



Regierung von Oberbayern



**Planfeststellungsbeschluss
A 8 München – Salzburg
Nachträgliche Lärmvorsorge Raubling
AD Inntal bis AS Rosenheim
A8_1100_0,941 bis A8_1120_0,363**

München, 18.07.2016

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	2
Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen	3
A Entscheidung	4
1. Feststellung des Plans.....	4
2. Festgestellte Planunterlagen.....	4
3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen	5
3.1 Unterrichtungspflichten, Auflagen zu Versorgungsleitungen	5
3.2 Wasserwirtschaft	7
3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz	7
3.4 Landwirtschaft	8
3.5 Lärmschutz.....	9
3.6 Bauausführung	10
3.7 Bodendenkmäler.....	12
4. Straßenrechtliche Verfügungen	12
5. Entscheidungen über Einwendungen und Anträge	13
6. Kostenentscheidung	13
B Sachverhalt	14
1. Beschreibung des Vorhabens	14
2. Vorgängige Planungsstufen	14
3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens.....	14
C Entscheidungsgründe	16
1. Verfahrensrechtliche Bewertung.....	16
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen).....	16
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen	17
2. Materiell-rechtliche Würdigung	17
2.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)	17
2.2 Planrechtfertigung	18
2.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	27
2.4 Private Einwendungen und Belange	35
2.5 Gesamtergebnis.....	40
2.6 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	40
3. Kostenentscheidung	40
Rechtsbehelfsbelehrung	40

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBI	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
BMVI	Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur
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
MABI.....	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 für Entwurfsgestaltung
RLS-90.....	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
ROG.....	Raumordnungsgesetz
St.....	Staatsstraße
StVO.....	Straßenverkehrsordnung
TKG.....	Telekommunikationsgesetz
UPR.....	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPG.....	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Verwaltungsvorschriften vom 18.09.1995 zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
V-RL	Vogelschutz-Richtlinie
VwGO.....	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz

Aktenzeichen: 32-4354.1-2-8-10

**Vollzug des FStrG;
A 8 München – Salzburg
Nachträgliche Lärmvorsorge Raubling
AD Inntal bis AS Rosenheim
A 8_1100_0,941 bis A 8_1120_0,363**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den Anbau von nachträglichen Lärmschutzmaßnahmen an der BAB A 8 München - Salzburg zwischen dem Autobahndreieck (AD) Inntal und der Anschlussstelle (AS) Rosenheim (ca. Bau-km 0+000 bis Bau-km 1+086) wird mit den aus Ziffern A 3 dieses Beschlusses sowie aus den Roteintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

Mit diesem Planfeststellungsbeschluss wird der Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern vom 27.08.1982 Az. 225/2-3311 A 8/246 ergänzt.

2. Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan und die straßenrechtlichen Verfügungen umfassen folgende Unterlagen, wobei mit der Abkürzung m.R. auf Roteintragungen in der jeweiligen Unterlage hingewiesen wird:

Unterlage Nr.	Blatt	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1	1	Erläuterungsbericht	-
2	-	Übersichtskarte	1:100.000
3	-	Übersichtslageplan	1:25.000
5	1	Lageplan – Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+086.797 m.R.	1:1000
6	1	Höhenplan – Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+086.797 m.R.	1:1000/100
6	2	Höhenplan – Einfahrt – Ausfahrt m.R.	1:1000/100
7.1	1	Lageplan – Anspruchsermittlung nach RLS 81 Bau-km 0+000 bis Bau-km 1+936	1:2500

Unterlage Nr.	Blatt	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
7.2	2	Lageplan – Schalltechnische Berechnung nach RLS 90 m.R.	1:2500
9.2	0	Maßnahmenplan – Legende	-
9.2	1	Maßnahmenplan Bau-km 0+000 bis Bau-km 1+080	1:1000
9.2	2	Maßnahmenplan Bau-km 1+080 bis Bau-km 1+936	1:1000
9.2	3	Maßnahmenplan Ausgleich Willinger Filze	1:5000
9.3	-	Maßnahmenblätter	-
9.4	-	Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation	-
10.1	1	Grunderwerbsplan – Bau-km 0+000 bis Bau-km 1+080	1:1000
10.2	-	Grunderwerbsverzeichnis	-
11	-	Regelungsverzeichnis m.R.	-
14	1	Querschnitt – Bau-km 0+155 m.R.	1:50
14	2	Querschnitt – Bau-km 0+435	1:50
14	3	Querschnitt – Bau-km 0+580	1:50
14	4	Querschnitt – Bau-km 0+690	1:50
14	5	Querschnitt – Bau-km 0+090	1:50
14	6	Querschnitt – Bau-km 0+990	1:50
17.1	-	Berechnungsgrundlagen – Anspruchsprüfung nach RLS 81	-
17.2	-	Berechnungsgrundlagen – Schalltechnische Berechnung nach RLS 90 m.R.	-
19.1.1	-	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Textteil	-
19.1.2	0	Bestands- und Konfliktplan - Legende	-
19.1.2	1	Bestands- und Konfliktplan Bau-km 0+000 bis Bau-km 1+080	1:1000
19.1.2	2	Bestands- und Konfliktplan Bau-km 1+080 bis Bau-km 1+936	1:1000
19.1.3	-	Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)	-
19.2	-	Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 3c UVPG	-

Die Planunterlagen wurden von der Autobahndirektion Südbayern aufgestellt und tragen das Datum vom 30.06.2015. Die geänderten Unterlagen tragen das Datum vom 12.04.2016, die Änderungen sind durch Roteintragungen kenntlich gemacht. .

3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen

3.1 Unterrichtungspflichten, Auflagen zu Versorgungsleitungen

Der Zeitpunkt des Baubeginns ist folgenden Stellen möglichst frühzeitig bekannt zu geben, um die zeitliche Abwicklung gegebenenfalls erforderlicher Anpassungs- oder

Sicherungsmaßnahmen an den betroffenen Leitungen mit dem Straßenbau zu koordinieren. Alle in diesem Abschnitt geregelten Pflichten sind auch gegenüber Rechtsnachfolgern der genannten Unternehmen einzuhalten.

3.1.1 Der Deutschen Telekom AG, hinsichtlich der Arbeiten im Bereich der Telekommunikationseinrichtungen

Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass die exakte Lage der Telekommunikationseinrichtungen in der Örtlichkeit gegebenenfalls durch Suchgräben zu ermitteln ist und die Kabelschutzanweisung der Deutschen Telekom AG bei Durchführung der Bauarbeiten im Bereich der Telekommunikationseinrichtungen zu beachten ist, um Kabelschäden zu vermeiden. Die Telekommunikationslinien sind bauzeitlich zu sichern.

Sollten Änderungsarbeiten an den Anlagen erforderlich werden, sind diese mindestens drei Monate vor Baubeginn mit der Deutschen Telekom AG abzustimmen.

Hinsichtlich geplanter Baumpflanzungen ist das „Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Fern- und Entsorgungsanlagen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zu beachten.

3.1.2 Der DB AG Immobilien zur Abstimmung der Arbeiten entlang der Bahnlinie.

Sofern bei der Bauausführung mit einem Kran Betriebsanlagen der Eisenbahn überschwenkt werden, ist mindestens acht Wochen vorher die Kranaufstellung bei der DB Netz AG, Immobilienmanagement I.NF-S(M), Richelstr. 1, 80634 München, zu beantragen und eine Kranvereinbarung abzuschließen. Sofern eine Leitungsermittlung seitens der DB Netz AG erforderlich ist, ist diese mindestens sechs Wochen vor Baubeginn mittels E-Mail an netzadministration-s@deutschebahn.com zu beantragen.

3.1.3 Der Bayernwerk AG, Netzcenter Kolbermoor zur Abstimmung der Arbeiten im Bereich der 20-kv-Kabel.

3.1.4 Der Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH zur Abstimmung der Arbeiten im Bereich der Telekommunikationsanlagen.

Sollte eine Umverlegung erforderlich werden, ist diese mindestens drei Monate vor Baubeginn per E-Mail an Planung_NE3_Meunchen@kabeldeutschland.de zu beantragen.

3.1.5 Der Nokia DFI telefonisch oder per Mail an einbauten.dfi@nokia.com) zur Abstimmung der Bauarbeiten entlang der LWL-Trasse.

- 3.1.6 Der NGN Fiber Network KG zur Abstimmung der eventuell erforderlichen Leitungsverlegung.
- 3.1.7 Der Gemeinde Raubling.
- 3.1.8 Dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege.
- 3.2 Wasserwirtschaft
 - 3.2.1 Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass keine wassergefährdenden Stoffe in Gewässer gelangen oder den Boden verunreinigen. In Gewässernähe dürfen nur gewässerunschädliche Treib- und Schmierstoffe und sonstige Einsatzstoffe verwendet werden.
 - 3.2.2 Der Oberflächen- und Hochwasserabfluss dürfen durch die Maßnahmen – auch während der Bauzeit – nicht verändert oder behindert werden.
 - 3.2.3 Die Entwässerung hat so zu erfolgen, dass das Oberflächenwasser durch geeignete Maßnahmen von der Bahnstrecke abgehalten wird.
- 3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz
 - 3.3.1 Dieser Planfeststellungsbeschluss enthält auch die nach Naturschutzrecht erforderlichen Ausnahmen und Befreiungen.
 - 3.3.2 Rodungen und Gehölzrückschnitte dürfen nur im Zeitraum vom 1. Oktober bis 28./29. Februar erfolgen. Ergänzend sind Einzelbäume mit möglichen Baumhöhlen und Spalten auf Brutplätze höhlenbrütender Vogelarten oder Fledermausquartiere vor Beginn der Baumaßnahme zu kontrollieren und gegebenenfalls zu verschließen.
 - 3.3.3 An das Baufeld angrenzende Gehölzbestände, Auwaldgebiete, zu erhaltende Einzelbäume und das Feldkreuz bei Bau-km 0+270 sind durch geeignete Schutzeinrichtungen vor Beschädigungen zu schützen.
 - 3.3.4 Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen abgelagert werden.
 - 3.3.5 Sollten im Zuge der Baumaßnahme Altlastenverdachtsflächen oder ein konkreter Altlastenverdacht oder sonstige schädliche Bodenverunreinigungen bekannt werden, sind das Landratsamt Rosenheim und Wasserwirtschaftsamt Rosenheim unverzüglich zu informieren.
 - 3.3.6 Die in den Maßnahmenblättern vorgesehenen Vermeidungs-, Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahmen sind umzusetzen. Mit Ausnahme der Vermeidungsmaßnahmen, die bereits vor und während der Bauausführung zu beachten sind, sind die Maßnahmen bis spätestens zum 31. Dezember des Jahres,

das auf die Herstellung der Wall-Wandkombinationen folgt, abzuschließen. Für die Bepflanzung der Lärmschutzwälle gilt dies nur, soweit sie zu diesem Zeitpunkt bereits ausreichend standsicher und bepflanzbar sind. Die qualifizierte Umsetzung ist durch eine ökologische Baubegleitung sicherzustellen.

