten alle drei Jahre die A 8 bereichsweise gesperrt werden, was wiederum zu weiteren Kosten und zu nicht hinnehmbaren Störungen auf der A 8 führen würde.

Funkmasten

Die Forderung auf Beibehaltung des Standortes des Funkmasten der Deutschen Telekom AG (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 4.1.5) auf der Fl. Nr. 616, Gemarkung Umrathshausen, wird abgelehnt. Der Funkmast der Deutschen Telekom AG muss im Zuge des Ausbaus der A 8 um ca. 15 m nach Norden versetzt werden. Zur Erhaltung des bisherigen Standortes wären aufwendige sowie kosten- und wartungsintensive Hangsicherungsmaßnahmen erforderlich, sodass eine Verschiebung des Funkmasten der Deutschen Telekom AG gerechtfertigt ist.

Lärmimmissionen

Die Einwände hinsichtlich der Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm werden zurückgewiesen. Grundlage für die Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen ist die 16. BImSchV und die Berechnungsmethodik nach RLS-90. Mit den geplanten Lärmschutzmaßnahmen werden die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen werden abgelehnt. Auf die Ausführungen unter C.3.4.4.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Öffentlicher Feld- und Waldweg Fl. Nrn. 373, 190, Gemarkung Frasdorf

Der Vorhabensträger hat zum Herstellen eines Bauwerkes eine Ertüchtigung des bestehenden öffentlichen Feld- und Waldweges vorgesehen. Später werde der Weg nur zum Erhaltungsdienst genutzt.

Straßenentwässerung

Bedenken gegen die geplanten Straßenentwässerungseinrichtungen werden von uns nicht geteilt. Die Straßenentwässerung wurde vom Wasserwirtschaftsamt Rosenheim überprüft und nicht beanstandet. Die Einleitmengen wurden für jeden Vorfluter mit dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim abgestimmt. Durch die geplante Erneuerung der Straßenentwässerungseinrichtungen werden die Umweltbeeinträchtigungen wesentlich verringert und die bestehende Situation insgesamt deutlich verbessert. Das Becken 5 (BECK 5) wird hochwasserfrei errichtet. Auf die Ausführungen dieses Beschlusses unter C.3.3.6.3 wird verwiesen.

Baustelleneinrichtung

Es wurde moniert, dass sich die Baustelleneinrichtung in der Nähe von Unterprienmühle genau im Hochwasserbereich befinde.

Diese Baustelleneinrichtungsfläche wurde infolge der 1. Tektur vom 17.12.2019 nach Norden verlegt und liegt nun außerhalb des Überschwemmungsgebietes.

Drainagen

Sofern Drainagen etc. von der Baumaßnahme betroffen sind, werden diese nach Abschluss der Baumaßnahme durch den Vorhabensträger ordnungsgemäß wiederhergestellt.

Fragen des Grunderwerbs sind nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Auf die Ausführungen unter C.3.5.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

3.5.2.1.1.9 Einwender Nr. 2010

Der Einwender hat seine durch das Bauvorhaben beanspruchten Grundstücke verpachtet. Er wandte sich gegen die auf den Fl. Nrn. 76 und 390, Gemarkung Umrathshausen, geplanten Auffüllungen. Beide Grundstücke seien landwirtschaftlich hoch ertragreich und eine Auffüllung berge erhebliche Risiken. Keinesfalls dürfe die Auffüllung so erfolgen, dass der Oberboden vor der Auffüllung abgeschoben werde. Eine Auffüllung dürfe, sofern überhaupt nötig, lediglich mit absolut unbelastetem Oberboden/Humus erfolgen. Es sei sowohl eine Beweissicherung der in Anspruch zu nehmenden Flächen als auch des Auffüllmaterials vorzunehmen, in der der jeweilige Zustand ausführlich dokumentiert werde. Es sei sowohl für den Flur- und Aufwuchsschaden als auch für die Verbringung von Auffüllmassen an den Pächter und den Eigentümer Entschädigung zu leisten. Auf die Anlage des Weges auf der Fl. Nr. 709, Gemarkung Umrathshausen, sei zu verzichten, da schon ein Weg vorhanden sei, der in Richtung Prien verbreitert werden könne. In jedem Fall sei eine Inanspruchnahme durch eine steilere Böschung und/oder die Errichtung einer Stützwand soweit als möglich zu verringern. Bei Fl. Nr. 390 Gemarkung Umrathshausen, sei der Lärmschutzwall so platzsparend als möglich zu errichten. Auch aktuell existiere kein Wirtschaftsweg, obwohl ein Flurstück in den Plänen verzeichnet sei. Die Fl. Nr. 388 sei über die Fl. Nr. 388/1 und Fl. Nr. 387 über die Fl. Nr. 386, jeweils Gemarkung Umrathshausen, erreichbar. Der Neubau eines Weges werde deshalb abgelehnt. Auf Wunsch sei dem Einwender im Übrigen Ersatzland zur Verfügung zu stellen.

Für die geplante Straßenbaumaßnahme werden aus der Fl. Nr. 76 dauerhaft 87 m² und vorübergehend 643 m², aus der Fl. Nr. 390 dauerhaft 3.148 m² und vorübergehend 1.176 m² und aus der Fl. Nr. 709 dauerhaft 815 m², jeweils

Gemarkung Umrathshausen, in Anspruch genommen. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen Achenmühle und Bernauer Berg erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen unter C.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer Autobahn einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) sowie dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) in diesem Bereich nicht möglich.

Auf den Fl. Nrn 76 und 390, Gemarkung Umrathshausen, wird infolge der 1. Tektur vom 17.12.2019 keine Auffüllung mehr aufgebracht. Durch den Vorhabensträger wird zudem sichergestellt, dass eine weitere ordnungsgemäße landwirtschaftliche Bodennutzung des Grundstücks möglich ist. Der Forderung nach einer Beweissicherung wird auf Zusage des Vorhabensträgers entsprochen.

Auf die Inanspruchnahme der Fl. Nr. 709, Gemarkung Umrathshausen, kann für den geplanten Ausbau des öffentlichen Feld- und Waldweges auf Fl. Nr. 707, Gemarkung Umrathshausen, nicht verzichtet werden. Der Weg wird als Baustellenzufahrt für die Prientalbrücke BW 117 benötigt und daher mit einer Fahrbahnbreite von 4,5 m ausgebaut. Es werden zwei Ausweichstellen vorgesehen. Der Eingriff in den ostseitigen Hang auf Fl. Nr. 709, Gemarkung Umrathshausen, wird durch die Verbreiterung des Weges und die Notwendigkeit von Böschungen erforderlich. Eine Verbreiterung nach Westen scheidet aus, da der Weg in diesem Bereich unmittelbar am Ufer der Prien liegt. Nachdem für die Verbreiterung des Weges ohnehin in den Hang eingegriffen werden muss, wurde auf aufwendige Hangsicherungsmaßnahmen verzichtet. Die Baustellenstraße kann nach Rücksprache mit der Gemeinde Frasdorf zurückgebaut werden.

Der Vorhabensträger kommt mit seiner Planung der Verpflichtung nach, das bestehende Wegenetz den neuen Gegebenheiten anzupassen und wiederherzustellen, so dass die Erschließung der betroffenen Flächen entlang der A 8 weiterhin sichergestellt wird. Die Wegeverbindungen werden weitestgehend aufrechterhalten. Sofern öffentliche öffentliche Feld- und Waldwege von dem Bauvorhaben betroffen sind, müssen diese durch den Vorhabensträger nach Abschluss des Bauvorhabens grundsätzlich ordnungsgemäß wiederhergestellt werden. Auch wäre sonst die Erschließung der Fl. Nr. 388, Gemarkung Umrathshausen, nicht gesichert.

Der Forderung, den auf Fl. Nr. 390 Gemarkung Umrathshausen, aus Lärmschutzgründen erforderlichen Lärmschutzwall so platzsparend als möglich zu errichten, wird durch den Vorhabensträger nachgekommen. Die geplanten Böschungen des Lärmschutzwalls werden in dem entsprechenden Bereich mit einer Regelneigung von

1:1,5 ausgeführt. Die Bereiche, in denen die Böschungsneigungen von der Regelneigung 1:1,5 abweichen, sind in den Lageplänen angegeben.

Fragen des Grunderwerbs sind nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Auf die Ausführungen unter C.3.5.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

3.5.2.1.1.10 Einwender Nr. 2011

Der Einwender ist Eigentümer der Fl. Nrn. 374 und 374/2, jeweils Gemarkung Frasdorf. Zum Schutz des Grundstücks, des Wohnanwesens und des darauf befindlichen E-Werks wandte er sich gegen die geplante Errichtung einer Behelfsbrücke (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.1.16) über die Prien im Bereich Oberprienmühle. Diese Behelfsbrücke müsse zum Schutz seines Eigentums, insbesondere der Schleusenanlage, hochwasserfrei ausgebaut werden. Es sei betreffend der Bauarbeiten und damit hervorgerufener Erschütterungen oder sonstiger Auswirkungen eine Beweissicherung des Gebäudes durchzuführen. Sämtliche durch die Baumaßnahme eventuell eintretenden Schäden seien zu ersetzen.

Der Forderung des Einwenders auf Errichtung der Behelfsbrücke über die Prien wird entsprochen. Die Behelfsbrücke wird hochwasserfrei über dem HQ100 errichtet. Die Planung wurde mit dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim abgestimmt. Bedenken wurden nicht erhoben.

Beeinträchtigungen oder Beschädigungen durch Erschütterungen beim Neubau der Prientalbrücke in Folge der Herstellung von Bohrpfählen, Verbauarbeiten mit Spundwänden oder Meißelarbeiten zum Fels lösen oder Bauwerksrückbau sind unwahrscheinlich, können aber letztlich nicht vollkommen ausgeschlossen werden. Der Vorhabensträger hat daher eine Beweissicherung im Anhörungsverfahren zugesagt.

Die Forderung auf Schadensersatz richtet sich nach dem allgemeinen Schadensersatz- bzw. Entschädigungsrecht und ist nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Die Einwendungen des E-Werks wurden unter C.3.4.15.1 dieses Beschlusses behandelt. Auf die dortigen Ausführungen wird verwiesen.

Fragen des Grunderwerbs sind nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Auf die Ausführungen unter C.3.5.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

3.5.2.1.1.11 Einwender Nr. 2012

Der Einwender ist Eigentümer der Fl. Nrn. 986, 166/1 und 166, jeweils Gemarkung Frasdorf. Das Grundstück Fl. Nr. 168 befindet sich im Bereich der östlich an die Tunnelausfahrt angrenzenden einkragenden Lärmschutzwände. Das Grundstück Fl. Nr. 166 befindet sich innerhalb eines Bebauungszusammenhangs, der durch die Grundstücke Fl. Nrn. 171, 170, 168 und 166/1, Gemarkung Frasdorf, gebildet werde. Zwischen den Grundstücken Fl. Nrn. 168 und 166/1 befindet sich eine klassische Baulücke. Das Grundstück und dessen zukünftige Nutzbarkeit (Bauerwartungsland), das auch der Altersversorgung diene, werde weitgehend entwertet. Für die in Anspruch zu nehmenden Flächen sei bei der Entschädigung die Qualität als Bauerwartungsland anzuerkennen. Die unwirtschaftliche Restfläche unterhalb des Grundstücks Fl. Nr. 166/1, Gemarkung Frasdorf, sei zu übernehmen. Hinsichtlich der Bebaubarkeit der Baulücke auf dem Grundstück Fl. Nr. 166 müsse sich der Vorhabensträger bereits zur Zustimmung für die Errichtung etwaiger Bauvorhaben, insbesondere Wohnbauvorhaben, gem. § 9 Abs. 2, 8 FStrG verpflichten. Zudem werde befürchtet, dass die Lärmgrenzwerte im Bereich der westlich angrenzenden Grundstücke Fl. Nrn. 166/1 und 166, Gemarkung Frasdorf, trotz Schallschutzwand überschritten würden. Es würden daher zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen wie etwa eine Verlängerung des Tunnels Frasdorf in östlicher Richtung um mindestens 300 m gefordert.

Für die geplante Straßenbaumaßnahme werden aus der Fl. Nr. 166, Gemarkung Frasdorf, 7.585 m² dauerhaft und 706 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen Achenmühle und Bernauer Berg erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen unter C.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer Autobahn einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) sowie dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) in diesem Bereich nicht möglich. Die Fl. Nr. 166, Gemarkung Frasdorf, wird für die durch den Tunnel Frasdorf bedingten Betriebseinrichtungen wie das Betriebsgebäude, die Flucht- und Rettungswege, die Aufstellflächen für Rettungskräfte, das Havariebecken und eine Grabenverlegung benötigt.

Der Graben wurde im Rahmen infolge der 1. Tektur vom 17.12.2019 wie vom Einwender vorgeschlagen in Richtung Süden an den Weg parallel zur A 8 verlegt. Zudem ist durch den Vorhabensträger eine Einebnung auf dem Grundstück vorgesehen, sodass eine angemessene Erschließung gewährleistet ist.

Lärmimmissionen

Die Einwände hinsichtlich der Beeinträchtigungen durch Lärm werden zurückgewiesen. Die Lärmimmissionen wurden überprüft. Mit den geplanten Lärmschutzmaßnahmen werden die Grenzwerte der 16. BImSchV für Mischgebiete am Anwesen des Einwenders eingehalten. Durch den Tunnel Frasdorf, den geplanten lärmindernden Fahrbahnbelag sowie die einkragenden Lärmschutzwände im Anschluss an den Tunnel verringern sich die Lärmpegel für den Immissionsort IO-Nr. 07 (Fl. Nr. 166/1, Gemarkung Frasdorf) gegenüber dem Bestand um mehr als 10 dB(A), was zu einer deutlichen Reduktion der bestehenden Lärmbelastung führt. Die Bemessung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen auf Grundlage der 16. BImSchV hebt zudem auf den Schutz vorhandener schutzbedürftiger Nutzungen ab. Dies ist auf dem unbebauten Grundstück Fl. Nr. 166, Gemarkung Frasdorf, nicht der Fall. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen sind daher nicht geboten. Auf die Ausführungen unter C.3.4.4.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Privates Bauvorhaben

Die Forderung des Einwenders auf Abgabe einer Zustimmung des Vorhabensträgers zu einem zukünftigen Bauvorhaben auf der Fl. Nr. 166, Gemarkung Frasdorf, ist nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens und kann auch derzeit vom Vorhabensträger noch nicht abschließend geprüft werden.

Fragen des Grunderwerbs sind nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Dies gilt insbesondere für die Frage der Qualität der in Anspruch genommenen Grundstücke. Auf die Ausführungen unter C.3.5.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen. Der Vorhabensträger hat aber bereits im Anhörungsverfahren zugesagt, die unwirtschaftliche Restfläche unterhalb des Grundstücks Fl. Nr. 166/1, Gemarkung Frasdorf, auf Wunsch des Einwenders zu übernehmen.

3.5.2.1.1.12 Einwender Nr. 2013

Der Einwender bewirtschaftet einen landwirtschaftlichen Betrieb im Nebenerwerb. Er sei auf die uneingeschränkte Flächenausstattung und die Bewirtschaftbarkeit seiner Flächen zwingend angewiesen. Insbesondere die Inanspruchnahme der Fl. Nr. 163, Gemarkung Frasdorf, dürfe nicht über die unmittelbar betroffene Tunnelfläche hinausgehen. Deren Restfläche sei zudem so an das Tunnelbauwerk anzugleichen, dass eine uneingeschränkte landwirtschaftliche Bewirtschaftung nach wie vor möglich bleibe. Auch müsse für eine angemessene Erschließung des Hangwaldes an der sog. Frasdorfer Kirchleite gesorgt werden (Fl. Nr. 131, Gemarkung Frasdorf).

Für die geplante Straßenbaumaßnahme werden aus der Fl. Nr. 131, Gemarkung Frasdorf, 1.054 m² dauerhaft, 380 m² vorübergehend und 1.333 m² mit einer Dienstbarkeit in Anspruch genommen. Aus der Fl. Nr. 163, Gemarkung Frasdorf, werden 1.861 m² dauerhaft, 449 m² vorübergehend und 3.308 m² mit einer Dienstbarkeit in Anspruch genommen. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen Achenmühle und Bernauer Berg erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen unter C.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer Autobahn einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) sowie dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) in diesem Bereich nicht möglich.

Im Rahmen der 1. Tektur vom 17.12. 2019 hat der Vorhabensträgers seine Planung angepasst, und die Flächeninanspruchnahme der Fl. Nr. 163, Gemarkung Frasdorf auf die Forderung des Einwenders soweit wie möglich reduziert. Insbesondere wird aber die Fl. Nr. 163, Gemarkung Frasdorf, weiterhin auch als artenschutzrechtliche CEF 2-Maßnahme an ausgewählten Einzelbäumen (zehn Jahre Nutzungsverzicht für Einzelbäume i.V.m. dem Aufhängen von Fledermaus- und Vogelnistkästen) benötigt. Der Vorhabensträger hat zudem im Anhörungsverfahren zugesichert, dass in den Bereichen, in denen aufgrund des Tunnels in das Grundstück eingegriffen werden muss, das Gelände entsprechend angeglichen wird. Die Restfläche ist zukünftig von Osten und Westen erschlossen. Die Topographie der Restfläche bleibt im Wesentlichen bestehen und kann im Eigentum des Einwenders verbleiben.

Erschließung der Fl. Nr. 131, Gemarkung Frasdorf

Der Forderung auf Aufrechterhaltung der Erschließung der Fl. Nr. 131, Gemarkung Frasdorf, kommt der Vorhabensträger mit seiner Planung nach. Das bestehende Wegenetz wird an die neuen Gegebenheiten angepasst und wiederhergestellt, so dass die Erschließung der betroffenen Flächen entlang der A 8 weiterhin sichergestellt wird. Die Wegeverbindungen werden weitestgehend aufrechterhalten. Zur Bewirtschaftung der Kirchleite wird auf die Ausführungen unter C.3.3.4.4 dieses Beschlusses verwiesen. Der Vorhabensträger hat infolge der 1. Tektur vom 17.12.2019 seine Planung entsprechend angepasst und einen Weg am nördlichen Tunnelrand vorgesehen. Der Weg wird im Westen an die Gemeindeverbindungsstraße Stockach - Frasdorf und im Osten an den Betriebsweg zum Tunnelbetriebsgebäude angeschlossen. Auf die Aufrechterhaltung des öffentlichen Wegenetzes besteht im Übrigen kein Rechtsanspruch.

Fragen des Grunderwerbs sind nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Auf die Ausführungen unter C.3.5.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

3.5.2.1.1.13 Einwender Nr. 2014

Der Einwender bewirtschaftet einen landwirtschaftlichen Betrieb. Etwa die Hälfte wird aktuell selbst genutzt, die restliche Fläche ist verpachtet. Die Flächen sollen wieder selbst bewirtschaftet werden. Der Betrieb werde durch das Bauvorhaben in seiner Existenz gefährdet. Mit einer Ablagerung von Erdmassen auf der Fl. Nr. 788, Gemarkung Frasdorf, bestehe kein Einverständnis. Eine Ablagerung könne entweder an anderer Stelle erfolgen oder die Massen einer geordneten Deponierung zugeführt werden. Zu beachten seien hier auch die Dränagen. Die Überführung der St 2362 Söllhuben - Frasdorf sei nach Westen zu verlegen, um die Inanspruchnahme des landwirtschaftlichen Grundbesitzes zu reduzieren und den Lärmschutz zu verbessern. Die Weiterführung des Verkehrs auf Fl. Nr. 768, Gemarkung Frasdorf, sei ungünstig, da in der folgenden Ortslage eine Engstelle bestehe, die unweigerlich zu erheblichen Behinderungen und Beeinträchtigungen führen würde. Im Bereich von Fl. Nr. 797, Gemarkung Frasdorf, sei die Behelfszufahrt an der Kreisverkehrsanlage zu streichen. Es wurde geeignetes Ersatzland gefordert.

Für die geplante Straßenbaumaßnahme werden aus der Fl. Nr. 584, Gemarkung Frasdorf, 833 m² dauerhaft und 898 m² vorübergehend, aus der Fl. Nr. 788, Gemarkung Frasdorf, 2.079 m² dauerhaft und 818 m² vorübergehend und aus der Fl. Nr. 797, Gemarkung Frasdorf, 3.521 m² dauerhaft und 1.729 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen Achenmühle und Bernauer Berg erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen unter C.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer Autobahn einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) sowie dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) in diesem Bereich nicht möglich.

Die ursprünglich südwestlich von Ginnerting vorgesehenen umfangreichen, hügelartigen Seitenablagerungen sind im Zuge der 1. Tektur vom 17.12.2019 des Vorhabensträgers entfallen. Es werden in diesem Bereich lediglich Überschussmassen in dem geplanten Lärmschutzwall für Ginnerting untergebracht. Sofern Drainagen etc. von der Baumaßnahme betroffen sind, werden diese nach Abschluss

der Baumaßnahme nach Auskunft des Vorhabensträgers ordnungsgemäß wiederhergestellt.

Der Vorhabensträger ist zudem verpflichtet, die vom Bauvorhaben berührten öffentlichen Feld- und Waldwege entsprechend dem Bestand wiederherzustellen bzw. anzupassen, damit die Erschließung weiterhin gesichert ist. Der Eingriff in die Fl. Nr. 797, Gemarkung Frasdorf, ist wegen der Anbindung des am nördlichen Grundstückrand verlaufenden öffentlichen Feld- und Waldweges Fl. Nr. 798, Gemarkung Frasdorf, (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.2.4) sowie der Anbindung der Betriebszufahrt des Tunnels Frasdorf für den Betriebsdienst sowie für Rettungsfahrzeuge erforderlich. Nachdem der Anschluss des öffentlichen Feld- und Waldweges senkrecht an die Kreisverkehrsanlage erfolgen muss, ist die Flächeninanspruchnahme schon so weit wie möglich reduziert.

Existenzgefährdung

Der Vorhabensträger hat aufgrund der Angaben des Einwenders geprüft, ob vorhabensbedingt die Existenz seines landwirtschaftlichen Betriebs gefährdet wird. Der Betrieb des Einwenders ist ein Nebenerwerbsbetrieb. Der Einwender bewirtschaftet insgesamt rd. 8,64 ha land- und forstwirtschaftlichen Nutzfläche. Durch das Bauvorhaben verliert der Betrieb des Einwenders ca. 0,64 ha dauerhaft aus seinen Eigentumsflächen. Der Flächenentzug entspricht rd. 7,4 % der gesamten landwirtschaftlichen Nutzfläche des Betriebs. Der für das Bauvorhaben erforderliche Flächenverlust macht damit deutlich mehr als der Entzug von 5 % der betrieblichen Flächen aus, die nach der Rechtsprechung in der Regel von einem gesunden landwirtschaftlichen Betrieb verkraftet werden können.

Es wurde wegen des über 5 % liegenden Flächenentzuges noch eine konkrete Einschätzung des Betriebsgewinns und der Eigenkapitalbildung durch den Vorhabensträger vorgenommen. Das entscheidende Kriterium für die Existenzfähigkeit eines landwirtschaftlichen Betriebs stellt die jährlich zu erzielende Eigenkapitalbildung dar. Zu prüfen ist, ob der Betrieb längerfristig existenzfähig ist. Dieser Maßstab rechtfertigt sich vor dem Hintergrund, dass die fernstraßenrechtliche Planung zur Verwirklichung langfristiger Planungsziele auf eine dauerhafte Bodenbeanspruchung ausgerichtet ist. Daher fehlt landwirtschaftlichen Betrieben, die ihrerseits keine Aussicht auf längerfristige Existenz haben, regelmäßig das erforderliche Gewicht, um das für das Planvorhaben sprechende öffentliche Interesse zu überwinden. Bei Betrieben, die ohnehin nicht lebensfähig sind (den Eingriff durch das Vorhaben hinweggedacht), ist eine vorhabenbedingte Existenzgefährdung regelmäßig zu verneinen. Wie bereits unter C.3.5.1.1 dieses Beschlusses ausgeführt, sollte nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen der Betriebsgewinn, also der Gesamtdeckungsbeitrag der land- und forstwirtschaftlichen Produktion, eine

Eigenkapitalbildung von ca. 5.000 - 8.000 €/Jahr ergeben. Von einem existenzfähigen Vollerwerbsbetrieb kann man bei den derzeitigen Preis-Kosten-Verhältnissen ab einem Jahresgewinn von rund 30.000 € bis 35.000 € ausgehen. Da der Einwender eigene Angaben zur erwarteten konkreten Einkommenssituation des Betriebes gemacht hat, aber keine Buchführungsabschlüsse zur Verfügung gestellt wurden, wurden für eine Einschätzung die Buchführungsergebnisse der Wirtschaftsjahre 2018/19 - 2020/21 herangezogen, die von der LfL - Institut für Agrarökonomie zur Verfügung gestellt wurden. Nach den erwerbswirtschaftlichen Berechnungen des Vorhabensträgers zu den Auswirkungen des Flächenentzugs auf die Existenzfähigkeit des Betriebs ist nicht mit einer durch das Bauvorhaben ausgelösten existenziellen Gefährdung des Betriebs zu rechnen, da nach den Sätzen der Agrarstatistik ein Betrieb mit dieser Faktorenausstattung schon bereits vor dem Bauvorhaben eine deutlich negative Eigenkapitalbildung ausweist. Es kann bereits vor dem Bauvorhaben durch den Betrieb nicht genügend Eigenkapital erwirtschaftet werden, um langfristig die Lebenshaltungskosten des Einwenders und seiner Familie zu erzielen sowie notwendige Rücklagen für Betriebsinvestitionen zu bilden. Der vorhabensbedingte Flächenentzug führt demnach aufgrund einer betriebswirtschaftlichen Einschätzung nicht dazu, dass ein gesunder landwirtschaftlicher Betrieb in seiner Existenz gefährdet wird.

Im Übrigen halten wir selbst bei einer entstehenden Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Nebenerwerbsbetriebs das öffentliche Interesse am Ausbau der A 8 für vorrangig. Auf die Ausführungen unter C.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Die mit dem Bauvorhaben verfolgten Planungsziele haben ein so starkes Gewicht, dass auch eine Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebs gerechtfertigt ist. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden. Es wird dabei nicht verkannt, dass der Nebenerwerbsbetrieb nicht unwesentlich zum Gesamteinkommen beiträgt und derartige Kleinbetriebe das Landschaftsbild prägen und für den umfangreichen und als Zusatzeinkommen in vielen Betrieben notwendigen Fremdenverkehr erforderlich sind.

Verlegung der St 2362 Söllhuben - Frasdorf

Die Forderung des Einwenders auf Verlegung der St 2362 Söllhuben - Frasdorf weiter nach Westen wird unter Verweis auf die Ausführungen unter C.3.4.3.3 dieses Beschlusses abgelehnt. Dagegen sprechen vor allem naturschutzfachliche (Greifvogelhorst, Biotopzerschneidung, erhöhter Kompensationsbedarf für Eingriffe Natur und Landschaft sowie den Wald) und wirtschaftliche (Mehrkosten von ca. 600.000 €) Erwägungen. Zudem würde dies weitere Eingriffe in private Grundstücke (ca. 6.400 m²) auslösen. Die geplante Verlegung der St 2362 stellt für den Ortsteil

Ginnerting keine Verschlechterung dar, da die Straße von der Bebauung abrückt und die vorgesehenen Lärmschutzanlagen vor Lärmemissionen schützen.

