

Aktenzeichen: 32-4354.3-5-2

Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

**Staatsstraße 2580 Flughafentangente Ost (FTO)
Dreistreifiger Ausbau der St 2580 zwischen der St 2084 und der B 388
von Bau-km 0+318 bis Bau-km 4+160
von St 2580_160_ 0,318 bis St 2580_180_ 2,753**

München, 30.07.2018

A) Entscheidung

1. Feststellung des Plans	5
2. Festgestellte Planunterlagen	5
3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen	7
3.1 Unterrichtungspflichten	7
3.2 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz	8
3.3 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)	10
3.4 Bauausführung, Baubedingte Immissionen	12
3.5 Verkehrslärmschutz	12
3.6 Landwirtschaft	13
3.7 Denkmalschutz	14
3.8 Belange der SEW Stromversorgung GmbH	15
3.9 Belange der Energie Südbayern GmbH und der Erdgasversorgung Erding GmbH & Co. KG	15
3.10 Belange der bayernets GmbH	15
3.11 Belange der Bayernwerk AG	17
3.12 Belange der Telekom Deutschland GmbH	17
3.13 Belange der Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH	17
3.14 Belange der Deutschen Bahn AG	18
4. Wasserrechtliche Erlaubnisse	18
4.1 Gegenstand	18
4.2 Plan	18
4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen	19
5. Straßenrechtliche Verfügungen	19
6. Entscheidungen über Einwendungen	20
7. Kostenentscheidung	20

B) Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens	21
2. Vorgängige Planungsstufen	21
3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	21

C) Entscheidungsgründe

1. Verfahrensrechtliche Bewertung	25
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen)	25
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	25
2. Umweltverträglichkeitsprüfung	27

2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)	27
2.1.1 Beschreibung des Vorhabens	27
2.1.2 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens	27
2.1.3 Beschreibung der zu erwartenden Auswirkungen	34
2.1.4 Schutz-, Vermeidungs-, Minimierungs- und Gestaltungsmaßnahmen	42
2.2 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)	44
2.2.1 Schutzgut Mensch	44
2.2.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	45
2.2.3 Schutzgut Boden	48
2.2.4 Schutzgut Wasser	49
2.2.5 Schutzgut Luft und Klima	49
2.2.6 Schutzgut Landschaft	49
2.2.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter	50
2.2.8 Wechselwirkungen	50
2.2.9 Gesamtergebnis	50
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)	50
3. FFH-Verträglichkeitsüberprüfung nach § 34 BNatSchG	54
4. Materiell-rechtliche Würdigung	55
4.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)	55
4.2 Planrechtfertigung	55
4.2.1 Planungsziele	55
4.2.2 Einwände zur Planrechtfertigung	61
4.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	62
4.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung	62
4.3.2 Planungsvarianten	63
4.3.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt, Kreuzungen, nachgeordnetes Wegenetz)	71
4.3.4 Entwässerung	76
4.3.5 Immissionsschutz/Bodenschutz	77
4.3.6 Naturschutz- und Landschaftspflege	84
4.3.7 Gewässerschutz	113
4.3.8 Landwirtschaft als öffentlicher Belang	115
4.3.9 Forstwirtschaft	116
4.3.10 Denkmalschutz	116
4.3.11 Sonstige öffentliche Belange	118
4.4 Private Einwendungen	122
4.4.1 Allgemeine Bemerkungen	122
4.4.2 Einzelne Einwander	124
4.5 Gesamtergebnis	129
4.6 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	129
5. Kostenentscheidung	129

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBl	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	16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
22. BImSchV	22. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
23. BImSchV	23. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
24. BImSchV	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
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
GVstr.	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 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: 32-4354.3-5-2

Vollzug des BayStrWG;

St 2580 Flughafentangente Ost (FTO)

Dreistreifiger Ausbau der St 2580 zwischen der St 2084 und der B 388

von Bau-km 0+318 bis Bau-km 4+160

von St 2580_160_0,318 bis St 2580_180_2,753

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A. Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den dreistreifigen Ausbau der St 2580 Flughafentangente Ost (FTO) zwischen der Anschlussstelle St 2084 bis zur Anschlussstelle B 388 (Bau-km 0+318 bis Bau-km 4+160) wird mit den aus Ziffern 3 und 5 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern und Roteintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

2. Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

Unterlage Nr.	Blatt Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1 T	1 - 98	Erläuterungsbericht	-
2.1	1	Übersichtskarte	1 : 100.000
2.2	1	Übersichtskarte	1 : 25.000
3 T	1	Übersichtslageplan	1 : 5.000
4	1	Übersichtshöhenplan	1 : 5.000/500
5 T	1 - 5	Lagepläne	1 : 1.000

Unterlage Nr.	Blatt Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
6.1	1 - 3	Höhenpläne St 2580	1 : 1.000/100
6.2	1 - 2	Höhenpläne Rampen	1 : 1.000/100
6.3 T	1 - 4	Höhenpläne Wirtschaftsweg und GVS	1 : 1.000/100
6.4	1	Höhenplan Verlegung Schlotgraben	1 : 1000/100
9.1 T	1	Übersichtsplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen	1 : 25.000
9.2 T	1 - 12	Maßnahmenpläne	1 : 1.000
9.3 T	1 - 68	Maßnahmenblätter	-
9.4 T	1 - 44	Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation	-
10.1 T	1 - 12	Grunderwerbspläne	1 : 1.000
10.2 T	1 - 22	Grunderwerbsverzeichnis	-
11 T	1 - 84	Regelungsverzeichnis (Verzeichnis der Bauwerke, Wege, Gewässer und sonstigen Anlagen)	-
12	1	Widmung, Umstufung, Einziehung	1 : 25.000
14.1	1	Straßenquerschnitt	1 : 50
14.2	1	Regelquerschnitt Rampen	1 : 50
14.3	1	Regelquerschnitte kreuzende Straßen und Wege	1 : 50
17	1 - 15	Immissionstechnische Untersuchungen	-
18	1 - 8	Wassertechnische Untersuchungen mit Plänen (1 - 2)	1 : 2.500
19.1.1 T	1 - 68	Landschaftspflegerischer Begleitplan (Textteil)	

Unterlage Nr.	Blatt Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
19.1.2 T	1	Landschaftspflegerischer bestands- und Konfliktplan	1 : 5.000
19.1.3 T	1 - 67	Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)	-

Die Planunterlagen des Staatlichen Bauamtes Freising tragen das Datum vom 19.05.2015, die Unterlagen der 1. Tektur das Datum vom 23.02.2018.

3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen

3.1 Unterrichtungspflichten

3.1.1 Der Zeitpunkt des Baubeginns ist folgenden Stellen möglichst frühzeitig bekannt zu geben. Alle in diesem Abschnitt geregelten Pflichten sind auch gegenüber Rechtsnachfolgern der genannten Unternehmen einzuhalten.

3.1.2 Der Deutschen Telekom Technik GmbH, Siemensstraße 20, 84030 Landshut, vor Baubeginn, damit die zeitliche Abwicklung von erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.

3.1.3 Dem Landratsamt Erding, Alois-Schießl-Platz 2, 85345 Erding.

3.1.4 Dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, Hofgraben 4, 80539 München, mindestens zwei Monate 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.

3.1.5 Der Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co. KG, Garmischer Str. 19., 80538 München mindestens drei Monate vor Baubeginn, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Telekommunikationsanlagen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

3.1.6 Der Bayernwerk AG, Netzcenter Taufkirchen, Karwendelstr. 7, 80204 Taufkirchen, und Servicegruppe Kommunikationstechnik Oberbayern Nord, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Anlagen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

- 3.1.7 Der bayernets GmbH, Poccistr. 7, 80336 München, mindestens vier Monate vor Baubeginn, damit die erforderlichen Umbau- und Anpassungsarbeiten an den betroffenen Anlagen (Gashochdruckleitung Forchheim - Finsing (FF01) mit Begleitkabeln mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.8 Der DB Energie GmbH, Energieversorgung Süd, Koordination Betrieb/Bau, Richelstraße 3, 80634 München, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Bahnanlagen (110kV-Bahnstromleitung) mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.9 Der Erding Erdgasversorgung GmbH & Co. KG und der Energienetze Bayern GmbH & Co. KG damit die eventuell erforderlichen Umbau- und Anpassungsarbeiten an den betroffenen Anlagen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.10 Der SEW Stromversorgung GmbH
- 3.1.11 Der Großen Kreisstadt Erding sowie den Gemeinden Oberding, Moosinning, Ismaning und Finsing.
- 3.1.12 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.
- 3.2 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz**
- 3.2.1 Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (Feuchtfelder, Quellhorizonte, Magerstandorte, etc.) zu erfolgen. Insbesondere sind Baustelleneinrichtungen und Lagerplätze möglichst gering zu halten und außerhalb von naturschutzfachlich wertvollen Flächen einzurichten. DIN 18920 und RAS LP 4 sind zu beachten. Beeinträchtigte Flächen sind nach dem Abschluss der Bauarbeiten wieder herzustellen.
- 3.2.2 Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (Feuchtbiootope, 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.
- 3.2.3 Sämtliche in den Planunterlagen vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, sowie die Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustandes (FCS) sind umzusetzen.

- 3.2.4 Die in den Unterlagen 9.1 T bis 9.3 T dargestellten naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen sollen spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme fertig gestellt sein. Nach Abschluss der Arbeiten ist dem Bayerischen Landesamt für Umwelt ein Verzeichnis in aufbereiteter Form für das Ökoflächenkataster gemäß § 17 Abs. 6 BNatSchG i.V.m. Art. 9 BayNatSchG unter Verwendung des Formblatts ÖFK-Online zusammen mit dem Lageplan (M=1:5.000) zu übermitteln.
- 3.2.5 Die Maßnahme 15 A FCS T zur Verbesserung der Feldlerchenhabitate ist dauerhaft zu unterhalten und entsprechend der BayKompV durch Grunderwerb, dingliche Sicherung oder zumindest institutionelle Sicherung zu sichern. Nach erfolgter Aushagerungsmahd ist eine Ansaat nach vorheriger Bodenstörung mit einer autochthonen blütenreichen Wiesenmischung mit mindestens 30 Arten vorzunehmen. Die Funktionsfähigkeit der FCS-Maßnahmen ist im Rahmen eines begleitenden Monitorings zur Brutzeit im 1., 3. und 5. Jahr zu dokumentieren. Die Dokumentation des Monitorings ist der Unteren Naturschutzbehörde im Landratsamt Erding vorzulegen.
- 3.2.6 Die Amphibienleiteinrichtungen sind entsprechend der Vorgaben in der Stellungnahme der Höheren Naturschutzbehörde vom 19.04.2018 auszuführen, wobei auch andere als die dort genannten Materialien zur Verwendung kommen können, sofern sie die Wirksamkeit der Maßnahmen gewährleisten.
- 3.2.7 Bei der Maßnahme 24 E T ist sicherzustellen, dass die Termine für die Mahd so gelegt werden, dass ein möglichst hoher Biomasseentzug in den ersten Jahren bewirkt wird. Die Mahd soll nicht vor dem 15. Juni erfolgen.
- 3.2.8 Sämtliche Pflanzungen und Ansaaten sind mit gebietseigenem Saat- und Pflanzgut durchzuführen, wobei die Herkunft des Pflanz- und Saatgutes der Unteren Naturschutzbehörde im Landratsamt Erding nachzuweisen ist.
- 3.2.9 Die erforderlichen landschaftspflegerischen Ausführungsplanungen für die entsprechenden Schutz-, Gestaltungs-, Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen sind rechtzeitig vor Beginn der jeweiligen Maßnahme mit dem Landratsamt Erding, Untere Naturschutzbehörde, abzustimmen. Das Landratsamt Erding, Untere Naturschutzbehörde, ist über die ordnungsgemäße Durchführung nachweislich in Kenntnis zu setzen.
- 3.2.10 Die Rodung von Gehölzen darf zum Schutz von Lebensstätten nur vom 01. Oktober bis 28./29. Februar erfolgen. Sofern Schäden im Wurzelbereich oder an vorhandenen Gehölzen auftreten, sind diese fachgerecht zu sanieren. Gehölzpflanzungen sind soweit erforderlich gegen Wildverbiss zu schützen.

- 3.2.11 Die Rodung von Großbäumen mit Baumhöhlen und Spalten, die als Fledermausquartiere in Frage kommen, darf im gesamten Baufeld grundsätzlich nur vom 01. September bis Mitte Oktober erfolgen. Alternativ sind potenzielle Quartiere zwischen April und Mitte Oktober zu verschließen, der Ausflug muss dabei möglich bleiben. Diese beiden Maßnahmen entfallen, wenn durch einen Fledermausexperten zweifelsfrei festgestellt wird, dass sich keine Fledermaus im potenziellen Quartier befindet.
- 3.2.12 Der Vorhabensträger hat die Pflege und den Unterhalt der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen nach Abschluss der dazu erforderlichen Arbeiten dauerhaft sicherzustellen. Dabei ist insbesondere darauf zu achten, dass die Ansiedlung von Neophyten soweit möglich verhindert wird. Bei den Pflanzungen bzw. Ansaaten ist gebietseigenes Pflanzgut bzw. Saatgut zu verwenden. Ein entsprechender Herkunftsnachweis ist gegenüber der Unteren Naturschutzbehörde im Landratsamt Erding zu führen.
- 3.2.13 Eine qualifizierte ökologische Baubegleitung ist während des gesamten Zeitraums der Straßenbaumaßnahme sicherzustellen. Insbesondere sind die vorgesehenen speziellen artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen uneingeschränkt einzuhalten und durch die ökologische Baubegleitung zu dokumentieren. Die verantwortliche Person ist dem Landratsamt Erding, Untere Naturschutzbehörde, spätestens eine Woche vor Beginn der Baumaßnahme mit den erforderlichen Kontaktdaten schriftlich zu benennen.
- 3.3 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)**
- 3.3.1 Die grundwassergespeisten Kleingewässer sind naturnah und strukturreich mit Flachwasserzonen anzulegen und die diese umgebenden Flächen lediglich extensiv zu nutzen.
- 3.3.2 Des Weiteren ist ein mindestens 10,0 m breiter, extensiv genutzter Pufferstreifen von den Wasserflächen zu benachbarten intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen einzuhalten. Ausgenommen hiervon ist die Gestaltungsmaßnahme 22 G.
- 3.3.3 Das neue Gewässerbett des Schlotgrabens ist mit gleichem Abflussquerschnitt, einem ausreichenden Fließgefälle und einer natürlichen Kiessohle naturnah anzulegen. Eine Befestigung von Sohle und Ufer ist nur bei erforderlichen Bauwerkssicherungen zulässig.
- 3.3.4 Bei Maßnahmen zum ökologischen Ausbau von Fließgewässern ist auf flache Ufer, Strukturanreicherung im Gewässer, Aufweitung des Gewässerbettes ab Mittelwasserlinie sowie die Anlage von Uferstreifen zu achten. Der Abflussquerschnitt für den Hochwasserabfluss darf nicht eingeschränkt werden.