Der vorgesehene Waldumbau in den Willinger Filzen (Maßnahme 4 A) ist im Kompensationsverzeichnis als Teil des Ökoflächenkatasters zu erfassen (§ 17 Abs. 6 BNatSchG in Verbindung mit Art. 9 BayNatSchG). Eine enge Abstimmung der Ersatzmaßnahmen im Rahmen des Ökokonto-Pools mit dem Landratsamt Rosenheim, Untere Naturschutzbehörde und der Regierung von Oberbayern, Höhere Naturschutzbehörde, ist erforderlich. Zur Sicherstellung der Wirksamkeit dieser Ersatzmaßnahmen ist eine Evaluation erforderlich. Die fach- und termingerechte Umsetzung muss durch einen Bericht nachgewiesen werden.

Nach Abschluss der Arbeiten ist der dafür vorgesehenen Meldebogen für das bayerische Ökoflächenkataster des Bayerischen Landesamtes für Umwelt (LfU) (www.oefk.bayern.de/oeko) vollständig auszufüllen und mit einem Flurkartenausschnitt im Maßstab 1:5000 mit gekennzeichnetem Grundstück dem LfU zur Verfügung zu stellen.

Zur besseren Nachvollziehbarkeit, welche Eingriffe dem Ökokonto-Pool Willinger Filze zugeordnet werden, ist eine tabellarische Übersicht zu erstellen und dem Landratsamt Rosenheim, Untere Naturschutzbehörde und der Regierung von Oberbayern, Höhere Naturschutzbehörde, vorzulegen, nachdem das Umsetzungskonzept für diesen Ökokonto-Pool feststeht.

3.4 Landwirtschaft

3.4.1 Es ist sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit; notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten. Die Erreichbarkeit landwirtschaftlicher Flächen – gegebenenfalls auch mit großen Erntemaschinen – ist zu gewährleisten.

3.4.2 Bei der Bepflanzung der Straßennebenflächen und der Ausgleichsflächen sind mindestens die Abstandsregelungen des AGBGB einzuhalten. Auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist darüber hinaus Rücksicht zu nehmen, insbesondere sollen bei Baumpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingte notwendige Maß beschränkt werden.

3.4.3 Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen. Sofern im Zuge der Baumaßnahmen Flächen als Lagerplätze, Wende- oder Arbeitsfläche in Anspruch genommen werden, sind diese sorgfältig zu behandeln, um die Ertragsfähigkeit auch für die Zukunft sicherzustellen.

3.5 Lärmschutz

3.5.1 Der Streckenabschnitt zwischen Inntaldreieck und Anschlussstelle Rosenheim ist mit einem lärmindernden Fahrbahnbelag mit mindestens $D_{\text{Stro}} = -2 \text{ dB(A)}$ auszustatten. Der lärmindernde Fahrbahnbelag ist nach dem Stand der Technik so herzustellen und zu erhalten, dass dauerhaft eine Lärminderung von -2 dB(A) sichergestellt ist. Der Austausch des Fahrbahnbelages muss erst nach den derzeitigen Brückenerneuerungen im Bereich des Inntaldreiecks erfolgen, hat dann aber unverzüglich zu geschehen.

3.5.2 Die mit diesem Beschluss planfestgestellten Lärmschutzanlagen (Wall-Wandkombinationen) sind so bald wie möglich zu errichten. Dafür hat der Vorhabensträger insbesondere unverzüglich nach Bestandskraft dieses Beschlusses die zur Umsetzung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen erforderlichen weiteren Arbeiten (u.a. Ausführungsplanung, Abstimmung mit Spartenträgern, Bauzeitenplanung etc.) einzuleiten und sich beim Bund um eine zeitnahe Bereitstellung der Finanzmittel zu bemühen.

3.5.3 Die Lärmschutzwände sind auf ihrer Nordseite hochabsorbierend auszuführen, um Reflexionen möglichst zu verhindern.

3.5.4 Den Eigentümern folgender Anwesen steht für die im Lageplan 7/2 gekennzeichneten und dargestellten Hausseiten und die in Unterlage 17.2 genannten Stockwerke dem Grunde nach ein Anspruch auf Ersatz der notwendigen Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen zu. Der Anspruch besteht jeweils für die Stockwerke, bei denen in Spalte sieben „Überschreitung“ der Tabelle 17.2 die Überschreitung des Tag- und/oder Nachtwertes eingetragen ist. Es handelt sich um folgende Anwesen in der Gemeinde Raubling:

- Breiteich 1
- Breiteich 2
- Breiteich 3
- Breiteicher Str. 9
- Erlenweg 17
- Erlenweg 17 a
- Erlenweg 19

- Erlenweg 21
- Erlenweg 23
- Erlenweg 27
- Erlenweg 29
- Fellerstr. 1
- Fellerstr. 3
- Fellerstr. 5
- Rosenheimer Str. 92
- Rosenheimer Str. 96

Bezüglich Art und Umfang der Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen gilt die 24. BImSchV (BGBl. 1997 I 172). Schallschutzmaßnahmen im Sinne dieser Verordnung sind bauliche Verbesserungen an 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 Sauerstoff verbrauchenden Energiequellen. Schutzbedürftig sind die in Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage zu dieser Verordnung genannten Aufenthaltsräume. Die Detailfragen sind außerhalb dieser Planfeststellung zwischen dem Träger der Straßenbaulast und dem jeweiligen Eigentümer im Einzelfall in einem gesonderten Verfahren zu klären.

Der Vorhabensträger hat zur Klärung dieser Fragen unverzüglich nach Bestandskraft dieses Beschlusses mit den Eigentümern in Kontakt zu treten.

3.6 Bauausführung

3.6.1 Im Bereich der unterirdisch verlegten Stromleitungen der Bayernwerk AG ist der Schutzzonenbereich von 0,5 m rechts und links der Trassenachse zu beachten. Die Trassen unterirdischer Versorgungsleitungen sind von Bepflanzung freizuhalten. Bäume und tiefwurzelnde Sträucher dürfen nur bis zu einem Abstand von 2,5 m zur Trassenachse gepflanzt werden. Des Weiteren ist das Merkblatt zum Schutz unterirdischer Versorgungsleitungen zu beachten.

3.6.2 Die unterirdischen Anlagen der Kabel Deutschland Vertrieb und Services GmbH sind bei der Bauausführung zu schützen, bzw. zu sichern. Die Gründung der Lärmschutzwände hat außerhalb der Leitungstrasse zu erfolgen.

3.6.3 Zu den Anlagen der Nokia Österreich GmbH ist ein Mindestabstand von 0,5 m einzuhalten. Querungen sind unterhalb der bestehenden Anlage unter Verwendung eines mindestens 2,0 m langen Schutzrohres auszuführen. Die Leitungen sind

bauzeitlich zu sichern, soweit sie nicht verlegt werden müssen, die Trassenschutzrichtlinie ist einzuhalten.

- 3.6.4 Sofern bei der Bauausführung weitere, bislang unbekannte Leitungen angetroffen werden, sind die jeweiligen Leitungsträger unverzüglich zu informieren, um die notwendigen Schutzmaßnahmen abzustimmen
- 3.6.5 Der Vorhabensträger hat mit geeigneten Maßnahmen baubedingte Beeinträchtigungen der angrenzenden Bebauung durch die Baustellenabwicklung so weit wie möglich zu reduzieren. Ebenso ist sicherzustellen, dass jede Baustelle so geplant, eingerichtet und betrieben wird, dass Geräusche verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.
- 3.6.6 Der Vorhabensträger ist verpflichtet, die Maschinenlärmschutzverordnung – 32. BImSchV, BGBl. S. 3478, und die „allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm“ vom 19.08.1970, MABl 1/1970 S. 2 einzuhalten. In den Ausschreibungsunterlagen ist auf die Beachtung dieser Regelungen hinzuweisen. Bauarbeiten, die während der Nachtzeit oder an Sonn- und Feiertagen durchgeführt werden müssen, sind auf das betrieblich unabdingbare Mindestmaß zu beschränken.
- 3.6.7 Der Vorhabensträger ist verpflichtet, während der Bauzeit in vertretbarem Umfang geeignete Maßnahmen zur Verminderung und Minimierung einer möglichen gravierenden Staubbelastung und Straßenverschmutzung (zum Beispiel ausreichende Befeuchtung bei staubenden Arbeiten, Befeuchtung/Abdeckung von Kies- und Sandablagerungen etc.) zu ergreifen. Die getroffenen Maßnahmen sind auf ihre Wirksamkeit hin laufend zu überwachen und gegebenenfalls anzupassen.
- 3.6.8 Der Umgang mit belastetem Material aus Rückbau und Aushub ist vorab mit dem Landratsamt Rosenheim abzustimmen. Beim Umgang mit diesem Material und auch im Übrigen sind die Vorgaben des BBodSchG und des KrWG einzuhalten.
- 3.6.9 Im Bereich der Bahnlinie sind folgende Auflagen zu beachten:
 - 3.6.9.1 Beiderseits der Bebauung ist ein Mindestabstand von 6,0 m zur jeweiligen Gleisachse einzuhalten.
 - 3.6.9.2 Der Schutzabstand von 3,0 m zu unter Spannung stehenden Teilen der Oberleitung ist mit allen Fahrzeugen, Werkzeugen, Materialien, Personen etc. sicherzustellen und einzuhalten.
 - 3.6.9.3 Baumaschinen, Container, Leitplanken sowie metallische Zäune und andere leitfähige Anlagen sind mit einer Bahnerdung zu versehen, sofern der

Mindestabstand von 4,0 m zur Gleisachse unterschritten wird. Baumaschinen im Oberleitungsbereich benötigen eine Schlepperde. Der Einbau von wasserfesten, festen Hindernissen ist als Berührungsschutz erforderlich.

- 3.6.9.4 Sofern Maschinen im direkten Umfeld der Bahnstrecke zum Einsatz kommen, ist dies der DB AG rechtzeitig anzuzeigen zur Abstimmung der erforderlichen Sicherungsmaßnahmen.
- 3.6.9.5 Beeinflussungen der Signalanlagen und Kabel der DB AG sind durch entsprechende Maßnahmen zu vermeiden.
- 3.6.9.6 Lagerungen von Baumaterialien entlang der Bahngeländegrenzen sind so vorzunehmen, dass unter keinen Umständen Baustoffe oder Abfälle in den Gleisbereich gelangen. Dies gilt auch für Verwehungen.
- 3.6.9.7 Es wird darauf hingewiesen, dass ein widerrechtliches Betreten oder Befahren des Bahnbetriebsgeländes, sowie sonstiges Hineingelangen in den Gefahrenbereich der Bahnanlagen unzulässig und daher dauerhaft auszuschließen ist.

3.7 Bodendenkmäler

Werden bei der Bauausführung Bodendenkmäler aufgefunden, ist dies unverzüglich dem Landratsamt Rosenheim, Untere Denkmalschutzbehörde oder dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege anzuzeigen. Die aufgefundenen Gegenstände und der Fundort sind bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen, wenn nicht das Landratsamt Rosenheim, Untere Denkmalschutzbehörde, die Gegenstände vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet.

4. **Straßenrechtliche Verfügungen**

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

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

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Regelungsverzeichnis (Unterlage 11) und den entsprechenden Lageplänen (Unterlage 5). Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

5. Entscheidungen über Einwendungen und Anträge

Die im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Auflagen in diesem Beschluss, durch Planänderungen und/oder Zusagen des Vorhabensträgers berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Anhörungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben. Gleichzeitig wird durch diesen Beschluss auch über die von der Gemeinde Raubling im Namen ihrer Bürger gestellten Anträge auf nachträgliche Lärmvorsorge entschieden.