Gemeindeverbindungsstraße nach Pfannstiel

Der Einwender wies darauf hin, dass eine Weiterführung des Verkehrs auf der Fl. Nr. 768, Gemarkung Frasdorf, unweigerlich zu erheblichen verkehrlichen Beeinträchtigungen führen würde. Der gesamte Ziel- und Quellverkehr, der den Samerberg aus Richtung Rosenheim, Riedering, Stephanskirchen und Sollhuben anfähre, würde nicht mehr den üblichen Weg über Frasdorf nehmen, sondern über Pfannstiel in die dort befindliche Engstelle hineinfahren.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die bestehende Gemeindeverbindungsstraße nach Pfannstiel wird lediglich den neuen Gegebenheiten angepasst. Verkehrliche Einschränkungen sind dadurch nicht zu befürchten.

Erschließung der Fl. Nr. 797, Gemarkung Frasdorf

Der Einwender machte geltend, dass die Erschließung der Fl. Nr. 797, Gemarkung Frasdorf, weiterhin für landwirtschaftlichen Verkehr gewährleistet sein müsse. Der Eigentümer des östlich gelegenen Grundstücks Fl. Nr. 611, Gemarkung Frasdorf, habe eine eigene Zufahrt zu diesem Grundstück erhalten. Die Erschließung könne über die von der Kreisverkehrsanlage bei Bau-km 0+325 nach Norden verlaufende Fahrbahn erfolgen. Rein vorsorglich werde auch eine eigene Grundstückszufahrt beantragt.

Der Forderung auf Erschließung wird durch die Planung des Vorhabensträgers entsprochen. Der Vorhabensträger stellt eine angemessene Erschließung/Zufahrt der Fl. Nr. 797, Gemarkung Frasdorf, künftig über einen öffentlichen Feld- und Waldweg sicher (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.2.4 T1).

Feldkreuz

Der Forderung des Einwenders, das im Bereich der Kreisverkehrsanlage an der Kreisstraße RO 5 befindliche Feldkreuz nebst geeigneter Bepflanzung bei einer eventuellen Inanspruchnahme in gegenseitiger Abstimmung zu versetzen, wird durch die im Anhörungsverfahren abgegebene Zusage des Vorhabensträgers nachgekommen.

Fragen des Grunderwerbs sind nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Auf die Ausführungen unter C.3.5.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

3.5.2.1.1.14 Einwender Nr. 2015

Der Einwender bewirtschaftet nach eigenen Angaben einen landwirtschaftlichen Betrieb. Der Betrieb werde durch das Bauvorhaben in seiner Existenz gefährdet. Zudem müsse das Regenrückhaltebecken 4 (RRB 4) zur Vermeidung von Eingriffen verlegt werden, da insbesondere auch befürchtet werde, dass sich die Anlage nicht dauerhaft abdichten lasse und der sich auf der Hofstelle befindliche Hausbrunnen durch Abfluss bzw. Versickerung von Wässern kontaminiert werde. Es müssten geeignete Maßnahmen ergriffen und/oder Entschädigung geleistet werden und zuvor eine Beweissicherung erfolgen. Im Bereich Fl. Nr. 377, Gemarkung Frasdorf, sei der Neubau der Kreisstraße RO 23 und die Kreisverkehrsanlage weitestgehend auf der alten Trasse vorzunehmen. Es werde zudem beantragt, geeignetes Ersatzland festzusetzen.

Für die geplante Straßenbaumaßnahme werden aus der Fl. Nr. 188, Gemarkung Frasdorf, vorübergehend 1.594 m², aus der Fl. Nr. 188/2, Gemarkung Frasdorf, vorübergehend 1.455 m², aus der Fl. Nr. 376, Gemarkung Frasdorf, 1.111 m² dauerhaft und 217 m² vorübergehend und aus der Fl. Nr. 377, Gemarkung Frasdorf, 15.492 m² dauerhaft und 2.869 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen Achenmühle und Bernauer Berg erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen unter C.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer Autobahn einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) sowie dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) in diesem Bereich nicht möglich.

Die Forderung auf einen Verbleib der Kreisstraße RO 23 bzw. der Kreisverkehrsanlage an der bisherigen Stelle ist zur weiteren Minimierung der Flächeninanspruchnahme im Bereich Fl. Nr. 377, Gemarkung Frasdorf, nicht möglich. Im Zuge des Ausbaus der A 8 muss die Anbindung des nachgeordneten Wegenetzes an die neuen Verhältnisse angepasst werden. Die St 2093, die Kreisstraße RO 23, die Anschlussstellenrampe der A 8 und die Ortsstraße an der Leiten werden dabei verkehrssicher und leistungsfähig mit einer fünfarmigen Kreisverkehrsanlage verknüpft. Die Lage der Kreisverkehrsanlage ist dabei maßgeblich wegen der Anbindung der St 2093 als Zwangspunkt begründet.

Die Flächeninanspruchnahme für die geplante Beckenanlage BECK 4 (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 3.3.4) ist ebenfalls gerechtfertigt. Die Straßenentwässerung wurde in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim geplant und nicht

beanstandet. Das auf den Fahrbahnen der A 8 zwischen dem Tunnel Frasdorf und der Prientalbrücke gesammelte Oberflächenwasser fließt aufgrund des Gefälles nach Osten. Es kann nicht über die Prientalbrücke hinweggeleitet werden und muss daher vor dem Bauwerk abgeschlagen, gereinigt und der Prien zugeführt werden. Die Abmessungen der Beckenanlage richten sich weiterhin nach den geltenden Richtlinien sowie der Topografie des umgebenden Geländes. Eine Verlegung der Beckenanlage BECK 4 wird daher abgelehnt.

Existenzgefährdung

Der Vorhabensträger hat aufgrund der Angaben des Einwenders geprüft, ob vorhabensbedingt die Existenz seines landwirtschaftlichen Betriebs gefährdet wird. Das Vorliegen eines eigenständigen Zu-, Neben- oder Haupterwerbsbetriebes konnte laut der Auskunft des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Rosenheim aber nicht geklärt werden. Zieht man für eine weitere Beurteilung den Bestand an verfügbaren Eigentumsflächen heran, bewirtschaftet der Einwender insgesamt rd. 8,06 ha landwirtschaftliche Nutzfläche. Durch das Bauvorhaben verliert der Betrieb des Einwenders ca. 1,66 ha dauerhaft aus seinen Eigentumsflächen. Der Flächenentzug entspricht rd. 20,6 % der gesamten landwirtschaftlichen Nutzfläche des Betriebs. Der für das Bauvorhaben erforderliche Flächenverlust macht damit deutlich mehr als der Entzug von 5 % der betrieblichen Flächen aus, die nach der Rechtsprechung in der Regel von einem gesunden landwirtschaftlichen Betrieb verkraftet werden können.

Es wurde wegen des über 5 % liegenden Flächenentzuges noch eine konkrete Einschätzung des Betriebsgewinns und der Eigenkapitalbildung durch den Vorhabensträger vorgenommen. Das entscheidende Kriterium für die Existenzfähigkeit eines landwirtschaftlichen Betriebs stellt die jährlich zu erzielende Eigenkapitalbildung dar. Zu prüfen ist, ob der Betrieb längerfristig existenzfähig ist. Dieser Maßstab rechtfertigt sich vor dem Hintergrund, dass die fernstraßenrechtliche Planung zur Verwirklichung langfristiger Planungsziele auf eine dauerhafte Bodenbeanspruchung ausgerichtet ist. Daher fehlt landwirtschaftlichen Betrieben, die ihrerseits keine Aussicht auf längerfristige Existenz haben, regelmäßig das erforderliche Gewicht, um das für das Planvorhaben sprechende öffentliche Interesse zu überwinden. Bei Betrieben, die ohnehin nicht lebensfähig sind (den Eingriff durch das Vorhaben hinweggedacht), ist eine vorhabensbedingte Existenzgefährdung regelmäßig zu verneinen. Wie bereits unter C.3.5.1.1 dieses Beschlusses ausgeführt, sollte nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen der Betriebsgewinn, also der Gesamtdeckungsbeitrag der land- und forstwirtschaftlichen Produktion, eine Eigenkapitalbildung von ca. 5.000 - 8.000 €/Jahr ergeben. Von einem existenzfähigen Vollerwerbsbetrieb kann man bei den derzeitigen Preis-Kosten-

Verhältnissen ab einem Jahresgewinn von rund 30.000 € bis 35.000 € ausgehen. Da der Einwender eigene Angaben zur erwarteten konkreten Einkommenssituation des Betriebes gemacht hat, aber keine Buchführungsabschlüsse zur Verfügung gestellt wurden, wurden für eine Einschätzung die Buchführungsergebnisse der Wirtschaftsjahre 2018/19 - 2020/21 herangezogen, die von der LfL - Institut für Agrarökonomie zur Verfügung gestellt wurden. Nach den erwerbswirtschaftlichen Berechnungen des Vorhabensträgers zu den Auswirkungen des Flächenentzugs auf die Existenzfähigkeit des Betriebs ist nicht mit einer durch das Bauvorhaben ausgelösten existenziellen Gefährdung des Betriebs zu rechnen, da nach den Sätzen der Agrarstatistik ein Betrieb mit dieser Faktorenausstattung schon bereits vor dem Bauvorhaben eine deutlich negative Eigenkapitalbildung ausweist. Es kann bereits vor dem Bauvorhaben durch den Betrieb nicht genügend Eigenkapital erwirtschaftet werden, um langfristig die Lebenshaltungskosten des Einwenders und seiner Familie zu erzielen sowie notwendige Rücklagen für Betriebsinvestitionen zu bilden. Der vorhabensbedingte Flächenentzug führt demnach aufgrund einer betriebswirtschaftlichen Einschätzung nicht dazu, dass ein gesunder landwirtschaftlicher Betrieb in seiner Existenz gefährdet wird.

Im Übrigen halten wir selbst bei einer entstehenden Existenzgefährdung des Betriebes das öffentliche Interesse am Ausbau der A 8 für vorrangig. Auf die Ausführungen unter C.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Die mit dem Bauvorhaben verfolgten Planungsziele haben ein so starkes Gewicht, dass auch eine Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebs gerechtfertigt ist. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden. Für den Fall, dass ein Nebenerwerbsbetrieb vorliegt, wird dabei nicht verkannt, dass dieser nicht unwesentlich zum Gesamteinkommen beiträgt und derartige Kleinbetriebe das Landschaftsbild prägen und für den umfangreichen und als Zusatzeinkommen in vielen Betrieben notwendigen Fremdenverkehr erforderlich sind.

Hausbrunnen, Straßenentwässerung

Der Einwender befürchtete durch die geplanten Straßenentwässerungsanlagen eine Kontamination seines Hausbrunnens. Die Anlage sei daher auf die Südseite der A 8 zu versetzen und es werde eine Schutzauflage für die Beweissicherung oder für den Fall eines unvorhergesehenen Ereignisses beantragt.

Die Besorgnis des Einwenders auf Kontamination seines Hausbrunnens durch die geplanten Straßenentwässerungsanlagen wird nicht geteilt. Die Straßenentwässerung wurde vom Wasserwirtschaftsamt Rosenheim überprüft und nicht beanstandet. Die Einleitmengen wurden für jeden Vorfluter mit dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim abgestimmt. Das Regenrückhalte- und

Absetzbecken 4 (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 3.3.4) wird nach den geltenden technischen Regelwerken gebaut und gewartet. Eine Kontamination des Hausbrunnen aufgrund einer Undichtigkeit des Beckens ist daher auszuschließen. Auf die Ausführungen unter C.3.3.6.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Der Vorhabensträger hat aber eine Beweissicherung im Anhörungsverfahren vor Baubeginn zugesagt, um die ganze Anlage abhängig von ihrer Nutzung (Trinkwasser, Brauchwasser, Wärmepumpe, Fischzucht) zu dokumentieren und dann gegebenenfalls weitere Schutzmaßnahmen zu veranlassen.

Bedenken gegen die geplanten Straßenentwässerungseinrichtungen werden von uns nicht geteilt. Die Straßenentwässerung wurde vom Wasserwirtschaftsamt Rosenheim überprüft und nicht beanstandet. Auf die Ausführungen dieses Beschlusses unter C.3.3.6.3 wird verwiesen.

Kontamination angrenzender Flächen

Es wurde ferner im Zusammenhang mit der Priental-Brücke darauf hingewiesen, dass in den 70iger Jahren bei den Brückenbauarbeiten bleihaltige Farbe mit Sandstrahlern abgestrahlt wurde und es hier zu einer erheblichen Kontamination der umliegenden Böden gekommen sei. In einzelnen Fällen seien sogar die auf den belasteten Flächen weidenden Kühe verendet. Um dies auszuschließen, seien geeignete Vorsorgemaßnahmen zu ergreifen.

Der Forderung wird entsprochen. Der Vorhabensträger hat zugesichert, die Ausbaumaßnahme unter Berücksichtigung der geltenden Regelwerke bzw. gemäß dem aktuellen Stand der Technik durchzuführen, um sicherzustellen, dass dies ordnungsgemäß ausgeführt werde, damit solche Schädigungen nicht wieder vorkommen würden.

Weidebetrieb auf Fl. Nr. 377, Gemarkung Frasdorf,

Es wurde ferner darauf hingewiesen, dass die ehemals verpachtete Fl. Nr. 377, Gemarkung Frasdorf, wieder selber genutzt werde. Insbesondere im Zusammenhang mit der Bauphase und Betrieb der A 8 sei daher zwingend erforderlich, dass während der Bauphase als auch danach Vorkehrungen zur Absicherung und Fortführung des Weidebetriebs getroffen würden. Es müsse sichergestellt sein, dass die Tiere nicht auf die A 8 gelangen könnten. Der Vorhabensträger müsse die Eigentümer von jeglicher Haftung für den Fall freistellen, dass wider Erwarten trotz der durchgeführten technischen Schutzvorkehrungen Weidetiere auf die A 8 gelangen.

Der Forderung zur Aufrechterhaltung des Weidebetriebs wird durch die im Anhörungsverfahren abgegebene Zusage des Vorhabensträgers insoweit entsprochen, als der Weidebetrieb durch geeignete Maßnahmen so abgesichert wird, dass keine Tiere auf die A 8 gelangen können. Im Übrigen wird die Forderung auf

Haftungsfreistellung zurückgewiesen. Die Haftung für Schäden richtet sich nach dem allgemeinen Schadensersatz- bzw. Entschädigungsrecht außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens.

Fragen des Grunderwerbs sind nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Auf die Ausführungen unter C.3.5.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

3.5.2.1.1.15 Einwender Nr. 2016

Der Einwender ist Eigentümer des verpachteten Grundstücks Fl. Nr. 174, Gemarkung Frasdorf. Der Einwender kritisierte, dass er nahezu 65 % der Grundstücksfläche durch das Bauvorhaben verliere. Diese übermäßige Inanspruchnahme resultiere vorwiegend aus der ausufernden Planung für das Regenrückhaltebeckens 4 östlich des Bauwerks BW 116 und werde abgelehnt bzw. müsse noch weiter reduziert werden. Die Planung müsse hier ohnehin geändert werden, da aus Lärmschutzgründen eine Verlängerung des Tunnels um mindestens 300 m in östlicher Richtung erforderlich sei.

Für die geplante Straßenbaumaßnahme werden aus der Fl. Nr. 174, Gemarkung Frasdorf, 11.334 m² dauerhaft und 1.381 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen Achenmühle und Bernauer Berg erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen unter C.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer Autobahn einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) sowie dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) in diesem Bereich nicht möglich. Im Zuge des Ausbaus der A 8 muss auch das nachgeordnete Wegenetz an die neuen Verhältnisse angepasst werden. Die St 2093, die Kreisstraße RO 23, die Anschlussstellenrampe der A 8 und die Ortsstraße an der Leiten werden dabei verkehrssicher und leistungsfähig mit einer fünfarmigen Kreisverkehrsanlage verknüpft. Die Anschlussstellenrampen wurden bei der vorliegenden Planung bereits mit den kleinstmöglichen Trassierungselementen geplant. Auch die Beckenanlage BECK 4 (Unterlage 11 T 2, Reg-Verz. lfd. Nr. 3.3.4) wurde flächensparend in der ohnehin benötigten Fläche zwischen Rampe und Autobahn untergebracht, sodass hier kein zusätzlicher Flächenbedarf entsteht. Das auf den Fahrbahnen der A 8 zwischen dem Tunnel Frasdorf und dem östlichen Wiederlager der Prientalbrücke gesammelte Oberflächenwasser fließt aufgrund des Gefälles in die geplante Beckenanlage BECK 4. Die Abmessungen der

Beckenanlage richten sich weiterhin nach den geltenden Richtlinien sowie der Topografie des umgebenden Geländes. Die Straßenentwässerung wurde vom Wasserwirtschaftsamt Rosenheim überprüft und nicht beanstandet. Die Flächeninanspruchnahme aus der Fl. Nr. 174, Gemarkung Frasdorf, ist daher gerechtfertigt.

Verkehrsimmissionen

Eine Umplanung dieses Bereichs wegen einer aus Lärmschutzgründen erforderlichen Verlängerung des Tunnels Frasdorf um ca. 300 m ist nicht erforderlich. Mit den geplanten Lärmschutzmaßnahmen werden die Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV in diesem Bereich eingehalten. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen sind daher nicht geboten. Ein befürchteter Knalleffekt/Lärmunterschied an der Tunnelportalen ist aufgrund der anschließenden nach oben einkragenden Lärmschutzwände nicht zu befürchten. Auf die Ausführungen unter C.3.4.4.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Fragen des Grunderwerbs sind nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Auf die Ausführungen unter C.3.5.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

3.5.2.1.1.16 Einwender Nr. 2017

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl. Nr. 185, Gemarkung Frasdorf. Der Einwender kritisierte, dass offensichtlich aus Gründen einer überzogenen naturschutzfachlichen Rücksichtnahme darauf verzichtet werde, die geplante Ausfahrt der AS Frasdorf Süd näher an den öffentlichen Feld- und Waldweg Fl. Nr. 187, Gemarkung Frasdorf, heranzurücken, um die Entstehung unwirtschaftlicher Restflächen zu vermeiden.

Für die geplante Straßenbaumaßnahme werden aus der Fl. Nr. 185, Gemarkung Frasdorf, 1.242 m² dauerhaft und 2.335 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen Achenmühle und Bernauer Berg erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen unter C.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer Autobahn einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) sowie dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) in diesem Bereich nicht möglich. Die geforderte Verlegung der südlichen Anschlussstellenrampe und des Verknüpfungspunktes der AS Frasdorf in nördlicher Richtung wird unter Verweis auf die Ausführungen unter C.3.3.3.3 dieses

Beschlusses abgelehnt. Insbesondere ist aus artenschutzfachlichen Gründen zwischen Rampe und Waldsaum ein Achtungstreifen für die dort vorkommenden Fledermäuse freizuhalten, so dass die Rampe nicht direkt an den Waldrand bzw. den dortigen öffentlichen Feld- und Waldweg gelegt werden kann. Es wurde dabei darauf geachtet, dass die landwirtschaftlichen Flächen zwischen A 8 und der Anschlussstellenrampe der A 8 möglichst groß und damit weiterhin landwirtschaftlich nutzbar sind.

Fragen des Grunderwerbs sind nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Der Vorhabensträger hat aber bereits im Anhörungsverfahren zugesagt, unwirtschaftliche Restflächen auf Wunsch des Einwenders zu übernehmen. Auf die Ausführungen unter C.3.5.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

3.5.2.1.1.17 Einwender Nr. 2018

Der Einwender bewirtschaftet einen landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb. Die Eingriffe in seine Flächen würden aufgrund der umfangreichen Viehhaltung erhebliche Probleme für die Ernährung des vorhandenen Tierbestandes bedeuten. Der Einwender wandte sich gegen die geplante Erschließung der nördlich der Trasse verbleibenden Restflächen, insbesondere Fl. Nr. 136, Gemarkung Frasdorf. Aktuell werde dieses Grundstück über die Unterführung der A 8 bei Bau-km 70+750 angefahren und zukünftig müsste die Anfahrt über den neuen Stockacher Weg Fl. Nr. 412, dann Fl. Nr. 147 und anschließend Fl. Nr. 148, jeweils Gemarkung Frasdorf, erfolgen. Alternativ bestünde die Möglichkeit einer Anfahrt über die Kreisstraße RO 23 und den neuen Weg nördlich der A 8, sofern dieser überhaupt für den landwirtschaftlichen Verkehr nutzbar sei. Auf diesem Weg würden zwei Kreisverkehrsanlagen neu errichtet. Beide Wegeführungen seien insbesondere mit Langholz nicht zu bewältigen. Zudem sei die uneingeschränkte Bewirtschaftung des Hangwaldes an der Kirchleite jederzeit zu gewährleisten. Die jetzige Planung sehe offensichtlich eine Bewirtschaftung von Norden vor. Die beste Lösung bestehe darin, vom östlich des Tunnelausgangs geplanten Betriebsgebäude aus auf ca. der halben Höhe der sogenannten Kirchleite (ca. auf Höhenkote 620 m ü. NN) einen Wirtschaftsweg in Ost-Westrichtung bis zum Stockacher Weg zu errichten oder die Bewirtschaftung des Hangwaldes durch Errichtung eines öffentlichen Feldweges entlang des Hangfußes zu ermöglichen.

Für die geplante Straßenbaumaßnahme werden aus der Fl. Nr. 136, Gemarkung Frasdorf, 300 m² dauerhaft, 602 m² vorübergehend und für eine dauernde dingliche Belastung 854 m² und aus der Fl. Nr. 62, Gemarkung Frasdorf, 620 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch

unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen Achenmühle und Bernauer Berg erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen unter C.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer Autobahn einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) sowie dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) in diesem Bereich nicht möglich.

Erschließung

Das bestehende Wegenetz wird mit der hier festgestellten Planung den neuen Gegebenheiten angepasst und wiederhergestellt, so dass die Erschließung der betroffenen Flächen entlang der A 8 weiterhin sichergestellt wird. Zur Bewirtschaftung der Kirchleite wird auf die Ausführungen unter C.3.3.4.4 dieses Beschlusses verwiesen. Der Vorhabensträger hat infolge der 1. Tektur vom 17.12.2019 seine Planung entsprechend angepasst und einen Weg am nördlichen Tunnelrand vorgesehen (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.2.14 T1). Der Weg wird im Westen an die Gemeindeverbindungsstraße Stockach - Frasdorf und im Osten an den Betriebsweg zum Tunnelbetriebsgebäude angeschlossen. Die vorgeschlagene Wegführung auf halber Höhe der Hangleite würde durch die erforderlichen Erdarbeiten und Sicherungsmaßnahmen massive Eingriffe in die Hangleite bewirken, die sowohl aus bautechnischer, naturschutzfachlicher und wirtschaftlicher Sicht abzulehnen sind. Auf die Aufrechterhaltung des öffentlichen Wegenetzes besteht im Übrigen kein Rechtsanspruch.

Fragen des Grunderwerbs sind nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Auf die Ausführungen unter C.3.5.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

3.5.2.1.1.18 Einwender Nr. 2019

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl. Nr. 960, Gemarkung Frasdorf, und wandte sich gegen das Bauvorhaben. Der Einwender befürchtete insbesondere verkehrliche Immissionen auf seine Wohnanwesen und forderte weitere Lärmvorsorgemaßnahmen, insbesondere eine Verlängerung des Tunnels Frasdorf Richtung Westen um mindestens 300 m mit entsprechender Verlängerung der einkragenden Lärmschutzwände. Die lärmtechnische Untersuchung würde die Hanglage des Ortsteils Ginnerting nicht in ausreichender Weise berücksichtigen.

Für die geplante Straßenbaumaßnahme werden aus der Fl. Nr. 960, Gemarkung Frasdorf, 3.383 m² dauerhaft und 674 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen

des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen Achenmühle und Bernauer Berg erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen unter C.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer Autobahn einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) sowie dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) in diesem Bereich nicht möglich.

Die Forderung auf eine Verlegung der St 2362 nach Westen zur Entlastung des Ortsteils Ginnerting wird insbesondere aus naturschutzfachlichen und wirtschaftlichen Erwägungen abgelehnt. Auf die Ausführungen unter C.3.4.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Lärmimmissionen

Die Einwände hinsichtlich der Beeinträchtigungen durch Lärm werden zurückgewiesen. Die Lärmimmissionen wurden überprüft. Mit den geplanten Lärmschutzmaßnahmen werden die Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV für Mischgebiete an den Anwesen des Einwenders eingehalten. 55,7 dB(A) am Tag und 51,1 dB(A) in der Nacht am GE_IO_06, Ginnerting 20, 2. OG, bzw. von 55,0 dB(A) am Tag und 50,4 dB(A) in der Nacht am GE_IO_08, 2.OG. Die topographischen Randbedingungen wurden dabei in dem der Lärmberechnung zu Grunde liegenden Geländemodell berücksichtigt. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen sind daher nicht geboten. Auf die Ausführungen unter C.3.4.4.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Fragen des Grunderwerbs sind nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Der Vorhabensträger hat aber bereits im Anhörungsverfahren zugesagt, unwirtschaftliche Restflächen auf Wunsch des Einwenders zu übernehmen. Auf die Ausführungen unter C.3.5.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

3.5.2.1.1.19 Einwender Nr. 2020

Der Einwender ist Eigentümer der Fl. Nrn. 957, 964 und 971 der Gemarkung Ginnerting. Der Einwender wandte sich gegen die Grundinanspruchnahme auf seinem Grundstück Fl. Nr. 957, Gemarkung Ginnerting, für Zwecke der Seitenablagerung und für die Anlage eines Wirtschaftswegs. Die Seitenablagerungen sollten nicht wie vorliegend als für die Landwirtschaft nicht mehr nutzbare Aufschüttungen geplant werden, sondern als flächige Auffüllungen der durch die Dammlage entstehenden Senken, so dass langgezogene Böschungen entstehen würden. Notwendig sei hierbei auch eine Verlegung des öffentlichen Feld- und

Wirtschaftsweges entweder unmittelbar an die A 8 oder in nördlicher Richtung an den Aubach mit Anschluss an die St 2362. Die Familie habe zwei schulpflichtige Kinder, die auf einen sicheren Schulweg angewiesen seien. Die Planung lasse den Konflikt der verkehrlichen Anbindung des Ortsteils Ginnerting an Frasdorf derzeit ungelöst. Daher müsse das zukünftige Tunnelbauwerk für eine bessere Erschließung des Ortsteils Ginnerting, speziell für Schulkinder und ältere Mitbürger genutzt werden. Der Einwender forderte ferner, insbesondere aus Lärmschutzgründen eine Verlängerung des Tunnels Frasdorf um mindestens 300 m Richtung Westen sowie die Verlegung der geplanten Überführung der St 2362 nach Westen. Durch eine derartige Verlegung könne die Staatsstraße in den Siedlungsbereichen Ginnerting und Frasdorf abgerückt werden. Es werde auch geeignetes Ersatzland gefordert.