- 3.3.5 Bei der Errichtung der Gewässerkreuzungen ist auf eine Vernetzung und Durchwanderbarkeit sowohl im Gewässerbett, als auch an den Ufern zu achten. Bei Rohrdurchlässen ist die Sohle ca. 10% des Nenndurchmessers unter die Gewässersohle zu legen und mit Kies aufzufüllen, damit sich natürliches Sohlmaterial ablagern kann.
- 3.3.6 Der Vorhabensträger hat die gesamten Baumaßnahmen nach den geprüften Plänen, nach den vorgeschriebenen Auflagen, ferner nach den geltenden Vorschriften und anerkannten Regeln der Technik und Baukunst durchzuführen.
- 3.3.7 Es ist sicherzustellen, dass im Rahmen der Bauarbeiten oberirdische Gewässer, das Grundwasser und der Boden nicht durch Treibstoffe, Öle von Fahrzeugen oder sonstige wassergefährdende Stoffe (z. B. Zementschlämme) verunreinigt werden. Bei den Erdarbeiten ist darauf zu achten, dass möglichst wenige Schwebstoffe in das Gewässer gelangen.
- 3.3.8 Die Baustelleneinrichtung ist so anzuordnen, dass davon keine Gefährdung bei einem möglichen Hochwasser ausgehen kann. Hierbei gilt es insbesondere, den ungehinderten Abfluss des Hochwassers aufrecht zu erhalten und die Abschwemmung von Baumaterialien und Teilen der Baustelleneinrichtung zu verhindern.
- 3.3.9 Während der Bauzeit von Brücken und Durchlässen ist ein zusätzlicher Aufstau zu vermeiden.
- 3.3.10 Die Baustelle ist so zu unterhalten, dass nachteilige Auswirkungen auf die Rechte Beteiligter nicht zu besorgen sind.
- 3.3.11 Die Fundamente der Brücke sind entsprechend statischer Notwendigkeit und zum Schutz vor Unterspülung ausreichend tief zu gründen. Bei der Herstellung der Widerlager dürfen keine Schadstoffe in das Grundwasser eingetragen werden. Es sind grundwasserverträgliche Materialien einzusetzen (z. B. chromatarmer Zement).
- 3.3.12 Bei den Bauarbeiten zur Errichtung der Brücken sind Eingriffe in das Gewässerbett und die Uferbereiche des Gewässers zu vermeiden.
- 3.3.13 Beschädigte Ufer oder Böschungen sind nach Abschluss der Bauarbeiten wieder in Stand zu setzen.
- 3.3.14 Der Beginn und die Fertigstellung der Arbeiten sind dem Wasserwirtschaftsamt München rechtzeitig anzuzeigen.

3.4 Bauausführung, Baubedingte Immissionen

- 3.4.1 Der Vorhabensträger hat mit geeigneten Maßnahmen baubedingte Beeinträchtigungen der angrenzenden Bebauung durch die Baustellenabwicklung soweit 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.
- 3.4.2 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.
- 3.4.3 Der Vorhabensträger ist verpflichtet, während der Bauzeit in vertretbarem Umfang geeignete Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung einer möglichen gravierenden Staubbelastung und Straßenverschmutzung (z. B. ausreichende Befeuchtung bei staubenden Arbeiten, Befeuchtung/Abdeckung von Kies- und Sandlagerungen etc.) zu ergreifen. Die getroffenen Maßnahmen sind auf ihre Wirksamkeit hin laufend zu überwachen und gegebenenfalls anzupassen. Das „Merkblatt zur Staubminderung bei Baustellen“ ist zu beachten.
- 3.4.4 Sofern bei den Bauarbeiten auch erschütterungsrelevante Baumaßnahmen und Bauverfahren eingesetzt werden, hat der Vorhabensträger zum Schutz vor bauzeitlichen Schwingungsbelastungen (Erschütterungen und sekundärer Luftschall) beim Baubetrieb erschütterungsarme Bauverfahren einzusetzen, wobei die Erschütterungen die Grenzwerte nach DIN 4150 - 2 vom Juni 1999 (Erschütterungen im Bauwesen, Teil 2: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und DIN 4150 - 3 vom Februar 1999 (Erschütterungen im Bauwesen, Teil 3: Einwirkungen auf bauliche Anlagen) nicht überschreiten dürfen. Bei Überschreitungen der oben genannten Grenz- und Anhaltswerte sind geeignete Maßnahmen zum Schutz der Anwohner, Gebäude und sonstigen Anlagen vorzunehmen.
- 3.4.5 Die Vorgaben des Bundesbodenschutzgesetzes sowie des Kreislaufwirtschaftsgesetzes einschließlich der begleitenden Regelwerke sind zu beachten. Der Umgang mit belasteten Material aus Rückbau und Aushub ist vorab mit dem Landratsamt Erding abzustimmen

3.5 Verkehrslärmschutz

Für die Straßenoberfläche der St 2580, mit Ausnahme der Rampen, ist ein lärmmindernder Belag zu verwenden, der den Anforderungen eines Korrekturwertes D_{StrO} von - 2 dB(A) (bei $V > 60$ km/h) entspricht.

3.6 Landwirtschaft

- 3.6.1 Die vorübergehende Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen während der Bauzeit ist nach dem Stand der Technik durchzuführen. Entsprechend der Zusage im Erörterungstermin ist bei Anlage der Baustraßen und bei der Bauausführung die größtmögliche Sorgfalt zu wahren. Die ausführenden Baufirmen sind hierzu, wie auch zur Einhaltung der weiteren Nebenbestimmungen dieses Abschnitts zu verpflichten.
- 3.6.2 Die Oberflächenentwässerung hat so zu erfolgen, dass die anliegenden Grundstücke nicht erheblich beeinträchtigt werden.
- 3.6.3 Es ist sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit. Notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten.
- 3.6.4 Der Baustellenverkehr ist über die Baustraßen abzuwickeln. Ein Einfahren in unbefestigte Flächen ist auf unvermeidbare Fälle zu beschränken und bei wassergesättigtem Boden untersagt.
- 3.6.5 Flächen, die während der Bauzeit vorübergehend in Anspruch genommen werden, müssen nach Abschluss der Baumaßnahmen durch den Vorhabensträger wieder rekultiviert werden. Bei der Rekultivierung soll die Humusaufgabe (A-Horizont) nicht mit dem Unterboden (B-Horizont) durchmischt werden. Beanspruchte Wege und Grundstücke sind wieder in einen vergleichbaren Zustand zu bringen, Bodenverdichtungen notfalls durch Auflockerung zu beseitigen.
- 3.6.6 Der bei der Baumaßnahme anfallende Mutterboden ist fachgerecht und schonend zu gewinnen, zwischenzulagern und wiederzuverwenden.
- 3.6.7 Bei der Bepflanzung der Straßenebenflächen 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, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden, die Pflanzabstände entsprechend AGBGB sind einzuhalten.
- 3.6.8 Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen.
- 3.6.9 Die betroffenen Landwirte sind rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme über den Bauablauf und die daraus resultierenden Einschränkungen zu informieren. Ihnen ist rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme ein Ansprechpartner für ihre Belange (ins-

besondere Bauablauf, Drainagen, Zufahrten und Grunderwerb/Entschädigung) zu benennen.

3.7 Denkmalschutz

- 3.7.1 Soweit durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der -ausführung möglich, sind Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden (z. B. durch Überdeckungen in Dammlage) oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen.
- 3.7.2 Der Beginn von Erdbauarbeiten ist vom Vorhabensträger so früh wie möglich 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. Die „Hinweise zum Umgang mit Bodendenkmälern bei Planung und Bau von Straßen in staatlicher Verwaltung“ des Bayerischen Staatsministeriums des Innern vom 26.10.2010 sind zu beachten.
- 3.7.3 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.
- 3.7.4 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. 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.
- 3.7.5 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).

3.8 Belange der SEW Stromversorgung GmbH

3.8.1 Der Schutzstreifen mit einer Breite von 15 m unter den 20 kV Freileitungen ist von Bewuchs freizuhalten.

3.8.2 Die Masten Nr. 47 und 34 der Freileitungen sind mit passiven Schutzeinrichtungen zu schützen.

3.9 Belange der Energie Südbayern GmbH und der Erdgasversorgung Erding GmbH & Co. KG

Der Vorhabensträger hat dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der betroffenen Anlagen der Energie Südbayern GmbH und der Erdgasversorgung Erding GmbH & Co. KG nicht beeinträchtigt werden. Alle Bau- und sonstigen Maßnahmen im Bereich der betroffenen Anlagen sind rechtzeitig abzustimmen. Das Merkblatt für Bauarbeiten im Bereich von Erdgasleitungen ist zu beachten.

3.10 Belange der bayernets GmbH

3.10.1 Der Vorhabensträger hat dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der betroffenen Anlagen der bayernets GmbH nicht beeinträchtigt werden. Alle Bau- und sonstigen Maßnahmen im Bereich der betroffenen Anlagen sind rechtzeitig mit der bayernets GmbH abzustimmen.

3.10.2 Im Schutzstreifenbereich der Gashochdruckleitung (je 5,0 m beiderseits der Rohrachse) der bayernets GmbH sind grundsätzlich alle Maßnahmen (z. B. die Errichtung von Bauten, Schächten, Straßenkappen, Armaturen, Hydranten, Verteilerschränke, Lichtmasten, Vordächer, Solarkollektoren etc.) zu unterlassen, die den Bestand der Anlagen gefährden oder deren Betrieb, Wartung und Unterhalt beeinträchtigen könnten. Soweit derartige Maßnahmen für den Bau der FTO und ihrer Bestandteile (Schutzplanken, Entwässerung etc.) erforderlich sind, sind sie in Absprache mit der bayernets GmbH so auszuführen, dass eine Gefährdung der Gashochdruckleitung ausgeschlossen ist.

- 3.10.3 Die genauen Höhenlagen und Überdeckungen der Gashochdruckleitung. (Regelüberdeckung von 1,0 m) und der Kabelschutzrohranlage sind gegebenenfalls durch Suchschlitz zu ermitteln.
- 3.10.4 Niveauveränderungen sind nur mit ausdrücklicher Zustimmung der bayernets GmbH zulässig. Dabei darf die Mindestdeckung der Gasleitung von 1,0 m nach Beendigung der Baumaßnahme nicht unterschritten werden. Die Leitung darf allenfalls nach vorheriger Abstimmung mit der bayernets GmbH und bei Beachtung von deren Anforderungen freigelegt werden. Freigelegte Gashochdruckleitungen müssen so gesichert werden, dass eine Lageveränderung ausgeschlossen und die Isolierung vor Beschädigung geschützt wird. Vor Verfüllung freigelegter Gashochdruckleitungen ist der bayernets GmbH durch rechtzeitige Information Gelegenheit zu geben, die Leitungen auf Unversehrtheit zu prüfen und die Verfüllarbeiten zu überwachen.
- 3.10.5 Die Zugänglichkeit der Gashochdruckleitung für Wartungs- und Reparaturarbeiten muss uneingeschränkt erhalten bleiben.
- 3.10.6 Ein 4,0 m breiter Streifen (je 2,0 m beiderseits der Rohrachse) ist von Bäumen und tiefwurzelnden Sträuchern frei zu halten. Das gilt insbesondere für die Anlage der Streuobstwiese (Maßnahme 23 E) bei Finsing. Die landschaftspflegerische Ausführungsplanung ist mit der bayernets GmbH abzustimmen.
- 3.10.7 Der Einsatz von Maschinen und Baufahrzeugen im Schutzstreifen ist nur nach vorheriger Absprache mit der bayernets GmbH gestattet. Das gleiche gilt für das Befahren der Leitungen mit schweren Fahrzeugen.
- 3.10.8 Baufahrzeuge dürfen unbefestigte Leitungsbereiche nicht ohne vorherige Absicherung befahren.
- 3.10.9 Notwendiger Baustellenverkehr und erforderliche Schutzmaßnahmen sind mit der bayernets GmbH abzustimmen. Das Aufstellen von Baucontainern und die Lagerung von Material, Geräten und Aushub sind in den Schutzstreifen nicht zulässig.
- 3.10.10 Die Errichtung von Zäunen, Absperrungen oder Ähnlichem sowie der Bau von kreuzenden Straßen, Wegen, Ver- und Entsorgungseinrichtungen ist nur mit der ausdrücklichen Zustimmung und bei Beachtung der Auflagen (wie z. B. ausreichende Sicherheitsabstände) der bayernets GmbH möglich.
- 3.10.11 Für jegliche Arbeiten im Bereich der Anlagen, insbesondere im Schutzstreifen ist eine örtliche Einweisung durch die bayernets GmbH unbedingt erforderlich.

3.11 Belange der Bayernwerk AG

- 3.11.1 Der Vorhabensträger hat dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der betroffenen Anlagen der Bayernwerk AG nicht beeinträchtigt werden.
- 3.11.2 Die „Kabelschutzanweisung für 110-kV Hochspannungs- und Nachrichtenkabel“ der Bayernwerk AG ist zu beachten. Gleiches gilt für das „Merkblatt zum Schutz unterirdischer Versorgungsleitungen“.
- 3.11.3 Vor Erdarbeiten im Bereich des Fernmeldekabels ist zur genauen Bestimmung der Kabellage eine Kabelortung durchzuführen. Diese ist mindestens zwei Wochen vor Baubeginn mit der Servicegruppe Kommunikationstechnik Oberbayern Nord der Bayernwerk AG abzustimmen.
- 3.11.4 Alle Arbeiten im Bereich der 20 kV Kabel und der Transformatorenstation sind frühzeitig mit dem Netzcenter Taufkirchen der Bayernwerk AG abzustimmen.
- 3.11.5 Der Schutzzonenbereich für Kabel von je 1,0 m beiderseits der Leitungsachse der Kabeltrasse ist bei Aufgrabungen zu beachten. Sämtliche Maßnahmen in diesem Bereich sind mit der Bayernwerk AG abzusprechen. Über die Kabeltrasse dürfen keine Bäume und tiefwurzelnde Sträucher angepflanzt werden. Bezüglich einer Bepflanzung mit Bäumen beträgt die Schutzzone je 2,5 m.
- 3.11.6 Das „Merkblatt zum Schutz unterirdischer Versorgungsleitungen“ der Bayernwerk AG ist bei den Bauarbeiten zu beachten. Gegebenenfalls sind Kabel entsprechend zu sichern. Die Überdeckung der Kabel darf durch die Baumaßnahmen nicht wesentlich verändert werden.

3.12 Belange der Telekom Deutschland GmbH

Der Vorhabensträger hat dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der betroffenen Anlagen der Telekom Deutschland GmbH bei der Bauausführung nicht beeinträchtigt werden. Der Vorhabensträger hat sich in die genaue Lage der Anlagen der Telekom Deutschland GmbH einweisen zu lassen. Die bauausführenden Firmen sind zur Beachtung der „Anweisung zum Schutze unterirdischer Telekommunikationslinien und -anlagen der Telekom Deutschland GmbH bei Arbeiten anderer“ zu verpflichten.

3.13 Belange der Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH

Der Vorhabensträger hat dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der betroffenen Anlagen der Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH bei der Bauausführung nicht beeinträchtigt werden. Überschüttungen, Über-

bauungen und Verringerung der Überdeckung von Anlagen ist nur nach vorheriger Abstimmung mit der Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH zulässig.

3.14 Belange der Deutschen Bahn AG

- 3.14.1 Der Vorhabensträger hat dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der betroffenen Anlagen der Deutschen Bahn AG bei der Bauausführung nicht beeinträchtigt und überbaut werden.
- 3.14.2 Der Schutzstreifen der 110kV Bahnstromleitung beträgt auf beiden Seiten der Leitungssachse jeweils 30 m. Änderungen am Geländeniveau (wie z. B. Aufschüttungen, Lagerungen von Materialien) dürfen im Schutzstreifen nicht ohne weiteres durchgeführt werden und sind vorab mit der DB Energie GmbH abzustimmen.
- 3.14.3 Die genaue Lage der Leitung ist vor Beginn der Bauarbeiten nochmals durch terrestrische Einmessung zu ermitteln.
- 3.14.4 Es wird darauf hingewiesen, dass einer Bepflanzung mit Bäumen und Sträuchern innerhalb des Schutzstreifens nur im Rahmen bestehender Dienstbarkeiten bzw. schuldrechtlicher Verträge zugestimmt werden kann. Die Endwuchshöhe der Pflanzungen darf daher in der Regel 3,50 m (ausgehend vom bestehenden Geländeniveau) nicht überschreiten.
- 3.14.5 Die endgültigen Bauausführungspläne sind der DB Energie GmbH vor Erstellung und Zustimmung im Rahmen bestehender Dienstbarkeiten vorzulegen. Auf dieser Grundlage werden dann die von Personen und Gerätschaften einzuhaltenden Arbeitsgrenzen bekannt gemacht werden.