6. Kostenentscheidung

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

Auslagen werden nicht erhoben.

B Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Das Bauvorhaben betrifft den Bau von nachträglichen Lärmschutzmaßnahmen auf der Grundlage des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts vom 07.03.2007, Az. 9C 2.06, an der BAB A 8 im Autobahnabschnitt zwischen dem Autobahndreieck Inntal und der Anschlussstelle Rosenheim.

Die geplanten Maßnahmen umfassen auf einer Strecke von rund 1 km Länge Wall-Wandkombinationen mit einer Gesamthöhe von bis zu 10,0 m über Fahrbahn sowie Lärmschutzwände (Bau-km 0+772 bis Bau-km 0+806 und Bau-km 0+917 bis Bau-km 0+949). Die einzelnen Maßnahmen sind in Unterlage 1, Seiten 6 ff. beschrieben und in den Plänen, insbesondere im Lageplan 5, dargestellt.

2. Vorgängige Planungsstufen

Der haushaltsrechtliche Vorentwurf für den nachträglichen Lärmschutz an der A 8 im Bereich Raubling wurde von der Autobahndirektion Südbayern erstellt und hat mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 28.02.2012 den „Gesehen-Vermerk“ erhalten.

3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 13.07.2015 beantragte die Autobahndirektion Südbayern für den Anbau nachträglicher Lärmschutzmaßnahmen an der A 8 im Bereich vom Autobahndreieck Inntal bis zur Anschlussstelle Rosenheim das Planfeststellungsverfahren nach dem Fernstraßengesetz durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 31.08.2015 bis 30.9.2015 bei der Gemeinde Raubling und bei der Stadt Bad Aibling nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Gemeinde Raubling, der Stadt Bad Aibling oder bei der Regierung von Oberbayern bis zum 14.10.2015 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

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

- Gemeinde Raubling
- Stadt Bad Aibling
- Landratsamt Rosenheim
- Wasserwirtschaftsamt Rosenheim

- Staatliches Bauamt Rosenheim
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Fürstenfeldbruck
- Amt für ländliche Entwicklung Oberbayern
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Rosenheim
- Polizeipräsidium Oberbayern Süd
- Bayerischer Bauernverband
- Bezirk Oberbayern, Fachberatung für Fischerei
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- Bundesverwaltung, Bundesvermögensamt Augsburg
- Eisenbahn Bundesamt, Außenstelle München
- DB Services Immobilien GmbH
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Bayernwerk AG, Regionalleitung Oberbayern
- Kabel Deutschland Vertrieb & Services GmbH
- Nokia Siemens Networks GmbH
- NGN Fiber Network KG

sowie den Sachgebieten 51 (Höhere Naturschutzbehörde), 50 (Technischer Umweltschutz) und 31.1 (Straßen- und Brückenbau) der Regierung von Oberbayern. Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich der Vorhabensträger anschließend. Diese Äußerungen wurden den Einwendern unter Hinweis auf den beabsichtigten Verzicht auf eine mündliche Erörterung zur Verfügung gestellt, und ihnen wurde Gelegenheit gegeben, hierzu Stellung zu nehmen. Stellungnahmen von anerkannten Umwelt- und Naturschutzvereinen oder -verbänden sind nicht eingegangen. Mit Schreiben vom 14.04.2016 wurden von der Autobahndirektion Südbayern Tekturunterlagen eingereicht.

C Entscheidungsgründe

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1. Verfahrensrechtliche Bewertung

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

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

Nach § 17 S. 1 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Die Lärmschutzanlagen sind Bestandteile der Autobahn (§ 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG).

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

Die straßenrechtliche Planfeststellung macht also nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen sind die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bundesfernstraßengesetz sowie dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz über die aber aufgrund von § 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG bzw. Art. 6 Abs. 6, Art. 7 Abs. 5, Art. 8 Abs. 5 BayStrWG auch in diesem Planfeststellungsbeschluss entschieden werden kann.

Es konnte gemäß § 17a Nr. 1 S. 1 FStrG auf eine Erörterung der Stellungnahmen und Einwendungen verzichtet werden. Teilweise wurde den Einwendungen entsprochen. Soweit sie zurückgewiesen wurden, hätte eine mündliche Erörterung keinen zusätzlichen Erkenntnisgewinn gegenüber den schriftlichen Einwendungen erbracht und eine zusätzliche Befriedung hätte nicht erzielt werden können.

Die Tekturunterlagen enthalten in erster Linie Eintragungen einer bislang nicht enthaltenen Leitung und die Korrektur der Bezeichnung von Leitungsinhabern aufgrund der Stellungnahmen im Verfahren. Da hierdurch Belange Dritter nicht erstmals oder stärker als bisher berührt werden, mussten die Änderungen nicht mitgeteilt und die Unterlagen nicht nochmals ausgelegt werden.

1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen

Die A 8 selbst ist ein UVP-pflichtiges Vorhaben im Sinne der Nr. 14.3 der Anlage 1 zu §§ 3, 3b UVPG, plangegegenständig ist aber nicht deren Bau, sondern – da die Lärmschutzanlagen nach § 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG Bestandteil der Autobahn sind – deren Änderung.

Die nach § 3e Abs. 1 Nr. 2 UVPG für diese Änderung eines UVP-pflichtigen-Vorhabens notwendige allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach § 3a, § 3c S. 1 und S. 3 UVPG anhand der Kriterien aus Anlage 2 des UVPG hat ergeben, dass durch die geplante Maßnahme (Lärmschutzwände und -wälle, Austausch des Fahrbahnbelages) einschließlich Folgemaßnahmen keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Der Vorhabensträger hat die Auswertungen auf die Schutzgüter des UVPG in Unterlage 19.2 nachvollziehbar bewertet, wir teilen diese Bewertung.

Praktisch jedoch sind alle Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt in den Planunterlagen dargestellt und berücksichtigt. Die Planfeststellungsbehörde hat sie bewertet und in die Gesamtabwägung mit einbezogen. Auf die Ausführungen unter C 2.3.2 des Beschlusses wird verwiesen.

Die Bekanntmachung dieses Ergebnisses erfolgt mit der Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses.

2. Materiell-rechtliche Würdigung

2.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)

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

Die nachträglichen Lärmvorsorgemaßnahmen sind wegen nicht voraussehbarer Lärmeinwirkungen nach Art. 75 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG in der Auslegung des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts vom 07.03.2007, Az. 9 C 2.06, erforderlich. Hier wurden bereits seit längerem aus der Bevölkerung Ansprüche auf ergänzenden Lärmschutz geltend gemacht. Die Drei-Jahres-Frist des Art. 75 Abs. 3 S. 2 BayVwVfG ist gewahrt.

Nachdem die Voraussetzungen für nachträglichen Lärmschutz für den am 27.08.1982 planfestgestellten Abschnitt von Straßenabschnitt 1100 Station 0,941 bis Straßenabschnitt 1200 Station 0,363 erfüllt sind, sind Ansprüche auf nachträglichen Lärmschutz gegeben (vergleiche C 2.2 dieses Beschlusses).

Die für das Vorhaben sprechenden Umstände rechtfertigen auch die Inanspruchnahme von Eigentum und die sonstigen Auswirkungen. Ein Verzicht auf das Vorhaben („Nullvariante“) wäre nicht vertretbar. Darauf wird näher im Zusammenhang mit der Abwägung der einzelnen Belange eingegangen (vgl. C 2.3 dieses Beschlusses)

2.2 Planrechtfertigung

2.2.1 Ausgangslage

Mit Planfeststellungsbeschluss vom 27.08.1982, Az. 225/2-3311 A 8/246 der Regierung von Oberbayern wurde der sechsstreifige Ausbau von km 54,740 bis km 59,433 des Planabschnittes an der A 8 planfestgestellt. Der Beschluss erging daher nach dem 07.07.1974 als der damalige § 17 Abs. 6 S. 2 FStrG erlassen wurde. Die Verkehrsfreigabe erfolgte am 25.07.1985 und damit weniger als 30 Jahre vor der Anspruchsprüfung im Jahr 2011, so dass die Frist nach Art. 75 Abs. 3 S. 3 BayVwVfG gewahrt ist.

In dem damaligen Verfahren wurde auch die Frage des Lärmschutzes behandelt.

Mit Urteil vom 07.03.2007, Az. 9 C 2.06, hat das Bundesverwaltungsgericht den Umfang nachträglicher Lärmschutzansprüche gegenüber der bisherigen Verwaltungspraxis (vgl. Ziffer 32 VLärmSchR 97) grundlegend erweitert. Nach dieser Entscheidung haben Anwohner einer nach 1974 planfestgestellten neuen Straße nicht nur in Fällen einer so genannten fehlgeschlagenen Prognose, sondern bis zu 30 Jahre nach der Verkehrsübergabe des Vorhabens einen Anspruch auf nachträgliche Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen, wenn ursprünglich nicht voraussehbare Lärmwirkungen des Straßenbauvorhabens eintreten. Nicht voraussehbare Lärmeinwirkungen liegen in der Regel erst vor, wenn es zu einer erheblichen Steigerung des zu erwartenden Beurteilungspegels um mindestens 3 dB(A) kommt. Die Voraussetzungen für nachträgliche Lärmvorsorgemaßnahmen sind im Leitsatz Nr. 3 des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts vom 07.03.2007 wie folgt zusammengefasst:

„Der Anspruch gemäß § 75 Abs. 2 S. 2 VwVfG besteht dem Grunde nach, wenn der Betroffene bei Voraussehbarkeit dieser Wirkung nach der Rechtslage, die dem bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss zu Grunde lag, einen Anspruch auf Schutzvorkehrungen gehabt hätte. Dies ist grundsätzlich innerhalb des damals

angewandten Berechnungsverfahrens zu ermitteln. Neue Berechnungsmethoden können gegebenenfalls angewandt werden, wenn die Vergleichbarkeit gewährleistet ist. “ Das bedeutet, dass für die Frage, ob ein Anspruch auf Lärmschutz besteht, die Uhr gleichsam zurückgedreht wird und nach den damaligen Berechnungsmethoden ermittelt wird, wer einen Anspruch auf Lärmschutz gehabt hätte, wenn mit der heutigen Verkehrsbelastung gerechnet worden wäre. Dieser Punkt wird nachfolgend unter C.2.2.2 des Beschlusses abgehandelt.

„Über die Dimensionierung danach anzuordnender nachträglicher Lärmschutzmaßnahmen ist dagegen nach der derzeitigen Rechtslage zu entscheiden.“

Das bedeutet, insoweit wird für die Frage, in welchem Umfang ein Anspruch auf Schallschutz besteht, nach den heute gültigen Regelungen gerechnet. Dieser Punkt wird nachfolgend unter C.2.2.3 des Beschlusses abgehandelt.