Für die geplante Straßenbaumaßnahme werden aus der Fl. Nr. 957, Gemarkung Ginnerting, 6.598 m² dauerhaft und 2.933 m² vorübergehend, und aus der Fl. Nr. 964, Gemarkung Ginnerting, 2.251 m² dauerhaft und 1.310 m² vorübergehend und aus der Fl. Nr. 971, Gemarkung Ginnerting, 154 m² dauerhaft und 588 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen Achenmühle und Bernauer Berg erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen unter C.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer Autobahn einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) sowie dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) in diesem Bereich nicht möglich.

Infolge der 1. Tektur 17.12.2019 sind die ursprünglich südwestlich von Ginnerting vorgesehenen umfangreichen, hügelartigen Seitenablagerungen entfallen. In diesem Bereich werden lediglich Überschussmassen in dem geplanten Lärmschutzwall für Ginnerting untergebracht. Sofern Drainagen etc. von der Baumaßnahme betroffen sind, werden diese durch den Vorhabensträger nach Abschluss der Baumaßnahme ordnungsgemäß wiederhergestellt.

Zudem ist der Vorhabensträger verpflichtet, das bestehende Wegenetz den neuen Gegebenheiten anzupassen und wiederherzustellen, so dass die Erschließung der betroffenen Flächen entlang der A 8 weiterhin sichergestellt wird. Der auf der Fl. Nr. 957, Gemarkung Ginnerting, geplante öffentliche Feld- und Waldweg (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.1.22 T1) dient sowohl der Anbindung des bisher am südlichen Grundstückrand verlaufenden öffentlichen Feld- und Waldweges auf Fl. Nr. 1715, Gemarkung Ginnerting, sowie der Anbindung der Betriebszufahrt. Diese

ist aufgrund des Tunnels Frasdorf für den Betriebsdienst sowie für Rettungsfahrzeuge erforderlich.

St 2362 Söllhuben - Frasdorf

Die Forderung des Einwenders auf Verlegung der St 2362 Söllhuben - Frasdorf weiter nach Westen wird unter Verweis auf die Ausführungen unter C.3.4.3.3 dieses Beschlusses abgelehnt. Dagegen sprechen vor allem naturschutzfachliche Gründe (Greifvogelhorst, Biotopzerschneidung, erhöhter Kompensationsbedarf für Eingriffe Natur und Landschaft sowie den Wald) und wirtschaftliche Erwägungen (Mehrkosten von ca. 600.000 €). Zudem würde dies weitere Eingriffe in private Grundstücke (ca. 6.400 m²) auslösen. Die geplante Verlegung der St 2362 stellt für den Ortsteil Ginnerting keine betriebsbedingte Verschlechterung dar, da die Straße von der Bebauung abrückt und die vorgesehenen Lärmschutzanlagen vor Lärmemissionen schützen.

Anbindung von Ginnerting

Zur Verbesserung der Anbindung von Ginnerting hat der Vorhabensträger im Rahmen der 1. Tektur vom 17.12.2019 einen Geh- und Radweg von Ginnerting nach Frasdorf über den nördlich der A 8 verlaufenden Betriebsweg und anschließend entlang der Gemeindeverbindungsstraße nach Frasdorf vorgesehen. Der Betriebsweg wird an die Gemeindeverbindungsstraße angeschlossen. Es ist damit sowohl eine Fuß- und Fahrradverbindung in Richtung Osten als auch in den Ortsbereich von Frasdorf möglich. Eine getrennte Wegführung entlang der Gemeindeverbindungsstraße ist jedoch nicht möglich. Es wird auf die Ausführungen unter C.3.4.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Tunnel Frasdorf

Die geforderte Verlängerung des Tunnels Frasdorf um ca. 300 m nach Westen aus Lärmschutzgründen ist nicht erforderlich. Mit den geplanten Lärmschutzmaßnahmen werden die Grenzwerte der 16. BImSchV für Dorf-/Mischgebiete in Ginnerting eingehalten. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen sind daher nicht geboten. Auf die Ausführungen unter C.3.4.4.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Fragen des Grunderwerbs sind nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Auf die Ausführungen unter C.3.5.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

3.5.2.1.1.20 Einwender Nr. 2021

Der Einwender bewirtschaftet einen landwirtschaftlichen Betrieb im Nebenerwerb. Der Betrieb hält Galloways und Pferde und ist auf die uneingeschränkte Grünlandnutzung existenziell angewiesen. Der Betrieb werde durch das

Bauvorhaben in seiner Existenz gefährdet. Es werde geeignetes Ersatzland gefordert. Der Eingriff werde durch eine unzureichende Planung der Autobahnüberführung (Brücke Seehaus) verstärkt. Da die dringend notwendige Hofzufahrt entfalle und eine andere Erschließung weder technisch noch rechtlich möglich sei, werde die Hofstelle „gefangen“. Ein weiterer Weideumtrieb aus der Hofstelle sei nicht mehr möglich. Es sei somit sinnvoll, die Brücke leicht nach Osten zu verschieben und eine taugliche Anbindung an das Wegenetz zu gewährleisten sowie einen Durchlass (Tunnel) für den Weideumtrieb bzw. landwirtschaftliche Maschinen zu schaffen. Zudem wurde statt passiven Lärmschutzes für das Anwesen eine Verlängerung des geplanten Lärmschutzwalles mit Auffüllmaterial sowohl nach Osten als auch nach Westen zur Einhaltung der Lärmgrenzwerte gefordert. Mit der vollständigen Auffüllung des Grundstücks Fl. Nr. 97/2, Gemarkung Umrathshausen, im Umfang von 21.388 m² bestehe grundsätzlich kein Einverständnis. Es sei unklar, um welchen Umfang und Qualität es sich bei dem Oberboden handle. Eine Auffüllung dürfe, sofern überhaupt nötig, lediglich mit absolut unbelastetem Oberboden/Humus erfolgen. Es sei sowohl eine Beweissicherung der in Anspruch zu nehmenden Flächen als auch des Auffüllmaterials vorzunehmen, in der der jeweilige Zustand ausführlich dokumentiert werde. Es sei sowohl für Mindererträge als auch für die Verbringung von Auffüllmassen Entschädigung zu leisten. Die geplante Entwässerung über das Regenrückhaltebecken 7 auf der Fl. Nr. 97/1 über den Bachlauf Fl. Nr. 94 dürfe nicht zu einer konkreten Überschwemmungsgefahr für die Fl. Nr. 90 und 91, jeweils Gemarkung Umrathshausen, führen. Zudem werde eine Verlegung der Überführung der St 2362 Söllhuben - Frasdorf nach Westen gefordert.

Für die geplante Straßenbaumaßnahme werden aus der Fl. Nr. 84, Gemarkung Umrathshausen, vorübergehend 1.764 m², aus der Fl. Nr. 89, Gemarkung Umrathshausen, 269 m² dauerhaft und 331 m² vorübergehend, aus der Fl. Nr. 90, Gemarkung Umrathshausen, 623 m² dauerhaft und 320 m² vorübergehend, aus der Fl. Nr. 91, Gemarkung Umrathshausen, 1.729 m² dauerhaft und 556 m² vorübergehend aus der Fl. Nr. 93, Gemarkung Umrathshausen, 1.566 m² dauerhaft und 1023 m² vorübergehend, aus der Fl. Nr. 89, Gemarkung Umrathshausen, 269 m² dauerhaft und 331 m² vorübergehend, aus der Fl. Nr. 97/2, Gemarkung Umrathshausen, 423 m² dauerhaft und 695 m² vorübergehend und aus der Fl. Nr. 957/1, Gemarkung Frasdorf, 61 m² dauerhaft und 20 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen Achenmühle und Bernauer Berg erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen unter C.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für

die Linienführung einer Autobahn einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) sowie dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) in diesem Bereich nicht möglich. Die auf der Fl. Nr. 97/2, Gemarkung Umrathshausen, geplanten Oberbodenauffüllungen sind im Zuge der 1. Tektur vom vom 17.12.2019 entfallen.

Verlegung der St 2362 Söllhuben - Frasdorf

Die Forderung des Einwenders auf Verlegung der St 2362 Söllhuben - Frasdorf weiter nach Westen wird unter Verweis auf die Ausführungen unter C.3.4.3.3 dieses Beschlusses abgelehnt. Dagegen sprechen vor allem naturschutzfachliche Gründe (Greifvogelhorst, Biotopzerschneidung, erhöhter Kompensationsbedarf für Eingriffe Natur und Landschaft sowie den Wald) und wirtschaftliche Erwägungen (Mehrkosten von ca. 600.000 €). Zudem würden dies weitere Eingriffe in private Grundstücke (ca. 6.400 m²) auslösen.

Existenzgefährdung

Der Vorhabensträger hat aufgrund der Angaben des Einwenders geprüft, ob vorhabensbedingt die Existenz seines landwirtschaftlichen Betriebs gefährdet wird. Der Betrieb des Einwenders ist ein Nebenerwerbsbetrieb. Der Einwender bewirtschaftet insgesamt rd. 7,68 ha landwirtschaftliche Nutzfläche. Durch das Bauvorhaben verliert der Betrieb des Einwenders ca. 0,47 ha dauerhaft aus seinen Eigentumsflächen. Der Flächenentzug entspricht somit rd. 6,1 % der gesamten landwirtschaftlichen Nutzfläche des Betriebs.

Es wurde wegen des über 5 % liegenden Flächenentzuges noch eine konkrete Einschätzung des Betriebsgewinns und der Eigenkapitalbildung durch den Vorhabensträger vorgenommen. Das entscheidende Kriterium für die Existenzfähigkeit eines landwirtschaftlichen Betriebs stellt die jährlich zu erzielende Eigenkapitalbildung dar. Zu prüfen ist, ob der Betrieb längerfristig existenzfähig ist. Dieser Maßstab rechtfertigt sich vor dem Hintergrund, dass die fernstraßenrechtliche Planung zur Verwirklichung langfristiger Planungsziele auf eine dauerhafte Bodenbeanspruchung ausgerichtet ist. Daher fehlt landwirtschaftlichen Betrieben, die ihrerseits keine Aussicht auf längerfristige Existenz haben, regelmäßig das erforderliche Gewicht, um das für das Planvorhaben sprechende öffentliche Interesse zu überwinden. Bei Betrieben, die ohnehin nicht lebensfähig sind (den Eingriff durch das Vorhaben hinweggedacht), ist eine vorhabensbedingte Existenzgefährdung regelmäßig zu verneinen. Wie bereits unter C.3.5.1.1 dieses Beschlusses ausgeführt, sollte nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen der Betriebsgewinn, also der Gesamtdeckungsbeitrag der land- und forstwirtschaftlichen Produktion, eine Eigenkapitalbildung von ca. 5.000 - 8.000 €/Jahr ergeben. Von einem

existenzfähigen Vollerwerbsbetrieb kann man bei den derzeitigen Preis-Kosten-Verhältnissen ab einem Jahresgewinn von rund 30.000 € bis 35.000 € ausgehen. Da der Einwender eigene Angaben zur erwarteten konkreten Einkommenssituation des Betriebes gemacht hat, aber keine Buchführungsabschlüsse zur Verfügung gestellt wurden, wurden für eine Einschätzung die Buchführungsergebnisse der Wirtschaftsjahre 2018/19 - 2020/21 herangezogen, die von der LfL - Institut für Agrarökonomie zur Verfügung gestellt wurden. Nach den erwerbswirtschaftlichen Berechnungen des Vorhabensträgers zu den Auswirkungen des Flächenentzugs auf die Existenzfähigkeit des Betriebs ist nicht mit einer durch das Bauvorhaben ausgelösten existenziellen Gefährdung des Betriebs zu rechnen, da nach den Sätzen der Agrarstatistik ein Betrieb mit dieser Faktorenausstattung schon bereits vor dem Bauvorhaben eine deutlich negative Eigenkapitalbildung ausweist. Es kann bereits vor dem Bauvorhaben durch den Betrieb nicht genügend Eigenkapital erwirtschaftet werden, um langfristig die Lebenshaltungskosten des Einwenders und seiner Familie zu erzielen sowie notwendige Rücklagen für Betriebsinvestitionen zu bilden. Der vorhabensbedingte Flächenentzug führt demnach aufgrund einer betriebswirtschaftlichen Einschätzung nicht dazu, dass ein gesunder landwirtschaftlicher Betrieb in seiner Existenz gefährdet wird.

Im Übrigen halten wir selbst bei einer entstehenden Existenzgefährdung des Nebenerwerbsbetriebes das öffentliche Interesse am Ausbau der A 8 für vorrangig. Auf die Ausführungen unter C.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Die mit dem Bauvorhaben verfolgten Planungsziele haben ein so starkes Gewicht, dass auch eine Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebs gerechtfertigt ist. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden. Es wird dabei nicht verkannt, dass der Nebenerwerbsbetrieb nicht unwesentlich zum Gesamteinkommen beiträgt und derartige Kleinbetriebe das Landschaftsbild prägen und für den umfangreichen und als Zusatzeinkommen in vielen Betrieben notwendigen Fremdenverkehr erforderlich sind.

Lärmbeeinträchtigungen

Der Einwender wandte sich gegen die entstehenden Lärmbeeinträchtigungen. An seinen Anwesen würden die Nachtgrenzwerte überschritten. Aktiver Schallschutz könnte vorliegend dadurch gewährleistet werden, dass der Lärmschutzwall sowohl Richtung Osten als auch Westen verlängert werde.

Seine weiteren Anwesen seien entsprechend der Schutzbedürftigkeit eines allgemeinen Wohngebiets zu beurteilen und mit entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen auszustatten. Zudem sei bei der schalltechnischen Untersuchung die

Einbeziehung der von der St 2363 ausgehenden Verkehrslärmemissionen erforderlich.

Die Einwände hinsichtlich der Beeinträchtigungen durch Lärm werden zurückgewiesen. Die Lärmimmissionen wurden überprüft. An den betroffenen Immissionsorten SH_IO_01 und SH_IO_02 ergeben sich zukünftig Lärmpegel von maximal 60,0 dB(A) am Tag und 55,4 dB(A) in der Nacht (2. OG) bzw. von maximal 56,7 dB(A) am Tag und 52,2 dB(A) in der Nacht (2. OG). Durch die Schaffung eines 440 m langen und bis zu 8,4 m hohen Lärmschutzwalles und den Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags können die Taggrenzwerte der 16. BImSchV für die Wohnanwesen im Außenbereich einhalten werden. Darüber hinausgehende aktive Lärmschutzmaßnahmen sind u. a. auch aus Wirtschaftlichkeitsgründen nicht geboten. Zur Einhaltung der Nachtgrenzwerte werden ferner passive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen.

An den Anwesen GI_IO_04 und GI_IO_05 werden mit den geplanten Lärmschutzmaßnahmen die Tag- und Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV für Mischgebiet eingehalten. Maßgebend für die Lärmberechnung sind die jeweiligen gültigen Festsetzungen in den Bauleitplänen, d.h. in diesem Fall die eines Mischgebiets. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen sind daher nicht geboten. Die Einbeziehung der von der St 2363 ausgehenden Verkehrslärmemissionen in die schalltechnische Untersuchung wird abgelehnt. Das in der 16. BImSchV und der VLärmSchR 97 vorgeschriebene Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Beurteilungspegel ist in den Richtlinien für Lärmschutz an Straßen (RLS-90) geregelt. Bei der Berechnung der Immissionen wird, ausgehend von den über die Tagzeit bzw. Nachtzeit gemittelten Schallemissionspegeln $L_{m,E}$ (Tag/Nacht), für jeden Emittenten (jede Schallquelle) separat der Beurteilungspegel am Immissionsort (IO) ermittelt. Auf die Ausführungen unter C.3.4.4.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Luftschadstoffe

Der Einwander bemängelte an der lufthygienischen Untersuchung, dass dabei die Errichtung eines Lärmschutzwalles mit Wand mit einer Höhe bis zu 10 m über Fahrhahnoberkante an der Nordseite der A 8 im Bereich Seehaus unberücksichtigt bleibe. Dadurch würden alle Abgase und Schadstoffe nach Süden in den Bereich Seehaus abgelagert. Es sei zudem prüfen, ob das gesamte Gutachten zur lufthygienischen Untersuchung nicht in Frage zu stellen sei, da dort festgestellt werde, dass im Umkreis von 5 km zur Maßnahme keine schutzbedürftigen Gebiete (z. B. FFH- Gebiete) vorhanden seien. Tatsächlich befänden sich im Bereich zwischen Frasdorf und Bernauer Berg in wesentlich geringerem Abstand als 5 km FFH-Gebiete.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die maßgeblichen Grenz- und Luftqualitätswerte der 39. BImSchV werden an den nächstgelegenen bebauten Wohngebieten weder erreicht noch überschritten werden. Die Ergebnisse wurden vom Bayerischen Landesamt für Umwelt nicht beanstandet. Auf die Ausführungen unter C.3.4.4.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Wall auf Fl. Nrn. 84 und 93, Gemarkung Umrathshausen

Dem Wunsch des Einwenders, den vorhandenen Wall auf den Fl. Nrn. 84 und 93, jeweils Gemarkung Umrathshausen, zu verbreitern und zu erhöhen, wurde seitens des Vorhabensträgers im Rahmen seiner 1. Tektur vom 17.12.2019 dadurch nachgekommen, dass die zukünftige Wallkrone mit ca. 1,80 m bzw. ca. 2,30 m über der heutigen Wallkrone angelegt wird. Der privat geschüttete Wall wird dabei im Übrigen nicht verändert.

Erschließung, Zufahrt zur Hofstelle Fl. Nr. 84, Gemarkung Umrathshausen

Der Einwender kritisierte die Auswirkungen der Planung der neuen Autobahnüberführung auf seine Erschließungssituation seiner Hofstelle und die damit zusammenhängenden Eingriffe in seine Flächen. Es werde daher eine Verlegung der Gemeindeverbindungsstraße Umrathshausen - Aschau bei Seehaus in Richtung Osten zur besseren und wirtschaftlicheren Bewirtschaftung gefordert. Zudem müsse man das geplante Regenrückhaltebecken RRB 7 nach Westen verschieben. Dadurch könne der neu anzulegende Feldweg kürzer und flächensparender errichtet werden. Die Fläche unmittelbar östlich seines Anwesens werde derzeit als Park- und Rangierfläche genutzt. Bei einer Rampenneigung zur Hofstelle mit ca. 13 % - 15 % sei es insbesondere im Winter nahezu unmöglich, gefahrlos mit einem landwirtschaftlichen Fahrzeug in die Gemeindeverbindungsstraße einzumünden. Ferner werde die bestehende Fläche als Rangierfläche für LKWs bei der Belieferung des bestehenden Gewerbebetriebes dringend benötigt. Es sei zu befürchten, dass bei der bestehenden Planung mit der Rampe der Lieferverkehr dann auf der Gemeindeverbindungsstraße wenden werde.

Die Forderung des Einwenders auf Aufrechterhaltung der Benutzung seiner Hofzufahrt wird durch die Planung des Vorhabensträgers nachgekommen. Die Gemeindeverbindungsstraße wird nach Osten verlegt und eine Hofeinfahrt hergestellt. Der Vorhabensträger kommt damit seiner Verpflichtung nach, das bestehende Wegenetz den neuen Gegebenheiten anzupassen und wiederherzustellen, so dass die Erschließung der betroffenen Flächen entlang der A 8 weiterhin sichergestellt wird.

Die Befahrbarkeit als Zufahrt, insbesondere auch eine Belieferung des Gewerbebetriebes, ist gewährleistet. Gemäß aktueller Planung ergibt sich für die

Zufahrt eine deutlich geringere Längsneigung von ca. 9 %. Dabei wurde die bestehende Park- und Rangierfläche östlich des Anwesens berücksichtigt. Die gewählten Trassierungselemente der Zufahrt entsprechen den Vorgaben der EAR 2012 (Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs) für die Ausbildung von Rampen zu Ladehöfen.

Der Forderung einer weiteren Verschiebung des Brückenbauwerks nach Osten kann aber aus trassierungstechnischen und naturschutzfachlichen Gründen nicht nachgekommen werden. Eine Erschließung des Anwesens Seehaus an der heutigen Stelle ist aufgrund des Höhenunterschiedes zwischen der neben dem Bestandsbauwerk geplanten neuen Überführung der Gemeindeverbindungsstraße Umrathshausen - Seehaus über die A 8 (BW 119, Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.1.18 T1) und der Hoffläche nicht mehr möglich. So wird die von verschiedener Seite geforderte ständige Kreuzungsmöglichkeit während der gesamten Bauzeit durch den Vorhabensträger sicher gestellt. Eine entsprechende weitere Verschiebung der Gemeindeverbindungsstraße Umrathshausen - Seehaus in Richtung Osten scheidet aus, da hierbei die geltenden bautechnischen Richtlinien nicht eingehalten werden können. Dazu müsste eine Anhebung der Zuwegung zur Fl. Nr. 133, Gemarkung Umrathshausen, erfolgen, die weitere Flächeninanspruchnahmen zur Folge haben würde. Zudem könnte die infolge der 1. Tektur vom 17.12.2019 umgeplante Beckenanlage BECK 7 auf der Fl. Nr. 97/1, Gemarkung Umrathshausen, nicht in der mit dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim abgestimmten Art errichtet werden. Eine weitere Verschiebung würde zu einem vermeidbaren Eingriff in ein schützenswertes Biotop (Pflanzenkläranlage) führen. Zudem müssten wegen einer weiteren Verschiebung nach Osten auf der Nordseite der A 8 zusätzlich mehr private Flächen in Anspruch genommen werden.

Entwässerungsleitung Becken 7

Der Einwender wies darauf hin, dass der Leitungsverlauf des Beckens 7 in den Unterlagen falsch beschrieben und daher zu korrigieren sei.

Der Vorhabensträger wird der Forderung dahingehend nachgekommen, dass für die Bauausführungsplanung und im vorliegenden Beschluss die Formulierung "GVS Umrathshausen nach Aschau" gewählt wird.

Verlegung öffentlicher Feld- und Waldweg (Bau-km 73+330 bis Bau-km 73+360)

Es wurde gefordert, dass auf die geplante Verlegung des öffentlichen Feld- und Waldweges zur Vermeidung einer Trennung der Bewirtschaftungsflächen aus Fl. Nrn. 91 und 93, Gemarkung Umrathshausen, verzichtet werde.

Der Forderung kann aus naturschutzfachlichen Gründen nicht nachgekommen werden. Von Bau-km 73+330 bis Bau-km 73+360 wird zur Schonung des Moores der

öffentliche Feld- und Waldweg der Gemeinde Aschau verlegt. Er verläuft nun am Böschungsfuß der Gemeinestraße und wird 50 m kürzer ausgeführt (Unterlage 11 T2, Reg.-Verz. lfd. Nr. 1.1.48 T2).

Viehdurchlass, Fl. Nr. 93, Gemarkung Umrathshausen

Es wurde kritisiert, dass der geplante Viehdurchlass mit 2,10 m zu niedrig sei, nachdem man aufgrund der neuen Straßenführung weite Umwege fahren müsse, um auf die Felder gegenüber der Straße zu kommen. Eine Höhe von 3,00 m sei dringend erforderlich. Der Viehdurchlass sei weiter nördlich zu situieren (BW 119a). Die Böschungen seien so anzulegen, dass sie bewirtschaftet werden könnten.

Dem Einwand wird entsprochen. Der Vorhabensträger hat im Zuge der 2. Tektur vom 31.01.2023 für den Viehdurchlass eine lichte Höhe von 3,00 m und eine lichte Weite von 2,90 m vorgesehen, darüber hinaus wurde der Viehdurchlass im Zuge der 1. Tektur etwas nach Norden verlegt. Der Vorhabensträger hat zudem zugesagt, dass die Böschungen soweit wie möglich im Rahmen der Bauausführungsplanung zur Bewirtschaftung hergerichtet werden.

Überschwemmungsgefahr

Die vom Einwender erhobenen Befürchtungen auf Vernässung seiner Flächen durch die geplanten Straßenentwässerungsanlagen werden von uns nicht geteilt. Die Straßenentwässerung wurde vom Wasserwirtschaftsamt Rosenheim überprüft und nicht beanstandet. Die Einleitmengen wurden für jeden Vorfluter mit dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim abgestimmt. Durch die geplante Erneuerung der Straßenentwässerungseinrichtungen werden die Umweltbeeinträchtigungen wesentlich verringert und die bestehende Situation insgesamt deutlich verbessert. Das über die Längs- und Querneigung in Leitungen oder in Mulden gesammelte Oberflächenwasser wird künftig in ein naturnah gestaltetes Regenrückhaltebecken mit Absetzbecken geleitet und dort nach dem derzeitigen Stand der Technik gereinigt. Die Beckenanlage BECK 7 (Unterlage 11 T2, Reg.-Verz. lfd. Nr. 3.3.7 T2) wird nach den geltenden technischen Regelwerken gebaut und gewartet. Im Übrigen wird auf die Ausführungen dieses Beschlusses unter C.3.3.6.3 verwiesen.

Fragen des Grunderwerbs sind nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Auf die Ausführungen unter C.3.5.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen. Der Vorhabensträger hat im Anhörungsverfahren aber zugesagt, sich im Rahmen der Möglichkeiten um den Erwerb von Tauschflächen zu bemühen. Der konkrete Wunsch des Einwenders auf einen Tausch mit den im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung, stehenden Fl. Nrn. 93/1 und 95, jeweils Gemarkung Umrathshausen, wird daher erst in den Grunderwerbsverhandlungen überprüft.

3.5.2.1.1.21 Einwender Nr. 2022

Der Einwender wandte sich als Eigentümer mehrerer betroffener Grundstücke gegen das Bauvorhaben, insbesondere gegen die geplante Erschließung der Grundstücke Fl. Nrn. 132 und 137 der Gemarkung Frasdorf, an der sog. Frasdorfer Kirchleite aus nördlicher Richtung. Zum einen könne die Waldbewirtschaftung auch mit modernstem Gerät bei den hier anzutreffenden Neigungsverhältnissen nicht von Norden her gewährleistet werden. Zum anderen müssten bei einzelnen Eigentümern Flächen in Anspruch genommen werden, um die gesamte Fläche zu bewirtschaften. Die Planung sei derart abzuändern, dass eine uneingeschränkte Bewirtschaftung des Hangwaldes an der Kirchleite jederzeit gewährleistet sei.

Für die geplante Straßenbaumaßnahme werden aus der Fl. Nr. 59, Gemarkung Frasdorf, 5 m² dauerhaft und 57 m² vorübergehend, aus der Fl. Nr. 132, Gemarkung Frasdorf, 484 m² dauerhaft, 167 m² vorübergehend und 472 m² dauerhaft beschränkt, aus der Fl. Nr. 137, Gemarkung Frasdorf, 25 m² dauerhaft, 196 m² vorübergehend und 531 m² dauerhaft beschränkt, und aus der Fl. Nr. 155, Gemarkung Frasdorf, 104 m² dauerhaft und aus der Fl. Nr. 173, Gemarkung Frasdorf, 2.399 m² dauerhaft und 2.890 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen Achenmühle und Bernauer Berg erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen unter C.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer Autobahn einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) sowie dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) in diesem Bereich nicht möglich.