4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

4.1 Gegenstand

Dem Freistaat Bayern, Straßenbauverwaltung, wird die gehobene Erlaubnis nach § 15 WHG zum Versickern des gesammelten Straßenoberflächenwassers von der St 2580 FTO über Mulden- und Rigolenversickerung bzw. über Transportmulden und Entwässerungsleitungen über Absetz- und Versickerbecken (Entwässerungsabschnitt 8) in den Untergrund erteilt. Erteilt wird auch die gehobene Erlaubnis zur Einleitung in den Schlotgraben (Entwässerungsabschnitt 3), seinen Zufluss und den Teich in der Anschlussstelle zur Kreisstraße ED 7 (Entwässerungsabschnitt 2).

4.2 Plan

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen zugrunde.

4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen

- 4.3.1 Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des WHG und BayWG mit den dazu ergangenen Verordnungen maßgebend. Die hier- nach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den folgenden Er- laubnisbedingungen und -auflagen grundsätzlich nicht enthalten.
- 4.3.2 Die Versickerungsanlagen sind entsprechend den vorgelegten Unterlagen sowie nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik herzustellen.
- 4.3.3 Durch regelmäßige Kontrolle, Wartung und Reinigung ist die Funktionsfähigkeit der Sickeranlagen zu gewährleisten.
- 4.3.4 Werden die Versickerungsanlagen durch Öle, Treibstoffe oder sonstige wasserge- fährdende Stoffe verunreinigt, so sind unverzüglich das Landratsamt Erding, Untere Wasserrechtsbehörde, und das Wasserwirtschaftsamt München zu verständigen. Eventuelle Sanierungsmaßnahmen dürfen nur in Abstimmung mit den eben genann- ten Behörden durchgeführt werden.
- 4.3.5 Dem Vorhabensträger obliegt die Unterhaltung der Gewässer im Bereich der Einlei- tungsstellen, soweit diese auf den Betrieb der Anlagen zurückzuführen ist. Einlei- tungsstellen in die Gewässer sind fachgerecht gegen Erosion zu sichern. Hierbei ist dem naturnahen Wasserbau Rechnung zu tragen.
- 4.3.6 Die Sickeranlagen sind vom Betreiber so zu unterhalten, dass nachteilige Einwirkun- gen auf die Rechte Beteiligter nicht zu besorgen sind.
- 4.3.7 Dem in Entwässerungsabschnitt 8 vorgesehenen Sickerbecken ist eine Absetzanlage mit Tauchwand vorzuschalten.
- 4.3.8 Änderungen der erlaubten Art und des Umfangs des eingeleiteten Wassers, Ände- rungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise sind unverzüglich dem Landratsamt Erding, Untere Wasserrechtsbehörde, und dem Wasserwirtschaftsamt München anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig unter Vorlage entsprechender Unterlagen eine hierzu erforderliche Erlaubnis zu beantragen, dies gilt auch für eventuell notwendige Bauwasserhaltungen.

5. Straßenrechtliche Verfügungen

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.

6. Entscheidungen über Einwendungen

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.

7. Kostenentscheidung

Der Freistaat Bayern 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 liegt im Landkreis Erding westlich der Stadt Erding und umfasst den dreistreifigen Ausbau der St 2580 Flughafentangente Ost (FTO).

Der dreistreifige Ausbau beginnt südlich der Anschlussstelle an die St 2084/ED 9 im Abschnitt 160 bei km 0,318 und endet bei der Anschlussstelle an die B 388 im Abschnitt 180 bei km 2,753.

Auf einer Länge von 3.842 m werden dazu in wechselnder Richtung zu den vorhandenen Fahrstreifen zusätzliche Überholfahrstreifen angeordnet. Dabei wird die Brücke über die Gemeindeverbindungsstraße Ziegelstatt - Stammham abgebrochen und mit geänderter Geometrie wieder errichtet. Drei weitere Querungsbauwerke werden verlängert bzw. verbreitert und ein neues Bauwerk wird errichtet. Der Schlotgraben wird im Bereich der Anschlussstelle zur Kreisstraße ED 7 verlegt, da hier die Rampen verändert werden. Ferner sind auch Verlegungen und Anpassungen von Feld- und Waldwegen erforderlich.

Die Entwässerung erfolgt über flächige Versickerung, Rigolen und Muldenversickerung, in Teilbereichen über die Einleitung in den Schlotgraben und den Teich innerhalb der Anschlussstelle zur ED 7.

Eine detaillierte Beschreibung des Bauvorhabens findet sich im Erläuterungsbericht (Unterlage 1 T) in Verbindung mit den Querschnitts-, Lage- und Höhenplänen (Unterlagen 5 T, 6 T, 14) und in der Landschaftspflegerischen Begleitplanung (Unterlagen 9 T und 19 T), worauf verwiesen wird.

2. Vorgängige Planungsstufen

Die Maßnahme ist im 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern in der ersten Dringlichkeit enthalten.

3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 19.05.2015 beantragte das Staatliche Bauamt Freising für den dreistreifigen Ausbau der St 2580 FTO im Abschnitt westlich von Erding das Planfeststellungsverfahren nach dem BayStrWG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen nach jeweils ortsüblicher Bekanntmachung bei den folgenden Stellen im jeweils angegebenen Zeitraum zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus:

Große Kreisstadt Erding: 02.07. - 03.08.2015

Verwaltungsgemeinschaft Oberding/Eitting: 22.06. - 21.07.2015

Gemeinde Moosinning: 06.07. - 06.08.2015

Gemeinde Finsing: 19.06. - 20.07.2015

Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der jeweiligen Gemeinde bzw. Verwaltungsgemeinschaft oder bei der Regierung von Oberbayern bis spätestens zwei Wochen nach Ende der jeweiligen Auslegung schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

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

- Gemeinde Oberding
- Gemeinde Moosinning
- Große Kreisstadt Erding
- Gemeinde Finsing
- Landratsamt Erding
- Wasserwirtschaftsamt München
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Fürstfeldbruck
- Amt für Ländliche Entwicklung Oberbayern
- Bayerische Landesanstalt für Landwirtschaft, Abteilung Versuchsbetriebe
- Bezirk Oberbayern, Fachberatung für Fischerei
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Bayerischer Bauernverband, Bezirksverband Oberbayern
- Polizeipräsidium Oberbayern Nord
- Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Erding
- Bundesanstalt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Kompetenzzentrum für Baumanagement München
- Bayernwerk AG
- E.ON Wasserkraft GmbH
- DB Netze Energie GmbH, Kontakt Energieanlagenservice
- Überlandwerke Erding GmbH & Co KG
- Sempt-Elektrizitätswerke Stromversorgungs GmbH Erding
- Zweckverband für Geowärme Saarberg Fernwärme GmbH
- Bayerngas GmbH
- Flughafen München GmbH
- Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV)
- Regionalverkehr Oberbayern GmbH
- ESB Energie Südbayern GmbH
- Bayernets GmbH
- Erdgasversorgung Erding GmbH und Co. KG

- Wasserversorgung Erding GmbH und Co. KG
- Zweckverband zur Wasserversorgung Moosrain
- Abwasserzweckverband Erdinger Moos
- Deutsche Telekom Technik GmbH, Bad Aibling und München
- Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co. KG
- M-net Telekommunikations GmbH
- Bund Naturschutz in Bayern e. V.
- Deutscher Alpenverein e.V.
- Wanderverband Bayern
- Verein zum Schutz der Bergwelt
- Verkehrsclub Deutschland
- Landesverband für Höhlen- und Karstforschung in Bayern e.V.
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e. V.
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald
- Landesjagdverband Bayern e. V.
- Landesfischereiverband Bayern e. V.

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.

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich das Staatliche Bauamt Freising mit Schreiben vom 21.03.2016.

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 10.05.2016 in der Gemeinde Niederding erörtert. Die Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie die Einwender wurden hiervon benachrichtigt; im Übrigen erfolgte ortsübliche Bekanntmachung. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

Mit Schreiben vom 14.03.2018 reichte das Staatliche Bauamt Freising die Unterlagen der 1. Tektur vom 23.02.2018 ein. Diese wurden im Rahmen einer beschränkten Anhörung folgenden Stellen zur Stellungnahme zugeleitet:

- Gemeinde Oberding über die VG Oberding
- Stadt Erding
- Gemeinde Moosinning
- Landratsamt Erding
- Gemeinde Ismaning
- Bayerischer Bauernverband
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg

- Bayerische Landesanstalt für Landwirtschaft
- Bayernwerk AG
- Sempt-Elektrizitäts-Werke Stromversorgungs GmbH Erding
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Bund Naturschutz in Bayern e.V.
- Deutscher Alpenverein e.V.
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V.
- Verkehrsclub Deutschland, Landesverband Bayern e.V.
- Flughafen München GmbH

sowie den Sachgebieten 31.1 (Straßen- und Brückenbau) und 51 (Naturschutz) in der Regierung von Oberbayern.

Zusätzlich wurden die Unterlagen der 1. Tektur vom 23.02.2018 wegen der erstmaligen Betroffenheit durch eine im Rahmen der Tektur neu hinzugekommene Ausgleichsfläche im Gebiet der Gemeinde Ismaning dort nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung vom 09.04.2018 bis 11.05.2018 öffentlich ausgelegt. Der Vollständigkeit halber wurden auch die Unterlagen des Ausgangsverfahrens mit ausgelegt.

C. Entscheidungsgründe

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1. Verfahrensrechtliche Bewertung

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

Nach Art. 36 Abs. 1 BayStrWG dürfen Staatsstraßen nur gebaut oder wesentlich geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist.

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 BayVwVfG).

Die straßenrechtliche Planfeststellung macht also nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die 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 Bayerischen Straßen- und Wegegesetz.

Für die 1. Tektur vom 23.02.2018 wurde ein Verfahren nach Art. 73 Abs. 8 S. 1 BayVwVfG durchgeführt, da sich die Änderungen auf eine andere Ausführung der Brücke über die Gemeindeverbindungsstraße (GVS) Ziegelstatt-Stammham ohne zusätzliche Betroffenheiten, einen Wechsel von CEF- auf FCS-Maßnahmen für die Feldlerche und den Austausch einer Teilfläche für eine Ausgleichsmaßnahme beschränkten. Diese Änderungen lassen das Gesamtvorhaben unberührt, der Kreis der erstmals oder stärker Betroffenen konnte abgegrenzt und diese individuell benachrichtigt und ihnen Gelegenheit zu Stellungnahmen und Einwendungen gegeben werden. Wegen Art. 73 Abs. 8 S. 2 BayVwVfG war die erstmalige Auslegung der Unterlagen in der Gemeinde Ismaning notwendig.

1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) sieht für den Bau einer Staatsstraße keine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) vor, sondern nur für Bun-

desfernstraßen. Für Landesstraßen ergeben sich die Kriterien aus Art. 37 BayStrWG, der insoweit die nach Art. 4 Abs. 2 i.V.m. Anhang II, Nr. 10e und Art. 4 Abs. 3 i.V.m. Anhang III der UVP-RL erforderliche Auswahl anhand von Schwellenwerten oder Kriterien trifft.

Bei Staats-, Kreis-, Gemeindeverbindungs- und Ortsstraßen war nach der zum Zeitpunkt der Verfahrenseinleitung geltenden Fassung eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, wenn

I. vier- oder mehrstreifige Straßen gebaut oder bestehende Straßen zu vier- oder mehrstreifigen Straßen ausgebaut oder verlegt werden, soweit der neu gebaute, ausgebaut oder verlegte Straßenabschnitt

a) eine durchgehende Länge von mindestens 10 km aufweist oder

b) eine durchgehende Länge von mindestens 5 km aufweist und auf einer Länge von mehr als 5 v.H. Biotop mit einer Fläche von mehr als 1 ha, gemäß der Richtlinie 92/43/EWG oder der Richtlinie 79/409/EWG ausgewiesene Schutzgebiete, Nationalparke oder Naturschutzgebiete durchschneidet oder

II. ein-, zwei- oder dreistreifige Straßen gebaut werden, soweit der neu gebaute Straßenabschnitt eine durchgehende Länge von mindestens 10 km aufweist und auf einer Länge von mehr als 5 v.H. Gebiete oder Biotop nach Nr. I. Buchst. b) durchschneidet oder

III. soweit nicht bereits von Nr. I. erfasst, wenn Straßen durch Anbau mindestens eines weiteren Fahrstreifens auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km geändert werden und der zu ändernde Straßenabschnitt auf einer Länge von mehr als 5 v.H. Gebiete oder Biotop nach Nr. I. Buchst. b) durchschneidet.

Für das Bauvorhaben einschließlich der Folgemaßnahmen war nach Art. 37 BayStrWG in seiner damaligen Fassung und dem UVPG keine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Die Voraussetzungen für die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung waren ursprünglich beim dreistreifigen Ausbau der FTO westlich von Erding nicht erfüllt, insbesondere wegen der Länge des Anbauabschnitts.

Allerdings hat der BayVGH mit Beschluss vom 23.6.2015, Az. 8 ZB 14.2110, zu erkennen gegeben, dass er Zweifel an der Vereinbarkeit des Art. 37 BayStrWG mit der UVP-RL hat, soweit es um Schnellstraßen im Sinne der Ziffer 7 b des Anhangs der UVP-RL geht. Eine Schnellstraße im Sinne der UVP-RL liegt dann vor, wenn es sich um eine Schnellstraße gemäß der Begriffsbestimmung des Europäischen Übereinkommens über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs vom 15.11.1975 handelt. Nach Anlage II, Ziffer II.3 dieses Übereinkommens sind Schnellstraßen dem

Kraftfahrzeugverkehr vorbehaltene, nur über Anschlussstellen oder besonders geregelte Kreuzungen erreichbare Straßen, auf denen insbesondere das Halten und Parken verboten ist.

Der BayVGH hat mit Beschluss vom 27.10.2015, Az. 8 B 15.1296, 8 B 15.1297 ein Vorabentscheidungsersuchen an den Gerichtshof der Europäischen Union gerichtet, mit dem unter anderem geklärt werden soll, wie der Begriff „Bau einer Schnellstraße“ auszulegen ist.

Daher wurde vorsorglich eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt. In diesem Rahmen werden auch die Umweltauswirkungen der wasserrechtlichen Ausbaumaßnahmen mitbetrachtet, für die anderenfalls nach Nr. 13.18.2 der Anlage 1 zum UVPG eine standortbezogene UVP-Vorprüfung durchzuführen gewesen wäre. Das durchgeführte Planfeststellungsverfahren genügt insoweit allen Anforderungen des UVPG bzw. der UVP-RL, die notwendigen inhaltlichen Angaben, waren in den Antragsunterlagen ohnehin bereits enthalten.

Der EuGH hat mittlerweile mit Urteil vom 24.11.2016, Az. C-645/15, entschieden, dass der Begriff der Schnellstraße unabhängig von der Zugehörigkeit zum Netz der Hauptstraßen des internationalen Verkehrs ist, was zu einer Änderung des Art. 37 Nr. 1 BayStrWG führte, der nunmehr den Bau von Schnellstraßen für UVP-pflichtig erklärt. Ebenso hat der EuGH entschieden, dass auch der Ausbau einer bestehenden Straße unter Umständen unter den Begriff „Bau“ zu subsumieren sein kann. Eine Entscheidung, ob dies beim Anbau des dritten Fahrstreifens zutrifft, erübrigt sich allerdings aufgrund der ohnehin vorsorglich durchgeführten UVP.