2.2.2 Überprüfung der Lärmberechnung aus der Planfeststellung von 1982 auf nicht voraussehbare nachteilige Wirkungen

2.2.2.1 Planungsrichtpegel und Berechnungsverfahren

Zum Zeitpunkt der Planfeststellung im Jahr 1982 wurde für die Immissionsberechnung der Entwurf des VLärmschG in Verbindung mit den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen Ausgabe 1981 (RLS 81) verwendet. Es wurde damals berechnet, ob durch den sechsstreifigen Ausbau eine wesentliche Änderung im Sinne des VLärmschG (Entwurf) vorlag. Dies wurde verneint, da sich der Beurteilungspegel um 2,3 dB(A) (damals wurde im Gegensatz zu heute nicht aufgerundet) statt der für eine wesentliche Änderung erforderlichen 3 dB(A) änderte. An einem Anwesen wurden die Pegel von 70/60 dB(A) tags/nachts überschritten und passiver Lärmschutz zugesagt.

2.2.2.2 Äquivalenter Dauerschallpegel gemäß Planfeststellung von 1982

Für die Berechnung der Immissionspegel nach RLS 81 wurde die Prognoseverkehrsstärke für das Jahr 1990 gewählt, dabei wurde ein DTV von 43.000 Kfz/24 h angenommen. Die Ergebnisse der damaligen Verkehrsprognose und der darauf beruhenden Lärmberechnungen lassen keine methodischen Fehler erkennen.

2.2.2.3 Äquivalenter Dauerschallpegel bei aktueller Verkehrsbelastung (DTV)

Bei der heutigen Berechnung der Immissionspegel nach RLS 81 wurde der tatsächliche DTV von 2011 verwendet, der für den Streckenabschnitt nach dem Gutachten von Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 05.09.2012 bei 72.126 Kfz/24 h liegt. Für

den bestehenden Fahrbahnbelag aus Gussasphalt wurde mit einem Korrekturwert für die Straßenoberfläche von $D_{\text{stro}} = 0 \text{ dB(A)}$ gerechnet. In die Berechnungen einbezogen wurden auch die wallähnlichen Seitenablagerungen, da im Planfeststellungsbeschluss von 1982 angeordnet war, überschüssige Erdmassen als Seitendeponien abzulagern. Diese Ablagerungen haben lärmindernde Wirkung, die in den damaligen Berechnungen nicht berücksichtigt worden war.

2.2.2.4 Ergebnis der Überprüfung

Der Vergleich der Beurteilungspegel (jeweils gerechnet nach RLS 81) mit dem Prognose-DTV für das Jahr 1990 und dem tatsächlichen DTV von 2011 ergibt an 36 Gebäuden eine Erhöhung um 2,0 dB(A) tags bzw. 2,1 dB(A) nachts. Der Beurteilungspegel steigt also um gerundet 3 dB(A), so dass an 36 Anwesen die Grenzwerte der RLS 81 überschritten werden, wenn mit dem DTV von 2011 gerechnet wird, die einzelnen Anwesen sind in Unterlage 17.1 aufgelistet. Dieser Anstieg ist auch plausibel, da sich der tatsächliche DTV 2011 (72.126 Kfz/24 h) gegenüber dem Prognose-DTV für das Jahr 1990 (43.000 Kfz/24 h) um 68 % gesteigert hat. Es ist somit festzustellen, dass eine nicht voraussehbare nachteilige Wirkung im Sinne von Art. 75 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG vorliegt, da es damit zu einer erheblichen Steigerung der Lärmeinwirkung kommt.

2.2.3 Bestimmung der Anspruchsberechtigten

Wie schon ausgeführt besteht der Anspruch gemäß Art. 75 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG dem Grunde nach, wenn der Betroffene bei Voraussehbarkeit dieser Wirkung nach der Rechtslage, die dem bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss zu Grunde lag, einen Anspruch auf Schutzvorkehrungen gehabt hätte. Dies ist grundsätzlich anhand des damals angewandten Berechnungsverfahrens zu ermitteln. Über die Dimensionierung danach anzuordnender nachträglicher Lärmschutzmaßnahmen ist dagegen nach der derzeitigen Rechtslage zu entscheiden.

Ein Anspruch besteht nur für Anwesen, die im Zeitpunkt des damaligen Planfeststellungsbeschlusses bereits vorhanden waren, bzw. für die bereits Baurecht bestand. Nachträglich heranrückende Gebäude sind ausgeschlossen. Zur Feststellung der Gebietseinstufung der zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses vorhandenen Anwesen wurde auf den damaligen Flächennutzungsplan, Katasterauswertungen und Auskünfte der Gemeinde Raubling zurückgegriffen. Insgesamt wurden 273 Anwesen in der Gemeinde Raubling untersucht. Im Einflussbereich der Autobahn waren zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses 38 Anwesen gebaut oder genehmigt. Für einen Immissionsort (IO), der erst durch Einwendung bekannt wurde, wurde die

Berechnung nachgeholt. Die Ergebnisse der Berechnung nach RLS 81 wurden mit den damals gültigen Immissionsgrenzwerten verglichen:

	Tag	Nacht
an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altersheimen	60 dB(A)	50 dB(A)
In reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	62 dB(A)	52 dB(A)
In Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	67 dB(A)	57 dB(A)
In Gewerbegebieten und Industriegebieten	72 dB(A)	62 dB(A)

An 36 Anwesen, die zum Zeitpunkt der damaligen Planfeststellung bereits gebaut oder genehmigt waren, werden diese Werte überschritten, so dass für diese Anwesen ein Anspruch auf nachträgliche Schallschutzmaßnahmen besteht und unter A 3.5 dieses Beschlusses angeordnet wurde. Die Anwesen sind im Plan 7/1 mit sechseckigen Symbolen gekennzeichnet und in der Tabelle in Unterlage 17.1 aufgelistet.

2.2.4 Nachträgliche Lärmschutzmaßnahmen

Über die Dimensionierung der nachträglich anzuordnenden Lärmschutzmaßnahmen ist nach der derzeitigen Rechtslage zu entscheiden.

2.2.4.1 Aktuelle Rechtsgrundlage

Der Umfang des Anspruchs aus Art. 75 Abs. 2 S. 2 und 4 BayVwVfG richtet sich nach aktuellem Recht. Dabei ist in gleichem Umfang wie beim Bau oder der wesentlichen Änderung bestehender Straßen nach § 41 BImSchG i.V.m. § 17 FStrG i.V.m. Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Solche Umwelteinwirkungen sind schädlich, wenn sie den Betroffenen auch unter Würdigung der besonderen Bedeutung eines leistungsfähigen Straßennetzes für die Allgemeinheit wie für den Einzelnen billigerweise nicht mehr zugemutet werden können. Die Zumutbarkeit kann nicht undifferenziert für alle Fälle einheitlich festgestellt werden. Die Schutzwürdigkeit ist anhand einer Würdigung aller Umstände des Einzelfalles, insbesondere der Schutzwürdigkeit der betroffenen Bebauung, zu bestimmen.

Die Berechnung der Einwirkungen des Straßenverkehrslärms und der erforderlichen Abschirmung erfolgt nach der Anlage zur Verkehrslärmschutzverordnung 16. BImSchV und den allgemein als Berechnungsgrundlage anerkannten „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“, Ausgabe 1990 (RLS 90) des Bundesministers für Verkehr (eingeführt mit „allgemeinem Rundschreiben Straßenbau Nr. 8/1990“ vom 10. April 1990).

Gemäß § 1 und § 2 der 16. BImSchV ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel des zu erwartenden Lärms keinen der folgenden Immissionsgrenzwerte überschreitet:

	Tag	Nacht
An Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altersheimen	57 dB(A)	47 dB(A)
In reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 dB(A)	49 dB(A)
In Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64 dB(A)	54 dB(A)
In Gewerbegebieten und Industriegebieten	69 dB(A)	59 dB(A)

Für die Berechnung wird zunächst ein gemittelter Schallemissionspegel jeweils für Tag und Nacht ermittelt und im Anschluss für jeden Immissionsort der Beurteilungspegel errechnet und dieser mit dem Immissionsgrenzwert verglichen. In die Lärmberechnung fließen Faktoren wie Verkehrsmenge, Straßenoberfläche, Abschirmung, Lage im Gelände und Lage der konkreten Immissionsorte mit ein, ebenso wie die ungünstigsten Windbedingungen. Bezüglich der Einstufung der Nutzung wurde auf die aktuelle bauplanungsrechtliche Situation bzw. die tatsächliche Nutzung abgestellt.

Für die Verkehrsmenge für das Prognosejahr 2030 wurde mit dem sich aus dem Gutachten von Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 10.04.2014 ergebenden DTV von 78.500 Kfz/24 h in Fahrtrichtung Rosenheim gerechnet mit einem Lkw-Anteil von 9,2 % am Tag und 20 % in der Nacht. Als Fahrbahnbelag wurde die geplante Erneuerung des Fahrbahnbelages berücksichtigt und mit $D_{\text{StrO}} = -2 \text{ dB(A)}$ gerechnet. Die Geschwindigkeit wurde für die Fahrbahn der A 8 in beide Fahrtrichtungen mit 130 km/h für Pkw und 80 km/h für Lkw angenommen. Für die einzelnen Richtungsfahrbahnen, sowie die jeweiligen Ein- und Ausfahrten wurden die

jeweiligen Werte angenommen, wie sie aus den Tabellen am Anfang der Unterlage 17.2 zu ersehen sind.

2.2.5 Berechnungsergebnis

Die Berechnungsergebnisse sind in Unterlage 17.2 im Detail dargestellt. Dabei sind die Berechnungsergebnisse für alle untersuchten Anwesen aufgelistet, nicht nur für die 36 anspruchsberechtigten Anwesen. Neben den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV ist jeweils der Beurteilungspegel ohne Lärmschutz angegeben, der erkennen lässt, wie sich die Situation 2030 darstellen würde. Auch angegeben ist der Beurteilungspegel mit Lärmschutz in der vorgesehenen Planungsvariante und die Lärminderung, die dieser Lärmschutz bewirkt. In den letzten vier Spalten der Tabelle ist jeweils ersichtlich, ob Ansprüche auf Lärmschutz bestehen. Bei den Anwesen, bei denen trotz des vorgesehenen Lärmschutzes Überschreitungen des Immissionsgrenzwerts verbleiben, wird dies ebenfalls ausgewiesen. Für diese Anwesen besteht dem Grunde nach Anspruch auf ergänzenden passiven Schallschutz, sie sind daher mit einem Häkchen und dem Zusatz „Passivschutz“ gekennzeichnet.

2.2.6 Vorgesehene Lärmschutzmaßnahmen, Verhältnismäßigkeit, Variantenvergleich

2.2.6.1 Planung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen

Neben der Erneuerung des Fahrbahnbelags sind elf Lärmschutzanlagen in Form von Wall-Wand-Kombinationen vorgesehen. Dabei sind Wallkronen mit einer Breite von 2,0 m vorgesehen und Böschungsneigungen von 1:1,5. Die Lärmschutzanlage entlang der Einfahrt der Anschlussstelle Rosenheim in Richtung Salzburg wird von Bau-km 0+772 bis Bau-km 0+806 als reine Lärmschutzwand (ohne Wall) errichtet, da mit Rücksicht auf die bestehende Bebauung eine Böschung nicht ausgebildet werden kann, zumal es in diesem Bereich in der Vergangenheit zu Abrutschungen im Böschungsbereich kam. Ebenfalls eine reine Lärmschutzwand kommt von Bau-km 0+917 bis Bau-km 0+949 zum Einsatz. Die einzelnen Maßnahmen sind im Erläuterungsbericht, Unterlage 1 S. 5 ff, textlich beschrieben, die Details in der Tabelle auf Seite 26 und insbesondere im Plan 5 dargestellt.