Erschließung

Der Vorhabensträger kommt mit seiner Planung der Verpflichtung nach, das bestehende Wegenetz den neuen Gegebenheiten anzupassen und wiederherzustellen, so dass die Erschließung der betroffenen Flächen entlang der A 8 weiterhin sichergestellt wird. Die Wegeverbindungen werden weitestgehend aufrechterhalten. Zur Bewirtschaftung der Kirchleite wird auf die Ausführungen unter C.3.4.3.4 dieses Beschlusses verwiesen. Der Vorhabensträger hat infolge der 1. Tektur vom 17.12.2019 seine Planung entsprechend angepasst und einen Weg am nördlichen Tunnelrand vorgesehen. Der Weg wird im Westen an die Gemeindeverbindungsstraße Stockach - Frasdorf und im Osten an den Betriebsweg zum Tunnelbetriebsgebäude angeschlossen. Auf die Aufrechterhaltung des öffentlichen Wegenetzes besteht im Übrigen kein Rechtsanspruch.

Fragen des Grunderwerbs sind nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Auf die Ausführungen unter C.3.5.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

3.5.2.1.1.22 Einwender Nr. 2024

Der Einwender bewirtschaftet einen landwirtschaftlichen Betrieb im Vollerwerb. Der Betrieb verfüge über Milchkühe und weibliche Nachzucht und sei insoweit auf seine landwirtschaftlichen Flächen als Mähweide und Futtergrundlage zwingend angewiesen. Der Betrieb werde durch das Bauvorhaben in seiner Existenz gefährdet und es werde geeignetes Ersatzland gefordert. Insbesondere mit der geplanten Auffüllung auf dem Grundstück Fl. Nr. 75, Gemarkung Umrathshausen, bestehe grundsätzlich kein Einverständnis. Es sei unklar, um welchen Umfang und Qualität es sich bei dem Oberboden handle. Eine Auffüllung dürfe, sofern überhaupt nötig, lediglich mit absolut unbelastetem Oberboden/Humus erfolgen. Es sei sowohl eine Beweissicherung der in Anspruch zu nehmenden Flächen als auch des Auffüllmaterials vorzunehmen, in der der jeweilige Zustand ausführlich dokumentiert werde. Es sei sowohl für Mindererträge als auch für die Verbringung von Auffüllmassen Entschädigung zu leisten. Der bei Fl. Nr. 105, Gemarkung Umrathshausen, geplante Wirtschaftsweg im Süden des Grundstücks müsse mangels Notwendigkeit entfallen. Zudem müsse der Wirtschaftsweg auf Fl. Nr. 113/1, Gemarkung Umrathshausen, in einer ausreichenden Breite auch unterhalb des Brückenbauwerks angelegt werden. Während der Bauphase müsse ferner die Nord-Süd-Verbindung über die A 8, insbesondere im Bereich der Seehauser Brücke und der Leitenberger Brücke zum Zwecke des landwirtschaftlichen Verkehrs und der landwirtschaftlichen Erschließung der Grundstücke des Einwenders uneingeschränkt aufrechterhalten bleiben.

Für die geplante Straßenbaumaßnahme werden aus der Fl. Nr. 105, Gemarkung Umrathshausen, 3.140 m² dauerhaft und 6.291 m² vorübergehend, aus der Fl. Nr. 110, Gemarkung Umrathshausen, 230 m² vorübergehend und aus der Fl. Nr. 179, Gemarkung Umrathshausen, 5.670 m² dauerhaft und 612 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen Achenmühle und Bernauer Berg erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen unter C.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer Autobahn einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) sowie dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) in diesem Bereich nicht möglich.

Die ursprünglich geplanten Oberbodenauffüllungen zwischen Leitenberg und Umrathausen (zwischen Bau-km 71+900 und Bau-km 73+900) nördlich der A 8 sind im Zuge der 1. Tektur vom 17.12.2019 entfallen. Der Forderung nach einer Beweissicherung wird auf Zusage des Vorhabensträgers entsprochen.

Existenzgefährdung

Der Vorhabensträger hat aufgrund der Angaben des Einwenders geprüft, ob vorhabensbedingt die Existenz seines land- und forstwirtschaftlichen Betriebs gefährdet wird. Der Betrieb des Einwenders wird im Haupterwerb geführt. Der Einwender bewirtschaftet insgesamt rd. 30,17 ha (davon 1,62 ha Eigentumsfläche) landwirtschaftliche Nutzfläche und 0,76 ha forstwirtschaftliche Nutzfläche (Eigentumsfläche). Durch das Bauvorhaben verliert der Betrieb des Einwenders ca. 2,95 ha dauerhaft aus seinen landwirtschaftlichen Nutzflächen und 0,57 ha aus seinen forstwirtschaftlichen Nutzflächen. Der Flächenentzug entspricht rd. 9,8 % der gesamten anrechenbaren landwirtschaftlichen Nutzfläche.

Es wurde wegen des über 5 % liegenden Flächenentzuges noch eine konkrete Einschätzung des Betriebsgewinns und der Eigenkapitalbildung durch den Vorhabensträger vorgenommen. Das entscheidende Kriterium für die Existenzfähigkeit eines landwirtschaftlichen Betriebs stellt die jährlich zu erzielende Eigenkapitalbildung dar. Zu prüfen ist, ob der Betrieb längerfristig existenzfähig ist. Dieser Maßstab rechtfertigt sich vor dem Hintergrund, dass die fernstraßenrechtliche Planung zur Verwirklichung langfristiger Planungsziele auf eine dauerhafte Bodenbeanspruchung ausgerichtet ist. Daher fehlt landwirtschaftlichen Betrieben, die ihrerseits keine Aussicht auf längerfristige Existenz haben, regelmäßig das erforderliche Gewicht, um das für das Planvorhaben sprechende öffentliche Interesse zu überwinden. Bei Betrieben, die ohnehin nicht lebensfähig sind (den Eingriff durch das Vorhaben hinweggedacht), ist eine vorhabensbedingte Existenzgefährdung regelmäßig zu verneinen. Wie bereits unter C.3.5.1.1 dieses Beschlusses ausgeführt, sollte nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen der Betriebsgewinn, also der Gesamtdeckungsbeitrag der land- und forstwirtschaftlichen Produktion, eine Eigenkapitalbildung von ca. 5.000 - 8.000 €/Jahr ergeben. Von einem existenzfähigen Vollerwerbsbetrieb kann man bei den derzeitigen Preis-Kosten-Verhältnissen ab einem Jahresgewinn von rund 30.000 € bis 35.000 € ausgehen. Da der Einwender eigene Angaben zur erwarteten konkreten Einkommenssituation des Betriebes gemacht hat, aber keine Buchführungsabschlüsse zur Verfügung gestellt wurden, wurden für eine Einschätzung die Buchführungsergebnisse der Wirtschaftsjahre 2018/19 - 2020/21 herangezogen, die von der LfL - Institut für Agrarökonomie zur Verfügung gestellt wurden. Nach den erwerbswirtschaftlichen Berechnungen des Vorhabensträgers zu den Auswirkungen des Flächenentzugs auf

die Existenzfähigkeit des Betriebs ist mit einer durch das Bauvorhaben ausgelösten existenziellen Gefährdung des Betriebs zu rechnen, da nach den Sätzen der Agrarstatistik ein Betrieb mit dieser Faktorenausstattung schon bereits vor dem Bauvorhaben eine positive Eigenkapitalbildung ausweist. Es kann vor dem Bauvorhaben durch den Betrieb genügend Eigenkapital erwirtschaftet werden, um langfristig die Lebenshaltungskosten des Einwenders und seiner Familie zu erzielen sowie notwendige Rücklagen für Betriebsinvestitionen zu bilden. Der vorhabensbedingte Flächenentzug führt demnach aufgrund einer betriebswirtschaftlichen Einschätzung dazu, dass der gesunde landwirtschaftliche Betrieb in seiner Existenz gefährdet wird.

Trotz der entstehenden Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebes halten wir das öffentliche Interesse am Ausbau der A 8 für vorrangig. Auf die Ausführungen unter C.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Die mit dem Bauvorhaben verfolgten Planungsziele haben ein so starkes Gewicht, dass auch eine Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebs gerechtfertigt ist. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden.

Erschließung

Der Vorhabensträger kommt mit seiner Planung auch seiner Verpflichtung nach, das bestehende Wegenetz den neuen Gegebenheiten anzupassen und wiederherzustellen, so dass die Erschließung der betroffenen Flächen entlang der A 8 weiterhin sichergestellt wird. Die Wegeverbindungen werden weitestgehend aufrechterhalten. Das Kreuzungsbauwerk „Leitenberger Brücke“ (Bauwerk BW 118 Gemeindeverbindungsstraße Leitenberg - Aschau über die A 8 (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.1.17) kann aufgrund der neuen Lage der Autobahn nicht vorab errichtet werden und ist deshalb bauzeitlich teilweise nicht nutzbar. Die Seehäuser Brücke kann aufgrund der 1. Tektur vom 17.12.2019 (Bauwerk BW 119 Gemeindeverbindungsstraße Umrathshausen - Seehaus über die A 8 (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.1.18 T1) schon vorab errichtet werden. Die Nord-Süd-Verbindung muss dann über die AS Frasdorf erfolgen. Sowohl die „Seehäuser Brücke“ als auch die „Leitenberger Brücke“ sind wegen ihres schlechten Zustands für Fahrzeuge bis zu einem Gesamtgewicht von max. 6 to beschränkt. Der schwerere landwirtschaftliche Verkehr muss bereits heute über Höhenberg das benachbarte Bauwerk BW 121 der A 8 über die Gemeindeverbindungsstraße Umrathshausen - Aschau (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.1.20) oder über Aschau und Frasdorf das dortige Bauwerk BW 116 der A 8 über die St 2093 Prien - Aschau (AS Frasdorf, Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.1.15) nutzen. Auf die Aufrechterhaltung des öffentlichen Wegenetzes besteht im Übrigen kein Rechtsanspruch.

Der Vorhabensträger wird den vom Neubau der Chiemgaubahn-Brücke (BW 120, Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.1.19 T1) bei Bau-km 74+100 betroffenen öffentlichen Feld- und Waldweg auf Fl. Nr. 113/1, Gemarkung Umrathshausen, entsprechend dem Bestand mit einer Fahrbahnbreite von 3,0 m anlegen. Der Forderung nach einer Verbreiterung des Weges auf 4,50 m wird dagegen nicht entsprochen. Allerdings wird das Bauwerk BW 120 so aufgeweitet, dass zu den im Bauwerksbereich befindlichen drei Meter breiten Weg an der Seite noch 0,5 bis 1,0 m Luftraum bis zum Widerlager und zur Schutzeinrichtung bestehe. Insgesamt entsteht dann 4,50 m nutzbarer Verkehrsraum.

Der Forderung des Einwenders, auf den auf Fl. Nr. 105, Gemarkung Umrathshausen, geplanten öffentlichen Feld- und Waldweg zu verzichten, wird infolge der 1. Tektur vom 17.12.2019 entsprochen.

Drainage

Der Forderung des Einwenders, die sich in der Fl. Nr. 105, Gemarkung Umrathshausen, befindliche Drainage zu sichern und an die neuen Zustände anzupassen, wird durch Zusage des Vorhabensträgers im Anhörungsverfahren entsprochen.

Fragen des Grunderwerbs sind nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Auf die Ausführungen unter C.3.5.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen. Der Vorhabensträger hat im Anhörungsverfahren aber zugesagt, sich im Rahmen der Möglichkeiten um den Erwerb von Tauschflächen zu bemühen.

3.5.2.1.1.23 Einwender Nr. 2025

Der Einwender machte geltend, dass sein landwirtschaftlicher Betrieb durch das Bauvorhaben in seiner Existenz gefährdet und geeignetes Ersatzland gefordert werde. Er habe seinen landwirtschaftlichen Betrieb inzwischen verpachtet. Die Inanspruchnahmen der Fl. Nrn. 119 und Fl. Nr. 134, Gemarkung Frasdorf, seien nicht nachvollziehbar. Durch eine starke Parallelführung des Weges zur A 8 und die Wahl eines anderen Einschleifwinkels für die Anbindung an das Wegegrundstück Fl. Nr. 120, Gemarkung Frasdorf, könne auf Eingriffe in die Fl. Nr. 119, Gemarkung Frasdorf, verzichtet werden. Es wurde ferner zur Schonung der Eingriffe in landwirtschaftliche Nutzflächen, insbesondere des Entstehens unwirtschaftlicher Restflächen auf den Fl. Nrn. 182 und 183, Gemarkung Frasdorf, eine Verlegung der südlichen Anschlussstellenrampe und des Verknüpfungspunktes der AS Frasdorf in nördlicher Richtung gefordert. Dabei solle eine Arrondierung entstehender Restflächen und die Wiederzuteilung aufzulassender Flächen der Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung, an den Einwender erfolgen (z. B. Fl. Nrn. 128/2, 128 und 178, jeweils Gemarkung Frasdorf). Die in den Planunterlagen

dargestellte Geländeangleichung im Bereich der Grundstücke Fl. Nrn. 178 und 179, Gemarkung Frasdorf, seien nicht notwendig. Zudem müsse auch das naturschutzfachliche Kompensationskonzept überarbeitet werden und durch die Inanspruchnahme weiterer Flächen aus dem Ökokonto „Nußdorfer Au“ ausgeglichen werden. Landwirtschaftliche Nutzfläche, z. B. im Ortsbereich Thal, könne rekultiviert oder belassen werden. Insbesondere wandte sich der Einwender auch gegen die geplante Erschließung seiner Grundstücke an der sog. Frasdorfer Kirchleite aus nördlicher Richtung. Zum einen könne die Waldbewirtschaftung auch mit modernstem Gerät bei den hier anzutreffenden Neigungsverhältnissen nicht von Norden her gewährleistet werden. Zum anderen müssten bei einzelnen Eigentümern Flächen in Anspruch genommen werden, um die gesamte Fläche zu bewirtschaften. Die Planung sei derart abzuändern, dass eine uneingeschränkte Bewirtschaftung des Hangwaldes an der Kirchleite jederzeit gewährleistet sei.

Für die geplante Straßenbaumaßnahme werden aus der Fl. Nr. 119, Gemarkung Frasdorf, 20 m² dauerhaft und 28 m² vorübergehend, aus der Fl. Nr. 134, Gemarkung Frasdorf, 288 m² dauerhaft und 575 m² vorübergehend und 755 m² mit einer Dienstbarkeit, aus der Fl. Nr. 178, Gemarkung Frasdorf, 274 m² dauerhaft und 5.149 m² vorübergehend, aus der Fl. Nr. 179, Gemarkung Frasdorf, 1.223 m² dauerhaft und 7.051 m² vorübergehend, aus der Fl. Nr. 182, Gemarkung Frasdorf, 2.926 m² dauerhaft und 9.422 m² vorübergehend, aus der Fl. Nr. 183, Gemarkung Frasdorf, 3.144 m² dauerhaft und 9.078 m² vorübergehend, aus der Fl. Nr. 787, Gemarkung Frasdorf, 2.269 m² dauerhaft und 897 m² vorübergehend und die gesamte Fl. Nr. 961, Gemarkung Frasdorf, mit 1.450 m² dauerhaft in Anspruch genommen. Darüber hinaus verliere der Betrieb auch aus den Fl. Nrn. 377, 788 und 166, jeweils Gemarkung Frasdorf, ca. 2,5 ha betriebsnotwendige Pachtflächen. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen Achenmühle und Bernauer Berg erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen unter C.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer Autobahn einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) sowie dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) in diesem Bereich nicht möglich.

Insbesondere die vorübergehende Inanspruchnahme als auch die Grunddienstbarkeit auf der Fl. Nr. 134, Gemarkung Frasdorf, ist für die Errichtung des neuen Tunnels Frasdorf BW 114 erforderlich. Im Rahmen der vorübergehenden Inanspruchnahme wird der vorhandene Hang angepasst. Dazu werden die vorhandenen Bäume gefällt,

die Hangoberfläche durch Abgrabung etwas zurückgenommen, ein Baugrubenverbau eingebracht, die Baugrube zwischen Verbau und Tunnel nach dessen Fertigstellung wiederverfüllt, der Verbau wieder abgebaut und der verbleibende Hang anschließend wieder bepflanzt. Die neu gestaltete Hangoberfläche wird in dieser Form dann dem Eigentümer zur weiteren Bewirtschaftung zurückgegeben. Der o.g. Baugrubenverbau muss durch mehrere übereinanderliegende Ankerlagen im Untergrund des Hanges rückverankert werden. Nach dem Abbau des Verbauwerks verbleiben die Anker dauerhaft im Untergrund des Hanges. Dazu ist eine Dienstbarkeit im dargestellten Umfang erforderlich. An der Hangoberfläche ergibt sich daraus keine Einschränkung der Waldnutzung. Aus landschaftsplanerischer Sicht wird die Fl. Nr. 134, Gemarkung Frasdorf, lediglich vorübergehend für Maßnahmen zur Wiederherstellung des Landschaftsbildes benötigt (G 6), bevor sie am Ende der Baumaßnahme an den Einwender zurückgegeben wird.

Die Inanspruchnahme der Fl. Nr. 119, Gemarkung Frasdorf, ist zur Anlage eines Gehweges neben der Gemeindeverbindungsstraße als Ersatz für die bestehende Gehwegverbindung entlang der St 2362 von Ginnerting nach Frasdorf ("Simseestraße") erforderlich. Von Bau-km 70+650 bis Bau-km 70+745 erhält er eine Stützwand, um den Höhenunterschied zwischen dem Weg und den südlich angrenzenden Flurstücken teilweise abzufangen. Eine stärkere Parallelführung der Gemeindeverbindungsstraße zur A 8 ist aufgrund der zur Anschüttung des Tunnelbauwerks notwendigen Böschung zwischen Gemeindeverbindungsstraße und A 8 nicht möglich.

Die Inanspruchnahme der Fl. Nrn. 182 und 183, Gemarkung Frasdorf, ist für den gesamten Zeitraum von ca. neun Jahren zur Anlage einer temporären Behelfsverkehrsführung mit Behelfsbrücke erforderlich (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.1.16).

Die vom Einwender kritisierte geplante Geländeangleichung auf den Fl. Nrn. 2/2, 178 und 179, jeweils Gemarkung Frasdorf, resultiert aus der erforderlichen Verlegung der St 2093 und dem damit verbundenen Entfall der bestehenden Unterführung. Die Senke wird im Rahmen einer Geländeangleichung aufgefüllt, so dass eine ebene Fläche entsteht. Die Geländemodellierung südlich der A 8 bei Bau-km 71+400 (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 7.1.7 T1) wurde infolge der 1. Tektur vom 17.12.2019 aber optimiert, um den Eingriff in die Grundstücke Fl. Nrn. 178 und 179, Gemarkung Frasdorf, zu minimieren. Ein kompletter Verzicht auf die Geländeangleichung ist jedoch nicht möglich. Der Vorhabensträger hat eine optimierte Anschüttung zur besseren Nutzbarkeit der Grundstücke in Absprache mit den Eigentümern zugesagt.

Zudem hat der Vorhabensträger nach § 15 Abs. 2 S. 1 BNatSchG unvermeidbare Beeinträchtigungen naturschutzfachlich auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Dies bedeutet keine generelle Bevorzugung der naturschutzfachlichen Belange. Auf die agrarstrukturellen Belange wurde bei der Flächeninanspruchnahme für naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahmen soweit wie möglich Rücksicht genommen. Ein vollständiger Verzicht auf die Beanspruchung landwirtschaftlicher Flächen zugunsten naturschutzfachlich notwendiger Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist hier nicht möglich. Die Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flurstücke ist durch die Verwendung von Flächen des Ökokonto „Nußdorfer Au“ weitestgehend minimiert. Soweit naturschutzfachlich möglich, werden keine landwirtschaftlichen Flächen aus der Nutzung genommen, sondern es sind Umstellungen in der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung gemäß „guter fachlicher Praxis“ vorgesehen (z. B. Extensivierung auf Feuchtstandorten). Darüber hinaus wird autobahnnah in vielen Fällen des vorliegenden Ausgleichskonzepts auf Flächen zurückgegriffen, die bereits im Eigentum der Bundesstraßenverwaltung sind. Der Vorhabensträger ist zudem gesetzlich verpflichtet, die planfestgestellten naturschutzfachlich erforderlichen Kompensationsflächen für die Dauer des Eingriffs (im vorliegenden Fall für die Dauer der Existenz der A 8) zu unterhalten, da das Prinzip der Kompensation sonst nicht erfüllt ist. Eine stärkere Konzentration der Kompensationsflächen auf das Ökokonto widerspricht dem Prinzip naturschutzfachlichen Ausgleich möglichst nah am Ort des Eingriffs zu leisten. Darüber hinaus handelt es sich bei den autobahnnahen Ausgleichsflächen auch um Maßnahmen, die artenschutzrechtlich begründet sind und auf einem ganz bestimmten Grundstück umgesetzt werden müssen, da sie in einem entfernten Ökokonto keine Wirkung entfalten würden. Der dargelegte Umfang des Naturschutzes in den Planunterlagen begründet sich zudem in den zahlreichen erforderlichen Maßnahmen für die zu schützenden Tier- und Pflanzenarten. Auf die Ausführungen unter C.3.4.5 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Der Vorhabenträger hat ferner der Forderung des Einwenders bzgl. der landschaftspflegerischen Maßnahme G 1 entsprochen und im Rahmen der 1. Tektur vom 17.12.2019 die Gestaltungsflächen (G 1) aus der Fl. Nr. 178, Gemarkung Frasdorf, herausgenommen und näher an den westlich gelegenen Betriebsweg gelegt. Außerdem wurde die Gestaltungsfläche G 1 auf der nicht mehr benötigten Fläche des Autobahngrundstücks Fl. Nr. 128, Gemarkung Frasdorf, näher an die A 8 verschoben, sodass nördlich an die Fl. Nr. 178, Gemarkung Frasdorf, angrenzend eine weitere bewirtschaftungsfähige Fläche frei wird.

Verlegung der südlichen Anschlussstellenrampe und des Verknüpfungspunktes der A 8 Anschlussstelle AS Frasdorf

Die geforderte Verlegung der südlichen Anschlussstellenrampe und des Verknüpfungspunktes der A 8 Anschlussstelle AS Frasdorf in nördlicher Richtung zur Minimierung der Eingriffe in die Grundstücke des Einwenders wird unter Verweis auf die Ausführungen unter C.3.4.3.3 dieses Beschlusses abgelehnt. Insbesondere ist aus artenschutzfachlichen Gründen zwischen Rampe und Waldsaum ein Achtungsstreifen für die dort vorkommenden Fledermäuse freizuhalten, so dass die Rampe nicht direkt an den Waldrand bzw. den dortigen öffentlichen Feld- und Waldweg gelegt werden kann.

Existenzgefährdung

Der Vorhabensträger hat aufgrund der Angaben des Einwenders geprüft, ob vorhabensbedingt die Existenz seines landwirtschaftlichen Betriebs gefährdet wird. Der Betrieb des Einwenders war ein Haupterwerbsbetrieb. Durch das Bauvorhaben verliert der Betrieb des Einwenders ca. 1,16 ha dauerhaft aus seinen Eigentumsflächen.

Der Einwand der drohenden Existenzgefährdung ist aber aufgrund der zwischenzeitlichen Betriebsaufgabe durch den Einwender nicht weiter aufrechtzuerhalten. Aufgrund der Betriebsaufgabe und dem damit fehlenden landwirtschaftlichen Einkommen für den Lebensunterhalt der Betriebsleiterfamilie stellt der Betrieb im Sinne der höchstrichterlichen Rechtsprechung bereits vor der Flächeninanspruchnahme keinen existenzfähigen Betrieb mehr dar und kann somit nicht in seiner Existenz gefährdet werden.

Erschließung

Der Vorhabensträger kommt mit seiner Planung der Verpflichtung nach, das bestehende Wegenetz den neuen Gegebenheiten anzupassen und wiederherzustellen, so dass die Erschließung der betroffenen Flächen entlang der A 8 weiterhin sichergestellt wird. Die Wegeverbindungen werden weitestgehend aufrechterhalten. Dabei wurde darauf geachtet, die von der Planung betroffenen öffentlichen Feld- und Waldwege in der Regel unmittelbar an die künftige Grundstücksgrenze der A 8 zu verlegen, um Eingriffe in private Grundstücke zu minimieren. Der Vorhabensträger hat infolge der 1. Tektur vom 17.12.2019 seine Planung entsprechend angepasst und einen Weg am nördlichen Tunnelrand vorgesehen. Der Weg wird im Westen an die Gemeindeverbindungsstraße Stockach - Frasdorf und im Osten an den Betriebsweg zum Tunnelbetriebsgebäude angeschlossen (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.2.14 T1). Zur Bewirtschaftung

der Kirchleite wird auf die Ausführungen unter C.3.4.3.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Forderung des Einwenders eine Überquerungsmöglichkeit auf der neuen Staatsstraße von der Fl. Nr. 179 zu den Grundstücken Fl. Nr. 182 und 183 zu schaffen, wird abgelehnt. Eine Querung der Anschlussstellenrampe ist aus Verkehrssicherheitsgründen nicht möglich. Der Forderung wird aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht entsprochen. Die sich auf dem Grundstück Fl. Nr. 179 befindlichen Fahrsilos können über den geplanten Grundstückerschließungsweg (Unterlage 11 T2, Reg.-Verz. lfd. Nr. 1.1.37 T1) und die geplante Kreisverkehrsanlage südlich der A 8 (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. Lfd. Nr. 1.1.8 T1) sowie ab der Kreisverkehrsanlage über die dann neu verknüpfte St 2362 (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.1.7 T1) angemessen angefahren werden. Auf die Aufrechterhaltung des öffentlichen Wegenetzes besteht im Übrigen kein Rechtsanspruch.

Fl. Nr. 787, Gemarkung Frasdorf

Die Forderung, die als Streuwiese genutzte Fl. Nr. 787, Gemarkung Frasdorf, westlich von Ginnerting zu drainieren und dem Einwender zur Minimierung seines Grunderwerbsverlustes rekultiviert als Dauergrünland zur Verfügung zu stellen, wird abgelehnt. Streuwiesen unterliegen dem Naturschutz und dürfen nicht ohne weiteres drainiert und in Intensivgrünland umgewandelt werden.

Bewirtschaftung

Die Forderung, auf allen vorübergehend zu beanspruchenden Flächen ausschließlich bodenschonende Fahrzeuge (Raupenfahrzeuge, Fahrzeuge mit Ballonreifen etc.) während der Bauphase einzusetzen, um die Bodenverdichtung so gering wie möglich zu halten, wird zurückgewiesen. Durch den Vorhabensträger wird sichergestellt, dass eine weitere ordnungsgemäße landwirtschaftliche Bodennutzung des Grundstücks möglich ist. Im Übrigen wird den Belangen der Landwirtschaft durch die in diesem Beschluss unter A.3.6 getroffenen Nebenbestimmungen Rechnung getragen.