Auf die folgende Umweltverträglichkeitsprüfung wird verwiesen.

2. Umweltverträglichkeitsprüfung

2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)

2.1.1 Beschreibung des Vorhabens

Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung ist der dreistreifige Ausbau der St 2580 Flughafentangente Ost zwischen den Anschlussstellen zur St 2084/ED 9 (Erding Nord) und der B 388 (Erding Süd). Das Vorhaben ist unter B.1 dieses Beschlusses und in den Unterlagen, insbesondere im Erläuterungsbericht 1 T, S. 5 ff. näher beschrieben. Hierauf wird Bezug genommen.

2.1.2 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens

Der Untersuchungsraum des Vorhabens liegt westlich von Erding in der naturräumlichen Untereinheit Isen-Sempt-Hügelland. Geologisch betrachtet liegt das südliche

Projektgebiet am Rande des risseiszeitlichen Erdinger Endmoränenwalls. Der Norden liegt am nordwestlichen Rand der Münchner Schotterebene. Somit wird der Untergrund im südlichen Bereich durch Grundmoränenablagerungen aufgebaut, der nördliche Abschnitt wird hingegen durch pleistozäne Schmelzwasserkiese (v. a. der Sempt) der Münchner Schotterebene aufgebaut. Diese Schichten sind im Streckenbereich durch verschieden mächtige Lösslehme bedeckt. Bereichsweise wurden anthropogene Auffüllungen durchteuft eine gering mächtige Mutterbodenauflage (0,1 - 0,4 m) schließt die Schichtfolge nach oben hin ab. Die häufigste Bodenart im Untersuchungsgebiet sind Lehme, die gemäß Bodenschätzungsübersichtskarte überwiegend als Acker- und Grünlandstandort geeignet sind. Es handelt sich überwiegend um Lössböden (Acker) und vereinzelt Böden der Wasserstufen 2 - 3 (Grünland) im Bereich südöstlich von Aufkirchen auf beiden Straßenseiten. Die Zustandsstufen der Ackerböden bewegen sich im mittleren Bereich (3 - 4), die Bodenstufen der Grünlandstandorte liegen zwischen Stufe (II) und (III). Aufgrund der teils mächtigen Lösslehmauflage ist das Isen-Sempt-Hügelland durch tiefgründige, fruchtbare Braun- und Parabraunerden gekennzeichnet. Der überwiegende Teil der Bodenarten verfügt über ein hohes Retentionsvermögen bei Niederschlagsereignissen. Auf die tabellarische Bewertung entsprechend dem bayerischen Leitfaden zur Bodenbewertung in fünf Stufen in der Unterlage 1 T, S. 63, wird verwiesen.

Nach den entsprechenden Karten des Bayerischen Landesamts für Umwelt würde als potentielle natürliche Vegetation in der Münchener Ebene die Waldgesellschaft „Zittergrassegen-Hainsimsen-Buchenwald“ im Komplex mit „Zittergrasseggen-Stieleichen-Hainbuchenwald“ vorkommen. Es handelt sich um den typischen Vegetationskomplex, der sich in schwach bis örtlich deutlich grundwasserbeeinflussten Bereichen in mäßig basenarmen Silikat- und Lösslehmgebieten ausbildet.

Die reale Vegetation ist überwiegend durch intensive landwirtschaftliche Nutzung geprägt. Die Ackernutzung überwiegt. Es handelt sich dabei um relativ große Ackererschläge, Grünlandnutzungen befinden sich insbesondere in der Nähe der Anschlussstellen. Gehölze befinden sich verstreut insbesondere entlang der Staatsstraße, entlang Gräben und am Rand von Siedlungsflächen, wobei entlang der Staatsstraße die Ausgleichsflächen aus dem Bau der Umgehungsstraße eine bedeutende Rolle spielen.

Aufgrund der überwiegend landwirtschaftlichen Nutzung der Flächen gibt es wenig naturnahe Strukturen, die an den meisten Stellen keine ausreichende und durchgängige Biotopvernetzung ermöglichen.

Im Untersuchungsraum befinden sich keine Landschafts- oder Naturschutzgebiete, ebenso fehlen Natura 2000-Gebiete (FFH-Gebiete, Vogelschutzgebiete). Geotope oder Wälder mit besonderer Bedeutung für den Bodenschutz gemäß Waldfunktions-

plan sind im Untersuchungsraum nicht vorhanden. Im Untersuchungsraum befinden sich gemäß Waldfunktionskarte keine Waldflächen mit Klimaschutzfunktion. Es gibt auch keine Naturschutz- oder Landschaftsschutzgebiete, geschützte Landschaftsbestandteile, Bannwälder, Wald mit besonderer Bedeutung für das Landschaftsbild bzw. die Erholung oder regionale Grünzüge. Im Untersuchungsraum befinden sich allerdings drei Flureichen (Nr. 1952) südöstlich von Aufkirchen auf Flurnummer 2128 und eine Flureiche (Nr. 1950) bei Aufkirchen auf Flurnummer 2045 (jeweils Gemeinde und Gemarkung Oberding), die als Naturdenkmal ausgewiesen sind.

Im Untersuchungsgebiet befinden sich außerdem mehrere biotopkartierte Strukturen. Es handelt sich um Gehölze, Gräben mit dichten Gehölzsäumen und Röhrichtbestände und die Dammböschungen des Mittleren Isar Kanals. Die einzelnen kartierten Biotope sind wie die vorkommenden FFH-Lebensraumtypen in der Unterlage 1 T, S. 17, detailliert aufgeführt. Zu den hochwertigen Strukturen gehören die Zwickelfläche innerhalb der Verbindungsstelle zur ED 9 (Extensivgrünland), Streuobstbestände südlich der Verbindungsstelle zur ED 9, Röhrichte und Großseggenriede entlang des Schlotgrabens, eine Baumreihe und einzelne Bäume südöstlich von Aufkirchen, eine naturnahe, strukturreiche Hecke in der Nähe der landwirtschaftlichen Anlage bei Werndlfing und Gewässerbegleitgehölze westlich der St 2580 auf Höhe Ziegelstatt, sowie Einzelbäume, naturnahe Hecken und Krautfluren rund um die Anschlussstelle zur B 388. Die vorhandenen Gehölzstrukturen liegen vor allem entlang von Straßen und Flurwegen und in den Zwickelflächen der Anschlussstellen. Durch die nahe Lage der St 2580 befindet sich im näheren Umfeld keine flächige Bewaldung. Südlich der Anschlussstelle zur ED 7 wurden am Rande des Industrie- und Gewerbegebiets Erding-West als Kompensationsmaßnahmen Feldgehölze, einige Kraut- und Staudenfluren und Streuobstwiesen angelegt. In diesem Bereich findet sich die hochwertigste Biotopvernetzung. Im Zuge des Neubaus der St 2580 um 1980 wurde der kleine Laubwald (Feldgehölz alter Ausprägung südöstlich von Aufkirchen) angelegt, der sich naturnah entwickelt. Der Baumbestand weist eine einheitliche Altersstruktur auf. Totholz ist nur in geringem Maße vorhanden, insgesamt weist der Laubwald ein hohes Entwicklungspotential auf. Nahe der St 2580 liegen einige kleine nährstoffreiche Teiche, die im Zuge von früheren Ausgleichsmaßnahmen angelegt wurden. Im Untersuchungsgebiet befindet sich ein strukturarmes Gewässer, der Schlotgraben. Am südlichen Ende der Ausbaustrecke in Höhe der Anschlussstelle B 388 verläuft der mittlere Isarkanal. Bei dem Stillgewässer direkt südlich der Anschlussstelle zur ED 7, das westlich der St 2580 liegt, handelt es sich um ein stehendes Binnengewässer, welches samt seiner Ufer und der uferbegleitenden, naturnahen Vegetation als ein nach § 30 BNatSchG bzw. Art. 23 BayNatSchG gesetzlich geschütztes Biotop gilt.

Im Zuge der Brutvogelerfassung in den Jahren 2012 und 2014 wurden 67 Arten nachgewiesen. Hiervon wurden 47 Arten als Brutvögel festgestellt. Darüber hinaus wurden 20 Arten als zur Brutzeit anwesende Vögel ohne Brutnachweis, als Nahrungsgäste und eine Art als Durchzügler festgestellt. Folgende wertgebende europäische Vogelarten sind im Untersuchungsgebiet vorhanden: Bluthänfling, Feldlerche, Feldsperling, Gartenrotschwanz, Goldammer, Haussperling, Kiebitz, Klappergrasmücke, Kuckuck, Pirol, Wiesenschafstelze und Wachtel. Hinsichtlich der Seltenheit und des Gefährdungsgrades ist der in Bayern und Deutschland stark gefährdete Kiebitz mit zwei kartierten Brutpaaren hervorzuheben. Weiterhin ist die Feldlerche von Bedeutung, die mehrmals als möglicher Brutvogel kartiert wurde.

Aus der Bestandserhebung ist zu ersehen, dass der Untersuchungsraum zum einen für Vögel der offenen Agrarlandschaft von Bedeutung ist (Feldlerche, Wiesenschafstelze, Kiebitz, Wachtel). Daneben ist der Untersuchungsraum für Vögel der halb offenen Agrarlandschaft mit Gehölzen von Bedeutung, dies sind insbesondere Goldammer und Feldsperling, die Gehölze entlang von Verkehrswegen, Gräben und dem mittleren Isarkanal als Brutplätze nutzen. Gehölzbewohnend sind außerdem Haussperling, Gartenrotschwanz, Kuckuck und Klappergrasmücke. Diese weisen jedoch eine höhere Empfindlichkeit gegenüber Störungen auf, weshalb sie einen größeren Abstand zu Siedlungen und Verkehrswegen einhalten. An Greifvögeln wurden Turmfalken, Habichte (als seltene Nahrungsgäste) und Mäusebussarde beobachtet. Brutplätze im Nahbereich der Straßen wurden nicht gesichtet.

Im Zuge der Fledermauskartierungen wurden sechs Arten sicher festgestellt, nämlich Kleine und Große Bartfledermaus, Großer Abendsegler, Zwergfledermaus, Rauhaufledermaus, Braunes und/oder Graues Langohr und Zweifarbfledermaus. Die Zweifarbfledermaus wurde nur am Isarkanal nachgewiesen, das Graue Langohr im Gewerbegebiet West an der Brücke über die St 2580.

Alle Brückenbauwerke werden von Fledermäusen zur Querung der St 2580 genutzt. Die Gehölze entlang der Straßen dienen den Fledermäusen dabei als Leit- und Orientierungsstruktur. Auch die Unterführungen nördlich des Gewerbegebiets West werden vermutlich genutzt, allerdings ist dort die Zahl der Querungen geringer. Vermutlich queren auch im Bereich des Gehölzes südlich des Gewerbegebiets West Fledermäuse die St 2580, was Fledermausnachweise beidseits der Straße nahelegen. Als Jagdlebensräume sind die meisten landwirtschaftlichen Flächen nur gering geeignet. Von mittlerer Bedeutung sind die Flächen am Isarkanal einschließlich der Gehölze. Weiterhin sind die Feldgehölze einschließlich der angrenzenden Grünlandflächen südöstlich von Aufkirchen aufgrund der vorkommenden Strukturen für Fledermäuse geeignete Jagdlebensräume. Eine Wiese mit Streuobstbäumen beim Gewerbegebiet Erding West weist ebenfalls für Fledermäuse geeignete Strukturen auf.

Im Eingriffsbereich der Straße sind keine alten Bäume mit Stammdurchmessern ab 50 cm vorhanden. Trotzdem weisen einige Bäume Höhlen, Risse oder Spalten auf, die potenziell als Fledermausquartiere genutzt werden können. Die Baumhöhlen und -spalten dienen baumhöhlenbewohnenden Fledermausarten wie Bartfledermaus, Großer Abendsegler, Rauhauffledermaus und Braunes Langohr als Quartier. Es handelt sich um relativ kleine Quartiere, die nicht für Wochenstuben geeignet sind. Die Quartiere sind potentielle Sommerquartiere für einzelne Individuen oder potentielle Übernachtungsquartiere für Männchen.

Es wurden drei Amphibienarten bei den sechs Untersuchungen im Jahr 2013 nachgewiesen (Laubfrosch, Grasfrosch, Erdkröte). Die meisten untersuchten Gewässer weisen eine geringe Bedeutung als Amphibienlebensraum auf, da die Zahl der erfassten Arten gering ist, die Individuenzahlen nicht besonders hoch sind und keine gefährdeten Arten nachgewiesen wurden. Der Teich an der westlichen Ausfahrt am Gewerbegebiet West ist aufgrund seiner hohen Individuenzahl und der erfolgreichen Reproduktion der Erdkröte und des Grasfrosches aber von mittlerer Bedeutung. Der kleine Tümpel auf der Wiese nahe dem Naturdenkmal westlich der St 2580 ist ebenfalls aufgrund des Laubfroschnachweises mittelwertig. Artenschutzrechtlich relevant ist nur das Vorkommen des Laubfrosches als Art des Anhangs IV a) der FFH-RL. Weitere geschützte Tiergruppen wie Reptilien, Tagfalter und Libellen wurden nicht nachgewiesen.

Innerhalb des Untersuchungsgebiets befinden sich keine größeren Stillgewässer. Westlich der St 2580 verläuft als Gewässer dritter Ordnung der Mittlere Isarkanal, östlich fließt in ca. 2 km Entfernung etwa in Parallellage die Sempt. Im südlichen Bereich der Maßnahme verläuft der aus der Itzlinger Lohe gespeiste Schlotgraben (Gewässer dritter Ordnung) parallel zur St 2580, bevor er bei der Anschlussstelle der ED 7 die St 2580 kreuzt und in nordwestlicher Richtung weiterläuft. Die Fließrichtung der genannten Gewässer verläuft von Süden in Richtung Norden. Zudem gibt es kleinere Zuflüsse des Schlotgrabens im Maßnahmenbereich. Ein Zufluss nördlich der GVS Ziegelstatt-Stammham kreuzt dabei die St 2580 bevor er dem Schlotgraben zuläuft. Der Mittlere Isarkanal ist als künstliches Gewässer mit gutem chemischem Zustand und gutem ökologischen Potenzial eingestuft. Er ist durch das Vorhaben nicht betroffen. Beim Schlotgraben handelt es sich um ein strukturarmes Gewässer mit einer geringen Gewässerbreite und Gewässertiefe. Die Linienführung ist überwiegend gestreckt. Der Schlotgraben dient überwiegend als Entwässerungsgraben für die umliegenden landwirtschaftlichen Flächen und verfügt über ein flaches Trapezprofil. Der ökologische Zustand der Flussgebietseinheit wird als unbefriedigend ausgewiesen. Diese Bewertung beruht auf dem schlechten Zustand der Fischfauna. Das Sohlsub-

strat setzt sich aus Feinmaterial zusammen. Den Gewässersaum bilden nitrophytische Hochstaudenfluren und standortheimische Gehölze.