Grundsätzliches Ziel einer nachträglichen Lärmvorsorge ist die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV. Dabei ist zum einen zu berücksichtigen, dass aktiver Lärmschutz durch Maßnahmen an der Quelle oder im Ausbreitungsweg grundsätzlich Vorrang vor passivem Schallschutz hat, da durch aktiven Lärmschutz auch der Außenwohnbereich geschützt wird. Dabei scheiden Ansprüche nach Art. 75 Abs. 2 BayVwVfG auf aktive Maßnahmen allerdings aus, wenn sie untunlich sind, das ist insbesondere dann der Fall, wenn sie unverhältnismäßig sind. Dies

kann der Fall sein, wenn aktive Maßnahmen zum Beispiel aus technischen, umweltfachlichen oder wirtschaftlichen Gründen nicht oder nur mit unverhältnismäßigem Aufwand möglich sind. In diesen Fällen verbleibt ein Anspruch auf passiven Lärmschutz oder gegebenenfalls Ausgleich in Geld.

2.2.6.2 Darstellung der Varianten

Es wurden verschiedene Varianten untersucht. Die Nullvariante scheidet aus, da die bestehenden Ansprüche auf nachträglichen Lärmschutz dadurch nicht erfüllt werden. Für die übrigen Varianten wurde die Zahl der gelösten Schutzfälle berechnet. Dabei liegt ein Schutzfall dann vor, wenn bei einer Wohneinheit ein Vorsorgewert der 16. BImSchV überschritten wird, eine Überschreitung des Tag- und Nachtwerts bedeutet also zwei Schutzfälle. Wenn es gelingt, mit den Schallschutzmaßnahmen die Überschreitung zu verhindern, gilt ein Schutzfall als gelöst. Um die Wirtschaftlichkeit zu untersuchen, werden die Kosten jeder Variante der Zahl der mit ihr gelösten Schutzfälle gegenübergestellt. Für alle fünf näher untersuchten Varianten ist die Belagsanierung mit einem Fahrbahnbelag mit $D_{\text{Stro}} = -2 \text{ dB(A)}$ vorgesehen. Gemeinsam ist allen näher untersuchten Varianten auch, dass sie Wälle oder Wände nur auf der Südseite der A 8 vorsehen. Dies ist gerechtfertigt, da die Errichtung eigener Lärmschutzanlagen für die drei anspruchsberechtigten Anwesen nördlich der Autobahn zu unverhältnismäßig hohen Kosten von 1,7 bis 2,3 Millionen € führen würde, während die Kosten für den passiven Lärmschutz bei ca. 165.000 € liegen. Diese mindestens zehnfachen Kosten stehen außer Verhältnis zum erreichbaren Mehr an Lärmschutz für lediglich drei Gebäude. Für diese Anwesen verbleibt es bei dem Anspruch auf passive Maßnahmen.

Es wurden die folgenden Varianten untersucht:

- Variante 1 sieht Wälle ohne Wände vor, mit einer Höhe von bis zu 7 m über Gradienten.
- Variante 2 sieht Wälle mit einer Höhe von bis zu 7 m über Gradienten vor und Wände von bis zu 2,0 m Höhe.
- Variante 3 sieht Wälle mit bis zu 7 m Höhe über Gradienten und Wände mit einer Höhe von bis zu 4,0 m vor.
- Die gewählte Variante 4 sieht Wall-Wand-Kombinationen mit einer Höhe von bis zu insgesamt 10,0 m über Gradienten vor.
- Variante 5 sieht Wall-Wand-Kombinationen mit einer Höhe von bis zu insgesamt 10,0 m über Gradienten vor und zusätzlich eine Lärmschutzwand auf der Innbrücke. Hierfür wäre der Neubau der Innbrücke erforderlich, da die

jetzige Brücke aus statischen Gründen die erforderlichen Lärmschutzwände nicht tragen kann.

2.2.6.3 Variantenvergleich

Vollschutz würde bedeuten, dass bei allen anspruchsberechtigten Anwesen die Grenzwerte der 16. BImSchV mithilfe von aktiven Schutzmaßnahmen eingehalten würden. Dieser Zustand wäre nur mit Variante 5 möglich und würde zusätzlich dazu Wände mit bis zu 16,0 m Höhe oder eine Einhausung erfordern, die auch die Ein- und Ausfahrten der Anschlussstelle Rosenheim aufnehmen müsste. Die erforderlichen Kosten stünden aber außer Verhältnis zum erzielten Nutzen, so dass die Vollschutzvariante ausscheidet. Auf die Ausführungen in Unterlage 1, S. 17 ff, wird verwiesen.

Die Varianten 1 bis 3 wurden im weiteren Verlauf ausgeschieden, da jeweils mehr ungelöste als gelöste Schutzfälle verbleiben, was hinsichtlich des Schutzniveaus als unbefriedigend betrachtet wird.

Variante 5 erreicht ein höheres Schutzniveau als Variante 4. Allerdings steigen die Kosten, da die im Jahr 2012 sanierte Innbrücke abgerissen und neu errichtet werden müsste, um die entsprechend dimensionierten Schallschutzwände tragen zu können. Bei Variante 5 würden für den aktiven Schallschutz 587.154 € pro gelöstem Schutzfall entstehen. Dieser Wert liegt um mehr als das zehnfache über den Kosten pro Schutzfall in Variante 4 von 43.632 €. Diese deutlichen wirtschaftlichen Nachteile überwiegen, so dass nachvollziehbar ist, warum sich der Vorhabensträger zur Planung der Variante 4 entschieden hat. Andere Varianten drängen sich nicht auf. Die Kombination mit der Erneuerung des Fahrbahnbelags wurde gewählt, da so die Höhe der Lärmschutzanlagen in einem bautechnisch und optisch vertretbaren Bereich bleibt. Im Übrigen kommt diese Maßnahme auch den anspruchsberechtigten Anwesen im Norden der A 8 zugute, die von den Wänden und Wällen nicht profitieren. Durch die Variante 4 wird bei 20 der 36 anspruchsberechtigten Anwesen eine Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV erreicht. Die Tagwerte werden an allen Anwesen außer IO 231 Rosenheimer Str. 96 im DG eingehalten. Zur Einhaltung der Nachtwerte werden an 16 Anwesen zusätzliche passive Maßnahmen erforderlich. Insbesondere wird auf die tabellarische Darstellung in Unterlage 17.2 verwiesen.

2.2.6.4 Ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen

Bei den Anwesen bei denen trotz der vorgesehenen aktiven Maßnahmen eine Grenzwertüberschreitung besteht, besteht grundsätzlich ein Anspruch auf ergänzende, passive Schallschutzmaßnahmen.

Bei den Schallschutzmaßnahmen handelt es sich in der Regel bei größeren Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte um den Einbau von Schallschutzfenstern (gegebenenfalls mit Lüftungsanlagen in Räumen die überwiegend zum Schlafen benutzt werden); bei kleineren Grenzwertüberschreitungen reichen dagegen – sofern nicht die vorhandenen Fenster ohnehin bereits ausreichend Schallschutz bieten – Verbesserungen an den vorhandenen Fenstern aus (zum Beispiel Dichtungen, Auswechseln der Verglasung, komplettes Auswechseln der Fensterflügel) – soweit dies baulich möglich ist. Die für die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen an den betroffenen Gebäuden notwendigen finanziellen Aufwendungen werden auf Antrag des betroffenen Hauseigentümers von der Bundesstraßenverwaltung gemäß den Verkehrslärmschutzrichtlinien 97 (Bekanntmachung vom 02.06.1997) erstattet, soweit die dort genannten Voraussetzungen erfüllt sind. Im Wesentlichen sind folgende Voraussetzungen zu erfüllen:

- Schutzbedürftig sind nur Räume, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind. Solche Räume sind insbesondere Schlafzimmer, Kinderzimmer, Wohnräume, Küchen und Büroräume. Nicht schutzbedürftig sind dagegen Bäder, Toiletten, Treppenhäuser und Lagerräume.
- Der Mittelungspegel außen vor einem schutzbedürftigen Raum liegt über dem zulässigen Grenzwert, wobei der Tagwert für Wohnräume (wie Küchen und Büroräume) sowie der Nachtwert für Schlafzimmer und Kinderzimmer anzusetzen ist.
- Die vorhandenen Fenster und Außentüren bieten noch keinen ausreichenden Schallschutz, d.h. das notwendige Schalldämmmaß gemäß der 24. BImSchV (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmen-Verordnung) wird nicht erreicht.
- Liegt jedoch der errechnete Mittelungspegel am Tag unter 70 dB(A) bzw. in der Nacht unter 60 dB(A), so kann das notwendige Schalldämmmaß eventuell bereits durch die vorhandenen üblichen Fensterausführungen (zum Beispiel Verbundfenster oder Einfachfenster mit Isolierverglasung) erreicht werden; dies ist aber örtlich zu prüfen.

Ob die genannten Voraussetzungen erfüllt sind, kann erst in den jeweiligen Einzelverfahren auf Antrag der betroffenen Hauseigentümer abgeklärt werden.

Ansprüche auf Außenwohnbereichsentschädigungen sind nicht gegeben, weil die Tagesgrenzwerte an allen Anwesen eingehalten werden. Am Anwesen IO 231 Rosenheimer Straße 96 wird der Tagwert lediglich im Dachgeschoss auf der

Ostseite überschritten, in dem sich keine schützenswerten Außenwohnbereiche, wie beispielsweise Balkone befinden, der Balkon ist nach Süden ausgerichtet. Damit verbleiben keine schädigenden Einwirkungen auf Grundstücksteile, die zum Wohnen im Freien bestimmt sind, da bei den im EG liegenden Terrassen die Tagwerte eingehalten werden.

2.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

Die folgenden Ausführungen betreffen nur die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen und die sich daraus ergebenden Folgemaßnahmen an anderen Anlagen, da weder der Verlauf noch die Verkehrsbedeutung noch die Verkehrsführung der bestehenden Autobahn sich ändern.

2.3.1 Schadstoffbelastung

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). Durch die beabsichtigte Baumaßnahme wird die vorhandene A 8 in Lage und Höhe nicht verändert. Baulich vorgesehen sind ausschließlich Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge. Durch das Vorhaben wird auch keine Änderung der Verkehrsentwicklung auf der A 8 verursacht.

Deswegen wird sich hinsichtlich der Luftreinhaltung die Situation durch die vorgesehene Baumaßnahme jedenfalls nicht verschlechtern. Wahrscheinlich wird sich durch den Neubau bzw. die Erhöhung der Lärmschutzwände bzw. -wälle der Eintrag von Feinstaub von der Autobahn in die betroffenen Gebiete eher verringern. 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.

Die Lärmsituation wird sich erheblich verbessern. Durch die aktiven Schallschutzmaßnahmen werden die Tagwerte der 16. BImSchV mit Ausnahme eines Anwesens mit besonderer Lage an allen anspruchsberechtigten Anwesen eingehalten werden. Durch die Kombination mit den passiven Maßnahmen, auf deren Ersatz ein Anspruch dem Grunde nach zuerkannt wird, werden die

Nachtwerte an allen anspruchsberechtigten Anwesen eingehalten. Zusätzlich erfolgt auch an Anwesen, die nicht anspruchsberechtigt sind, etwa weil sie erst nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses von 1982 gebaut wurden, eine deutliche Lärmreduzierung. Die Lärmsituation der südlich der Autobahn gelegenen Gebiete verbessert sich auch für die Anwohner, bei denen bereits jetzt die maßgeblichen Grenzwerte eingehalten werden und durch den lärmindernden Fahrbahnbelag kommt es auch zu Verbesserungen bei den nicht anspruchsberechtigten Anwohnern nördlich der Autobahn, eine ausführliche tabellarische Übersicht findet sich in Unterlage 17.2 der festgestellten Unterlagen.