Fragen des Grunderwerbs sind nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Auf die Ausführungen unter C.3.5.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen. Der Vorhabensträger hat im Anhörungsverfahren aber zugesagt, sich im Rahmen der Möglichkeiten um den Erwerb von Tauschflächen zu bemühen. Eine Wiederzuteilung von ggf. aufzulassenden Flächen der Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung, als Ersatzland wird im erst Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen überprüft.

3.5.2.1.1.24 Einwender Nr. 2026

Der Einwender führt einen landwirtschaftlichen Betrieb im Nebenerwerb. Der Betrieb werde durch das Bauvorhaben in seiner Existenz gefährdet und es werde geeignetes Ersatzland gefordert. Der Einwender wandte sich insbesondere gegen die vorübergehende Inanspruchnahme seiner Flächen zum Zwecke der Auffüllung mit Überschussmassen (insbesondere Fl. Nrn. 569, 79 und 388, Gemarkung Umrathshausen). Der Vorhabensträger dürfe überschüssigen Oberboden an anderer Stelle bzw. nur mit Einverständnis des jeweiligen Grundstückseigentümers durchführen. Zudem müsse der geplante Lärmschutz im Bereich Leitenberg aus einer Kombination aus Lärmschutzwall und Lärmschutzwand errichtet werden, um die Grundinanspruchnahme zu minimieren. Durch die Verschiebung des Weges zur westlichen Grundstücksgrenze des Grundstücks Fl. Nr. 707, Gemarkung Umrathshausen, könne die Flächeninanspruchnahme aus der Fl. Nr. 708, Gemarkung Umrathshausen, reduziert werden. Es sei möglich, die neue Straße auf der vorhandenen alten Gemeindestraße weiterzuführen. Der Einwender befürchtete zudem eine Überflutung des Grundstücks Fl. Nr. 730, Gemarkung Umrathshausen, und forderte die Entwässerung so zu planen und zu gestalten, dass Überschwemmungsschäden ausgeschlossen würden.

Für die geplante Straßenbaumaßnahme werden aus der Fl. Nr. 79, Gemarkung Umrathshausen, 3.480 m² dauerhaft und 671 m² vorübergehend, aus der Fl. Nr. 388, Gemarkung Umrathshausen, 1.995 m² dauerhaft und 512 m² vorübergehend, aus der Fl. Nr. 567, Gemarkung Umrathshausen, 1.055 m² vorübergehend und aus der Fl. Nr. 569, Gemarkung Umrathshausen, 12.710 m² dauerhaft und 2.275 m² vorübergehend und aus der Fl. Nr. 708, Gemarkung Umrathshausen, 336 m² dauerhaft und 342 m² in Anspruch genommen. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen Achenmühle und Bernauer Berg erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen unter C.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer Autobahn einschlägigen einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) sowie dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) in diesem Bereich nicht möglich.

Die Inanspruchnahme der Fl. Nr. 707, Gemarkung Umrathshausen, wird als öffentlicher Feld- und Waldweg für die Baustellenzufahrt für die Prientalbrücke BW 117 benötigt und daher mit einer Fahrbahnbreite von 4,5 m ausgebaut (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nrn. 1.1.39 T1, 2.1.16). Es werden zwei

Ausweichstellen vorgesehen. Der Eingriff in den ostseitigen Hang wird durch die Verbreiterung des Weges erforderlich. Um die Eingriffe in den östlich des Wegs verlaufenden Hang zu minimieren, erfolgt der Ausbau vom westlichen Bankettrand des bestehenden öffentlichen Feld- und Waldweges nach Osten. Eine Verbreiterung nach Westen scheidet aus statischen und topographischen Gründen aus, da der Weg in diesem Bereich unmittelbar am Ufer der Prien liegt. Es wird im Übrigen auf die Ausführungen unter C.3.4.3.4.10 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Flächen im Bereich Fl. Nr. 388, Gemarkung Umrathshausen, werden für geringfügige Oberbodenauffüllungen nur temporär in Anspruch genommen. Bei den Auffüllungen ist das Aufbringen von 30 cm Oberboden vorgesehen. Bei dem zur Auffüllung vorgesehenen Oberboden handelt es sich um den vor Ort anstehenden und im Zuge der Maßnahme abgeschobenen Oberboden, dessen Zusammensetzung je nach Örtlichkeit variieren kann (Feinsand, Schluff und Ton, Humus, Bodenlebewesen). Der Forderung nach einer Beweissicherung wird bzgl. der Auffüllungen auf Zusage des Vorhabensträgers entsprochen. Durch den Vorhabensträger wird zudem sichergestellt, dass eine weitere ordnungsgemäße landwirtschaftliche Bodennutzung des Grundstücks möglich ist.

Die vorgesehenen Lärmschutzwälle dienen zum einen zur Verbesserungen der Lärmsituation im Ortsteil Leitenberg, andererseits aber auch der Ablagerung von den beim Ausbau der A 8 anfallenden Erdüberschussmassen. Durch die trassennahe Ablagerung der beim Ausbau der A 8 anfallenden Erdüberschussmassen werden unnötige Transportwege über das untergeordnete Wegenetz vermieden. Sie lassen sich durch Bepflanzung gut in die Landschaft einbinden. Mit den geplanten Lärmschutzmaßnahmen kommt der Vorhabensträger seiner Verpflichtung auf Einhaltung der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV nach. Daher sind entstehende Mehrkosten für Lärmschutzwände wirtschaftlich nicht vertretbar.

Existenzgefährdung

Der Vorhabensträger hat aufgrund der Angaben des Einwenders geprüft, ob vorhabensbedingt die Existenz seines landwirtschaftlichen Betriebs gefährdet wird. Der Betrieb des Einwenders ist ein Nebenerwerbsbetrieb. Der Einwender bewirtschaftet insgesamt rd. 5,72 ha Nutzfläche. Durch das Bauvorhaben verliert der Betrieb des Einwenders ca. 1,85 ha dauerhaft aus seinen Eigentumsflächen. Der Flächenentzug entspricht rd. 32,4 % der gesamten land- und forstwirtschaftlichen Nutzfläche des Betriebs. Der für das Bauvorhaben erforderliche Flächenverlust macht damit deutlich mehr als der Entzug von 5 % der betrieblichen Flächen aus, die nach der Rechtsprechung in der Regel von einem gesunden landwirtschaftlichen Betrieb verkraftet werden können.

Es wurde wegen des über 5 % liegenden Flächenentzuges noch eine konkrete Einschätzung des Betriebsgewinns und der Eigenkapitalbildung durch den Vorhabensträger vorgenommen. Das entscheidende Kriterium für die Existenzfähigkeit eines landwirtschaftlichen Betriebs stellt die jährlich zu erzielende Eigenkapitalbildung dar. Zu prüfen ist, ob der Betrieb längerfristig existenzfähig ist. Dieser Maßstab rechtfertigt sich vor dem Hintergrund, dass die fernstraßenrechtliche Planung zur Verwirklichung langfristiger Planungsziele auf eine dauerhafte Bodenbeanspruchung ausgerichtet ist. Daher fehlt landwirtschaftlichen Betrieben, die ihrerseits keine Aussicht auf längerfristige Existenz haben, regelmäßig das erforderliche Gewicht, um das für das Planvorhaben sprechende öffentliche Interesse zu überwinden. Bei Betrieben, die ohnehin nicht lebensfähig sind (den Eingriff durch das Vorhaben hinweggedacht), ist eine vorhabenbedingte Existenzgefährdung regelmäßig zu verneinen. Wie bereits unter C.3.5.1.1 dieses Beschlusses ausgeführt, sollte nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen der Betriebsgewinn, also der Gesamtdeckungsbeitrag der land- und forstwirtschaftlichen Produktion, eine Eigenkapitalbildung von ca. 5.000 - 8.000 €/Jahr ergeben. Von einem existenzfähigen Vollerwerbsbetrieb kann man bei den derzeitigen Preis-Kosten-Verhältnissen ab einem Jahresgewinn von rund 30.000 € bis 35.000 € ausgehen. Da der Einwender eigene Angaben zur erwarteten konkreten Einkommenssituation des Betriebes gemacht hat, aber keine Buchführungsabschlüsse zur Verfügung gestellt wurden, wurden für eine Einschätzung die Buchführungsergebnisse der Wirtschaftsjahre 2018/19 - 2020/21 herangezogen, die von der LfL - Institut für Agrarökonomie zur Verfügung gestellt wurden. Nach den erwerbswirtschaftlichen Berechnungen des Vorhabensträgers zu den Auswirkungen des Flächenentzugs auf die Existenzfähigkeit des Betriebs ist nicht mit einer durch das Bauvorhaben ausgelösten existenziellen Gefährdung des Betriebs zu rechnen, da nach den Sätzen der Agrarstatistik ein Betrieb mit dieser Faktorenausstattung schon bereits vor dem Bauvorhaben eine deutlich negative Eigenkapitalbildung ausweist. Es kann bereits vor dem Bauvorhaben durch den Betrieb nicht genügend Eigenkapital erwirtschaftet werden, um langfristig die Lebenshaltungskosten des Einwenders und seiner Familie zu erzielen sowie notwendige Rücklagen für Betriebsinvestitionen zu bilden. Der vorhabensbedingte Flächenentzug führt demnach aufgrund einer betriebswirtschaftlichen Einschätzung nicht dazu, dass der landwirtschaftliche Nebenerwerbsbetrieb in seiner Existenz gefährdet wird.

Im Übrigen halten wir selbst bei einer entstehenden Existenzgefährdung des Nebenerwerbsbetriebs das öffentliche Interesse am Ausbau der A 8 für vorrangig. Auf die Ausführungen unter C.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Die mit dem Bauvorhaben verfolgten Planungsziele haben ein so starkes Gewicht, dass auch eine Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebs gerechtfertigt ist. Auf die

Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden. Es wird dabei nicht verkannt, dass der Nebenerwerbsbetrieb nicht unwesentlich zum Gesamteinkommen beiträgt und derartige Kleinbetriebe das Landschaftsbild prägen und für den umfangreichen und als Zusatzeinkommen in vielen Betrieben notwendigen Fremdenverkehr erforderlich sind.

Lärmschutz

Es wurde vom Einwender gefordert, dass im Bereich der Fl. Nr. 569, Gemarkung Umrathshausen, die Lärmschutzwand bis Bau-km 73+330 fortgeführt werde, um die Böschung des Walles und weitere Flächeninanspruchnahmen zu reduzieren.

Die Forderung wird abgelehnt. Das planfestgestellte Lärmschutzkonzept bewirkt, dass an allen Gebäuden in Leitenberg die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Eine Verlängerung der Wall-Wand-Kombination ist daher nicht erforderlich. Zudem würde die Flächeninanspruchnahme infolge des Wallkörpers auch mit aufgesetzter Lärmschutzwand gleich bleiben, d. h. dass die Wallböschung dadurch nicht reduziert werden kann.

Beckenanlage 7

Es wurde vom Einwender gefordert, dass eine Errichtung der Beckenanlage 7 ersatzweise auf den Fl. Nrn. 569 und 79, Gemarkung Umrathshausen, erfolge. Ferner wäre er bereit, auch sein Grundstück Fl. Nr. 708, Gemarkung Umrathshausen, für das Bauvorhaben zur Verfügung zu stellen. Im Gegenzug solle der Vorhabensträger im Tausch eine entsprechende Teilfläche aus der Fl. Nr. 97/1, Gemarkung Umrathshausen, die für die Beckenanlage 7 vorgesehen sei, anbieten. Damit könnte die Flächeninanspruchnahme deutlich reduziert werden.

Die Forderung wird abgelehnt. Die geplante Lage der Beckenanlage BECK 7 (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 3.3.7 T2) liegt im Tiefpunkt und beruht auf einem mit dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim abgestimmten Entwässerungskonzept. Die Versetzung auf den vorgeschlagene Standort ist entwässerungstechnisch aufgrund einer höheren Lage nicht möglich.

Straßenentwässerung

Der Forderung des Einwenders, auf eine Oberflächenentwässerung in das Grundstück Fl. Nr. 708, Gemarkung Umharthshausen, zu verzichten und stattdessen eine Einleitung in die Prien als Vorfluter oder die Festsetzung einer anderen Entwässerungslösung zu planen, wird entsprochen. Der Vorhabensträger hat im Rahmen der 1. Tektur vom 17.12.2019 die Oberflächentwässerung entsprechend

angepasst, damit das im Einschnitt gesammelte Wasser über einen Durchlass der Prien zugeführt werden kann (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 3.2.15a T1).

Vernässungsgefahr

Die Befürchtungen einer Überschwemmungsgefahr für die Fl. Nr. 730, Gemarkung Umrathshausen, werden von uns nicht geteilt. Die Straßenentwässerung wurde vom Wasserwirtschaftsamt Rosenheim überprüft und nicht beanstandet. Die Einleitmengen wurden für jeden Vorfluter mit dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim abgestimmt. Das auf den Fahrbahnen der A 8 zwischen der Prientalbrücke und der Gemeindeverbindungsstraße Leitenberg - Aschau gesammelte Oberflächenwasser fließt aufgrund des Gefälles nach Westen. Das über die Längs- und Querneigung in Leitungen oder in Mulden gesammelte Oberflächenwasser wird künftig in ein naturnah gestaltetes Absetzbecken unter der Prienbrücke geleitet, dort nach dem derzeitigen Stand der Technik mechanisch gereinigt und der Prien zugeführt. Durch die geplante Erneuerung der Straßenentwässerungseinrichtungen werden die Umweltbeeinträchtigungen wesentlich verringert und die bestehende Situation insgesamt deutlich verbessert. Die Überschwemmungssituation wird durch den Ausbau der A 8 nicht verschärft. Auf die Ausführungen dieses Beschlusses unter C.3.3.6.3 wird verwiesen.

Funkmast

Die Forderung auf einer Beibehaltung des Standortes des Funkmasten der Deutschen Telekom AG auf der Fl. Nr. 616, Gemarkung Umrathshausen, wegen einer befürchteten Strahlenbelastung der Anlieger wird abgelehnt. Der Funkmast der Deutschen Telekom AG (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 4.1.5) muss im Zuge des Ausbaus der A 8 um ca. 15 m nach Norden versetzt werden. Zur Erhaltung des bisherigen Maststandortes wären aufwendige sowie kosten- und wartungsintensive Hangsicherungsmaßnahmen erforderlich, sodass eine geringfügige Verschiebung des Funkmasten gerechtfertigt erscheint. Die Gefahr einer Strahlenbelastung halten wir für nicht erheblich. Der Abstand zum nächstgelegenen Wohngebäude beträgt weiterhin mehr als 110 m. Die Einhaltung der Grenzwerte der 26. BImSchV ist sichergestellt.

Fragen des Grunderwerbs, insbesondere auch eine Baumwertentschädigung, sind nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Auf die Ausführungen unter C.3.5.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen. Der Vorhabens-träger hat im Anhörungsverfahren aber zugesagt, sich im Rahmen der Möglichkeiten um Ersatzland bemühen. Der Vorhabensträger wies aber darauf hin, dass die als Tauschfläche vom Einwender begehrte Fl. Nr. 567/1, Gemarkung Umrathshausen,

der Bundesrepublik Deutschland, Bundestraßenverwaltung, Bestandteil des naturschutzfachlichen Kompensationskonzeptes (Maßnahme A 3) sei.

3.5.2.1.1.25 Einwender Nr. 2027

Der Einwender bewirtschaftet einen landwirtschaftlichen Betrieb. Der Betrieb werde durch das Bauvorhaben in seiner Existenz gefährdet und es werde geeignetes Ersatzland gefordert. Der Einwender wandte sich insbesondere gegen den auf Fl. Nr. 1554, Gemarkung Frasdorf, geplanten Lärmschutzwall. Es müsse in diesem Bereich eine Lärmschutzwand errichtet und über diese Fl. Nr. 1592, Gemarkung Frasdorf, in das bereits im Eigentum des Vorhabensträgers befindliche Grundstück verlängert werden. Die Lärmschutzwand sei zu begrünen und in das Landschaftsbild zu integrieren. Auch die darauf geplante Zuwegung zur landschaftspflegerischen Maßnahme auf Fl. Nr. 1714/2, Gemarkung Frasdorf, werde abgelehnt, da sie über die Kreisstraße RO 5 erfolgen könne. Das Gerinne auf Fl. Nr. 1592, Gemarkung Frasdorf, sei zu der A 8 zu verschieben und notfalls zu verrohren. Würde man im Bereich Fl. Nr. 1589, Gemarkung Frasdorf, den vorhandenen Aubach, Fl. Nr. 955, jeweils Gemarkung Frasdorf, verrohren, könnte ebenfalls ein Engriff minimiert und das Brückenbauwerk verkürzt werden. Sofern das Gewässer offenbleibe, sei es soweit als möglich an die A 8 zu verlagern, damit die Fl. Nrn. 1589 und 1590, Gemarkung Frasdorf, einheitlich bewirtschaftbar seien. Im Bereich Fl. Nr. 1590, Gemarkung Frasdorf, müsse die Möglichkeit eines Holzlagerplatzes verbleiben. Die dort befindlichen Drainagenausläufe müssten auch während der Bauzeit gesichert werden. Sämtliche Grundstücke müssten zudem durchgehend angefahren werden können, da sie als Weide genutzt würden und die Wasserversorgung der Tiere sicherzustellen sei.

Für die geplante Straßenbaumaßnahme werden aus der Fl. Nr. 1589, Gemarkung Frasdorf, 2.952 m² dauerhaft und 2.419 m² vorübergehend, aus der Fl. Nr. 1590, Gemarkung Frasdorf, 2.297 m² dauerhaft und 160 m² vorübergehend und aus der Fl. Nr. 1592, Gemarkung Frasdorf, 1.279 m² dauerhaft und 2.128 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen Achenmühle und Bernauer Berg erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen unter C.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer Autobahn einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) sowie dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) in diesem Bereich nicht möglich.

Die Inanspruchnahme der Fl. Nr. 1592, Gemarkung Frasdorf, ist für die Anlage eines Betriebsweges (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.2.9 T1) als Zufahrt zum geplanten Lärmschutzwall auf Fl. Nr. 1714/2, Gemarkung Frasdorf, und zu einer naturschutzfachlichen Kompensationsfläche (A 1) erforderlich. Eine Verschiebung des Grabens zur A 8 hin ist nicht möglich. Einer Verlegung der Zuwegung zum Lärmschutzwall über die Fl. Nr. 1592, Gemarkung Frasdorf, konnte der Vorhabens-träger aber im Rahmen seiner 1. Tektur vom 17.12.2019 nachkommen und hat diese zur Flächenreduzierung auf der bundeseigenen Fl. Nr. 1714/2, Gemarkung Frasdorf, vorgesehen.

Die zwischen Leitenberg und Umrathshausen geplanten Oberbodenauffüllungen sind infolge der 1. Tektur vom 17.12.2019 entfallen. Die Flächen sind für eine Geländeangleichung nur noch temporär in Anspruch zu nehmen.

Die Forderung auf Ersatz des geplanten Lärmschutzwalles durch eine Lärmschutz-wand auf der Fl. Nr. 1592, Gemarkung Frasdorf, zur weiteren Flächenminimierung wird abgelehnt. Mit den geplanten Lärmschutzmaßnahmen kommt der Vorhabensträger seiner Verpflichtung auf Einhaltung der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV nach. Auf die Ausführungen unter C.3.4.4.1 dieses Beschlusses wird verwiesen. Ein Lärmschutzwall ist aufgrund der besseren landschaftlichen Integration, Massenbilanz und Herstellungs- und Unterhaltungskosten gerechtfertigt. Auch bei der Errichtung einer Lärmschutzwand ist neben der Konstruktion zusätzlicher Flächenbedarf für einen befahrbaren Unterhaltungsweg sowie zusätzlicher Entwässerungseinrichtung nötig. Mit den geplanten Lärmschutz-maßnahmen kommt der Vorhabensträger seiner Verpflichtung auf Einhaltung der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV nach. Daher sind die genannten Lärmschutzwälle gerechtfertigt und die entstehenden Mehrkosten für Lärmschutzwände wirtschaftlich nicht vertretbar. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen sind daher nicht geboten. Insbesondere die geforderte Verlängerung des Lärmschutzwalls auf Fl. Nr. 1714/2, Gemarkung Frasdorf, bis Bau-km 77+330 wird wegen der dafür erforderlichen weiteren Eingriffe in Flächen Dritter und aus naturschutzfachlichen Gründen abgelehnt. Auf diesem Grundstück befinden sich vier verschiedene Orchideenvorkommen, welche eine hohe Naturschutzwertigkeit besitzen. Auf die Ausführungen unter C.3.4.4.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Bauwerk BW 111a

Die geforderte Verrohrung am Bauwerk BW 111a zur Unterführung des Aubaches im Bereich der Fl. Nr. 1589, Gemarkung Frasdorf, wird aus naturschutzfachlichen und wasserwirtschaftlichen Gründen zur Aufrechterhaltung/Wiederherstellung der Durchgängigkeit des Gewässers abgelehnt. Eine Verrohrung des Aubachs würde dessen hydraulische Leitungsfähigkeit und Gewässerstruktur verschlechtern. Die

Durchgängigkeit des Gewässers für die Wasserorganismen ist stets zu gewährleisten, d. h. Verrohrungen sind zu vermeiden und Durchlässe auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken. Eine Verrohrung des Aubachs müsste in jedem Fall neben der Kabeltrasse verlaufen und könnte nicht überbaut werden. So würde eine Verrohrung des Gewässers den Flächenverbrauch nicht merklich reduzieren. Zudem wäre die Unterhaltung verrohrter Gewässer zur Vorbeugung von Verklausung immer umfangreicher und aufwendiger als bei offenen Gewässern.

Zudem hat der Vorhabensträger in diesem Bereich seine Planung im Rahmen der 1. Tektur vom 17.12.2019 geändert. Die eigenständige Unterführung des Aubaches BW 111a entfällt (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.1.5), da das BW 111 zur Überführung eines öffentlichen Feld- und Waldweges bei Thal über den Aubach um ein weiteres Feld verlängert wurde, um die Flächeninanspruchnahme zu verringern (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.1.4 T1).

Existenzgefährdung

Der Vorhabensträger hat aufgrund der Angaben des Einwenders geprüft, ob vorhabensbedingt die Existenz seines landwirtschaftlichen Betriebs gefährdet wird. Der Betrieb des Einwenders war ein Nebenerwerbsbetrieb. Durch das Bauvorhaben verliert der Betrieb des Einwenders ca. 0,65 ha dauerhaft aus seinen Eigentumsflächen.

Der Einwand der drohenden Existenzgefährdung ist aber aufgrund der zwischenzeitlichen Betriebsaufgabe durch den Einwender nicht weiter aufrechtzuerhalten. Aufgrund der Betriebsaufgabe und dem damit nach Angaben fehlenden landwirtschaftlichen Einkommen für den Lebensunterhalt der Betriebsleiterfamilie bzw. einer ausreichenden Eigenkapitalbildung stellt der Betrieb im Sinne der höchstrichterlichen Rechtsprechung bereits vor der Flächeninanspruchnahme keinen existenzfähigen Betrieb mehr dar und kann somit nicht in seiner Existenz gefährdet werden.

Erschließung

Der Vorhabensträger kommt mit seiner Planung der Verpflichtung nach, das bestehende Wegenetz den neuen Gegebenheiten anzupassen und wiederherzustellen, so dass die Erschließung der betroffenen Flächen entlang der A 8 weiterhin sichergestellt wird. Die Wegeverbindungen werden weitestgehend aufrechterhalten. Der Vorhabensträger hat im Anhörungsverfahren zugesichert, die Wegebenutzung durch Baufahrzeuge rechtzeitig mit dem jeweiligen Baulastträger abzustimmen. Auf die Aufrechterhaltung des öffentlichen Wegenetzes besteht im Übrigen kein Rechtsanspruch.

Der Forderung, den öffentlichen Feld- und Waldweg im Bereich der Fl. Nr. 709, Gemarkung Umrathshausen, zur westlichen Grundstücksgrenze der Fl. Nr. 707, Gemarkung Umrathshausen, zu verschieben, kann nicht nachgekommen werden. Der Eingriff in den ostseitigen Hang der Fl. Nr. 709, Gemarkung Umrathshausen, durch die Verbreiterung des öffentlichen Feld- und Waldweges (Fl. Nr. 707, Gemarkung Umrathshausen, "Tiefenmoosweg") ist als Baustellenzufahrt erforderlich und eine Verbreiterung nach Westen scheidet aus, weil der Weg in diesem Bereich unmittelbar am Ufer der Prien liegt.

Drainagen

Sofern Drainagen von der Baumaßnahme betroffen sind, werden diese laut Zusage des Vorhabensträgers nach Abschluss der Baumaßnahme ebenfalls ordnungsgemäß wiederhergestellt. Im Übrigen wird den Belangen der Landwirtschaft durch die in diesem Beschluss unter A.3.6 getroffenen Nebenbestimmungen Rechnung getragen.

Holzablageplatz

Die vom Einwender geforderte Einrichtung eines Holzablageplatzes ist im westlichen Teil der Restfläche von Fl. Nr. 1590, Gemarkung Frasdorf, auf Höhe des parallelen Verlaufs von A 8 und Feldweg denkbar und wird auf Zusage des Vorhabensträgers in Abstimmung mit dem Einwender gegebenenfalls im Zuge der Bauausführungsplanung noch festgelegt werden.

Fragen des Grunderwerbs sind nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Auf die Ausführungen unter C.3.5.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen. Der Vorhabensträger hat im Anhörungsverfahren aber zugesagt, sich im Rahmen der Möglichkeiten um Ersatzland bemühen.

3.5.2.1.1.26 Einwender Nr. 2028

Der Einwender wandte sich als Eigentümer der Grundstücke Fl. Nrn. 1279 und 1346, jeweils Gemarkung Höhenmoos, 1581, Gemarkung Frasdorf, und des bebauten Grundstückes Fl. Nr. 106, Gemarkung Frasdorf, gegen das Bauvorhaben. Er verlangte eine Übernahme der verbleibenden unwirtschaftlichen Restfläche auf Fl. Nr. 1346, Gemarkung Höhenmoos, mit 867 m². Zudem müsse die zukünftige Erschließung der Fl. Nr. 1279, Gemarkung Höhenmoos, für eine ordnungsgemäße Waldbewirtschaftung gewährleistet sein. Zudem befürchtete er, dass es mangels einer ordnungsgemäßen Straßenentwässerung zu Überschwemmungen der in der Nähe des Brückenbauwerks BW 109 zur Unterführung des Weißenbaches (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.1.1) gelegenen Fl. Nr. 1581, Gemarkung Frasdorf, kommen werde. Er bemängelte außerdem entstehende unzumutbare Verkehrsimmissionen und verlangte ausreichende Schutzmaßnahmen. Es sei

möglich und notwendig, das Tunnelbauwerk auch in westlicher Richtung um mindestens 300 m zu verlängern, was dazu führen würde, dass auch das Wohnanwesen der Einwender durch den Tunnel deutlich besser geschützt würde als durch die jetzt vorgesehene Lärmschutzwand. Die vorgesehenen Tunnellüftungen müssten zudem mit Filter-einrichtungen zur Reduzierung von Luftschadstoffen versehen werden,

Die Einwendungen hinsichtlich geplanter Flächeninanspruchnahmen aus den Fl. Nrn. 1279, und 1346, jeweils Gemarkung Höhenmoos, beziehen sich aber nicht auf den hier vorliegenden Regelungsgegenstand zum Ausbau der A 8 im Abschnitt Achenmühle - Bernauer Berg. Die Entscheidung über diese Einwendungen kann erst im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den westlichen Abschnitt der A 8 von AS Rosenheim - Achenmühle erfolgen.