Der online verfügbare „Informationsdienst Überschwemmungsgefährdete Gebiete in Bayern“ der bayerischen Vermessungsverwaltung weist in der unmittelbaren Umgebung der Strecke keine Überschwemmungsgebiete aus. Das Projektareal kreuzt allerdings im Bereich des Schlotgrabens und dessen Zuflüssen wassersensible Bereiche. Das bedeutet, dass die Fließgewässer zeitweise über die Ufer treten können, sowie zeitweise hoch anstehendes Grundwasser vorkommen kann. Im Unterschied zu den Überschwemmungsgebieten kann bei diesen Bereichen kein definiertes Risiko (Jährlichkeit des Hochwasserabflusses) angegeben werden. In der unmittelbaren Umgebung der Strecke sind keine Wasserschutzgebiete ausgewiesen. In nur einer der sieben Bohrungen wurde während der Aufschlussarbeiten Grundwasser in einer Tiefe von 3,8 m unter Gelände angetroffen (Bohrung B6-4, Bau-km 2+100). Das Grundwasservorkommen ist als engräumig und nicht großflächig zu bewerten. Es steht vermutlich in enger Korrelation mit dem parallel verlaufenden Schlotgraben und seinen Zuflüssen. Nach der Hydrogeologischen Karte von Bayern ist mit flächigem Grundwasser innerhalb der quartären Schotter ab einer Tiefe von 455 m über NN im Norden bzw. 465 m über NN im Süden und somit etwa 10 - 15 m unter der Geländeoberkante zu rechnen. Die Grundwasserfließrichtung ist dabei in Richtung Nordnordost gerichtet.

Der Untersuchungsraum ist stark von den darin liegenden Verkehrswegen St 2580, B 388 sowie den Kreisstraßen ED 7 und ED 9 geprägt. Die St 2580 verläuft nahe der Stadt Erding und wird daher von zahlreichen Ortschaften gesäumt. Im unmittelbaren Nahbereich der geplanten Maßnahme befinden sich keine geschlossenen Wohnlagen, aber mehrere Gewerbegebiete (Bereich Erding) und kleinere Weiler, insbesondere östlich der St 2580 liegen in Höhe der Anschlussstelle ED 7 Industrie- und Gewerbegebietsflächen (Erding-West). Die Ortschaft Aufkirchen befindet sich als dichteste geschlossene Wohnbebauung in einem Abstand von über 400 m zur Flughafen tangente Ost. Die nächstgelegenen Anwesen sind mit ihrer Einordnung in die jeweilige Gebietskategorie in der Unterlage 1 T, S. 72, aufgelistet, wobei Wohnungen im Außenbereich der Kategorie „Kern-, Dorf-, oder Mischgebiet“ zugeordnet sind.

Eine Vorbelastung mit Blick auf die für das Schutzgut Mensch relevanten Wohnfunktionen im Untersuchungsgebiet besteht zum einen durch die Verkehrswege (u.a. St 2580, ED 7, ED 9, B 388) durch Verkehrslärm und Schadstoffimmissionen im Nahbereich der Straßen, zum anderen durch die Lärmwirkungen des Münchener Flughafens. Zu den bestehenden Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch zählen auch zahlreiche Unfälle im Straßenverkehr. Innerhalb der letzten zehn Jahre ereigneten sich auf der FTO vier tödliche Unfälle und 35 Unfälle mit 53 Verletzten.

Von den Verkehrswegen gehen insbesondere Schallwirkungen aus, die das Landschaftsempfinden des Raumes beeinträchtigen können und daher als Vorbelastung der Erholungsfunktion zu bewerten sind. Die St 2580 führt zudem zu einer Zerschneidung des Raumes, so dass auch das Landschaftsbild mit seinen Auswirkungen auf die Erholungsfunktion vorbelastet ist. Das Untersuchungsgebiet wird durch einige Rad- bzw. Wanderwege gequert. Die naturgebundene Erholung spielt eine eher untergeordnete Rolle. Grund dafür ist die strukturarme Landschaft, die wenig visuelle Abwechslung und Blickfänge bietet. Zudem ist der Untersuchungsraum durch die Nähe zu Städten wie Erding und München urban geprägt.

Mit Blick auf die Klimafunktion weist das Untersuchungsgebiet aufgrund der überwiegend ackerbauliche Nutzung und der geringen Flächen mit hochwertigen Strukturen (Wälder, Grünland) nur eine untergeordnete Wertigkeit auf. Bedeutung für die Kaltluftentstehung haben nur der Laubwald (altes Feldgehölz südöstlich Aufkirchen) und die größeren Grünlandbereiche südöstlich von Aufkirchen. Sie fungieren zwar als Kaltluftentstehungsgebiete. Aufgrund der ebenen Topographie existieren aber wenig siedlungsrelevante Kaltluftabflüsse innerhalb des Untersuchungsraumes, so dass diese Flächen einen geringen funktionalen Wert aufweisen. Der Laubwald hat aufgrund seiner geringen Größe keinen Einfluss als Frischluftproduzent für Siedlungen. Die straßenbegleitenden Gehölze besitzen eine lokale Bedeutung für die Lufthygiene. Vorbelastungen für das Schutzgut Klima und Luft stellen die wegen der zahlreichen Staats- und Kreisstraßen im Landkreis Erding entstehenden Luftschadstoffe dar. Weitere Emittenten von Schadstoffen sind die vielen Ortschaften und die Stadt Erding.

Der Untersuchungsraum ist durch eine mittlere jährliche Lufttemperatur von 7 - 8 °C und eine 220 - 230 Tage dauernde Vegetationsperiode (Tagestemperatur größer 5 °C) gekennzeichnet. Dem Klimaatlas Bayern sind folgende Daten zur Charakterisierung der klimatischen Bedingungen des Untersuchungsraumes entnommen:

- innerhalb Bayerns mittlere Summe der Sonnenscheindauer von 1500 - 1700 h pro Jahr
- 60 - 80 Nebeltage pro Jahr
- 100 - 120 Frosttage im Jahr,
- 1,4 - 2,6 m/s mittlere Windgeschwindigkeit

Nach den Karten zur Wasserwirtschaft des Bayerischen Landesamtes für Wasserwirtschaft liegt das Projektareal in Bezug auf den mittleren Jahresniederschlag im Bereich einer Niederschlagshöhe von 850 mm bis 949 mm. Für die mittlere Jahresverdunstung ergibt sich eine Verdunstungshöhe von 450 mm bis 499 mm und für den

mittleren Jahresabfluss eine Abflusshöhe von 200 mm bis 299 mm. Daraus kann auf eine Grundwasserneubildung von ca. 100 mm pro Jahr rückgeschlossen werden.

Die Landschaft im Untersuchungsraum ist wie bereits beschrieben durch intensiv genutzte landwirtschaftliche Flächen mit einem geringen Anteil an Grünflächen und Gehölzen gekennzeichnet. Die Feldflur weist relativ große Ackerschläge und eine gut ausgebautes landwirtschaftliches Wegenetz auf. Gliedernde und belebende Elemente wie Hecken, Gebüsche oder Baumreihen sind selten. Bereichernd wirken die mit Gehölzen bewachsenen Böschungen der St 2580. Aufgrund der teils ausgeräumten Landschaft öffnen sich aus dem Untersuchungsraum weiträumige Blickbeziehungen mit direktem Siedlungsbezug. Das Landschaftsbild besitzt insgesamt nur eine geringe bis mittlere Bedeutung. Eine vorbelastende Wirkung geht von den innerhalb des Untersuchungsraumes liegenden Verkehrswegen St 2580, B 388 sowie den Kreisstraßen ED 7 und ED 9 aus.

Mit Blick auf Kulturgüter und sonstige Sachgüter sind einige Bodendenkmäler erwähnenswert, die zwischen der Ausfahrt ED 7 am Gewerbegebiet Erding West und der nördlichen Untersuchungsraumgrenze liegen und bis unmittelbar an die St 2580 bzw. ihre Ausfahrten reichen. Es handelt sich um folgende Denkmäler:

D-1-7637-0039: Siedlung Jungneolithikum (Altheimer Kultur) und Hallstattzeit. Grenzt östlich an die Ausfahrt Gewerbegebiet West.

D-1-7637-0408: Siedlung der Bronzezeit und der Urnenfelderzeit. Grenzt nördlich der Ausfahrt Gewerbegebiet West beidseits an die St 2580.

D-1-7637-0345: Siedlung vorgeschichtlicher Zeitstellung. Grenzt südlich des Radweges Oberding-Erding beidseits an die St 2580.

D-1-7637-0344: Siedlung vorgeschichtlicher Zeitstellung; unter anderem der Urnenfelderzeit nordwestlich des Untersuchungsgebiets.

Im Kreuzungsbereich der St 2580 mit einem öffentlichen Feld- und Waldweg bei Baukm 0+783 befindet sich sowohl westlich wie auch östlich der St 2580 ein Feldkreuz. Bei dem Feldkreuz westlich der St 2580 handelt es sich um ein Feldkreuz mit einer Ruhebänk und drei Bäumen. Ein weiteres liegt zwischen Aufkirchen an der ED 7 und der Auffahrt zur St 2580.

2.1.3 Beschreibung der zu erwartenden Auswirkungen

Grundsätzlich kommt es bei Straßenbauprojekten und damit auch beim dreistreifigen Ausbau der FTO zu baubedingten, anlagebedingten und betriebsbedingten Projektwirkungen. Auf der Grundlage der vom Vorhabensträger vorgelegten Unterlagen und der behördlichen Stellungnahmen sind folgende Auswirkungen und Wechselwirkungen auf die in § 2 UVPG genannten Schutzgüter zu erwarten:

Anlagebedingte Auswirkungen sind Flächenüberbauung und -versiegelung verbunden mit quantitativen und qualitativen Verlusten an Vegetation und frei lebender Tierwelt sowie von Flächen für landwirtschaftliche Zielsetzungen, Barriere- und Zerschneidungseffekte, kleinklimatische Veränderungen der Umwelt, Veränderung des Landschaftsbildes, Beeinträchtigung des Wohnumfeldes und der Erholungsqualität der Landschaft.

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

Betriebsbedingte Auswirkungen sind Verlärmung, Schadstoff-Emissionen, Erschütterungen, Bewegungs- und Lichtemissionen mit Auswirkungen auf die Tierwelt und Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes.

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

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

Es kommt durch das vorliegende Bauvorhaben zu Projektwirkungen auf die Umwelt, die somit bei der Beurteilung der Umweltverträglichkeit betrachtet werden müssen.

2.1.3.1 Schutzgut Mensch

Es wurden die Auswirkungen des Bauvorhabens auf das Schutzgut Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit (Wohnen und Erholen) untersucht.

Mit Blick auf das Schutzgut Mensch kommt es zu folgenden Projektwirkungen:

Zu den betriebsbedingten Projektwirkungen auf Gesundheit und Wohlbefinden, die auf Dauer eintreten und im Wesentlichen von der Verkehrsstärke abhängen, gehören insbesondere Lärm, Schadstoffe und visuelle Störungen durch den Verkehr. Lärm und visuelle Wirkungen lassen sich in der Regel nicht klar trennen und überlagern sich teilweise.

Die schalltechnische Beurteilung kommt für die betriebsbedingten Auswirkungen zu dem Ergebnis, dass bei dem Bau eines wechselseitigen Überholfahrstreifens eine wesentliche Änderung im Sinne der Lärmvorsorge gemäß 16. BImSchV vorliegt. Gemäß den vorliegenden Berechnungen (vergleiche Abschnitt 6.1 der Unterlage 1 T und Unterlage 17) kommt es dabei an keinem Gebäude im Untersuchungsraum zu einem Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen wegen Grenzwertüberschreitungen. Für

die baubedingten Wirkungen wird festgestellt, dass sich in unmittelbarer Nähe des Baufeldes kein Siedlungsgebiet befindet, so dass auch nicht davon auszugehen ist, dass die nach der AVV Baulärm gültigen Immissionsgrenzwerte überschritten würden. Gleiches gilt für Erschütterungen. Hier werden bis auf den normalen Einsatz beim Erdbau mit der lageweisen Verdichtung des Bodens und dem Asphalteinbau mit der entsprechenden Verdichtung keine erschütterungsintensiven Bauweisen benötigt oder gewählt.

Betriebsbedingt kommt es durch die Verbrennungsprozesse im Wesentlichen zur auspuffbedingten Emission von Kohlenmonoxid, Benzol, Stickstoffmonoxid, Stickstoffdioxid, Schwefeldioxid, und Partikeln (PM₁₀ und PM_{2,5}). Hinzu kommen Staubaufwirbelung, Straßen- und Reifenabrieb sowie Brems- und Kupplungsbelagabrieb. Die Emissionsstärke wird durch die Fahrzeugtechnik, Verkehrsstärke, Verkehrszusammensetzung und den Verkehrsverlauf bestimmt. Die Überprüfung der Luftschadstoffbelastung durch den zu erwartenden Verkehr auf der St 2580 im betrachteten Abschnitt zwischen der St 2084 und der B 388 zeigt, dass die Beurteilungswerte nach der 39. BImSchV sowohl von der Vorbelastung als auch von der Gesamtbelastung (Vorbelastung plus Zusatzbelastung) an keinem Immissionsort im Abstand von 30 m zum Fahrbahnrand erreicht bzw. überschritten werden. Auch bei den errechneten Überschreitungshäufigkeiten werden die zulässigen Werte im Abstand von 30 m zum Fahrbahnrand nicht überschritten.

Baubedingt kann es zu temporären Emissionen durch die Geräusche und Schadstoffemissionen von Baufahrzeugen und zu Staubentwicklung und Erschütterungen kommen.

Die für die Erholungsfunktion relevanten bestehenden Querungsmöglichkeiten der St 2580 auf Fuß- und Radwegen bleiben erhalten. Die Störwirkungen auf Erholungssuchende werden sich durch die Zunahme der verkehrsbedingten Schallimmissionen erhöhen. Es sind jedoch keine Bereiche betroffen, die sich besonders gut für die naturbezogene Erholung eignen.

Zu den positiven Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch zählt die Erhöhung der Verkehrssicherheit durch die Vermeidung von Unfällen.

2.1.3.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt

Für die Bewertung des Schutzgutes Tiere und Pflanzen ist als Schutzziel der Schutz der wildlebenden Tiere und Pflanzen in ihren Lebensgemeinschaften, in ihrer natürlichen und historisch gewachsenen Artenvielfalt, sowie der Schutz ihrer Lebensstätten und Lebensräume und ihrer sonstigen Lebensbedingungen ausschlaggebend.

Mit Blick auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt kommt es zu folgenden Projektwirkungen:

Durch den bestandsorientierten Ausbau kommt es anlagebedingt mit Blick auf die Pflanzen des Untersuchungsraumes im Wesentlichen zur Entfernung von straßenbegleitenden Gehölzen und Grünlandflächen, die insbesondere im Umfeld des Gewerbegebiets Erding West eine mittlere bis hohe Biotop- und Habitatfunktion aufweisen. In diesem Bereich wird auch in die als Ausgleichsmaßnahme geschaffenen Streuobstbestände eingegriffen. Neben dem Verlust der Pflanzen an sich entstehen hier auch Auswirkungen auf Tiere, denen die Strukturen als Nahrungs- und Lebensraum dienen sowie auf das Landschaftsbild, das durch diese Strukturen angereichert und gegliedert wird. Im Übrigen beschränken sich die Eingriffe auf landwirtschaftlich genutzte Äcker.

Hinzu kommen Trenn- oder Barrierewirkungen, dies sind im Wesentlichen räumliche Behinderungen von Austauschbeziehungen. Sie können durch die Anlage entstehen, also durch den Straßenkörper, Damm- und sonstige Bauwerke und die Bepflanzungen. Die Stärke der Trennwirkungen hängt von der Mobilität und den Verhaltensweisen der jeweiligen Art ab, von den Lebensräumen im Umfeld der Straße, von der Art der Bauwerke und der Bepflanzung sowie auch von der Verkehrsmenge und der damit einhergehenden Kollisionsgefährdung. Generell sind nicht flugfähige Tierarten stärker betroffen. Aufgrund der Umgestaltung der Anschlussstelle zur ED 7 werden ein Stillgewässer und der bisherige Verlauf des Schlotgrabens isoliert. Außerdem sind visuelle Wirkungen zu nennen, die durch die technischen Bauwerke, Böschungen, Pflanzmaßnahmen und den fließenden Verkehr entstehen. Sie können grundsätzlich über den Straßenkörper hinaus zu Beeinträchtigungen von Tierlebensräumen oder dem Landschaftsbild führen, letzteres auch mit Wechselwirkungen auf das Schutzgut Mensch mit Blick auf die Erholungsfunktion.