2.3.2 Bodenschutz

Die Belastung des Bodens durch die Bauarbeiten sowie die Herstellung und Unterhaltung der Anlagen kann nach BBodSchG zugelassen werden. Das dargestellte öffentliche Interesse an der Durchführung des Vorhabens (Nutzungsfunktion im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 3d BBodSchG) rechtfertigt hier die Nachteile für die anderen Funktionen des Bodens.

2.3.3 Naturschutz und Landschaftspflege

2.3.3.1 Verbote

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen. Für die notwendige Beseitigung von Hecken, Bäumen und Feldgehölzen wird eine Ausnahme von den Verboten des § 39 Abs. 5 BNatSchG und Art. 16 BayNatSchG erteilt, weil die Eingriffe ausgeglichen werden können und die Maßnahmen zudem aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Interesses notwendig sind. Die Auswirkungen beschränken sich auf die stark vorbelasteten, bestehenden Wälle und Straßenbegleitgrün. Die überwiegenden Gründe des öffentlichen Interesses ergeben sich aus den Erläuterungen über die Notwendigkeit der Nachrüstung von Lärmschutzanlagen an der A 8. Aus diesen Gründen wird auch die Erlaubnis zur Errichtung der Anlage im Landschaftsschutzgebiet erteilt, da das Vorhaben bei Beachtung der Maßnahmen des LBP nicht geeignet ist, den Charakter des Schutzgebiets zu verändern.

Auch die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG stehen der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen. Für das geplante Bauvorhaben sind folgende Verbotstatbestände zu prüfen:

- Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren oder besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Besonders geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG

neben allen europäischen Vogelarten Tierarten, die in Anhang A oder B der EG-Verordnung Nr. 338/97, in Anhang IV der FFH-Richtlinie oder in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 BNatSchG aufgeführt sind.

- Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören. Eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Streng geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG Tierarten, die in Anhang A der EG Verordnung 338/97, in Anhang IV der FFH-Richtlinie oder in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 2 BNatSchG genannt sind.

- 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.

Das methodische Vorgehen und die Begriffsabgrenzungen der vom Vorhabensträger vorgelegten Unterlagen zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung („saP“ vergleiche Unterlage 19.1.3), die wir zur Grundlage unserer Beurteilung machen, entsprechen den mit Schreiben der Obersten Baubehörde vom 24.03.2011 eingeführten „Hinweisen zur Aufstellung der Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)“.

Da die Bauarbeiten teilweise von der Autobahnseite her durchgeführt werden, beschränken sich die baubedingten Auswirkungen auf die künftigen Wallflächen, sowie im westlichen Bereich auf eine Baubetriebsfläche, die derzeit als Grünland genutzt wird. Barriereeffekte sind während der Bauphase nicht zu erwarten, die zusätzlichen Immissionen während der Bauzeit fallen gegenüber der Vorbelastung nicht ins Gewicht, ein Kollisionsrisiko für streng geschützte Arten besteht nicht. Anlagebedingt werden weitgehend Flächen beansprucht, die auch bislang schon mit Wällen oder Straßenbegleitgrün belegt sind. Barrierewirkungen sind nicht zu erwarten, eher ist zu erwarten, dass die Lärmschutzanlagen eine Abschirmwirkung gegenüber der bestehenden Barriere – der Autobahn – haben werden. Eine signifikante Steigerung des Kollisionsrisikos während der Betriebsphase ist nicht zu erwarten, eher ist zu erwarten, dass flugfähige Arten durch die Lärmschutzanlagen gezwungen werden, die Autobahn in größerer Höhe zu überqueren, was das Kollisionsrisiko mit Fahrzeugen senkt.

Bei der Beurteilung der Verbotstatbestände werden folgende Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung der Gefährdung von Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und von Vogelarten berücksichtigt:

- 1 V: Rodungsarbeiten und Baufeldfreimachung erfolgen ausschließlich zwischen 1. Oktober und 28. Februar. Ergänzend werden Bäume mit Baumhöhlen und Spalten vor Beginn der Rodungen auf potenziellen Besatz kontrolliert und verschlossen.
- 2 V: Das Baufeld wird gegenüber bestehenden Bäumen und Gehölzgruppen durch Schutzmaßnahmen abgegrenzt.

Diese Maßnahmen sind Bestandteil des genehmigten Planes, bzw. von Auflagen dieses Planfeststellungsbeschlusses. Ihre Beachtung ist daher sichergestellt. Weitergehende Maßnahmen oder CEF Maßnahmen sind nicht erforderlich. Streng geschützte Pflanzenarten wurden im Umfeld der Maßnahme keine gefunden.

Zu den Säugetieren des Anhangs IV der FFH-Richtlinie, die im Untersuchungsgebiet vorkommen, gehört der Biber, der den Inn und seine Uferbereiche als Lebensraum, nicht aber als relevante Fortpflanzungs- und Ruhestätte nutzt. Auswirkungen auf den Biber durch die Maßnahme sind mit hinreichender Sicherheit auszuschließen. Es ist mit diversen Fledermausarten zu rechnen. Höhlenbäume mit Quartiereignung sind nicht betroffen, die Gehölzbestände sind in der Regel zu jung, ebenso sind die Brückenbauwerke nicht als Quartiere geeignet. Der unmittelbare Eingriffsbereich ist als Lebensraum ungeeignet. Eine Einschränkung der Nutzung der Unterführungen am Moosbach ist allenfalls kleinräumig und vorübergehend gegeben. Betroffenheiten, die artenschutzrechtliche Verbotstatbestände auslösen würden, können mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden.

An Reptilien ist das Vorkommen der Schlingnatter denkbar, die Waldeidechse wurde nachgewiesen, es fehlt aber an Vorkommen von Anhang IV Arten, gleiches gilt für Amphibien und Fische. Der Sibirischen Winterlibelle fehlt es an geeigneten Habitaten im Bereich der Maßnahme. Durch die saP werden auch Verbotstatbestände für Scharlachkäfer und Eremit ausgeschlossen, zu demselben Ergebnis gelangt die saP auch für Tag- und Nachtfalter, Schnecken und Muscheln.

Für die Vögel nach Anhang 1 der Vogelschutzrichtlinie ist der Vorhabensbereich aufgrund der Vorbelastung kaum bis sehr bedingt geeignet, auch im unmittelbaren Umfeld leben weitgehend ubiquitäre Arten. Das Teichhuhn, das in einem der Teiche in Autobahnnähe lebt, ist von der Maßnahme nicht betroffen. Gleiches gilt für die Gebirgsstelze am Moosbach, die als störungsresistent gilt und zusätzlich ausreichend Ausweichmöglichkeiten hat. Die übrigen in Betracht kommenden Arten sind lediglich Nahrungsgäste und bzw. oder Durchzügler. Für die Vögel der

angrenzenden Wälder und Gehölze sind Betroffenheiten unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen sehr unwahrscheinlich und können Beeinträchtigungen der lokalen Population mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden. Geeignete Horste oder Baumhöhlen für Greifvögel, Eulen und Reiher sind im Vorhabensbereich nicht vorhanden, sondern allenfalls im Umfeld. Als Nahrungsgäste sind solche Arten vorhanden, Nahrungshabitate sind aber durch § 44 BNatSchG nicht geschützt. Soweit Arten gezielt Autobahnen und deren unmittelbares Umfeld als Nahrungs- oder Jagdhabitat nutzen (z.B. Mäusebussard), bestehen ausreichend Ausweichmöglichkeiten und entstehen die entsprechenden Strukturen nach Fertigstellung der Maßnahme wieder.

Daher wird es zusammenfassend betrachtet nicht zur Verwirklichung von Verbotstatbeständen des § 44 BNatSchG kommen.

2.3.3.2 Naturschutz als öffentlicher Belang/Eingriffsregelung

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

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

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind.

- Verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder in sonstiger Weise zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

Ein Eingriff darf nicht zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vorgehen. Wird ein Eingriff zugelassen oder durchgeführt, obwohl die Beeinträchtigungen nicht

zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind, hat der Verursacher Ersatz in Geld zu leisten.

Dieses Entscheidungsprogramm des BNatSchG steht selbstständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwGE 85, 348, 357). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten. Es gilt aber auch das Übermaßverbot (BVerwG vom 18.03.2009, NVwZ 2010, 66, zur bis zum 28.02.2010 geltenden Rechtslage). Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in der Unterlage 19.1.1 beschrieben und in 19.1.2 planerisch dargestellt. Dabei entspricht die Darstellung den Vorgaben der „Richtlinien für die landschaftspflegerische Begleitplanung im Straßenbau, Ausgabe 2011“ und der Verordnung über die Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft (BayKompV).

Dabei erstreckt sich das Untersuchungsgebiet von den landwirtschaftlichen Flächen mit überwiegender Grünlandnutzung im Westen bis in die Flussaue des Inns im Osten, der in diesem Bereich eingefasst und zur Energiegewinnung aufgestaut ist. Der Bereich östlich der Anschlussstelle Rosenheim liegt im Landschaftsschutzgebiet Inntal Süd, weitere national oder europarechtlich geschützte Gebiete finden sich im näheren Umfeld nicht. Der landschaftspflegerische Begleitplan erfasst daher im Bezugsraum 1 die Niederterrasse westlich des Inns von den landwirtschaftlich genutzten Flächen bis zu den Misch- und Gewerbegebieten des Ortsteils Pfraundorf. Der als Straßenbegleitgrün bestehende Laubholzgürtel ist erheblich vorbelastet durch seine Lage unmittelbar an der A 8, wertbestimmend sind einzelne alte Laubbäume am Rand der landwirtschaftlichen Flächen. Als planungsrelevant mit möglichen Beeinträchtigungen sind die Biotopfunktion und das Landschaftsbild zu betrachten. Die Beeinträchtigung der Bodenfunktion wird durch die Beeinträchtigung der Biotopfunktion mitabgebildet, Gewässerfunktionen sowie Klima und Luft werden nicht beeinträchtigt. Der Bezugsraum 2 „Innaue“ beginnt an der Anschlussstelle Rosenheim, wobei die Innaue als hochwertvoller und empfindlicher Lebensraum eingestuft wird. Aus diesem Bezugsraum sind Beeinträchtigungen der Biotopfunktion und des Landschaftsbildes planungsrelevant. Da die Lärmschutzanlagen im unmittelbaren, erheblich vorbelasteten Nahbereich der bestehenden A 8 errichtet werden auf Flächen, die auch jetzt bereits wallartig ausgeprägt sind, sind die ausgelösten Konflikte insgesamt gering. Zusätzlich zu den Maßnahmen zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände sind weitere Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen. Durch den Einsatz eines lärmindernden Fahrbahnbelages konnte die Höhe der Lärmschutzanlagen begrenzt werden, durch die Wall-Wand-Kombinationen sind die optischen Wirkungen geringer als bei reinen Lärmschutzwänden. Durch die Bepflanzung der neuen Wälle werden wieder