Verkehrsimmissionen

Die Besorgnis des Einwenders wegen entstehender unzumutbarer Verkehrsimmissionen an seinem Anwesen auf Fl. Nr. 106, Gemarkung Frasdorf, ist unbegründet. Für das Anwesen werden mit den geplanten Lärmschutzmaßnahmen die Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen sind daher nicht geboten. Auf die Ausführungen unter C.3.4.4.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Auch die Grenzwerte der 39. BImSchV zur Bewertung der Luftqualität sind außerhalb der Verkehrsflächen der A 8 flächendeckend eingehalten. Weitere Maßnahmen sind nicht erforderlich. Auf die Ausführungen unter C.3.4.4.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Überschwemmungsgefahr

Die Befürchtungen einer Überschwemmungsgefahr für die Fl. Nr. 1581, Gemarkung Frasdorf, aufgrund der geplanten Verlegungsmaßnahmen am Weißenbach (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 5.2) und der Entwässerungseinrichtungen werden von uns nicht geteilt. Die Straßenentwässerung wurde vom Wasserwirtschaftsamt Rosenheim überprüft und nicht beanstandet. Die Einleitmengen wurden für jeden Vorfluter mit dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim abgestimmt. Das über die Längs- und Querneigung in Leitungen oder in Mulden gesammelte Oberflächenwasser wird künftig in naturnah gestaltete Regenrückhaltebecken mit Absetzbecken (z. B. Beckenanlage BECK 2, Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 3.3.2) oder reine Absetzbecken (z. B. Beckenanlage BECK 1, Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 3.3.1) geleitet und dort nach dem derzeitigen Stand der Technik mechanisch gereinigt. Fahrbahnbereiche auf Dammböschungen werden breitflächig über die Böschung entwässert und das Wasser über die belebte Bodenzone

versickert. Durch die geplante Erneuerung der Straßenentwässerungseinrichtungen werden die Umweltbeeinträchtigungen wesentlich verringert und die bestehende Situation insgesamt deutlich verbessert. Die Überschwemmungssituation wird durch den Ausbau der A 8 nicht verschärft. Auf die Ausführungen dieses Beschlusses unter C.3.3.6.3 wird verwiesen.

Funkmast

Die Sorge des Einwenders, dass im Bereich Ginnerting möglicherweise ein Funkmast errichtet werden solle, ist ebenfalls unbegründet. Es ist zwar in der Planung des Vorhabensträgers die Errichtung eines für den Betrieb des Frasdorfer Tunnels notwendigen Funkmasten (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.1.12 T1) vorgesehen. Im Bereich von Ginnerting wird aber kein Funkmast errichtet, da ein Standort in Ginnerting technisch ungeeignet wäre.

Fragen des Grunderwerbs sind im Übrigen nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Auf die Ausführungen unter C.3.5.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen. Der Vorhabensträger hat aber zugesagt, den Wunsch des Einwenders, den Grundstücksflächenverlust durch teilweisen Tausch mit der nördlich an das Grundstück Fl. Nr. 106, Gemarkung Frasdorf, angrenzenden und im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung, stehenden Fl. Nr. 128, Gemarkung Frasdorf, auszugleichen, im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen zu überprüfen.

3.5.2.1.1.27 Einwender Nr. 2029

Der Einwender bewirtschaftet einen landwirtschaftlichen Nebenerwerbsbetrieb. Der Betrieb werde durch das Bauvorhaben in seiner Existenz gefährdet und es werde geeignetes Ersatzland gefordert. Der Einwender wandte sich insbesondere gegen die aus seiner Sicht völlig überdimensionierte Straßenplanung. Ausreichend für die Erhöhung der Verkehrssicherheit sei ein 4-spuriger Ausbau mit Standstreifen. Eine weitere Verringerung der Flächeninanspruchnahme könne durch die Gestaltung möglichst steiler Böschungen erreicht werden. Insbesondere die Inanspruchnahme der umfassend drainierten Fl. Nr. 1308, Gemarkung Umrathshausen, sei zu reduzieren. Auf eine im Bereich des Bauwerks BW 122 geplante Behelfszufahrt zur A 8 sei zur Vermeidung von Schleichverkehr zu verzichten. Es werde zur Flächenschonung gefordert, dass das Brückenbauwerk BW 123 so weit nach Osten verschoben werde, dass die Anbindung an die Straßenführung ohne Inanspruchnahme der Fl. Nr. 1315, Gemarkung Umrathshausen, erfolge. Der Vorhabensträger verfüge nämlich dort selbst über ausreichende Eigentumsflächen. Insbesondere seien sonst weitere Belastungen des Einwenders bei Unfallvorkommnissen oder Stau zu befürchten, da die Verkehrsteilnehmer die Wegeverbindung über das Grundstück

Fl. Nr. 1317, Gemarkung Umrathshausen, und die Brücke über die A 8 als Ausweichstrecke benutzen würden. Unabhängig davon sei die Einschleifung des geplanten Wirtschaftswegs überdimensioniert und führe zu zusätzlichen unnötigen Flächenverlusten. Die Kurve müsse abgeflacht und die Anbindung des Wirtschaftswegs mit der Straße im Wege einer schrägen Anbindung flächenschonender erfolgen.

Für die geplante Straßenbaumaßnahme werden die Fl. Nr. 1308, Gemarkung Umrathshausen, komplett mit 14.706 m² dauerhaft, aus der Fl. Nr. 1308/1, Gemarkung Umrathshausen, 3.280 m² dauerhaft und aus der Fl. Nr. 1315, Gemarkung Umrathshausen, 10.220 m² dauerhaft und 2.605 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen Achenmühle und Bernauer Berg erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen unter C.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Nur ein 6-streifiger Ausbauquerschnitt der A 8 stellt unter Berücksichtigung der zukünftigen Verkehrsbelastung und der Verkehrsbedeutung eine ausreichende Leistungsfähigkeit und Qualität des Verkehrsablaufs sicher. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer Autobahn einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) sowie dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) in diesem Bereich nicht möglich.

Die Verlegung der Fahrbahn der A 8 in diesen Bereich nach Norden ist insbesondere durch das Bestreben von der Hauptbebauung von Frasdorf abzurücken gerechtfertigt. Die Inanspruchnahme der Fl. Nr. 1308, Gemarkung Umrathshausen, ist zur Anlage des künftigen Autobahndammes gerechtfertigt, weil in diesem Bereich eine nordseitige Verbreiterungsrichtung der A 8 vorgesehen ist. Eine Flächenreduzierung aus der Fl. Nr. 1315, Gemarkung Umrathshausen, ist wegen der erforderlichen Lage des neu zu errichtenden Überführung BW 123 der Gemeindeverbindungsstraße Spöck - Pfaffing (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. Lfd. Nr. 2.1.22 T1) nicht möglich. Außerdem würde eine Verschiebung des BW 123 nach Osten einem massiven Eingriff in die bei Bau-km 0+070 der Gemeindeverbindungsstraße unmittelbar südöstlich an die Fahrbahn angrenzenden Bewuchs an der Hangkante verursachen. Ferner kann durch die bestehende Lage des Bauwerkes eine aufwendige Verlegung des Funkmastes vermieden werden. Eine Verschiebung wäre auch mit einer zusätzlichen Flächeninanspruchnahme aus den Fl. Nrn. 1301 und 1303, Gemarkung Umrathshausen, verbunden. Die Verwendung eigener

Flächen des Vorhabensträgers in diesem Bereich ist nicht möglich, da diese für einen notwendigen Waldausgleich verwendet werden müssen.

Eine Änderung der Trassierung des geplanten öffentlichen Feld- und Waldweges Fl. Nr. 1314, Gemarkung Umrathshausen, (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.1.51 T2) wird abgelehnt. Die geplante Einmündung gewährleistet eine verkehrsgerechte Anbindung des Weges an die Gemeindeverbindungsstraße. Sie ermöglicht insbesondere für landwirtschaftliche Fahrzeuge sämtliche Fahrbeziehungen und nicht nur die derzeitige Befahrungsmöglichkeit. Eine Abflachung der Kurve wäre mit einer Einschränkung der Fahrbeziehungen Richtung Aschau verbunden. Um die dauerhaften Flächeninanspruchnahmen zu reduzieren, wird der geplante öffentliche Feld- und Waldweg im Rahmen der 2. Tektur vom 31.01.2023 rd. 6 m näher an die Lärmschutzwallböschung herangerückt und diese entsprechend steiler angelegt. Die geplanten Böschungen werden entsprechend den Empfehlungen des Baugrundgutachtens im Regelfall mit einer Neigung von 1:1,5 ausgeführt. Die Bereiche, in denen die Böschungsneigungen von der Regelneigung 1:1,5 abweichen, lassen sich aber bautechnisch nicht weiter reduzieren.

Existenzgefährdung

Der Vorhabensträger hat aufgrund der Angaben des Einwenders geprüft, ob vorhabensbedingt die Existenz seines landwirtschaftlichen Betriebs gefährdet wird. Der Betrieb des Einwenders ist ein Nebenwerbsbetrieb. Der Einwender bewirtschaftet insgesamt rd. 16,35 ha land- und forstwirtschaftliche Nutzfläche. Durch das Bauvorhaben verliert der Betrieb des Einwenders ca. 2,82 ha dauerhaft aus seinen Eigentumsflächen. Der Flächenentzug entspricht rd. 17,2 % der gesamten land- und forstwirtschaftlichen Nutzfläche des Betriebs. Der für das Bauvorhaben erforderliche Flächenverlust macht damit deutlich mehr als der Entzug von 5 % der betrieblichen Flächen aus, die nach der Rechtsprechung in der Regel von einem gesunden landwirtschaftlichen Betrieb verkraftet werden können.

Es wurde wegen des über 5 % liegenden Flächenentzuges noch eine konkrete Einschätzung des Betriebsgewinns und der Eigenkapitalbildung durch den Vorhabensträger vorgenommen. Das entscheidende Kriterium für die Existenzfähigkeit eines landwirtschaftlichen Betriebs stellt die jährlich zu erzielende Eigenkapitalbildung dar. Zu prüfen ist, ob der Betrieb längerfristig existenzfähig ist. Dieser Maßstab rechtfertigt sich vor dem Hintergrund, dass die fernstraßenrechtliche Planung zur Verwirklichung langfristiger Planungsziele auf eine dauerhafte Bodenbeanspruchung ausgerichtet ist. Daher fehlt landwirtschaftlichen Betrieben, die ihrerseits keine Aussicht auf längerfristige Existenz haben, regelmäßig das erforderliche Gewicht, um das für das Planvorhaben sprechende öffentliche Interesse zu überwinden. Bei Betrieben, die ohnehin nicht lebensfähig sind (den Eingriff durch

das Vorhaben hinweggedacht), ist eine vorhabenbedingte Existenzgefährdung regelmäßig zu verneinen. Wie bereits unter C.3.5.1.1 dieses Beschlusses ausgeführt, sollte nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen der Betriebsgewinn, also der Gesamtdeckungsbeitrag der land- und forstwirtschaftlichen Produktion, eine Eigenkapitalbildung von ca. 5.000 - 8.000 €/Jahr ergeben. Von einem existenzfähigen Vollerwerbsbetrieb kann man bei den derzeitigen Preis-Kosten-Verhältnissen ab einem Jahresgewinn von rund 30.000 € bis 35.000 € ausgehen. Da der Einwender eigene Angaben zur erwarteten konkreten Einkommenssituation des Betriebes gemacht hat, aber keine Buchführungsabschlüsse zur Verfügung gestellt wurden, wurden für eine Einschätzung die Buchführungsergebnisse der Wirtschaftsjahre 2018/19 - 2020/21 herangezogen, die von der LfL - Institut für Agrarökonomie zur Verfügung gestellt wurden. Nach den erwerbswirtschaftlichen Berechnungen des Vorhabensträgers zu den Auswirkungen des Flächenentzugs auf die Existenzfähigkeit des Betriebs ist mit einer durch das Bauvorhaben ausgelösten existenziellen Gefährdung des Betriebs zu rechnen, da nach den Sätzen der Agrarstatistik ein Betrieb mit dieser Faktorenausstattung eine positive Eigenkapitalbildung ausweist. Es kann bereits vor dem Bauvorhaben durch den Betrieb genügend Eigenkapital erwirtschaftet werden, um langfristig die Lebenshaltungskosten des Einwenders und seiner Familie zu erzielen sowie notwendige Rücklagen für Betriebsinvestitionen zu bilden. Der vorhabensbedingte Flächenentzug führt demnach aufgrund einer betriebswirtschaftlichen Einschätzung dazu, dass ein gesunder landwirtschaftlicher Nebenerwerbsbetrieb in seiner Existenz gefährdet wird. Infolgedessen wird hier von einer Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Nebenerwerbsbetriebes ausgegangen. Trotz der entstehenden Existenzgefährdung des Betriebes halten wir aber das öffentliche Interesse am Ausbau der A 8 für vorrangig. Auf die Ausführungen unter C.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Die mit dem Bauvorhaben verfolgten Planungsziele haben ein so starkes Gewicht, dass auch eine Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebs gerechtfertigt ist.

BW 122 Wildunterführung Bärnseegraben

Der Forderung des Einwenders, am Bauwerk BW 122 Wildunterführung Bärnseegraben keine Zu- oder Ausfahrt zu errichten, wird durch die Planung des Vorhabensträgers entsprochen (Unterlage 11 T2, Reg-Verz- lfd. Nr. 2.1.21 T1).

Verkehrslärm

Die Einwände hinsichtlich der Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm werden zurückgewiesen. Grundlage für die Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen ist die 16. BImSchV und die Berechnungsmethodik nach RLS-90. Für das Anwesen PF_IO_01 werden mit den geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die

Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten. Die Pegel betragen im 2. OG 57,5 dB(A) am Tag und 53,0 in der Nacht. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen werden abgelehnt. Auf die Ausführungen unter C.3.4.4.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Fragen des Grunderwerbs sind nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Auf die Ausführungen unter C.3.5.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen. Der Vorhabensträger hat im Anhörungsverfahren aber zugesagt, sich im Rahmen der Möglichkeiten um Ersatzland bemühen.

3.5.2.1.1.28 Einwender Nr. 2031

Der Einwender wandte sich gegen das Bauvorhaben als Inhaber eines landwirtschaftlichen Betriebes. Es sei geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen. Insbesondere die Inanspruchnahme der gepachteten Fl. Nr. 1714/3, Gemarkung Frasdorf, sei überzogen und müsse in jedem Fall minimiert werden. Die verbleibende Restfläche müsse weiterhin dauerhaft an den Betrieb verpachtet werden. Die Drainagen auf Fl. Nr. 1716, Gemarkung Frasdorf, müssten durchgehend funktionsfähig und die Ausläufe dauerhaft gesichert bleiben. Daneben wurde durch die Grabenverlegung ein Wasserrückstau in das Grundstück befürchtet. Es seien insofern technische Abhilfemaßnahmen zu ergreifen und auftretende Flurschäden zu entschädigen.

Für die geplante Straßenbaumaßnahme werden die Fl. Nr. 1716, Gemarkung Frasdorf, ganz mit 8.788 m² dauerhaft in Anspruch genommen. Zudem ist auch das gepachtete Grundstück Fl. Nr. 1714/4, Gemarkung Frasdorf, vorübergehend mit ca. 156 m² betroffen. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen Achenmühle und Bernauer Berg erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen unter C.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer Autobahn einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) sowie dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) in diesem Bereich nicht möglich. Die Inanspruchnahme der Fl. Nr. 1716, Gemarkung Frasdorf, wie auch der vom Einwender gepachteten und im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung, stehenden Fl. Nr. 1714/4, Gemarkung Frasdorf, ist in Abstimmung mit der Höheren Naturschutzbehörde für die Errichtung der Beckenanlage BECK 3 (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 3.3.3 T1) zur Sicherstellung einer ordnungsgemäßen Straßenentwässerung infolge der 1. Tektur vom 17.12.2019 auf der Nordseite der A 8 erforderlich. Die ursprünglich

erhobenen Einwände und Forderungen hinsichtlich einer Errichtung der Beckenanlage BECK 3 auf der bundeseigenen Fl. Nr. 1714/3, Gemarkung Frasdorf, sind damit überholt.

Im Übrigen wird den Belangen der Landwirtschaft durch die unter A.3.6 getroffenen Nebenbestimmungen dieses Beschlusses Rechnung getragen.

Fragen des Grunderwerbs sind nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Auf die Ausführungen unter C.3.5.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen. Der Vorhabensträger hat im Anhörungsverfahren aber zugesagt, sich im Rahmen der Möglichkeiten um Ersatzland bemühen.

3.5.2.1.1.29 Einwander Nr. 2032

Der Einwander betreibt auf den Fl. Nrn. 50 und 49/2, Gemarkung Frasdorf, eine Tankstelle in Frasdorf. Die Tankstelle ist verpachtet. Er wandte sich gegen die Neusituierung der Autobahnausfahrt. Dadurch verändere sich auch die Einmündungssituation grundlegend. Er forderte, dass die ungehinderte und vollständige Erschließung der Tankstelle weiterhin sichergestellt werde. Hinsichtlich der geplanten baulichen Maßnahmen an der Aschauer Straße im unmittelbaren Tankstellenbereich sei Sorge zu tragen, dass eine ungehinderte Zu- und Abfahrt zur Tankstelle, insbesondere auch für die Zufahrt von Lkw's, während der Bauzeit möglich bleibe. Eventuelle Baustellenüberbrückungen müssten geeignet für Lkw-verkehr ausgestaltet werden. Die Einfädelspur zur Tankstelle auf Fl. Nr. 49, Gemarkung Frasdorf, müsse dabei ebenfalls ertüchtigt werden. Anpassungen der Straßenentwässerung seien in Abstimmung mit dem Pächter/Unterpächter vorzunehmen. Die Bauausführung sei so zu organisieren, dass Beeinträchtigungen des Betriebsablaufs der Tankstelle ausgeschlossen würden. Es werde auch eine ausreichende Hinweisbeschilderung auf die Tankstelle Frasdorf im Bereich der Autobahnausfahrt Frasdorf in beiden Fahrspurbereichen bzw. ersatzweise im Anbaubereich der A 8 gefordert.

Erschließung

Der Vorhabensträger kommt mit seiner Planung der Verpflichtung nach, das bestehende Wegenetz den neuen Gegebenheiten anzupassen und wiederherzustellen, so dass die Erschließung der betroffenen Flächen entlang der A 8 weiterhin sichergestellt wird. Die Wegeverbindungen werden weitestgehend aufrechterhalten. Die Anbindung der Tankstelle wird weiterhin über die Aschauer Straße (zukünftige St 2362) erfolgen. Der Vorhabensträger hat zudem zugesichert, die bauzeitlichen Behinderungen so gering wie möglich zu halten. Eine uneingeschränkte Zu- und Abfahrt zur und von der Tankstelle während der Bauzeit ohne Unterbrechung kann jedoch nicht garantiert werden. Auf die uneingeschränkte

Aufrechterhaltung des öffentlichen Wegenetzes besteht im Übrigen kein Rechtsanspruch. Weder schließt der Anliegergebrauch einen Anspruch auf Fortbestand der Straße ein noch umfasst das Recht auf Teilnahme am Gemeingebrauch an öffentlichen Straßen das Recht auf Beibehaltung oder uneingeschränkte Benutzungsmöglichkeit einer öffentlichen Verkehrslage. Die Straße als öffentliche Einrichtung dient nicht nur der Erschließung der Anlieger, sondern hauptsächlich den allgemeinen Verkehrsbedürfnissen. Insbesondere haben diejenigen, die Vorteile aus der Verbindung zu einer Straße ziehen, gewisse Belästigungen und Beeinträchtigungen bei der Durchführung des Bauvorhabens in Kauf zu nehmen.

Sofern Sicherungsmaßnahmen an durch das Bauvorhaben berührten Anlagen des Einwenders erforderlich werden, hat der Vorhabensträger diese unter gegenseitiger Abstimmung zugesagt.

Entwässerung der St 2362

Sofern die Entwässerung der St 2362 von der Baumaßnahme berührt wird, hat der Vorhabensträger zugesagt, diese dem Bestand entsprechend in Abstimmung mit dem Freistaat Bayern, Staatliches Bauamt Rosenheim, als zuständigen Straßenbaulastträger wiederherzustellen.

Einfädelspur zur Tankstelle

Die Forderung des Einwenders auf eine zusätzliche Anpassung der Einfädelspur zur Tankstelle auf der Fl. Nr. 49, Gemarkung Frasdorf, wird abgelehnt, da es sich hierbei um keine öffentliche Verkehrsfläche, sondern eine private Fläche handelt und auch kein vorhabensbedingter Eingriff erfolgt. Der Vorhabensträger wird dort nur eine Anpassung entsprechend der Hauptfahrbahn vornehmen.

Hinweisbeschilderung

Die Forderung des Einwenders nach einer Hinweisbeschilderung auf der A 8 oder im Anbaubereich wird abgelehnt. Auf Tankstellen im nachgeordneten Wegenetz neben Autobahnen kann nach den einschlägigen Vorschriften nur hingewiesen werden, wenn diese als Autohöfe amtlich anerkannt sind. Da die Tankstelle in Frasdorf kein Autohof ist, kann auch eine Ausschilderung der Tankstelle an der Autobahn grundsätzlich nicht genehmigt werden. Ferner ist anzumerken, dass in der aktuellen baulichen Situation die Tankstelle in Fahrtrichtung Salzburg auch jetzt schon von der Autobahn nicht sichtbar ist. In Fahrtrichtung München wird die Sicht auf die Tankstelle auch durch die vorhandene Bebauung erheblich eingeschränkt. Ein privates Hinweisschild entlang der Autobahn ist als Werbeanlage zu beurteilen. Hierbei ist § 33 StVO und die einschlägigen Richtlinien heranzuziehen. Da sich diese

Werbeanlage nicht am Ort der Leistung befinden würde, wäre diese nicht genehmigungsfähig.

Fragen des Grunderwerbs sind nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Auf die Ausführungen unter C.3.5.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

3.5.2.1.1.30 Einwender Nr. 2033

Der Einwender Nr. 2033 ist Eigentümer der Fl. Nr. 186, Gemarkung Frasdorf. Es wurde gefordert, dass die geplante Kreisverkehrsanlage an der Aschauer Straße in Richtung Nordwesten zur Minimierung der geplanten Flächeninanspruchnahme verschwenkt werde. Hierdurch könne die Zufahrt aus Richtung Salzburg an die Grundstücksgrenze zwischen die Fl. Nrn. 185 und 186, Gemarkung Frasdorf, gelegt werden. Die Restfläche der Fl. Nr. 186, Gemarkung Frasdorf, bliebe somit weiterhin landwirtschaftlich nutzbar.

Für die geplante Straßenbaumaßnahme werden aus der Fl. Nr. 186, Gemarkung Frasdorf, dauerhaft 6.342 m² und vorübergehend 2.387 m² in Anspruch genommen. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen Achenmühle und Bernauer Berg erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen unter C.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer Autobahn einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) sowie dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) in diesem Bereich nicht möglich. Im Zuge des Ausbaus der A 8 muss die Anbindung des nachgeordneten Wegenetzes an die neuen Verhältnisse angepasst werden. Die St 2362, die St 2093, die Anschlussstellenrampe der A 8 und die „Feuerhausstraße“ werden dabei verkehrssicher und leistungsfähig mit einer fünfarmigen Kreisverkehrsanlage verknüpft. Aus trassierungstechnischen Gründen und der nordwestlich direkt angrenzenden Bebauung wird eine Verlegung der Kreisverkehrsanlage AS Frasdorf südlich der A 8 in nordwestlicher Richtung abgelehnt.

Fragen des Grunderwerbs sind nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Auf die Ausführungen unter C.3.5.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

3.5.2.1.1.31 Einwender Nr. 1271

Der Einwender wandte sich gegen die geplante Situierung der Absetz- und Versickerungsanlage 8 auf seinem Grundstück Fl. Nr. 180 der Gemarkung Umrathshausen. Er schlug eine Verlegung in östlicher Richtung vor.

Für die geplante Straßenbaumaßnahme werden aus der Fl. Nr. 180 der Gemarkung Umrathshausen, 5.821 m² dauerhaft und 973 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen der Anschlussstelle Rosenheim und Achenmühle erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen unter C.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Verlegung der Beckenanlage BECK 8 wird abgelehnt, da der in topographisch niedrigere Lage nach Osten verschobene alternative Standort dazu ungeeignet ist (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 3.3.8 T1). Der Vorhabensträger hat den alternativen Standort der Beckenanlage im Grundrissbereich durch zwei ergänzende Baggerschürfe - davon einer mit Versickerungsversuch - überprüft. Dabei wurden (zusammen mit den Informationen aus den bereits vorliegenden benachbarten Bohraufschlüssen) im vorgeschlagenen Beckenstandort zunächst zwischen 3,0 m und 6,0 m nicht sickerfähige, gering tragfähige und wenig standfeste Böden aus Torf und meist nur weichen feinkörnigen Böden nachgewiesen. Weiter wurde in dem darunter folgenden sickerfähigen Kies, nicht zuletzt aufgrund der topografisch tieferen Lage, gespanntes Grundwasser mit Druckspiegeln zwischen etwa 1,2 m und 2,2 m unter Gelände nachgewiesen. Geländegleiche Grundwasserhöchststände sind wahrscheinlich. Eine Verschiebung der Beckenanlage ist somit nicht möglich. Die Straßenentwässerung wurde vom Wasserwirtschaftsamt Rosenheim überprüft und nicht beanstandet. Die Einleitmengen wurden für jeden Vorfluter mit dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim abgestimmt. Auf die Ausführungen dieses Beschlusses unter C.3.3.6.3 wird verwiesen.

Fragen des Grunderwerbs sind nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Auf die Ausführungen unter C.3.5.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

3.5.2.1.2 Rechtsanwälte Eisenrieder - Wachter - Dr. Frank - Schiebusch - Müller

Die Rechtsanwälte Eisenrieder - Wachter - Dr. Frank - Schiebusch - Müller vertreten den Einwender Nr. 2030.