Durch die Neuanpflanzungen entfernter Straßenbegleitgehölze werden die Beeinträchtigungen minimiert.

Bau- und betriebsbedingt können sich aus der verkehrsbedingten Erhöhung des Schallpegels und der damit verbundenen Verschiebung der Effektdistanzen Störungen ergeben, insbesondere für störungsanfällige Vogelarten. Aufgrund des Trassenverlaufs sind Lebensraumverluste und Beeinträchtigungen durch Lärm und visuelle Wirkungen vor allem bei feldebwohnenden Arten zu erwarten. Zu nennen ist hier vor allem die Feldlerche, die in Bezug auf Verlärmung eine hohe Empfindlichkeit besitzt. Aus der Bestandsaufnahme zeigt sich, dass Reviere bis ca. 100 m an die derzeitige Staatsstraße heranreichen, so dass sich die Auswirkungen auch künftig auf eine Entfernung von 100 m vom neuen Trassenrand beschränken werden. Nach der zu Grunde liegenden Arbeitshilfe „Vögel im Straßenverkehr“ nimmt die Habitataignung

zwischen der alten und neuen 100 Meterlinie (Entfernung vom Fahrbahnrand) und der neuen 300 Meterlinie ab. Außerdem wechselt die Verkehrsklasse auf 20.001 - 30.000 Kfz/24h entsprechend Tabelle 14 der Arbeitshilfe (Garniel/Mierwald), was zu einer weiteren Abnahme der Habitataignung führt. Insgesamt führt dies zu einem rechnerischen Verlust von zwei Brutrevieren für die Feldlerche.

Außerdem kommt es temporär in den sichtbaren Bereichen der Baustelle zu visuellen Störungen. Mit Blick auf die Auswirkungen auf die Avifauna ist hier insbesondere die Brutzeit bzw. die Zeit der Brutplatzwahl kritisch, insbesondere für Arten mit erhöhter Empfindlichkeit gegenüber visuellen Effekten, wie zum Beispiel Wiesenbrüter. Aufgrund der Unregelmäßigkeit des Baugeschehens, der auftretenden Geräusche und optischen Effekte durch Baumaschinen und Bauarbeiter sind Verdrängungseffekte und Beeinträchtigungen von Brutplätzen nicht auszuschließen.

Es kommt auch zu Auswirkungen auf die vorkommenden Fledermausarten. Die Funktion als Leitstruktur geht bei den zu entfernenden Gehölzen verloren. Insbesondere gilt dies für die Strukturen an der Brücke der GVS Ziegelstatt-Stammham. Durch die Fällung von Bäumen kommt es zum Verlust von zwei potentiellen Fledermausquartieren.

Bei den Amphibien sind aufgrund der Entfernung des relevanten Gewässers zur St 2580 Beeinträchtigungen des Laubfrosches auszuschließen. Zu Trennwirkungen für andere Amphibien kommt es insbesondere bei dem Teich, der künftig innerhalb der Anschlussstelle zur ED 7 liegt. Dieses stehende Binnengewässer wird als FFH-LRT 3150 eingestuft und ist ein gesetzlich geschütztes Biotop. Es ist das einzige gesetzlich geschützte Biotop im Untersuchungsraum und Lebensraum, insbesondere für Amphibien. Amphibien wechseln jahreszeitabhängig zwischen deren Teillebensräumen und fortpflanzungsfähige Individuen nutzen das Stillgewässer als Laichgewässer. Sommer- und Überwinterungsquartiere stellen die umliegenden und weiter entfernten Gehölzstrukturen und Wiesenflächen dar, wobei der Gewässerverlauf des Schlotgrabens und die wasserführenden, in den Schlotgraben einmündenden kleineren Gräben als Wanderkorridore und Nahrungshabitat genutzt werden. Zum Erhalt der örtlichen Amphibienpopulation ist die Aufrechterhaltung der Wanderkorridore zwischen den einzelnen Teillebensräumen erforderlich, hierfür sind entsprechende Amphibiendurchlässe vorgesehen. Ohne entsprechende Maßnahmen bestünde auch ein erhöhtes Tötungsrisiko bei der Fahrbahnüberquerung.

2.1.3.3 Schutzgut Boden

Der Boden hat Bedeutung als lebendes Substrat, als Träger landschaftsökologischer Leistungen und als wesentlicher landwirtschaftlicher Produktionsfaktor. Daneben er-

füllt er eine Filterfunktion. Schutzziel ist die Abwehr schädlicher Bodenveränderungen und die Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf den Boden.

Mit Blick auf das Schutzgut Boden kommt es zu folgenden Projektwirkungen:

Zu den anlagebedingten Projektwirkungen zählt im Wesentlichen die dauerhafte Flächeninanspruchnahme durch Versiegelung oder Überbauung, die im Gegensatz zu den baubedingten Auswirkungen auf Dauer bestehen bleibt.

Beim Schutzgut Boden kommt es durch das Vorhaben zu einer Netto-Neuversiegelung von ca. 3,5 ha und auf dieser Fläche zu einem dauerhaften Verlust der Bodenfunktionen. Es werden insgesamt 116.000 m² Fläche dauerhaft in Anspruch genommen, davon 75.000 m² versiegelt bzw. befestigt (Fahrbahn, Bauwerke, Wege, Bankett, Schotterwege und Nothaltebucht) und 41.000 m² unversiegelt (Böschungen, Einschlussflächen, Mulden, Gräben und Grabenböschungen). Da die Versiegelung von Boden (Fahrbahn, Bankett) zum vollständigen Verlust aller Bodenfunktionen führt, stellt sie grundsätzlich einen erheblichen Eingriff dar. Der Bau von Böschungen erfolgt durch eine Aufschüttung, wodurch die natürliche Bodenschichtung verloren geht. Die Funktionsbeeinträchtigung bei Aufschüttungen ist abhängig von der Qualität und Mächtigkeit der aufgebracht durchwurzelbaren Bodenschicht. Der dreistreifige Ausbau der St 2580 bedingt einen etwa 3,8 ha großen Verlust an landwirtschaftlichen Produktionsflächen. Durch den Rückbau der nicht mehr benötigten Fahrbahnen innerhalb der Anschlussstellen ED 7 und B 388 in einer Größenordnung von 0,27 ha (Maßnahme 5A) können partiell die Bodenfunktionen wieder hergestellt werden.

Zu den baubedingten Projektwirkungen zählt die temporäre Flächeninanspruchnahme, die insbesondere durch das Errichten von Lagerplätzen und eventuellen Baustraßen denkbar ist.

Emissionen von Luftschadstoffen, Reifenabrieb und die Nutzung von Salz als Auftaumittel im Winter bedingen betriebsbedingte Einträge von Stickstoff, Salz und Kohlenwasserstoffen im nahen Umfeld der künftigen Straße. Eine mäßige Anreicherung von Nähr- und Schadstoffen im Boden ist zu erwarten.

2.1.3.4 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. Die Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser gliedern sich in die Teilbereiche Oberflächenwasser und Grundwasser.

Mit Blick auf das Schutzgut Wasser kommt es zu folgenden Projektwirkungen:

Verlegung des Schlotgrabens und Isolierung des Stillgewässers in der Anschlussstelle zur ED 7 und Verlegung eines Entwässerungsgrabens nördlich der Überführungsbrücke der GVS Stammham-Ziegelstatt wegen der Anlage einer neuen Versickerungsmulde.

Die Baumaßnahmen sehen vor, dass der Schlotgraben im Bereich der Anschlussstelle ED 7 die geplante St 2580 und deren Rampen in Form zweier kurzer Kreuzungsbauwerke unterläuft. Die Durchflussquerschnitte sind so dimensioniert, dass die bestehende Wasserführung schadlos hindurchgeführt werden kann. Durch die Verlegung gehen allerdings die meisten Biotopfunktionen verloren, da die Struktur des Baches geändert wird. Dies zieht temporäre ökologische und strukturelle Beeinträchtigungen nach sich. Wesentliche Veränderungen der Abflussverhältnisse sind durch die Maßnahmen nicht zu erwarten. Ein weiteres Gewässer, welches sich östlich der St 2580 unterhalb des Gewerbegebiets Erding West befindet, muss aufgrund der Erstellung einer Versickerungsmulde verlegt werden. Der Graben wird um einige Meter verlegt. Der Entwässerungsgraben ist ein Zufluss des Schlotgrabens. In das Stillgewässer an der Anschlussstelle zur ED 7 selbst wird, abgesehen von der Einleitung von Niederschlagswasser nach entsprechender Vorbehandlung, nicht eingegriffen. Die neue Lage innerhalb der Anschlussstelle hat in erster Linie Auswirkungen auf die dort lebenden Amphibien, und ist deshalb dort dargestellt. Darüber hinaus sind keine weiteren anlagenbedingten Verluste oberirdischer Gewässer durch Überbauung als erhebliche Umweltauswirkungen zu nennen. Grundsätzlich verursachen wesentliche Veränderungen der Abflussverhältnisse Beeinträchtigungen der Durchgängigkeit für Fließgewässerorganismen und führen zur Verschlechterung des Gewässerzustandes.

Beim Schutzgut Wasser kommt es analog zum Verlust von Bodenfunktionen durch die Netto-Neuersiegelung von ca. 3,5 ha auch zu einem dauerhaften Verlust von Grundwasserfunktionen, die aber nicht über die Beeinträchtigung der Bodenfunktionen hinausgehen. Die Zunahme des Verkehrs führt zu höheren Schadstoffeinträgen im Planbereich der St 2580. Grundsätzlich sind auch insbesondere baubedingt Einleitungen von Trübstoffen in Oberflächengewässer denkbar.

2.1.3.5 Schutzgut Luft und Klima

Luftverunreinigungen an Straßen entstehen im Wesentlichen durch gasförmige und feste Rückstände aus Verbrennungsprozessen. Ihre Stärke hängt neben den spezifischen Emissionsfaktoren der einzelnen Fahrzeuge von der Verkehrsmenge, dem Lkw-Anteil und der Geschwindigkeit ab. Die Ausbreitung dieser Stoffe wird von zahlreichen Faktoren beeinflusst, wie 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.

Mit Blick auf das Schutzgut Luft und Klima kommt es zu folgenden Projektwirkungen:

Bei den Schutzgütern Klima und Luft ist zu beachten, dass keine Flächeninanspruchnahme von Wald mit besonderer Bedeutung für den Klima bzw. Immissionsschutz (regional und lokal) erfolgt. Für den Bau einer Versickerungsmulde für das anfallende Straßenabwasser muss in den Randbereich des Laubwaldes (südöstlich von Aufkirchen) eingegriffen werden. Die Funktion der straßenbegleitenden Gehölze wird mittelfristig durch die Neuanpflanzungen im Rahmen der Gestaltungsmaßnahmen ersetzt. Aufgrund der Entfernung zu den nächstgelegenen Wohngebäuden und Verdünnungseffekten sind im Fall der Schadstoffimmissionen sehr geringe zusätzliche Belastungen für die Anwohner und somit keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen durch temporäre Staub- und Schadstoffimmissionen gegeben, wie schon oben beim Schutzgut Mensch in Teilbereich Gesundheit dargestellt.

2.1.3.6 Schutzgut Landschaft

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

Auswirkungen auf das Landschaftsbild ergeben sich im Wesentlichen durch die Zerschneidungswirkung der Trasse sowie durch die technische Überprägung.

2.1.3.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

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

Mit Blick auf das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter kommt es zu folgenden Projektwirkungen:

Kulturdenkmäler sind von dem Bauvorhaben nicht betroffen. Soweit insbesondere Bodendenkmäler bei den Bauarbeiten zerstört werden, kommt es grundsätzlich zu deren vollständigem Verlust, ihre bloße Überbauung hingegen lässt die Bodendenkmäler weitgehend unberührt.

2.1.3.8 Wechselwirkungen

Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern sind bei den jeweiligen Schutzgütern mit erfasst. Beispielweise führt die Beseitigung von landschaftsgliedernden oder -prägenden Hecken auch zu Auswirkungen auf die dort lebenden Tiere, aber auch auf das Landschaftsbild und auf die Erholungsfunktion des Schutzgutes Mensch. Eine gesonderte Betrachtung und Bewertung ist aber nur insoweit geboten, als die Wechselwirkung als solche sich stärker auswirkt als die Summe der Einzelwirkungen, was vorliegend nicht ersichtlich ist.

2.1.4 Schutz-, Vermeidungs-, Minimierungs- und Gestaltungsmaßnahmen

Um die oben genannten Projektauswirkungen auf die Schutzgüter zu begrenzen, werden Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung durchgeführt. Bei der Bauausführung wird zur Begrenzung der Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch auf die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der AVV Baulärm geachtet. Die betriebsbedingten Auswirkungen insbesondere durch den Lärm, werden durch den Einsatz eines bituminösen Fahrbahnbelags mit lärmmindernder Wirkung von -2 dB(A) reduziert. Die höhere Kontinuität der Reisegeschwindigkeit und das reduzierte Staurisiko durch den dreistreifigen Ausbau wirken sich ebenso wie die Verringerung der Unfallgefahr positiv auf das Schutzgut Mensch aus.

Durch die Wahl der Anbaurichtung, zunächst auf der westlichen, später auf der östlichen Seite werden ökologisch hochwertige Strukturen wie Gehölze und Wiesen soweit möglich geschont.

Zur Vermeidung und Begrenzung der Auswirkungen auf die Schutzgüter Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt werden während der Bauzeit unterschiedliche Maßnahmen ergriffen. Wertvolle Flächen außerhalb des Baufeldes werden durch das Errichten von Schutzzäunen (Maßnahme 23 V) geschützt. Zum Schutz der Fledermäuse und zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände werden Bäume mit potentiellen Fledermausquartieren vorsichtig gefällt. Die Fällung von Bäumen mit Quartiermöglichkeiten für Baumfledermäuse erfolgt außerhalb der Wochenstuben- und Winterruhezeit, d. h. im September bis spätestens Mitte Oktober. Die Bäume werden vorsichtig umgelegt und verbleiben dann noch mindestens eine Nacht vor Ort (Maßnahme 10 V). Die Maßnahme kann entfallen, wenn die Höhle gut einsehbar ist und durch einen Fledermausexperten zweifelsfrei festgestellt werden kann, dass sich keine Fledermäuse im potentiellen Quartier befinden. Durch die Aufstellung von Schutzzäunen für Fledermäuse entlang der St 2580 während der Bauzeit der Brücke im Zuge der GVS Ziegelstatt-Stammham (Maßnahme 11 V) werden die Fledermäuse gezwungen, die St 2580 in so großer Höhe zu queren, dass das Kollisionsrisiko minimiert ist. Der Schutzzaun muss mindestens 4,0 m hoch sein. Zum Schutz der Vögel finden die Rodungsarbeiten außerhalb der Brutsaison statt (Maßnahme 12 V). Zur

Sicherung des Erhaltungszustandes der Populationen der Feldlerche werden auf der Ausgleichsfläche für diese optimierte Brut- und Nahrungshabitate geschaffen. Beeinträchtigungen dieser Schutzgüter werden auch durch die sonstigen Maßnahmen, die im Rahmen der Eingriffsregelung ergriffen werden, vermindert oder ausgeglichen. Die einzelnen Maßnahmen sind in den Unterlagen 9 T und 19 T sowie den dazugehörigen Maßnahmenblättern im Detail dargestellt.