landschaftsraumtypische Gehölzstrukturen entstehen, die der Einbindung der Autobahn in die Landschaft dienen, so dass die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes minimiert werden. Für die Schutzgüter Mensch, Tiere und Pflanzen wird es durch die Maßnahme zu Verbesserungen kommen, vor allem durch die Lärminderung. Trotz dieser Vermeidungsmaßnahmen verbleiben Beeinträchtigungen, die zu kompensieren sind. Dabei ergibt sich für die Beeinträchtigung der Biotopfunktion ein Kompensationsbedarf von 17.388 Punkten. Für die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes ist eine verbal argumentative Bewertung erforderlich, wobei der landschaftspflegerische Begleitplan die Bedeutung des Landschaftsbildes im Bezugsraum 1 als gering, im Bezugsraum 2 als mittel einstuft. Diese Einschätzung wird von uns geteilt, ebenso wie die Einschätzung, dass das Landschaftsbild durch die Bepflanzung der Wälle mittelfristig am selben Ort gleichwertig wiederhergestellt wird, so dass kein darüber hinaus gehender Kompensationsbedarf verbleibt. Zu Wiederherstellung der Landschaftsbildfunktion werden Laubgehölze, Sträucher und Einzelbäume gepflanzt (Maßnahme 3.1 G), wechselfeuchte Landschaftsrassen angelegt (Maßnahme 3.2 G), Kletter- und Rankpflanzen zur Begrünung der Lärmschutzwände angepflanzt (Maßnahme 3.3 G) und Magerwiesen auf der Kiesböschung angelegt (Maßnahme 3.4 G). Zum Ausgleich der Beeinträchtigung der Biotopfunktion, die im Wesentlichen aus der Versiegelung von Gehölzflächen im Straßenbegleitgrün besteht, erfolgt in den Willinger Filzen auf dem Gebiet der Stadt Bad Aibling auf einer im Eigentum des Straßenbaulastträgers befindlichen Fläche (Flurnummern 1428, 1429, 1429/1, 1431 Stadt Bad Aibling, Gemarkung Willing) die Umgestaltung und Entwicklung naturnaher Waldflächen auf Moorstandorten. Hier wird der Nadelholzforst zu strukturreichem Laubholz-Moorwald umgebaut (Maßnahme 4 A). Dabei werden agrarstrukturelle Belange berücksichtigt, da nur auf 0,2 ha eine Nutzungsaufgabe von bisherigem Grünland erfolgt, der Waldumbau führt nicht zu einer Aufgabe der ohnehin durch den Moorstandort eingeschränkten forstwirtschaftlichen Nutzung. Die einzelnen Maßnahmen sind in Unterlage 9.3 erläutert und in 9.2 planerisch dargestellt. Die insgesamt geringen Eingriffe in die Biotopfunktion werden durch die Ausgleichsmaßnahme mit rund 17.500 Wertpunkten kompensiert, die dauerhafte Beeinträchtigung des Landschaftsbildes wird durch Gestaltungsmaßnahmen vermieden und die vorübergehende Beeinträchtigung durch dieselben Maßnahmen kompensiert. Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter A.3.3 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert

sind, so dass keine erhebliche Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird. Das Naturschutzrecht steht der Baumaßnahme daher nicht entgegen.

2.3.4 Landwirtschaft

Landwirtschaftliche Flächen werden nur in geringem Umfang in Anspruch genommen, da die Lärmschutzanlagen im Wesentlichen auf den Flächen entstehen, auf denen bereits jetzt die Seitenablagerungen liegen. Grünland wird durch die Verlegung des öffentlichen Feld- und Waldweges im westlichen Teil in Anspruch genommen, hier kommt es auch zu bauzeitlichen Flächeninanspruchnahmen. Wegen des geringen Umfangs sind aber keine erheblichen Auswirkungen auf die Landwirtschaft als öffentlicher Belang zu besorgen, die verbleibenden Auswirkungen lassen sich nicht vermeiden oder weiter minimieren, insoweit überwiegen die öffentlichen Interessen an der Umsetzung der Lärmschutzmaßnahmen. Die Autobahndirektion Südbayern hat zugesichert, für die vom Bayerischen Bauernverband angesprochene notwendige Verlegung eines Fahrsilos – die im Übrigen wegen überwiegender öffentlicher Interessen hinzunehmen ist – die Kosten zu tragen. Die Betriebsinhaber selbst haben im Übrigen keine Einwendungen erhoben.

2.3.5 Gewässerschutz/wasserrechtliche Erlaubnis

Die vorgesehenen Einleitungen von Niederschlagswasser gehen in Art und Umfang nicht über die bestehende Entwässerung hinaus, da sich lediglich die Höhe der bestehenden Wälle ändert, nicht aber die projizierte Fläche. Daher ist keine wasserrechtliche Erlaubnis erforderlich. Die gefahrlose Versickerung ist über die entsprechenden Flächen und zusätzlichen Mulden sichergestellt. Die Genehmigung zur Errichtung der vorübergehenden Brücke während der Bauzeit über den Moosbach, der als Gewässer dritter Ordnung von der Verordnung über die Genehmigungspflicht für Anlagen in oder an Gewässern dritter Ordnung der Regierung von Oberbayern vom 13.02. 2014 erfasst wird, ist von der Konzentrationswirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses erfasst. Wegen der Ausführung als überströmbare Brücke ist eine Behinderung des Wasserabflusses nicht zu befürchten. Das Wasserwirtschaftsamt Rosenheim hat insofern keine Einwände erhoben.

2.3.6 Belange der Gemeinde

Die Planungshoheit der Gemeinde Raubling ist nicht betroffen, da die betroffenen Flächen bereits jetzt weitgehend durch die bestehenden Wälle belegt sind und nicht

sinnvoll überplant werden könnten. Im Übrigen hat die Gemeinde selbst die Lärmschutzmaßnahmen bei dem Vorhabensträger beantragt.

2.3.7 Sonstige öffentliche Belange

2.3.7.1 Denkmalschutz

Mit Bodendenkmälern ist auf den betroffenen Flächen nicht zu rechnen, sollten wider Erwarten solche entdeckt werden, ist über die Nebenbestimmungen in diesem Beschluss unter C 3.1.8 und C 3.7 sichergestellt, dass mit ihnen ordnungsgemäß umgegangen wird.

2.3.7.2 Träger von Versorgungsleitungen

Im Planfeststellungsbeschluss ist nur über das „Ob und Wie“ der Leitungsänderungen zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Da gegen die im Bauwerksverzeichnis enthaltenen Maßnahmen keine grundsätzlichen Einwendungen erhoben wurden, müssen keine näheren Regelungen getroffen werden. Zu den sonstigen Forderungen und Auflagenvorschlägen der betroffenen Träger von Versorgungsleitungen wird auf die Regelungen unter A 3.1 und A 3.6 dieses Beschlusses verwiesen.

2.4 Private Einwendungen und Belange

2.4.1 Flächeninanspruchnahme

Für das Vorhaben werden dauerhaft rund 4600 m² Fläche aus Privateigentum benötigt, die einzelnen Flächen sind in den Unterlagen 10.1 und 10.2 dargestellt. Die durch den Ausbau entstehenden Auswirkungen (hier im Wesentlichen Grundverlust) auf das Grundeigentum können durch schonendere Gestaltung nicht weiter verringert werden. Durch die Kombination von lärminderndem Fahrbahnbelag und passiven Maßnahmen konnten die Lärmschutzanlagen so dimensioniert werden, dass sich die Inanspruchnahme von Grundstücken im Rahmen hält. Die verbleibenden Flächenverluste sind unvermeidbar und hinzunehmen. Ihnen gegenüber überwiegt das öffentliche Interesse an der Verbesserung des Lärmschutzes, da die Betroffenen hierauf einen Rechtsanspruch haben und auch im Übrigen diese Verbesserungen dem Schutz der Gesundheit der Anwohner dienen, der Gesundheitsschutz überwiegt hier.

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß § 19 FStrG i.V.m. dem BayEG das Enteignungs- und Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d.h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht. Rein enteignungsrechtliche Fragen wegen

unmittelbarer Eingriffe sind dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Hiernach ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige, durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten (Art. 8 BayEG). Art und Höhe der Entschädigung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Straßenbaulastträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln. In diesen Verfahren würde auch die Frage der Übernahme unwirtschaftlicher Restflächen geregelt werden, wobei vorliegend von keinem der Grundeigentümer der Verbleib unwirtschaftlicher Restflächen vorgetragen wurde.

2.4.2 Einzelne Einwender

Hinweis: Aus Datenschutzgründen werden die Einwender in diesem Beschluss mit Nummern angegeben. Der Gemeinde Raubling und der Stadt Bad Aibling, in denen der Planfeststellungsbeschluss und die Planunterlagen öffentlich ausgelegt werden, wird eine Entschlüsselungsliste zur Verfügung gestellt. Nach Nennung des Namens werden den Einwendern die zugehörigen Nummern durch Bedienstete der jeweiligen Gemeinde mitgeteilt. Den Einwendern bzw. ihren Vertretern, denen der Planfeststellungsbeschluss schriftlich zugestellt oder auf Anforderung gemäß Art. 74 Abs. 5 Satz 4 BayVwVfG zugesandt wird, werden die Nummern direkt mitgeteilt.

Wir verweisen zu den Einwendungen zunächst auf die bisherigen Ausführungen, durch die eine Reihe von Einwendungen allgemeiner Art, etwa hinsichtlich Ausbaustandard und befürchteter Immissionsbelastungen durch das Bauvorhaben bereits in die Abwägung eingestellt wurden. Auf diese Einwendungen wird im Folgenden nicht mehr gesondert eingegangen. Das gilt auch für Einwendungen, die sich durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers, durch Rücknahme oder bereits erfolgten Grunderwerb erledigt haben oder über die Verweisung auf die unter C.2.4.1 dieses Beschlusses enthaltenen Erläuterungen hinaus keiner gesonderten Ausführungen bedürfen. Daher werden im Folgenden nicht sämtliche Einwender und/oder Einwendungen in lückenloser Reihenfolge abgehandelt.

2.4.2.1 Einwender Nr. 1000

Der Einwender trug vor, seine betroffenen Grundstücksflächen seien gewerblich vermietet, er werde eventuelle Mietminderungen zum Regress anmelden. Die Einwendung wird zurückgewiesen, da die Frage einer Entschädigung für die Inanspruchnahme des Grundstücks nicht im Planfeststellungsverfahren zu klären ist. Im Übrigen ist auch nur eine der beiden genannten Flächen betroffen, und es handelt sich um eine vorübergehende Inanspruchnahme, die zur Durchführung des Vorhabens erforderlich ist und die sich nicht weiter reduzieren lässt.