Der Einwender Nr. 2030 ist Eigentümer eines landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetriebes und wandte sich gegen die geplanten Flächeninanspruchnahmen. Der

Einwand, dass der Betrieb durch das Bauvorhaben in seiner Existenz völlig vernichtet werde, wird aber aufgrund einer zwischenzeitlich erfolgten Verpachtung des Betriebes nicht mehr aufrechterhalten. Der Einwander forderte die Inanspruchnahme der Fl. Nrn. 189 und 190, Gemarkung Umrathshausen, soweit als möglich zu reduzieren. Hier müsse statt eines Lärmschutzwalles eine Lärmschutzwand errichtet werden. Die Fl. Nr. 189, Gemarkung Umrathshausen, solle nur teilweise erworben werden, da sie insbesondere als Holzlagerplatz weiter benötigt werde. Die Fl. Nr. 190, Gemarkung Umrathshausen, werde nicht für den Bau der A 8 unmittelbar benötigt und habe daher zu verbleiben. Auch dürfe keine Inanspruchnahme der Fl. Nr. 235, Gemarkung Umrathshausen, für die landespflegerische Maßnahme A 5 erfolgen, da diese zur landwirtschaftlichen Nutzung weiterhin benötigt werde. Eine Flächeninanspruchnahme eines existenzgefährdeten Betriebes für landschaftspflegerische Kompensationsflächen sei nur in absoluten Ausnahmefällen zulässig. Es werde geeignetes Ersatzland gefordert. Es sei alternativ als Ausgleichsfläche eine Fläche (Ökopunkte) der Bayerischen Staatsforsten in diesem Bereich zu verwenden oder es werde ein Grundstückstausch angeregt. Es wurde ferner eine eintretende Vernässung und eine Beeinträchtigung für das auf der Fl. Nr. 133, Gemarkung Umrathshausen, umgebende Holz befürchtet.

Für die geplante Straßenbaumaßnahme werden aus der Fl. Nr. 189, Gemarkung Umrathshausen, 1.428 m² dauerhaft und 795 m² vorübergehend und aus der Fl. Nr. 190, Gemarkung Umrathshausen, 7.093 m² dauerhaft und 3.749 m² vorübergehend und aus der Fl. Nr. 235, Gemarkung Umrathshausen, vorübergehend 26.185 m² und als Dienstbarkeit 26.185 m² in Anspruch genommen. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen Achenmühle und Bernauer Berg erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen unter C.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer Autobahn einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) sowie dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) in diesem Bereich nicht möglich.

Ein Teil der Fl. Nr. 189, Gemarkung Umrathshausen, wird für die Böschung der A 8 sowie einen Betriebsweg benötigt. Der nördlich davon liegende Grundstücksteil wird nur vorübergehend als Baustelleneinrichtungs- und Lagerfläche benötigt und kann nach Abschluss der Baumaßnahme an den Eigentümer zur Nutzung zurückgegeben werden. Die auf dem Grundstück vorhandenen Gehölz- und Baumbestände müssen unter dieser Voraussetzung bei der Baufeldfreimachung vollständig entfernt werden.

Aus diesem Grund war nach der landschaftspflegerischen Begleitplanung ursprünglich vorgesehen, im Rahmen der Rekultivierung des Baufeldes nach der Baumaßnahme zwei Bäume auf dem Grundstück vor Rückgabe zu pflanzen. Der Vorhabensträger hat aber im Rahmen der 2. Tektur vom 31.01.2023 auf die Einwendungen des Einwenders reagiert und die Planung dahingehend angepasst, dass der im Ostteil der Fl. Nr. 189, Gemarkung Umrathshausen, vorhandene Holzlagerplatz einschließlich der auf dem Holzlagerplatz vorhandenen Gehölz- und Baumbestände aus der vorübergehenden Inanspruchnahme ausgenommen wird. Zudem wird der nicht dauerhaft benötigte Teil der Fl. Nr. 189, Gemarkung Umrathshausen, nach Beendigung der Baumaßnahme rekultiviert, aber ohne die ursprünglich darauf vorgesehenen Einzelbaumpflanzungen an den Eigentümer zurückgegeben. Damit ist die ursprünglich auf dem Grundstück vorgesehene Pflanzung von zwei Bäumen im Zuge der 2. Tektur vom 31.01.2023 entfallen, zumal sie für die Neugestaltung des Landschaftsbildes nicht zwingend erforderlich ist und die nach Ausklammerung des Holzlagerplatzes noch zu verzeichnenden vorhabenbedingten Gehölzverluste durch die in unmittelbarer Eingriffsnähe vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen kompensiert werden.

Ein Teil der Fl. Nr. 190, Gemarkung Umrathshausen, wird dauerhaft für die Errichtung einer Lärmschutzanlage in Form einer Wall-Wand-Kombination benötigt. Durch die trassennahe Ablagerung der beim Ausbau der A 8 anfallenden Erdüberschussmassen werden unnötige Transportwege über das untergeordnete Wegenetz vermieden. Sie lassen sich durch Bepflanzung gut in die Landschaft einbinden. Mit den geplanten Lärmschutzmaßnahmen kommt der Vorhabensträger zudem seiner Verpflichtung auf Einhaltung der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV nach. Daher sind die genannten Lärmschutzwälle gerechtfertigt und die deutlich höheren Mehrkosten für eine Lärmschutzwand wirtschaftlich nicht vertretbar. Auf die Ausführungen unter C.3.4.4.1 dieses Beschlusses wird verwiesen. Die Flächen sind insbesondere auch zum Neubau der Bahnbrücke BW 120 Prien - Aschau (Unterlage 11 T2, Reg. Verz. lfd. Nr. 2.1.19 T1) erforderlich. Die Restfläche wird nur vorübergehend in Anspruch genommen und wird nach Abschluss der Bauarbeiten wieder in einem nutzbaren Zustand an den Eigentümer zurückgegeben.

Die geplante Ausgleichsfläche A 5 auf Fl. Nr. 235, Gemarkung Umrathshausen, wird für eine Umwandlung von Intensivgrünland in eine Feucht- oder Nasswiese sowie die Anlage von schmalen Feuchtwaldstreifen und gewässerbegleitenden Gehölzen benötigt und dinglich gesichert. Nach der landwirtschaftlichen Bodenschätzung handelt es sich bei der von Fl. Nr. 235, Gemarkung Umrathshausen, benötigten Teilfläche (2,6185 ha) zudem um niedrig bonitierte, reine Moorböden, die deutlich unter dem Landkreisdurchschnitt (41) liegen.

Die Inanspruchnahme von Teilflächen aus der Fl. Nr. 133, Gemarkung Umrathshausen, wurden infolge der 2. Tektur vom 31.01.2023 vom Vorhabensträger aus der Planung infolge weiterer Änderungen herausgenommen. Da der Entwässerungskanal ausgehend vom BECK 7 südlich der A 8 parallel bzw. unter der Gemeindeverbindungsstraße verläuft, sodass der Abfluss erst südlich des Biotopkomplexes in das Seehauser Bacherl gedrosselt eingeleitet wird, kann es dort auch zu keiner Vernässung aufgrund Straßenoberflächenwasser kommen.

Existenzgefährdung

Der Vorhabensträger hat aufgrund der Angaben des Einwenders geprüft, ob vorhabensbedingt die Existenz seines landwirtschaftlichen Betriebs gefährdet wird. Der Einwand der drohenden Existenzgefährdung wurde aber aufgrund der zwischenzeitlichen Verpachtung des Betriebes durch den Einwender und einen Eigentümerwechsel bei den betroffenen Grundstücken Fl. Nrn. 133, 189, 190 und 235, jeweils Gemarkung Umrathshausen, nicht weiter aufrechterhalten. Aufgrund der Betriebsaufgabe stellt der Betrieb im Sinne der höchstrichterlichen Rechtsprechung bereits vor der Flächeninanspruchnahme keinen existenzfähigen Betrieb mehr dar und kann somit nicht in seiner Existenz gefährdet werden.

Fragen des Grunderwerbs sind nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Auf die Ausführungen unter C.3.5.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

3.5.2.1.3 Rechtsanwalt Georg Maier

Rechtsanwalt Georg Maier vertritt den Einwender Nr. 5001.

Der Einwender Nr. 5001 wandte sich als Eigentümer der Fl. Nr. 611 der Gemarkung Frasdorf gegen das Bauvorhaben. Das Grundstück verliere durch die geplante Flächeninanspruchnahme in etwa ein Drittel seiner Größe und werde in seiner Nutzbarkeit und seinem Wert erheblich reduziert. Für die geplanten Baumaßnahmen auf der Kreisstraße RO 5 sei die Regierung von Oberbayern zur Planfeststellung nicht zuständig. Soweit dennoch eine Kreisverkehrsanlage auf der Kreisstraße RO 5 errichtet werden solle, werde die Anlage einer Abzweigung von diesem Kreisverkehr zur Grenze seines Grundstücks Fl. Nr. 611, Gemarkung Frasdorf, in einer Mindestbreite von 6,0 m gefordert. Der geplante öffentliche Feld- und Waldweg (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.2.5) sei völlig unnötig, denn für die östlich benachbarten Fl. Nrn. 610 und 609, Gemarkung Frasdorf, sei eine Erreichbarkeit direkt über die Kreisstraße RO 5, die Aufeldstraße und sogar über den an deren Ende abzweigenden Radweg entlang der A 8 in westlicher Richtung gewährleistet. Gleiches gelte für das Bauwerk 113 (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.1.10), da nur unwesentlich östlich daneben, im Anschluss an die Aufeldstraße in Richtung

Ginnerting, bereits eine Unterführung unter der A 8 hindurch existiere. Mit Wegfall der Überführung besteht dann aber auch keine Notwendigkeit mehr, von der geplanten Kreisverkehrsanlage auf der Kreisstraße RO 5 in nördlicher Richtung zur A 8 eine Zuführungsstrecke auf einer Dammschüttung zu errichten. Es sei ausreichend, die Aufeldstraße auszubauen und auf die dort anschließend bestehende Unterführung aufzuschließen. Es sei besser, eine Verlegung der St 2362 nach Westen umzusetzen. Ferner bestünde eine Vernässungsgefahr auf seinem Restgrundstück, welche ggf. zu entschädigen sei. Im Hinblick auf die Größe der Gesamtplanung werde bestritten, dass in ausreichendem Umfang Ausgleichsflächen und -maßnahmen für die entstehenden Eingriffe in Natur und Landschaft zur Verfügung stünden. Der Einwender stellte zudem den Antrag, die Kreisstraße RO 5 zur Staatsstraße aufzustufen, da diese einen deutlich größeren Ausbauzustand und einen deutlich höheren Verkehrsfluss aufweise als die St 2362. Dann könne auch auf die Verschwenkung der St 2362, die mindestens ein Viertel der Grundstücksfläche in Anspruch nehme, verzichtet werden. Zudem solle die Straßenüberführung für die St 2362 an der bisherigen Stelle der Unterführung errichtet werden.

Für die geplante Straßenbaumaßnahme werden aus der Fl. Nr. 611, Gemarkung Frasdorf, 4.529 m² dauerhaft und 3.427 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen Achenmühle und Bernauer Berg erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen unter C.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer Autobahn einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) sowie dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) in diesem Bereich nicht möglich.

Verlegung der St 2362 Söllhuben - Frasdorf

Aufgrund des Tunnels Frasdorf und der damit verbundenen Absenkung der A 8 kann die St 2362 nicht mehr an der bisherigen Stelle die A 8 queren und wird daher auf einer Länge von 430 m neu trassiert, wobei das neue Überführungsbauwerk (BW 113) rund 200 m westlich des alten Unterführungsbauwerks zu liegen kommt. Die verlegte St 2362 muss zudem verkehrssicher und leistungsfähig an das bestehende Wegenetz angeschlossen werden. Dies wird über die geplante Kreisverkehrsanlage (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nrn. 1.1.1, 1.2.2) sichergestellt.

Die geforderte Verlegung der St 2362 Söllhuben - Frasdorf weiter nach Westen wird unter Verweis auf die Ausführungen unter C.3.4.3.3 dieses Beschlusses abgelehnt. Dagegen sprechen vor allem naturschutzfachliche (Greifvogelhorst, Biotop-

zerschneidung, erhöhter Kompensationsbedarf für Eingriffe Natur und Landschaft sowie den Wald) und wirtschaftliche (Mehrkosten von ca. 600.000 €) Erwägungen. Zudem würden dies weitere Eingriffe in private Grundstücke (ca. 6.400 m²) auslösen. Die geplante Verlegung der St 2362 stellt für den Ortsteil Ginnerting keine Verschlechterung dar, da die Straße von der Bebauung abrückt und die vorgesehenen Lärmschutzanlagen vor Lärmemissionen schützen.

Der geplante neue öffentliche Feld- und Waldweg (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.2.4 T1) ersetzt den durch die St 2362 überbauten Abschnitt des parallel zur A 8 verlaufenden öffentlichen Feld- und Waldweg Fl. Nr. 798, Gemarkung Frasdorf (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.1.27 T1).

Zufahrt zur Fl. Nr. 611, Gemarkung Frasdorf

Der Einwender forderte eine direkte Anbindung der Fl. Nr. 611, Gemarkung Frasdorf, mittels separater Zufahrt zur Kreisverkehrsanlage. Er regte zudem an, die Zufahrt zur Fl. Nr. 611, Gemarkung Frasdorf, von bisher 3 m auf 6 m Breite zu erweitern. Dies entspräche auch der Breite der Behelfsausfahrt für den Betriebsdienst von der A 8 in den Kreisverkehr gegenüber. Werde in dieser Hinsicht nicht bereits jetzt Vorsorge getroffen, so wäre in späterer Zeit für eine eventuelle gewerbliche Entwicklungsmöglichkeit der Gemeinde Frasdorf über eine Erschließung dieses Grundstücks und seiner unmittelbaren Anbindung an die A 8 über die Kreisverkehrsanlage ein unverhältnismäßig großer Zusatzaufwand wegen der sonst zu berücksichtigenden Unterführung zu treiben.

Der Forderung nach einer direkten Anbindung wird durch die Planung des Vorhabensträgers infolge der 1. Tektur vom 17.12.2019 entsprochen. Zur angemessenen Erschließung wird von Bau-km 69+960 bis Bau-km 69+970 eine Zufahrt zur Fl. Nr. 611, Gemarkung Frasdorf, errichtet (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.2.5 T1). Eine Verbreiterung auf 6 m wird wegen der sonst entstehenden weiteren Flächeninanspruchnahmen abgelehnt.

Folgemaßnahmen

Die Regierung von Oberbayern ist als Planfeststellungsbehörde auch für Baumaßnahmen am untergeordneten Wegenetz, insbesondere bei der erforderlichen Verlegung der St 2362, zuständig, da es sich hierbei um Folgemaßnahmen des Ausbaus der A 8 nach Art. 75 Abs. 1 S. 1 BayVwVfG handelt.

Bodenqualitätsverschlechterung

Der Einwender befürchtete auch, dass es zu einer möglichen Bodenqualitätsverschlechterung durch Vernässung, Verschmutzung und Schadstoffeintrag in irgendeiner Form von der A 8 kommen würde.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Befürchtungen einer Vernässungsgefahr auf dem Restgrundstück des Einwenders werden von uns nicht geteilt. Durch den Vorhabensträger wird sichergestellt, dass eine weitere ordnungsgemäße landwirtschaftliche Bodennutzung des Grundstücks möglich ist. Das anfallende Oberflächenwasser der St 2362 wird in einer Dammfußmulde am westlichen Böschungsfuß der St 2362 gesammelt und in den bestehenden Entwässerungsgraben entlang der A 8 geleitet. Die Versickerung für das Bauwerk erfolgt regelkonform breitflächig über die Böschung, wie es an anderen Stellen auch der Fall ist. Durch die geplante Erneuerung der Straßenentwässerungseinrichtungen werden die Umweltbeeinträchtigungen wesentlich verringert und die bestehende Situation insgesamt deutlich verbessert. Die Straßenentwässerung wurde vom Wasserwirtschaftsamt Rosenheim überprüft und nicht beanstandet. Auf die Ausführungen dieses Beschlusses unter C.3.3.6.3 wird verwiesen.

Naturschutzfachliche Kompensation

Der Vorhabensträger hat nach § 15 Abs. 2 S. 1 BNatSchG unvermeidbare Beeinträchtigungen naturschutzfachlich auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Der Vorhabensträger stellt durch die in diesem Beschluss festgestellten naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen sicher, dass der durch das Bauvorhaben ausgelöste Eingriff wieder kompensiert wird. Der dargelegte Umfang des Naturschutzes in den Planunterlagen begründet sich in den zahlreichen erforderlichen Maßnahmen und zu schützenden Tier- und Pflanzenarten sowie der teils großen rechtlichen und naturschutzfachlichen Vorgaben und Komplexität der Sachverhalte. Auf die Ausführungen unter C.3.4.5 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Fragen des Grunderwerbs sind nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Auf die Ausführungen unter C.3.5.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

3.5.2.1.4 Rechtsanwälte Landvokat

Die Rechtsanwälte Landvokat vertreten die Einwender Nrn. 4010 und 4011. Es werden im Einzelnen für die Einwender folgende Betroffenheiten durch das Bauvorhaben geltend gemacht:

3.5.2.1.4.1 Einwender Nr. 4010

Der Einwender wandte sich als Eigentümer der Fl. Nrn. 782 und 784, jeweils Gemarkung Bernau, gegen das Bauvorhaben. Er befürchtete unzumutbare Lärmimmissionen auf seinen Grundstücken. Insbesondere ein Abschlag von - 5 dB(A) für einen sogenannten „Flüsterbelag“ auf der A 8 sei bei der Verkehrslärm-

berechnung unzulässig, da dieser seine lärmindernde Wirkung schnell wieder verliere. Auch im Übergangsbereich der Ausbauabschnitte der A 8 müsse durch einen aktiven Lärmschutz für die Einhaltung der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV gesorgt werden. Zudem wurde gefordert, durch geeignete Maßnahmen zum Bodenschutz sicherzustellen, dass die weitere ordnungsgemäße, landwirtschaftliche Bodennutzung der Grundstücke nicht beeinträchtigt werde.

Für die geplante Straßenbaumaßnahme werden aus der Fl. Nr. 782, Gemarkung Bernau, 655 m² dauerhaft und 764 m² vorübergehend aus der Fl. Nr. 784, Gemarkung Bernau, 38 m² dauerhaft und 131 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen Achenmühle und Bernauer Berg erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen unter C.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer Autobahn einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) sowie dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) in diesem Bereich nicht möglich.

Verkehrsimmissionen

Die Einwände hinsichtlich der Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm werden zurückgewiesen. Grundlage für die Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen ist die 16. BImSchV und die Berechnungsmethodik nach RLS-90. Für das Anwesen Hö_IO_04 werden mit den geplanten aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen die Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV für den Zwischenzeitraum bis zur Realisierung des Ausbaus zwischen dem Bernauer Berg und der Anschlussstelle Felden eingehalten. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen werden zum jetzigen Zeitpunkt abgelehnt. Bei Bau-km 75+000 (östlich von Pfaffing) beginnt die provisorische Überleitung von der bereits endgültig ausgebauten Strecke auf den bestehenden Fahrbahnquerschnitt. In diesem Bereich sind für den Endausbauzustand aktive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen, die allerdings aufgrund der geänderten Höhenlage der A 8 erst beim späteren Ausbauabschnitt Bernauer Berg - AS Felden realisiert werden können. Die Anwesen von Hötzing liegen im Bereich der provisorischen Überleitung auf den Bestand, die zwischen Bau-km 75+000 und Bau-km 75+285 (Fahrbahn Nord) bzw. Bau-km 75+575 (Fahrbahn Süd) stattfindet. Infolge der 1. Tektur vom 17.12.2019 wurde auch für den Bereich bis Bau-km 75+575 beidseits ein lärmindernder Belag mit D_{Stro} -Wert von - 5 dB(A) vorgesehen. Auf die Ausführungen unter C.3.4.4.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Bodennutzung

Der Vorhabensträger hat ferner zugesagt, dass eine weitere ordnungsgemäße landwirtschaftliche Bodennutzung der Grundstücke möglich ist. Insbesondere werden die Oberbodenarbeiten bei geeigneter Witterung für Erdarbeiten ausgeführt und vor Benutzung der Baustraßen der Humus abgeschoben und getrennt gelagert. Im Übrigen wird den Belangen der Landwirtschaft durch die in diesem Beschluss unter A.3.6 getroffenen Nebenbestimmungen Rechnung getragen.

Fragen des Grunderwerbs sind nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Auf die Ausführungen unter C.3.5.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

3.5.2.1.4.2 Einwender Nr. 4011

Der Einwender wandte sich als Eigentümer der Fl. Nr. 956 der Gemarkung Frasdorf, gegen das Bauvorhaben. Insbesondere sei die Verwendung seines Grundstücks zum Zwecke einer Seitenablagerung nicht zulässig. Zudem werde die bisherige Planung zur Verlegung der St 2362 nach Ginnerting abgelehnt und eine Verlegung nach Westen gefordert. Zudem wurde gefordert, durch geeignete Maßnahmen zum Bodenschutz sicherzustellen, dass die weitere ordnungsgemäße, landwirtschaftliche Bodennutzung der Grundstücke nicht beeinträchtigt werde.

Für die geplante Straßenbaumaßnahme werden aus der Fl. Nr. 956, Gemarkung Frasdorf, 2.671 m² dauerhaft und 1.075 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen Achenmühle und Bernauer Berg erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen unter C.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer Autobahn einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) sowie dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) in diesem Bereich nicht möglich.

Die auf Fl. Nr. 956 Frasdorf ursprünglich geplante Seitenablagerung ist im Zuge der 1. Tektur vom 17.12.2019 komplett entfallen. Übrig geblieben ist eine notwendige Unterbringung von Überschussmassen in den geplanten Lärmschutzwällen, aber auch in verschiedenen Geländeangleichungen entlang der Ausbaustrecke der A 8.

Verlegung der St 2362 Söllhuben - Frasdorf

Die Forderung des Einwenders auf Verlegung der St 2362 Söllhuben - Frasdorf in westlicher Richtung wird unter Verweis auf die Ausführungen unter C.3.4.3.3 dieses

Beschlusses abgelehnt. Dagegen sprechen vor allem naturschutzfachliche (Greifvogelhorst, Biotopzerschneidung, erhöhter Kompensationsbedarf für Eingriffe Natur und Landschaft sowie den Wald) und wirtschaftliche (Mehrkosten von ca. 600.000 €) Erwägungen. Zudem würden dies weitere Eingriffe in private Grundstücke (ca. 6.400 m²) auslösen. Die geplante Verlegung der St 2362 stellt für den Ortsteil Ginnerting keine Verschlechterung dar, da die Straße von der Bebauung abrückt und die vorgesehenen Lärmschutzanlagen vor Lärmemissionen schützen.

Bodennutzung

Der Vorhabensträger hat ferner zugesagt, dass eine weitere ordnungsgemäße landwirtschaftliche Bodennutzung der Grundstücke möglich ist. Insbesondere werden die Oberbodenarbeiten bei geeigneter Witterung für Erdarbeiten ausgeführt und vor Benutzung der Baustraßen der Humus abgeschoben und getrennt gelagert. Im Übrigen wird den Belangen der Landwirtschaft durch die in diesem Beschluss unter A.3.6 getroffenen Nebenbestimmungen Rechnung getragen.

Fragen des Grunderwerbs sind nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Auf die Ausführungen unter C.3.5.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

3.5.2.1.5 Rechtsanwalt Dr. Kaltenegger

Rechtsanwalt Dr. Kaltenegger vertritt die Einwender Nrn. 6000 und 6001. Es wurden im Einzelnen für die Einwender eine drohende Hochwassergefahr in der Gemeinde Rohrdorf durch das Entwässerungskonzept für die Abschnitte 0 bis 3 im Abschnitt AS Rosenheim bis Achenmühle der A 8 (Bau-Km 58+780 bis Bau-Km 68+165) durch das Bauvorhaben geltend gemacht. Im Abschnitt AS Rosenheim - Achenmühle der A 8 würden erhebliche Nachbesserungen für das Entwässerungskonzept erforderlich sein. Es sei daher planungsfehlerhaft, wenn im Folgeabschnitt Achenmühle - Bernauer Berg der A 8 eine Entwässerung in Richtung der vom Abschnitt Rosenheim - Achenmühle betroffenen Region vorgesehen würde, bevor die Belastung des Raumes Rohrdorf/Thansau durch den Ausbau der A 8 zwischen Rosenheim und Achenmühle abschließend geklärt und planerisch bewältigt sei. Auch im Planfeststellungsabschnitt zwischen Achenmühle und Bernauer Berg müssten alle Entwässerungsmaßnahmen vermieden werden, die zu einer zusätzlichen Belastung des Raumes Thansau, Achenmühle und Rohrdorf führen würden. Es werde daher ein Gesamtkonzept zur Entwässerung, Regenrückhaltung und zum Hochwasserschutz für den Ausbau der A 8 zwischen Bau-km 58+780 (Innbrücke) bis Bau-km 70+800 (Frasdorf) gefordert. Die Entwässerung aus den Entwässerungsabschnitten EZG0 bis EZG3 dürfe in der Gemeinde Rohrdorf zu keiner Verschärfung der Hochwassersituation führen. Zusätzliche Wassermengen seien durch ein entsprechendes

Entwässerungssystem zu vermeiden und das maßgebliche Starkregenereignis der Gefahrensituation entsprechen bei den Berechnungen anzusetzen. Ein rechnerischer Nachweis sei zu erbringen und auf der gesamten Ausbaulänge ausreichend große Regenrückhaltemaßnahmen vorzusehen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Eine Verschlechterung der Hochwassersituation an der Rohrdorfer Achen und am Bahngraben (Grabensystem Thansau) bei einem 100-jährlichen Hochwasserereignis aufgrund der geplanten Autobahnerweiterung ist nicht gegeben. Dies wurde vom Wasserwirtschaftsamt Rosenheim als zuständige Fachbehörde bestätigt und von der Gemeinde Rohrdorf bei einem gemeinsamen Termin am 26.04.2018 anerkannt. Das Entwässerungskonzept sowie die Dimensionierung der Entwässerungseinrichtungen entspricht den geltenden Regelwerken und wurde vom Wasserwirtschaftsamt Rosenheim als zuständiger Fachbehörde geprüft und nicht beanstandet. Gegenwärtig versickert das auf der A 8 anfallende Oberflächenwasser breitflächig über die Dammböschungen oder gelangt über die Mittelstreifenentwässerung sowie über Entwässerungsmulden entlang der A 8 ungereinigt und ungedrosselt in die letztlich in den Inn mündenden Bäche und Gräben. Durch die geplante Erneuerung der Straßenentwässerungseinrichtungen mit geregelten Entwässerungsanlagen mit Rückhaltefunktion und einer sehr gedrosselten Einleitung in die vorhandenen Vorfluter wird die bestehende Entwässerungssituation verbessert. Die Hochwassergefahr wird durch den Ausbau der A 8 nicht verschärft. Es ist keine für Ober- und Unterlieger nachteilige Veränderung der natürlichen Abflusssituation zu erwarten. Im Rahmen der 1. Tektur vom 17.12.2019 wurde in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim und der Gemeinde Rohrdorf ein hydraulisches Gutachten beauftragt, das die Auswirkungen auf die Überschwemmungsgebiete bei Hochwasser der Rohrdorfer Achen und des Bahngrabens (Grabensystem Thansau) im Hinblick auf die vergrößerte versiegelte Fläche untersucht. Die Berechnungen weisen nach, dass sich das Überschwemmungsgebiet nur lokal auf Grünflächen geringfügig vergrößert, was als nicht relevant eingeordnet werden kann. Es wird im Übrigen auf die Ausführungen unter C.3.4.6.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Zu den sonstigen allgemeinen Einwendungen (z. B. zur Planrechtfertigung, der Verkehrsprognose, Ausbauquerschnitt usw.) haben wir uns bereits bei den Ausführungen weiter oben in diesem Beschluss befasst. Auf diese Ausführungen wird hiermit verwiesen. Die dazu erhobenen Einwendungen beziehen sich im Übrigen nicht auf die Änderungen im Rahmen der 1. Tektur vom 17.12.2019.