Die künftigen Böschungen werden je nach Standort unterschiedlich entwickelt: Wo dies verkehrssicherheitstechnisch unbedenklich ist, werden die Flächen mit Einzelbäumen und Hecken, bestehend aus Sträuchern und vereinzelt Bäumen gebietsheimischer Herkunft bepflanzt (Maßnahme 20 G) sodass mittelfristig landschaftstypische Vegetationsstrukturen entstehen wodurch die Auswirkungen auf das Landschaftsbild beschränkt werden. Die Gehölzpflanzungen auf den Böschungen westlich und östlich des Brückenbauwerks über die GVS Stammham-Ziegelstatt (Maßnahme 17 G) ersetzen die bisherige Bepflanzung, die im Rahmen der Abrissarbeiten entfernt wird und damit künftig auch wieder zur Vermeidung einer erhöhten Kollisionsgefahr für Fledermäuse und als Leitstruktur dient. Graben- und Muldenböschungen werden der Selbstbegrünung durch Sukzession überlassen (Maßnahme 18 G) und die verbleibenden Flächen werden durch die Ansaat mit gebietseigenem Saatgut eingegrünt (Maßnahme 18 G). Somit werden die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch die Wiederherstellung gebiets- und standorttypischer Vegetationselemente im Rahmen der Gestaltungsmaßnahmen minimiert und das Landschaftsbild wieder hergestellt.

Die Auswirkungen auf das Stillgewässer an der Anschlussstelle zur ED 7, die durch seine zukünftige Lage innerhalb der Rampen entstehen, werden durch die Amphibiendurchlässe, die auch der Wasserzuführung dienen, minimiert.

Um die Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden und Wasser zu mindern, sind insbesondere Maßnahmen während der Bauzeit vorgesehen, wie fachgerechter Abtrag, Zwischenlagerung und Wiederverwertung des Oberbodens, Einrichtung von Oberbodenlagerflächen ausschließlich im Bereich von Ackerflächen und Auflockerung der bauzeitlich in Anspruch genommenen Böden. Außerdem erfolgt ein sachgerechter Umgang mit Treib- und Schmierstoffen. Stoffeinträge in Gewässer werden damit vermieden.

Um die Auswirkungen auf Kultur- und sonstige Sachgüter zu minimieren, wird der Vorhabensträger anfallende Erdarbeiten im Bereich der archäologischen Verdachtsflächen bei Bau-km 0 + 350 und bei Bau-km 1 + 100 dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege rechtzeitig vor Baubeginn anzeigen. Er wird die von der Behörde angeordneten Schritte zur Vermeidung einer vorhabensbedingten Beeinträchtigung von

Denkmälern veranlassen bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen durchführen.

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 Umwelthanforderungen) für Straßenbauvorhaben enthalten, sind die Umweltauswirkungen nach Maßgabe der gesetzlichen Umwelthanforderungen aufgrund der Umstände des Einzelfalles unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen zu bewerten (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 08.06.1995, UPR 1995, 391).

Dabei ist für alle Schutzgüter von Bedeutung, dass eine Vorbelastung durch die bestehende, zweistreifige St 2580 besteht, die Auswirkungen durch den bestandsorientierten Ausbau also grundsätzlich geringer sind, als beim Neubau einer bislang nicht bestehenden Straße.

2.2.1 Schutzgut Mensch

In Bezug auf das Schutzgut Mensch sind erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität bzw. Erholung nicht gegeben. Zur Bewertung der projektbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch, insbesondere mit Blick auf die Wohnfunktion wurden schalltechnische Untersuchungen durchgeführt. Die Details sind in Unterlage 1, S. 70 ff., sowie in der Anlage 17 der Unterlagen dargestellt. Im Ergebnis ist festzustellen, dass der dreistreifige Ausbau der St 2580 mit der Erweiterung der Trasse um einen durchgehenden Fahrstreifen eine wesentliche Änderung im Sinne von § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV darstellt. Im Rahmen der Lärmberechnungen wurden die Immissionspegel bei allen Objekten entlang der Strecke getrennt nach Fassadenseiten und Stockwerk berechnet. Dabei werden die Immissionsgrenzwerte für den Tagwert bis auf drei Objekte (Nr. 10, Nr. 15, Nr. 19) um mindestens 10 dB(A) unterschritten. Auch bei diesen drei Objekten wird der Tagesgrenzwert eingehalten. Der Nachtgrenzwert wird an nur einem Objekt (Objekt Nr. 10, am Klett-hamer Feld 17, Erding) überschritten, wobei es sich bei der betroffenen Fassadenseite aber um die Wand einer Lagerhalle handelt, die keinen schutzbedürftigen Raum im Sinne der 16. BImSchV darstellt. Daher besteht kein Anspruch auf Lärmschutzmaß-

nahmen im Sinne der Lärmvorsorge gemäß der 16. BImSchV. Auch unterhalb der Immissionsgrenzwerte kommt es nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen.

Die Beurteilung der Belastung mit Luftschadstoffen richtet sich nach der 39. BImSchV und den „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 12)“. Die örtlich-zeitliche Ausprägung von Immissionen wird durch meteorologische Bedingungen, physikalisch-chemische Umwandlungsprozesse, Topographie, Lage der Straße und Bebauung wesentlich mitbestimmt. In die jeweiligen Berechnungen fließt die Vorbelastung mit ein, die unter anderem durch Kraftwerke, Industrie, Verkehr, Hausbrand, Landwirtschaft und natürliche Quellen entsteht. Das Ergebnis ist, dass die Gesamtbelastung am nächstgelegenen Immissionsort in 34 m Entfernung vom Fahrbahnrand die Beurteilungswerte der 39. BImSchV nicht überschreitet. Der Beurteilungswert für NO₂ wird zweimal überschritten, zulässig sind 18 Überschreitungen, der Wert für PM₁₀ wird 23-mal überschritten, zulässig sind 35 Überschreitungen. Mit zunehmendem Abstand vom Fahrbahnrand nehmen die Immissionsbelastungen ab. Eine gesundheitliche Gefährdung der Bevölkerung im direkten Einflussbereich der Maßnahme ist damit nicht zu erwarten.

Die Beeinträchtigung der Erholungsfunktion durch den dreistreifigen Ausbau ist vergleichsweise gering. Dies liegt zum einen an der bisherigen Struktur im Untersuchungsgebiet. Die visuellen Beeinträchtigungen werden durch entsprechende Maßnahmen gemindert oder ausgeglichen, zusätzliche Bauwerke mit erheblich anderen Wirkungen als im Bestand sind nicht vorgesehen, die zusätzliche Lärmwirkung hält sich im Rahmen dessen, was hinzunehmen ist.

Baubedingt kommt es ebenfalls zu Lärmwirkungen, wobei hier die AVV Baulärm zu beachten ist. Es ist davon auszugehen dass deren Immissionsgrenzwerte eingehalten werden, da schutzwürdige Bebauung im Nahbereich der FTO fehlt. Dies gilt auch für eventuelle Erschütterungen. Nächtliche Bautätigkeit ist im Regelfall nicht vorgesehen und beschränkt sich auf die Fälle, in denen sie notwendig ist. Aufgrund der zeitlichen und räumlichen Begrenzung des Baugeschehens ist nicht davon auszugehen, dass die bauzeitlichen Emissionen ein Niveau erreichen, das über das Maß des Straßenverkehrs hinausgeht.

2.2.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

In Bezug auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen und biologische Vielfalt sind erhebliche nachteilige Auswirkungen nicht gegeben.

Dabei ist der Blick insbesondere auf die betroffenen Vogelarten zu richten, die ihren Lebensraum im Offenland mit und ohne Gehölzstrukturen finden. Zu nennen ist hier vor allem die Feldlerche. Die Feldlerche besitzt in Bezug auf Verlärmung eine hohe Empfindlichkeit. Durch den Ausbau der St 2580 gehen rechnerisch zwei Brutplätze

aufgrund der Abnahme der Habitataignung in straßennahen Bereichen verloren. Als Ausgleich für die Abnahme der Habitataignung werden neue Feldlerchenhabitate geschaffen (15 A FCS T).

Für den Feldsperling geht rechnerisch ein Brutplatz verloren. Da hierbei Brutplätze betroffen sind, die bereits vorbelastet sind und wegen der relativ zum gesamten Bestand geringen Minderung der Habitatqualität wirkt sich dies bei dieser wenig störungsempfindlichen und weit verbreiteten Art nicht signifikant auf den Erhaltungszustand der lokalen Population aus.

Durch den Ausbau der Staatsstraße ergeben sich für Wiesenschafstelze, Gartenrotschwanz, Bluthänfling, Goldammer, Haussperling, Kiebitz, Klappergrasmücke, Kuckuck, Pirol und Wachtel keine Auswirkungen auf die Habitataignung. Gartenrotschwanz, Goldammer, Klappergrasmücke und Wiesenschafstelze sind Arten mit schwacher Lärmempfindlichkeit. Kiebitz, Kuckuck, Pirol und Wachtel weisen gegenüber Lärm eine mittlere Empfindlichkeit auf. Für die Brutpaare der Wiesenschafstelze kommt es zu keinen weiteren Auswirkungen, gleiches gilt für den Gartenrotschwanz und den Bluthänfling. Bei der Goldammer gehen rechnerisch drei Brutplätze verloren. Beim Pirol ist nicht mit zusätzlichen Auswirkungen auf Brutplätze zu rechnen. Beim Feldsperling kommt es an fünf Brutplätzen zu einer Verminderung der Habitatqualität um 20 % und somit zum rechnerischen Verlust eines Brutplatzes. Eine Erhöhung der Auswirkungen auf den störungsunempfindlichen Haussperling ist nicht zu erwarten. Für den Kiebitz ergeben sich ebenso wie für die Klappergrasmücke und die Wirtsarten des Kuckucks keine erhöhten Störungen. Die Details zu jeder genannten Vogelart sind landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19.1.1 T) dargestellt.

Der vorübergehende Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten wirkt sich jedoch nicht signifikant auf den Erhaltungszustand der lokalen Population aus. In Bezug auf diese Vögel wird die Lärmwirkung voraussichtlich durch die visuelle Wirkung der vorbeifahrenden Fahrzeuge überlagert.

Alle anderen kartierten Vogelarten nutzen das Untersuchungsgebiet als Nahrungsraum oder zum Durchzug. Diese Vogelarten können auf umliegende Lebensräume ausweichen.

Neben der Lärmwirkung haben das Habitatangebot und die artbezogene Empfindlichkeit großen Einfluss auf den Grad der möglichen Beeinträchtigung. Zusätzlich sind Auswirkungen durch die Straßenentwässerung denkbar. Ein weiterer Baustein der betriebsbedingten Projektwirkungen sind die Schadstoffemissionen. Hierbei ist festzustellen, dass der Bereich bis 10 m Entfernung vom Fahrbahnrand als am stärksten belastet einzustufen ist, da hier der Abfluss- und Spritzwasseranteil am größten ist. Außerhalb dieser Zone erfolgt der Schadstoffeintrag ausschließlich über

trockene Deposition. Die Schadstoffeinträge nehmen hier deutlich ab. Die Vorsorgewerte bleiben weitgehend unberührt, d. h. die zu erwartenden Einträge sind weitgehend auf den Spritzwasser- und Böschungsbereich beschränkt. Wesentliche Einträge in empfindliche Biotope, die wiederum zu Beeinträchtigungen von Lebensräumen führen könnten, sind auszuschließen und im Rahmen der Auswirkungsprognose nicht relevant.

Mit Blick auf das Schutzgut Tiere kann daneben die betriebsbedingte Kollisionsgefährdung einer Rolle spielen. Werden Verbundachsen, Wander- oder Flugkorridore von der Straße überquert, so ist ein höheres Risiko von Kollisionen möglich. Bei Vogelarten ist dieser Wirkfaktor jedoch generell von geringerer Bedeutung, da sie Straßen im Allgemeinen überfliegen können. Darüber hinaus hängt die Gefährdung auch wesentlich vom Verhalten und der Anpassungsfähigkeit der Vogelarten ab. Arten mit sehr gutem optischen und akustischen Orientierungssinn haben im Allgemeinen keine Probleme, eine Straße ungefährdet zu überfliegen. Ebenso können Gehölze an Straßen, insbesondere wenn sie beiderseits angeordnet sind, zu einem erhöhten Vogelschlagrisiko für heckenbrütende Arten führen. Auch Arten, die am Straßenrand oder auf der Straße Nahrung suchen, hier ist zum Beispiel der Mäusebussard zu nennen, sind von Kollisionen durch den Verkehr bedroht.

Durch den Neubau des Brückenbauwerks (BW 7737-537/BW 2/1), welches die GVS Ziegelstatt-Stammham über die St 2580 führt, geht die Querungsmöglichkeit für Fledermäuse - die alle nach Anhang IV a) der FFH-RL streng geschützt sind - bauzeitlich verloren. Die Entfernung der Gehölze westlich und östlich des Brückenbauwerks stellt einen weiteren Eingriff in die Habitateignung für Fledermäuse dar. Die Gehölze am Brückenbauwerk werden nach Fertigstellung der Brücke in ursprünglicher Form wieder hergestellt (Maßnahme 17 G), sodass die Funktion als Querungs- und Orientierungshilfe wieder gegeben ist. Die Kollisionsgefahr für Fledermäuse durch den Verlust der Brücke GVS zwischen Stammham und Ziegelstatt und der dazugehörigen Leitstruktur erhöht sich wegen der Schutzzäune (Maßnahme 11 V) nicht wesentlich. In den straßennahen Gehölzen wurden mehrere potentielle Fledermausquartiere gefunden. Zwei dieser Fledermausquartiere werden durch den Ausbau zerstört. Zur Vermeidung von Fledermaustötungen müssen Bäume mit potentiellen Fledermausquartieren außerhalb der Wochenstuben- und Winterruhezeit vorsichtig gefällt werden und mindestens eine Nacht vor Ort verbleiben, um den Fledermäusen einen Ausflug zu ermöglichen. Dadurch wird die Tötung von Fledermäusen durch Fällarbeiten verhindert (Maßnahme 10 V). Die Auswirkungen sind damit nicht erheblich. Da in nächster Umgebung noch Bäume mit ähnlichen Quartieren zur Verfügung stehen, ist mit dem Verlust der ökologischen Funktion der Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang auch bei Fällung der Bäume nicht zu rechnen. Unabhängig davon werden

im Zuge der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung acht Fledermauskästen im Eingriffsbereich angebracht (Maßnahme 7 A).

Der Laubfrosch wird durch den Ausbau nicht beeinträchtigt, da sich die Population in ausreichender Entfernung zur Baumaßnahme befindet. Bei den übrigen Amphibien liegt der Fokus auf dem Stillgewässer innerhalb der Anschlussstelle zu ED 7. Die Biotop- und Lebensraumvernetzung geht für die im Teich lebenden Amphibien verloren, da die Amphibien durch die Straße von ihren ursprünglichen Teillebensräumen getrennt werden. Um ein sicheres Queren zu ermöglichen, werden Amphibienleiteinrichtungen und Amphibiendurchlässe in die Straßenböschung integriert (Maßnahme 16 V). Die Amphibiendurchlässe versorgen zudem das verbleibende Gewässer innerhalb der Anschlussstelle mit Wasser, sodass erhebliche Auswirkungen vermieden werden. Die Verlegung des Schlotgrabens (südlich der Anschlussstelle zur ED 7) und eines Entwässerungsgrabens (nordwestlich des Brückenbauwerks der GVS Ziegelstatt-Stammham) stellt eine weitere Beeinträchtigung der Biotop- und Habitategung für Amphibien dar. Dass der Schlotgraben hier künftig außerhalb der Rampen verläuft, ist für die betroffenen Tierarten positiv. Der Entwässerungsgraben wird nach Abschluss der Bauarbeiten naturnah gestaltet (Maßnahme 22 G), die Funktionen dadurch wieder hergestellt. Für alle Tierarten wird die Verstärkung von Barriereeffekten durch Vermeidungsmaßnahmen (Amphibienschutz und Leiteinrichtungen Maßnahme 16 V) ausgeschlossen. Bei den visuell besonders wirksamen Bauwerken ergeben sich keine erheblichen Veränderungen gegenüber dem Bestand. Die Gefahr von Fahrzeugkollisionen verändert sich nicht erheblich, da aufgrund des bereits hohen Verkehrsaufkommens der bestehenden St 2580 die Lebensräume bereits weitgehend getrennt sind, insbesondere für bodengebundene Tierarten.