2.4.2.2 Einwender Nr. 1001

Der Einwender trug vor, er gehe davon aus, die Häuser auf den Grundstücken mit der Flurnummer 238 der Gemarkung Pfraundorf seien bei der Lärmberechnung vergessen worden. Ihm sei nicht nachvollziehbar, dass hier kein Anspruch auf nachträgliche Lärmvorsorge bestehe, insbesondere nicht im Vergleich zu einigen Häusern auf der Südseite der A 8, die sich in größerer Entfernung von der Autobahn befänden, als sein Haus. Er ist insbesondere der Auffassung, dass aufgrund der Lage seines Reihenhauses auf einem Hügel Ansprüche bestehen müssten. Er trägt vor, dass die Lärmbelastung ein Schlafen bei offenem Fenster verhindere und nach der Lärmkartierung des bayerischen Landesamtes für Umwelt ein Tätigwerden auch nach der Umgebungslärmrichtlinie geboten sei. Er schlägt vor, mit überschüssigen Massen aus dem sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen Rosenheim und Achenmühle Wälle zu errichten, und zwar auf den Grundstücken mit den Flurnummern 212/31, 212/7 und 215 der Gemarkung Pfraundorf. Diese Flächen lägen unmittelbar an der Autobahn, und stünden im Eigentum des Vorhabensträgers und der Gemeinde Raubling. Die Gemeinde Raubling habe ihr Einverständnis hierzu erteilt.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Auf die Einwendung hin hat der Vorhabensträger ergänzend eine Lärmberechnung für das betroffene Haus durchgeführt, da es bereits 1979 errichtet wurde und somit zu den zu prüfenden Anwesen gehört. Es wurden dabei Fenster im 2.OG auf der West-, Süd- und Ostseite angenommen, sowie Dachfenster unterstellt, um eine konservative Abschätzung zu erhalten. Dabei ergab sich kein Anspruch auf nachträgliche Lärmvorsorge, da die Beurteilungspegel bei 59,1 dB(A) tags und 53,6 dB(A) nachts liegen und damit unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte. Dies liegt unter anderem daran, dass das Haus nach dem Flächennutzungsplan der Gemeinde Raubling in einem Mischgebiet liegt. Die Grenzwerte der 16. BImSchV für ein Mischgebiet werden eingehalten, so dass kein Anspruch auf darüber hinausgehenden Schutz besteht. Soweit ein Tätigwerden aufgrund der Umgebungslärmrichtlinie gefordert wird, ist in der Rechtsprechung geklärt, dass die Vorschriften zur Lärminderungsplanung in §§ 47a ff BImSchG, mit denen die Richtlinie umgesetzt wird, zwar eventuell eine Pflicht der zuständigen Behörden zur Erarbeitung von Lärmkarten und Aufstellung von Lärmaktionsplänen enthält, aber keine Anordnung von Schutzauflagen zugunsten Einzelner erfordert (BVerwG vom 14.04.2010, Az 9 A 43/08). Bezüglich des Vorschlags, Wälle auch nördlich der Autobahn aufzuschütten, besteht hierauf kein Anspruch, da die entsprechenden Grenzwerte wie oben dargestellt eingehalten werden. Insofern bestünde auch kein Rechtsgrund für eine

Grundinanspruchnahme, sofern diese entgegen dem Vorbringen des Einwenders erforderlich wäre. Der Vorhabensträger hat eine freiwillige Ablagerung von Aushub dennoch geplant, und der Gemeinde Raubling vorgestellt. Nach Mitteilung der Autobahndirektion Südbayern ist seitens der Gemeinde allerdings eine anderweitige Verwendung des Grundstücks vorgesehen, so dass diese freiwillige Maßnahme nicht weiter verfolgt wurde. Im Falle eines freiwilligen Lärmschutzes müsste insbesondere auch die Entfernung der Gehölze und die Versiegelung der vom Einwender vorgeschlagenen Flächen mit Blick auf die Eingriffsregelung überprüft werden.

2.4.2.3 Einwender Nr. 2001

Der anwaltliche Vertreter der Einwender trug vor, nach den ausgelegten Unterlagen sei der Einbau eines lärm mindernden Fahrbahnbelages mittelfristig geplant, in den Lärmberechnungen sei die lärm mindernde Wirkung von -2 dB(A) allerdings bereits durchgehend berücksichtigt. Es fehle an einer konkreten Aussage, wann der Fahrbahnbelag eingebaut würde, auch für die Errichtung der Lärmschutzwände sei kein Zeitpunkt genannt. Reflexionen des Schalls seien auch durch hochabsorbierende Lärmschutzwände nicht gänzlich zu vermeiden, so dass die Errichtung der Lärmschutzwände zu einer Steigerung des Lärms nördlich der Autobahn führen würde. Die Lärmberechnung müsse ohne den Abschlag von -2 dB(A) für den lärm mindernden Fahrbahnbelag durchgeführt werden.

Im Übrigen wird auf einen Zuordnungsfehler beim Immissionsort 35 verwiesen, der von der Autobahndirektion Süd eingeräumt wurde, IO 35 W 1.OG ist dem Anwesen Breiteicher Str. 6 zuzuordnen, da das in den Unterlagen ausgewiesene Anwesen Breiteicher Str. 2 nur EG und DG, aber kein 1.OG hat. Der gerügte Zuordnungsfehler wurde in den Tekturunterlagen korrigiert.

Darüber hinaus wurde gerügt, dass das Verkehrsgutachten nicht vollständig ausgelegt worden sei, sondern als Anlage 1 des Erläuterungsberichts lediglich ein Auszug hieraus. Daher sei es nicht möglich gewesen, zu überprüfen, inwieweit die Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2030, wie beispielsweise die Eröffnung des Brennerbasistunnels, in dem Gutachten berücksichtigt worden sei. Zudem bestünden Zweifel an der wissenschaftlichen Qualität des Gutachtens. In der unvollständigen Veröffentlichung des Gutachtens liege eine Verletzung des rechtlichen Gehörs.

Soweit die fehlende Festlegung des Zeitpunkts für die Errichtung der Lärmschutzanlagen und den Einbau des lärm mindernden Fahrbahnbelages gerügt wird, wurde den Einwendungen durch die Nebenbestimmungen unter A 3.5. und

dieses Beschlusses teilweise entsprochen. Damit wird ein interessengerechter Ausgleich zwischen dem Anspruch der Lärmbetroffenen auf nachträgliche Lärmvorsorge und den Notwendigkeiten der ordnungsgemäßen Bauausführung geschaffen. Die Autobahndirektion Südbayern hat glaubhaft dargelegt, dass einige der zur Ausführung erforderlichen Schritte (z.B. Grunderwerb, evtl. Vergabenachprüfung, Spartenverlegung) nicht allein in ihrer Hand liegen, weswegen auf die Anordnung eines festen Fertigstellungstermins verzichtet wurde. Durch die Auflagen sind aber eine unverzügliche Einleitung dieser Schritte und deren zügige Umsetzung sichergestellt. In Bezug auf den Austausch des Fahrbahnbelages wäre es unverhältnismäßig, diesen noch während der Brückenerneuerungsmaßnahmen im Bereich des Inntaldreiecks vorzunehmen, da durch die Brückenbauarbeiten der Fahrbahnbelag beschädigt wird und ebenso erneuert werden muss. Aus diesem Grund ist eine gemeinsame Fahrbahnbelagserneuerung im Bereich des Autobahndreiecks Inntal und im Zuge der Lärmschutzmaßnahme bei Raubling erst nach Fertigstellung der beiden Bauwerke am Inntaldreieck sinnvoll und wirtschaftlich. Im Übrigen werden die Einwendungen zurückgewiesen. Die Lärmberechnung wurde gemäß RLS 90 durchgeführt, und berücksichtigt Reflexionen hochabsorbierender Schallschutzwände, soweit dies rechtlich geboten ist. Der Reflexionsanteil ist so gering, dass er zwar rechnerisch darstellbar, aber für das menschliche Ohr nicht hörbar ist. Das Verkehrsgutachten wurde dem anwaltlichen Vertreter der Einwender zusammen mit der Stellungnahme des Vorhabensträgers zur Verfügung gestellt, so dass das rechtliche Gehör gewährt wurde. Im Übrigen ist in der Rechtsprechung geklärt, dass es ausreichend ist, Unterlagen in dem Umfang auszulegen, der notwendig ist, um die sogenannte Anstoßwirkung zu erzielen. Dass diese Wirkung erzielt wurde, zeigt sich unter anderem in der Einwendung selbst, die Unterlagen haben den Betroffenen die Möglichkeit eröffnet, zu erkennen, ob und wie weit ihre Belange betroffen sind und offenbar auch eine substantiierte Befassung mit diesen Belangen ermöglicht. Es gibt keine Anhaltspunkte, dass das Gutachten nicht den gebotenen wissenschaftlichen Standards entsprechen würde, solche sind auch seitens der Einwender – auch nach Übermittlung des Gutachtens – nicht substantiiert vorgetragen. Der Brennerbasistunnel musste nicht ausdrücklich gewürdigt werden, da die Auswirkungen dieses Schienenprojekts auf die A 8 im Bereich Raubling derzeit nicht zuverlässig prognostizierbar sind, da über die Anbindung auf deutscher Seite noch nicht entschieden ist und auch die Fertigstellung auf österreichischer Seite soweit ersichtlich allenfalls erst kurz vor Ende des Prognosehorizonts vorgesehen ist.

Nach alledem sind keine so gewichtigen privaten Betroffenheiten feststellbar, dass sie dem erforderlichen Bau der nachträglichen Lärmschutzanlagen entgegenstehen könnten.

2.5 Gesamtergebnis

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der Bau der nachträglichen Lärmschutzmaßnahmen an der A 8 München - Salzburg zwischen dem Autobahndreieck (AD) Inntal und der Anschlussstelle (AS) Rosenheim (ca. Bau-km 0+000 bis Bau-km 1+086) 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.

2.6 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

Die Widmung und die sonstigen straßenrechtlichen Verfügungen nach FStrG erfolgen in diesem Beschluss gemäß § 2 Abs. 6 FStrG, soweit nicht § 2 Abs. 6a FStrG eingreift. Die Einziehung, die Umstufung und die Widmung nach Bayerischen Straßen- und Wegerecht 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 in den Lageplänen dargestellt und im Regelungsverzeichnis (Unterlage 11) näher beschrieben.

3. Kostenentscheidung

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

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in 80539 München, Ludwigstraße 23, schriftlich erhoben werden. Sie muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben.

Das Gericht kann Erklärungen oder Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, zurückweisen und ohne weitere Ermittlungen entscheiden, wenn ihre Zulassung nach der freien Überzeugung des Gerichts die Erledigung des Rechtsstreits verzögern würde und der Kläger die Verspätung nicht genügend entschuldigt (§ 87b Abs. 3 VwGO).

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

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

Hinweis: Eine elektronische Klageerhebung ist gemäß § 55a Abs. 1 VwGO iVm der Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr in der Verwaltungsgerichtsbarkeit (GVBl. 2016, S. 69) möglich. Bei der Übermittlung elektronischer Dokumente sind die dort geregelten Vorgaben zu beachten, eine einfache E-Mail ist nicht geeignet, verfahrensrelevante Schriftsätze zu übersenden. Details sind im Internetangebot des BayVGH zu finden.

Hinweis zur Auslegung des Plans

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter Ziffer 2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen bei der Gemeinde Raubling und bei der Stadt Bad Aibling zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht. Darüber hinaus kann der Beschluss im Volltext auf der Homepage der Regierung von Oberbayern unter www.regierung-oberbayern.de abgerufen werden.

München, 18.07. 2016

Regierung von Oberbayern


Guggenberger
Oberregierungsrat