3.5.2.2 Einwender ohne anwaltliche Vertretung

3.5.2.2.1 Einwender Nr. 1011

Der Einwender befürchtete erhebliche Verkehrslärmmissionen für sein Anwesen und forderte einen verbesserten aktiven Lärmschutz. Zwischen den Ortschaften Leitenberg und Umrathshausen seien Lärmschutzeinrichtungen von 8 - 13 m Höhe geplant. Es wurde daher gefordert, von Bau-km 72+910 bis Bau-km 73+325 die Höhe der Lärmschutzeinrichtung um zwei Meter zu erhöhen, um zumindest eine 10 m Mindesthöhe der Lärmschutzeinrichtung zwischen Leitenberg und Umrathshausen zu erreichen.

Die Einwände hinsichtlich der Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm werden zurückgewiesen. Grundlage für die Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen ist die 16. BImSchV und die Berechnungsmethodik nach RLS-90. Für das Anwesen werden mit den geplanten Lärmschutzmaßnahmen die Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen werden abgelehnt. Auf die Ausführungen unter C.3.4.4.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

3.5.2.2.2 Einwender Nrn. 1041/1042

Der Einwender wandte sich u. a. gegen den durch das Bauvorhaben verursachten Verkehrslärm. Es werde u. a. eine Tunnelverlängerung im Bereich Frasdorf um 400 m nach Osten gefordert. Zudem wandte er sich gegen das neben seinem Grundstück geplante Betriebsgebäude mit Stellflächen, da ständiger Verkehr, auch von größeren Fahrzeugen, LKW's, Schneepflügen, etc. eine zusätzliche Lärmbelastung hervorrufen würde.

Die Einwände hinsichtlich der Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm werden zurückgewiesen. Grundlage für die Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen ist die 16. BImSchV und die Berechnungsmethodik nach RLS-90. Das gewählte Lärmschutzkonzept sieht einen fast vollständigen Vollschutz, d. h. die Einhaltung der Tag- und Nachgrenzwerte der 16. BImSchV an der geschlossenen Wohnbebauung vor. Mit den geplanten Lärmschutzmaßnahmen werden i.d.R. die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten. Das Anwesen liegt aber in exponierter Lage zur A 8 und kann mit verhältnismäßigem Aufwand nicht durch aktive Lärmschutzanlagen geschützt werden. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen wie z. B. die Verlängerung des Tunnels sind u. a. aus Wirtschaftlichkeitsgründen nicht zu vertreten. Für den Nachtzeitraum besteht im 1. und 2. OG dem Grunde nach Anspruch auf passive Schutzmaßnahmen. Auf die Ausführungen unter C.3.4.5.1 dieses Beschlusses wird verwiesen. Durch die Ausbaumaßnahme werden dennoch

die Lärmpegel gegenüber dem heutigen Zustand deutlich zwischen 8 und 10 dB(A) gemindert.

Auf die Inanspruchnahme der benachbarten Flächen für die durch den Tunnel Frasdorf bedingten Betriebseinrichtungen wie das Betriebsgebäude, die Flucht- und Rettungswege, die Aufstellflächen für Rettungskräfte, das Havariebecken und eine Grabenverlegung kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen der Anschlussstelle Rosenheim und Achenmühle erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen unter C.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Mit einer ständigen Verkehrsbelastung ist nicht zu rechnen, da die Zufahrt nur bei Betriebsarbeiten oder im Einsatzfall benutzt wird.

3.5.2.2.3 Einwender Nr. 1084

Der Einwender wandte sich gegen die vorgesehene Flächeninanspruchnahme aus der Fl. Nr. 1454/1, Gemarkung Frasdorf. Zudem befürchtete er unzumutbare Lärmbeeinträchtigungen und forderte die Festsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen auch für alle Geschoße seines Wohnanwesens auf seinem Grundstück. Alternativ bot er die Errichtung eines kombinierten Schallschutzwalles in Verbindung mit einer Schallschutzwand im Bereich nördlich der A 8 südlich der Fl. Nrn. 1454/1 und 1454, Gemarkung Frasdorf, an.

Die Einwendungen beziehen sich nicht auf den hier vorliegenden Regelungsgegenstand zum Ausbau der A 8 im Abschnitt Achenmühle - Bernauer Berg. Die Entscheidung über diese Einwendungen kann ggf. erst im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den westlichen Ausbauabschnitt AS Rosenheim - Achenmühle der A 8 erfolgen.

Fragen des Grunderwerbs sind nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Auf die Ausführungen unter C.3.5.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

3.5.2.2.4 Einwender Nr. 1091

Der Einwender ist Eigentümer von durch das Bauvorhaben betroffenen Grundstücken. Die vorgesehene Nutzung der Fl. Nr. 704, Gemarkung Umrathshausen, als Baustelleneinrichtungsfläche dürfe nur erfolgen, wenn das Prienufer vorher ausreichend instandgesetzt und stabilisiert werde. Die Fl. Nrn. 699 und 704, Gemarkung Umrathshausen, dürften lediglich vorübergehend als Baustellenzufahrt mit anschließendem Rückbau auf die ursprüngliche Breite benutzt werden.

Für die geplante Straßenbaumaßnahme werden aus der Fl. Nr. 702, Gemarkung Umrathshausen, 13 m² dauerhaft und 169 m² vorübergehend und aus der Fl. Nr. 704, Gemarkung Umrathshausen, 906 m² dauerhaft und 8.150 m² vorübergehend und aus der Fl. Nr. 699, Gemarkung Umrathshausen, 378 m² dauerhaft und 529 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen Achenmühle und Bernauer Berg erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen unter C.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer Autobahn einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) sowie dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) in diesem Bereich nicht möglich. Die schon jetzt vorhandene Ortsstraße auf Fl. Nr. 613, Gemarkung Umrathshausen, (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.1.16 T1) und der öffentliche Feld- und Waldweg Fl. Nr. 707, Gemarkung Umrathshausen, (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.1.39 T1) wird als Baustellenzufahrt erforderlich, um die Prientalbrücke BW 117 und südlich davon eine Behelfsbrücke zu bauen (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.1.16). Dieser Weg wird auf 4,50 Meter ausgebaut, befestigt und erhält zusätzlich Ausweichstellen, damit Baustellenfahrzeuge an zwei Stellen aneinander vorbeikommen können. Die Unterhaltung der Ortsstraße obliegt weiterhin der Gemeinde Frasdorf. Es wird im Übrigen auf die Ausführungen unter C.3.4.3.4.10 dieses Beschlusses verwiesen.

Eine gegebenenfalls erforderliche Prüfung und Instandsetzung des Prienufers ist nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens, da dies in die Zuständigkeit des Wasserwirtschaftsamtes Rosenheim fällt. Der Vorhabensträger hat aber im Anhörungsverfahren zugesagt, die Baustelleneinrichtungsfläche so herzustellen, dass ein ausreichender Abstand zum beschädigten Ufer sicher gestellt ist.

Fragen des Grunderwerbs sind nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Auf die Ausführungen unter C.3.5.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

3.5.2.2.5 Einwender Nr. 1135

Der Einwender befürchtete durch das Bauvorhaben ausgelöste Verkehrsimmissionen.

Die Einwände hinsichtlich der Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm werden zurückgewiesen. Grundlage für die Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen ist die 16. BImSchV und die Berechnungsmethodik nach RLS-90. Für das Anwesen

werden mit den geplanten Lärmschutzmaßnahmen die Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen werden abgelehnt. Insbesondere eine weitere Absenkung der A 8 im Bereich von Daxa wäre mit zusätzlichen Erdaushubmassen verbunden, die trassennah und vorwiegend auf landwirtschaftlich genutzten Flächen abgelagert werden müssten. Auf die Ausführungen unter C.3.4.4.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

3.5.2.2.6 Einwender Nr. 1145

Der Einwender wies auf die Bedeutung des Außenauftritts, der optischen Gestaltung der Gebäude und Außenanlagen sowie der Sichtbarkeit seiner Firmengebäude hin. Er forderte eine Beteiligung bei der geplanten Bepflanzung und meldete darüber hinaus Interesse am Erwerb einer frei werdenden Fläche im südlichen Bereich der Firmengebäude an.

Der Vorhabensträger hat im Anhörungsverfahren zugesagt, den Wunsch der Sichtbarkeit der Firmengebäude des Einwenders bei der Bauausführungsplanung soweit wie möglich zu berücksichtigen. Die Bepflanzung orientiert sich aber im Übrigen an den hier festgesetzten naturschutzfachlichen und betrieblichen Vorgaben.

Fragen des Grunderwerbs sind dagegen nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Auf die Ausführungen unter C.3.5.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen. Der Vorhabensträger sagte aber eine Überprüfung hinsichtlich des Erwerbs einer frei werdenden Fläche im südlichen Bereich der Firmengebäude durch den Einwender zu.

3.5.2.2.7 Einwender Nr. 1146

Der Einwender ist Eigentümer der Fl. Nr. 632, Gemarkung Frasdorf. Er forderte, dass eine Zufahrt von Baustellenverkehr für den geplanten Abriss und Neubau der bestehenden und derzeit auf 6 t beschränkten Brücke Leitenberg - Aschau (BW 118) mit Rücksicht auf den Ort Leitenberg und die dortigen Baudenkmäler (Dorfstraße Nrn. 8, 11, 12, 14 und 16) nicht über die Leitenberg-Dorfstraße erfolgen dürfe. Die 3,0 m Fahrbahn mit enger Straßenführung sei dafür denkbar ungeeignet. Nach dem Rückbau der Erschließungswege und Bauabschluss solle die 6,5 m breite Brückenfahrbahn in die 3,0 m breite Dorfstraße geführt werden. Ein unbeschränkter Brückenverkehr würde wiederum durch Leitenberg - Dorfstraße führen, an der sein Anwesen unmittelbar liege. Bei diesem aus der Mitte des 15. Jahrhundert stammenden Baudenkmal seien bei einem Schwerlastverkehr mit 40 t Gefährdungen und Schäden am Gebäude unausweichlich. Eine Gewichtsbeschränkung bzw. eine Beschränkung auf land- und forstwirtschaftlichen Verkehr sei im Hinblick auf die überforderten und bereits geschädigten Anschlussstraßen in Richtung Leitenberg

dringend erforderlich. Die Notwendigkeit des BW 118 in den geplanten Dimensionen sei bei den beengten Anschlussstraßen mit dem Charakter eines Feldweges in Frage zu stellen.

Für die geplante Straßenbaumaßnahme werden aus der Fl. Nr. 632, Gemarkung Umrathshausen, 58 m² dauerhaft und 315 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen Achenmühle und Bernauer Berg erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen unter C.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer Autobahn einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) sowie dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) in diesem Bereich nicht möglich.

Die Dimensionierung des Brückenbauwerkes BW 118 Leitenberg - Aschau (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.1.17) ergibt sich aus den bautechnischen Anforderungen an eine Gemeindeverbindungsstraße. Dabei setzt sich die Breite zwischen den Geländern von 10,10 m zusammen aus der Fahrbahnbreite von 6,50 m und den beiden danebenliegenden Sicherheitsbereichen auf den Kappen mit einer Breite von jeweils 1,80 m zur Anordnung der Absturzsicherungen für die Fahrzeuge.

Die Erschließung der verschiedenen Teilbereiche der Brückenbaustelle erfolgt soweit möglich, d.h. überwiegend über die verschiedenen Baufelder der A 8. Die Inanspruchnahme der Dorfstraße wird auf das unumgänglich notwendige Maß beschränkt. Vor Baubeginn wird der Zustand des Straßennetzes dokumentiert. Schäden, die durch den Baustellenverkehr verursacht werden, werden vom Vorhabensträger behoben oder entschädigt. Schäden, die aufgrund des allgemeinen Verkehrsaufkommens im Rahmen des wegrechtlichen Gemeingebrauchs nach Art. 14 Abs. 1 BayStrWG entstehen, sind dagegen entschädigungslos hinzunehmen. Die erwünschte verkehrliche Beschränkung auf den Leitenberg - Dorfstraße liegt in der Zuständigkeit der Gemeinde Aschau i. Chiemgau als Unterer Straßenverkehrsbehörde und ist ggf. außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu regeln.

Fragen des Grunderwerbs sind nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Auf die Ausführungen unter C.3.5.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

3.5.2.2.8 Einwender Nr. 1150

Der Einwender wandte sich als Eigentümer der Fl. Nr. 786, Gemarkung Frasdorf, gegen das Bauvorhaben. Es befinde sich nördlich anliegend an diesem Autobahnabschnitt ein bereits eingezäunter Grünstreifen der bereits bestehenden A 8 mit ca. 10 m Breite. Dieser Abschnitt sei so breit, dass er bei einem möglichen Ausbau vorrangig für das Bauvorhaben in Anspruch zu nehmen sei. Zudem werde befürchtet, dass es wegen des Geländegefälles zu einem Rückstau an Niederschlags- und Grundwasser auf seinem Grundstück kommen werde.

Für die geplante Straßenbaumaßnahme werden aus der Fl. Nr. 786, Gemarkung Frasdorf, 1.646 m² dauerhaft und 642 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen Achenmühle und Bernauer Berg erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen unter C.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer Autobahn einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) sowie dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) in diesem Bereich nicht möglich. Die Fl. Nr. 786, Gemarkung Frasdorf, muss für die künftige A 8 sowie den zu verlegenden öffentlichen Feld- und Waldweg (Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 1.1.22 T1) in Anspruch genommen werden. Für die Bauzeit wird zusätzlich ein Arbeitsstreifen erforderlich.

Die Befürchtung einer Vernässungsgefahr auf dem Grundstück des Einwenders wird von uns nicht geteilt. Die Straßenentwässerung wurde vom Wasser-wirtschaftsamt Rosenheim überprüft und nicht beanstandet. Die Einleitmengen wurden für jeden Vorfluter mit dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim abgestimmt. Durch die geplante Erneuerung der Straßenentwässerungseinrichtungen werden die Umwelta-beinträchtigungen wesentlich verringert und die bestehende Situation insgesamt deutlich verbessert. Auf die Ausführungen dieses Beschlusses unter C.3.3.6.3 wird verwiesen.

Fragen des Grunderwerbs sind nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Auf die Ausführungen unter C.3.5.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

3.5.2.2.9 Einwender Nr. 1153

Der Einwender befürchtete als Eigentümer der Fl. Nr. 104/1, Gemarkung Umrathshausen, u. a., dass die geplante Auffüllung mit nicht wieder verwendbarem

Oberbodens um 0,30 m bis zu seiner Grundstücksgrenze Niederschlagswasser auf sein Anwesen verfrachten könne. Es sei sicherzustellen, dass das Oberflächenwasser auf dem Grundstück Fl. Nr. 104, Gemarkung Umrathshausen, versickern könne. Zwischen den Ortschaften Leitenberg und Umrathshausen seien ferner Lärmschutzeinrichtungen von 8 - 13 m Höhe geplant. Es wurde daher eine Erhöhung der Lärmschutzeinrichtung von Bau-km 72+910 bis Bau-km 73+325 um zwei Meter verlangt, um zwischen Leitenberg und Umrathshausen eine Mindesthöhe der Lärmschutzeinrichtung von 10 m zu erreichen.

Die ursprünglich geplanten Oberbodenauffüllungen im Umfeld der Fl. Nr. 104/1, Gemarkung Umrathshausen, sind im Zuge der 1. Tektur vom 17.12.2019 entfallen. Der Vorhabensträger hat im Anhörungsverfahren ferner zugesagt, eine weitere ordnungsgemäße landwirtschaftliche Bodennutzung des Grundstücks und ein ordnungsgemäßes Versickern des anfallenden Oberflächenwassers durch geeignete Maßnahmen zu gewährleisten. Die Straßenentwässerung wurde im Übrigen vom Wasserwirtschaftsamt Rosenheim überprüft und nicht beanstandet. Es wird im Übrigen auf die Ausführungen unter C.3.4.6 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwände hinsichtlich der Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm werden dagegen zurückgewiesen. Grundlage für die Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen ist die 16. BImSchV und die Berechnungsmethodik nach RLS-90. Für das Anwesen werden mit den geplanten Lärmschutzmaßnahmen die Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen werden abgelehnt. Auf die Ausführungen unter C.3.4.4.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

3.5.2.2.10 Einwender Nr. 1163

Der Einwender kritisierte als Eigentümer der Fl. Nr. 138, Gemarkung Frasdorf, den geplanten benachbarten Standort des Funkmastens, da sein Grundstück so einen Wertverlust erleide.

Für die geplante Straßenbaumaßnahme werden aus der Fl. Nr. 138, Gemarkung Frasdorf, 1.389 m² dauerhaft und 1.312 m² vorübergehend und 210 m² für eine Dienstbarkeit in Anspruch genommen. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen Achenmühle und Bernauer Berg erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen unter C.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer Autobahn einschlägigen Richtlinien

für die Anlage von Autobahnen (RAA) sowie dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) in diesem Bereich nicht möglich.

Der Einwender muss die Nutzung des benachbarten Grundstücks dulden. Der gewählte Standort für den Betriebsfunkmasten im Bereich des westlichen Tunnelportals (BW 114, Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.1.12 T1) ist das Ergebnis einer funktechnischen Standortuntersuchung durch den Vorhabensträger. Andere Standorte wurden zwar untersucht, mussten jedoch aufgrund der vorherrschenden ungünstigen Randbedingungen wie Topographie, Höhenlage, Nähe zum Tunnel etc. ausgeschlossen werden. Der Betriebsweg ist erforderlich, weil der Betriebsfunkmast durch den Vorhabensträger zur Unterhaltung angefahren werden muss.

Fragen des Grunderwerbs sind nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Auf die Ausführungen unter C.3.5.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

3.5.2.2.11 Einwender Nr. 1249

Der Einwender wandte sich aufgrund des zusätzlichen Grundverbrauches gegen die Planung eines Funkmasten und eine Betriebsstraße. Es sei zu klären, wie oft ein Funkmast zur Wartung etc. angefahren würde. Man könne vielleicht noch eine Optimierung erreichen, wenn man den Betriebsweg für den Funkmast etwas weiter nach Westen verschieben könne.

Für die geplante Straßenbaumaßnahme werden aus der Fl. Nr. 962, Gemarkung Frasdorf, 225 m² dauerhaft und 112 m² vorübergehend und aus der Fl. Nr. 140, Gemarkung Frasdorf, 956 m² dauerhaft, 5.236 m² vorübergehend und zusätzlich 227 m² für eine Dienstbarkeit in Anspruch genommen. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen Achenmühle und Bernauer Berg erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen unter C.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer Autobahn einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) sowie dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) in diesem Bereich nicht möglich.

Der Einwender muss die Nutzung des für ihn benachbarten Grundstücks dulden. Der gewählte Standort für den Betriebsfunkmasten (BW 114, Unterlage 11 T2, Reg-Verz. lfd. Nr. 2.1.12 T1) im Bereich des westlichen Tunnelportals ist aufgrund einer funktechnischen Standortuntersuchung durch den Vorhabensträger nicht zu

beanstanden. Andere untersuchte Standorte mussten aufgrund der vorherrschenden ungünstigen Randbedingungen wie Topographie, Höhenlage, Nähe zum Tunnel etc. ausgeschlossen werden. Der Betriebsweg ist erforderlich, weil der Funkmast durch den Vorhabensträger zur laufenden Unterhaltung angefahren werden muss.

Fragen des Grunderwerbs sind nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Auf die Ausführungen unter C.3.5.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

3.5.2.2.12 Einwender Nr. 1422

Der Einwender brachte vor, dass man aus seinem Grundstück in der Nähe der Tankstelle Flächen benötige. Der Verkehr würde mit dem Ausbau der A 8 nicht weniger, sondern man müsse damit rechnen, dass die Tankstelle sehr häufig frequentiert würde. Er befürchtete, dass sein Anwesen durch einen Stau zur Tankstelle beeinträchtigt werden würde. Er schlug vor, dass die Abfahrt von der Tankstelle nicht direkt in die Staatsstraße 2093 erfolgen solle.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Für die geplante Straßenbaumaßnahme werden aus der Fl. Nr. 1717, Gemarkung Frasdorf, 151 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen Achenmühle und Bernauer Berg erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen unter C.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer Autobahn einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) sowie dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) in diesem Bereich nicht möglich.

Die Anpassung der St 2093 ist als Folgemaßnahme des Bauvorhabens erforderlich, da die Tankstelle wegen der Verlegung der St 2093 zukünftig nicht mehr direkt von Norden her, sondern über die Kreisverkehrsanlage und die in gleicher Lage verbliebene Aschauer Straße (St 2362) angefahren werden kann. Die Erschließungssituation auf dem Tankstellengrundstück selbst ist im Übrigen aber nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Fragen des Grunderwerbs sind nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Auf die Ausführungen unter C.3.5.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

3.5.2.2.13 Weitere Einwender

Eine große Anzahl privater Einwender, insbesondere die Bürgerinitiativen A 8 Frasdorf e. V. und Ausbau A 8 - Bürger setzen Grenzen e.V., haben allgemeine Einwendungen (z. B. zur Planrechtfertigung, der Verkehrsprognose, den Varianten zum Ausbauquerschnitt, den Auswirkungen des Neubaus der A 94, dem Nutzen-Kosten-Verhältnis, zum Flächenverbrauch, zum Immissionsschutz, insbesondere zu einer Absenkung des Tunnels im zentralen Bereich von Frasdorf, zum Funkmast, den Eingriffen in Natur und Landschaft (insbesondere FFH-Gebiets- und Artenschutz) und in die Landwirtschaft und zum Hochwasserschutz) erhoben. Wir haben uns mit diesen Einwendungen bereits bei den Ausführungen zu den öffentlichen und privaten Belangen weiter oben in diesem Beschluss befasst. Auf diese Ausführungen wird verwiesen.

Einige der eingereichten Einwendungen beziehen sich zudem nicht auf den hier geregelten Planfeststellungsabschnitt zum 6-streifigen Ausbau der A 8 Achenmühle - Bernauer Berg. Die Bearbeitung dieser Einwendungen erfolgt ggf. im Rahmen der Planfeststellungsverfahren für die anderen geplanten Ausbauabschnitte der A 8.

3.6 **Gesamtergebnis**

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der 6-streifige Ausbau der A 8 zwischen Achenmühle und dem Bernauer Berg von Bau-km 67+747 bis Bau-km 75+575 auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum gerechtfertigt und vertretbar ist. Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich. Optimierungsgebote sind beachtet. Bei Abwägung aller Belange erweist sich die Planlösung als vernünftig. Die vorstellbaren Varianten werden ungünstiger beurteilt.

3.7 **Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen**

Die Widmung und die sonstigen straßenrechtlichen Verfügungen nach FStrG erfolgen in diesem Planfeststellungsbeschluss gemäß § 2 Abs. 6 S. 2 FStrG, soweit nicht § 2 Abs. 6a FStrG eingreift. Die neue Fahrbahn der A 8 zwischen Achenmühle und dem Bernauer Berg sowie die geänderten Straßenbestandteile der Bundesautobahn wie Entwässerungsanlagen werden zur Bundesautobahn gewidmet. Für bereits bestehende Straßenbestandteile, die infolge der Ausbaumaßnahme geringfügig geändert werden, greift § 2 Abs. 6a FStrG.

Die Einziehung, die Umstufung und die Widmung nach 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 Darstellung der Widmungen ist im Widmungsplan (Unterlage 12.1 T1 und Unterlage 12.2 T2) dargestellt und im Regelungsverzeichnis (Unterlage 11 T2) näher beschrieben.

4. Sofortige Vollziehbarkeit

Nach § 80 Abs. 2 S. 1 Nr. 3a VwGO entfällt die aufschiebende Wirkung für Klagen Dritter gegen Verwaltungsakte, die die Zulassung von Vorhaben betreffend Bundesverkehrswegen und Mobilfunknetzen zum Gegenstand haben.

5. Kostenentscheidung

Die Entscheidung über die Kostenlast stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 KG. Gebühren und Auslagen sind vorliegend nicht zu erheben. Dies ergibt sich bereits aus dem Wortlaut von § 3 Abs. 3 Satz 2 FStrBAG (Gesetz zur Errichtung eines Fernstraßen-Bundesamtes) in dem geregelt ist, dass „das jeweilige Land... seine Kosten trägt“. Diese Regelung entspricht zugleich auch der verfassungsrechtlichen Ausgabenzuordnung, da die Planfeststellung im Auftrag des Bundes durchgeführt wird (Art. 143e Abs. 1 und 3 GG) und die den Ländern entstehenden Verwaltungsausgaben nach Art. 104a Abs. 5 GG von diesen selbst zu tragen sind.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Bundesverwaltungsgericht, Simsonplatz 1, 04107 Leipzig (Postanschrift: Bundesverwaltungsgericht, Postfach 10 08 54, 04008 Leipzig),

erhoben werden.

Die Klage ist beim Gericht schriftlich zu erheben. Sie kann nach Maßgabe des § 55a VwGO auch als elektronisches Dokument bei Gericht eingereicht werden.

Hinweis: Seit dem 01.01.2022 muss der in § 55d VwGO genannte Personenkreis Klagen grundsätzlich elektronisch einreichen.

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Der Kläger muss sich durch einen Bevollmächtigten vertreten lassen. Welche Bevollmächtigten dafür zugelassen sind ergibt sich aus § 67 VwGO.

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss für die Bundesfernstraße hat keine aufschiebende Wirkung (§ 80 Abs. 2 S. 1 Nr. 3a VwGO).

Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 S. 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Bekanntgabe dieses Planfeststellungsbeschlusses bei dem oben genannten Gericht gestellt und begründet werden.

Hinweis zur öffentlichen Bekanntmachung

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss wird - da mehr als 50 Zustellungen zu bewirken wären - grundsätzlich nicht einzeln zugestellt, sondern im amtlichen Veröffentlichungsblatt der Regierung von Oberbayern sowie in den örtlichen Tageszeitungen öffentlich bekanntgemacht.

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den oben unter A.2 aufgeführten Planunterlagen in der Gemeinde Frasdorf, der Gemeinde Bernau a. Chiemsee, der Gemeinde Aschau i. Chiemgau, der Gemeinde Nußdorf a. Inn und der Gemeinde Flintsbach a. Inn zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht.

Darüber hinaus kann der Beschluss im Volltext spätestens ab dem Beginn der Auslegung auf der Homepage der Regierung von Oberbayern unter www.regierung.oberbayern.bayern.de abgerufen werden.

Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber allen Betroffenen und gegenüber denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt. Gegenüber denjenigen, denen individuell zugestellt wurde, gilt der Beschluss mit der unmittelbaren Zustellung als zugestellt. Nach der öffentlichen Auslegung kann der Planfeststellungsbeschluss bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen und von denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, schriftlich bei der Regierung von Oberbayern angefordert werden.

München, 31.01.2024

gez.

Deindl
Regierungsdirektor