Insgesamt werden daher die Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt unter Berücksichtigung der Vermeidungs-, Verminderungs-, Ersatz-, und Ausgleichsmaßnahmen soweit begrenzt oder kompensiert, dass sie als nicht erheblich bewertet werden. Eine artenschutzrechtliche Ausnahme ist lediglich für die Feldlerche erforderlich. Für diese wird sichergestellt, dass sich der Erhaltungszustand der Populationen nicht verschlechtert.

2.2.3 Schutzgut Boden

In Bezug auf das Schutzgut Boden stellt der dauerhafte Verlust von Bodenfunktionen in der oben ausgeführten Größenordnung eine negative Auswirkung dar. Eine Entsiegelung von Böden als Ausgleich findet in einem geringen Umfang (0,27 ha) statt. Allerdings betrifft der überwiegende Anteil der Neuversiegelung ackerbaulich intensiv genutzte Flächen. Der Verlust von Bodenfunktionen wird durch die Maßnahmen des

landschaftspflegerischen Begleitplans in dem durch die BayKompV gebotenen Umfang kompensiert, so dass keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen verbleiben.

2.2.4 Schutzgut Wasser

Erheblich nachteilige Umweltauswirkungen sind auch für das Schutzgut Wasser nicht zu erwarten, weil das Niederschlagswasser soweit möglich flächig versickert und so auf seinem Weg ins Grundwasser ausreichend auf natürlichem Weg gereinigt wird. Auch in den übrigen Bereichen ist sichergestellt, dass durch Absetzbecken oder eine ausreichend dicke Schicht belebten Oberbodens das Niederschlagswasser so behandelt wird, dass es gefahrlos ins Grundwasser gelangen kann. Einträge in Oberflächengewässer und Staubentwicklung können durch entsprechende Vorsorgemaßnahmen vermieden werden. Auch bezüglich der Einleitungen in den Schlotgraben und den Teich innerhalb der Anschlussstelle zur ED 7 ist durch die Planung selbst und die Auflagen dieses Beschlusses sichergestellt, dass es zu keinen erheblichen nachteiligen Auswirkungen kommt. Durch die Amphibiendurchlässe ist auch der Wasserzu- und abfluss zu diesem Stillgewässer gewährleistet. Die naturnahe Aufweitung eines Grabens kommt dem Schutzgut Wasser zu Gute und bei der Verlegung des Schlotgrabens ist sichergestellt, dass sich die Situation gegenüber dem status quo jedenfalls nicht verschlechtert.

2.2.5 Schutzgut Luft und Klima

In Bezug auf das Schutzgut Luft und Klima werden mögliche Mehrbelastungen der Luft mit verkehrsbedingten Schadstoffen durch die Verkehrszunahme als gering bewertet. In Flächen mit klimatischer Bedeutung wird nur unwesentlich eingegriffen. Es fehlt daher an erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf dieses Schutzgut, sowohl klein- als erst Recht großräumig.

2.2.6 Schutzgut Landschaft

Für das Schutzgut Landschaft sind in Anbetracht der bestehenden Vorbelastungen sowie der optischen, geruchlichen und akustischen Wirkungen der Staatsstraße durch den Ausbau keine erheblichen neuen Beeinträchtigungen zu erwarten. Die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes wird durch geeignete Gestaltungsmaßnahmen, wie die Neuanlage von gebietsheimischen Einzelbäumen und Hecken (Maßnahme 20 G), Gestaltung der Zwickelflächen in den Auffahrten (Maßnahme 21 G), ökologische Gestaltung eines Grabens (Maßnahme 22 G) und die Wiederherstellung der bauzeitlich in Anspruch genommenen Flächen (Maßnahme 19 G), minimiert, auch wenn der Umfang des ursprünglich straßenbegleitenden Gehölzbestandes aufgrund rechtlicher Vorgaben und vorhandener, einzuhaltender Mindestabstände zum Fahr-

bahnrand und landwirtschaftlich genutzter Flächen nicht vollständig wiederhergestellt werden kann.

2.2.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

In Bezug auf das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter ist bei den aufgeführten Bodendenkmälern zu berücksichtigen, dass sie bereits mehr oder weniger stark zum Beispiel durch die St 2580 oder das nahe liegende Gewerbegebiet Erding West technisch überprägt sind. Zudem wird durch den Ausbau der Straße nur eine geringe Fläche des jeweiligen Bodendenkmals in Anspruch genommen. Durch die Tieferlegung des öffentlichen Feld- und Waldweges bei Bau-km 0+783 im Kreuzungsbereich mit der St 2580 für die Gewährleistung der nach den Straßenverkehrszulassungs-Ordnung zulässigen Regelabmessungen (Durchfahrtshöhe von 4,50 m) in Verbindung mit der westlichen Verbreiterung der St 2580, muss das westliche Feldkreuz mit der Ruhebänk und den drei Bäumen der Maßnahme weichen. Die anderen beiden Feldkreuze bleiben unbeeinflusst. Die Auswirkungen werden daher als nicht erheblich bewertet.

2.2.8 Wechselwirkungen

Die Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern führen nicht zu nachteiligen Auswirkungen, die über die Auswirkungen, wie sie bei den einzelnen Schutzgütern beschrieben und bewertet sind, hinausgehen.

2.2.9 Gesamtergebnis

Im Gesamtergebnis ist festzustellen, dass das Bauvorhaben unvermeidbare nachteilige Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter nach sich zieht bzw. nicht ausgeschlossen werden können. Die Eingriffe können aber insbesondere durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege kompensiert werden. Nach Verwirklichung der landschaftspflegerischen Maßnahmen verbleiben keine erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes.

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.

Die einzelnen Planungsvarianten sind unter C.4.3.2.1 dieses Beschlusses, wie auch im Erläuterungsbericht dargestellt. Soweit die Schutzgüter Mensch, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft, sowie Kultur- und Sachgüter betroffen sind, ergeben sich zwischen den einzelnen Varianten keine relevanten Unterschiede, da sich die Varianten lediglich in der Wahl der Anbaurichtung unterscheiden und im Umgang mit der Brücke der GVS Ziegelstatt-Stammham.

Im Rahmen des Variantenvergleichs wurde zur besseren Vergleichbarkeit bezüglich der Umweltverträglichkeit die Trasse für alle sechs Varianten der St 2580 in drei Abschnitte (analog zu den wechselnden Überholabschnitten) untergliedert und entsprechend untersucht.

Abschnitt St 2084 bis zur ED 7:

Naturhaushalt und Landschaftsbild:

Bei allen sechs Varianten ist ein Ausbau in westlicher Richtung vorgesehen. Dies führt zu einer Inanspruchnahme von straßenbegleitenden Gehölzen (Vegetationstypen B112-WH00BK) und Ackerflächen. Der Ausbau der St 2580 in westlicher Richtung bedingt einen geringeren Eingriff in straßennahe Gehölze und höherwertige Biotope, als ein Ausbau in östlicher Richtung. Westlich der St 2580 befinden sich mehr straßennahe Gehölze und im Zuge von Ausgleichsmaßnahmen angelegte höherwertige Kompensationsflächen (Grünland, Streuobst, Hecken). Somit können für den Abschnitt zwischen der St 2084 und der Anschlussstelle zur ED 7 alle dargestellten Ausbauvarianten in Bezug auf Auswirkungen auf Naturhaushalt und Landschaftsbild als gleichwertig dargestellt werden. Die westliche Ausbaurichtung ist als vorteilhaft gegenüber der östlichen Ausbaurichtung anzusehen.

Artenschutz:

Bei allen sechs Varianten ist ein Ausbau in westlicher Richtung vorgesehen. Die durch die Varianten hervorgerufenen Beeinträchtigungen des Artenschutzes unterscheiden sich nicht

Abschnitt ED 7 bis zur Gemeindeverbindungsstraße inklusive Brückenbauwerk:

Naturhaushalt und Landschaftsbild:

Im Abschnitt zwischen der Verbindungsstelle zur ED 7 und zur GVS Ziegelstatt-Stammham befinden sich östlich der Staatsstraße überwiegend Äcker, wenige Gehölze und ein kleiner eutropher, naturferner Tümpel. Westlich der Staatsstraße befindet sich das in der nahen Umgebung der St 2580 im untersuchten Abschnitt größte zusammenhängende, mittelalte bis alte Feldgehölz, nördlich der GVS Intensivgrünland und ein Graben mit flutender Vegetation des Flora-Fauna-Habitat-Lebensraumtyps 3260. Somit befinden sich westlich der St 2580 mehr ökologisch

relevante Strukturen als östlich davon. Aus diesem Grund ist ein Ausbau in östlicher Richtung hinsichtlich der Eingriffe in Naturhaushalt und Landschaftsbild als günstiger zu beurteilen (Varianten 1, 2 und 4). Die Varianten 3, 5 und 6 verursachen durch den Ausbau auf der westlichen Seite in diesem Bereich einen großflächigeren Eingriff in ökologisch relevante Strukturen.

Artenschutz:

Auf beiden Seiten der Trasse brütet jeweils ein Feldlerchen-Brutpaar innerhalb der Distanz zwischen der neuen 100 m-Linie und der alten 300 m-Linie vom Fahrbahnrand entfernt. Beide Brutpaare befinden sich zwischen der neuen 100 m-Linie und der alten 300 m-Linie, so dass es gemäß den Vorgaben der Arbeitshilfe „Vögel im Straßenkehr“ (Bundesministerium für Stadt, Bau und Straßenverkehr, 2010) zu keiner ausbaubedingten Abnahme der Habitateignung für die Feldlerche (siehe LBP, Unterlage 19.1.2, Kapitel 6.1) kommt, da die Vorbelastung der vorhandenen Straße zu berücksichtigen ist. Weitere drei Brutpaare brüten östlich der St 2580 in einem Abstand zwischen der neuen 300 m-Linien und der alten Effektdistanz (500 m-Linien). In diesem Bereich nimmt die Habitateignung ausbaubedingt um 10 % ab. Die planmäßige Zunahme des Verkehrs führt dort zu einer Neubeeinträchtigung bei allen Varianten. Alle Varianten verursachen den gleichen Kompensationsbedarf in Bezug auf die Feldlerchen

Das Bauwerk BW 7737-537 und die angrenzenden, straßennahe Gehölze dienen Fledermäusen als Orientierungshilfe und Überflugmöglichkeit über die St 2580. Daher stellen alle Varianten, die einen Abbruch und Neubau des Brückenbauwerks und die Rodung der südlich und nördlich des Brückenbauwerks gelegenen Gehölze beinhalten, einen Eingriff in Lebensraumfunktionalität für Fledermäuse dar. Hierzu zählen die Varianten 1 und 3. Die Varianten 2, 4, 5 und 6 sind daher rein aus Sicht des Artenschutzes vor den Varianten 1 und 3 zu bevorzugen.

Durch die Berücksichtigung von Vermeidungsmaßnahmen (Wiederherstellung der Heckenstrukturen am neu gebauten Brückenbauwerk, Zäune als Überflughilfe) können artenschutzrechtliche Verbotstatbestände vermieden werden, so dass auch die Varianten 1 und 3 ohne Schäden der lokalen Fledermauspopulation umgesetzt werden können.

Abschnitt Gemeindeverbindungsstraße bis zur B 388:

Naturhaushalt und Landschaftsbild:

Aus Sicht des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes führt ein Ausbau in westlicher oder ein Ausbau im östlicher Richtung zu ähnlichen Beeinträchtigungen, da die umgebenden Flächen ackerbaulich intensiv genutzt werden. Es werden bei allen Varianten keine ökologisch wichtigen Biotope beansprucht. Alle Varianten sind insoweit gleichwertig.

Artenschutz

Östlich der bestehenden Fahrbahn der St 2580 wurde in einem Abstand von ca. 150 m ein brütendes Feldlerchen-Paar nachgewiesen. Durch den Ausbau der St 2580 in östlicher Richtung kommt es gemäß den Vorgaben der Arbeitshilfe „Vögel im Straßenkehr“ (Bundesministerium für Stadt, Bau und Straßenverkehr, 2010) jedoch zu keiner ausbaubedingten Abnahme der Habitateignung, da sich die Beeinträchtigung im Vergleich zur Vorbelastung nicht erheblich ändert (Brutpaar liegt innerhalb dem Bereich zwischen neuer 100 m-Linie und alter 300 m-Linie, siehe LBP, Unterlage 19.1.2, Kapitel 6.1). Zwischen der neuen 300 m-Linie und der alten Effektdistanz (500 m-Linie) wurden beidseitig der St 2580 jeweils zwei Brutpaare kartiert. In diesem Bereich kommt es bei einem östlichen wie westlichen Ausbau zu einer Abnahme der Habitateignung um 10 %, durch die prognostizierte Verkehrszunahme. Die Auswirkungen auf die Feldlerchen sind daher insgesamt identisch. Damit sind in diesem Abschnitt beide möglichen Linienführungen (Erweiterung in östliche oder in westliche Richtung) und somit alle Varianten als gleichwertig anzusehen. Da auch in Bezug auf andere Artengruppen (Fledermäuse) keine Unterschiede in Bezug auf die Varianten bestehen, sind alle Varianten in Bezug auf den Artenschutz gleichwertig.

Fazit:

Naturhaushalt und Landschaftsbild:

Im ersten Abschnitt zwischen dem Bauanfang und der ED 7 sowie im letzten Abschnitt zwischen der Gemeindeverbindungsstraße und der B 388 sind alle Varianten als gleichwertig zu bezeichnen. Im mittleren Abschnitt zwischen der ED 7 und der Gemeindeverbindungsstraße befinden sich zusammenhängende, mittelalte bis alte Feldgehölze, Intensivgrünland und ein Graben mit flutender Vegetation des Flora-Fauna-Habitat-Lebensraumtyps 3260 (FFH-LRT 3260). Somit befinden sich westlich der St 2580 mehr ökologisch relevante Strukturen als östlich davon. Aus diesem Grund sind die Varianten 1, 2 und 4 günstiger zu beurteilen.

Artenschutz:

In Bezug auf die Feldlerchenhabitate sind alle Varianten gleichwertig. Alle Varianten verursachen den gleichen Ausgleichsbedarf. Die Varianten mit Brückenerhalt

(Varianten 2, 4, 5 und 6) haben in Bezug auf Fledermäuse leichte Vorteile gegenüber den Varianten 1 und 3. Die Vorteile können durch Vermeidungsmaßnahmen bei den Varianten 1 und 3 so verringert werden, dass auch bei den Varianten 1 und 3 artenschutzrechtliche Verbotstatbestände bei den Fledermäusen vermieden werden. Die Varianten mit Brückenerhalt (Varianten 2, 4, 5 und 6) sind somit aus Sicht des Artenschutzes zu bevorzugen.

Gesamtfazit:

Mit Blick auf die verschiedenen Schutzgüter des UVPG werden die Varianten 2 und 4 am günstigsten bewertet. Durch den wechselseitigen Ausbau der St 2580 kann der Eingriff in die Umwelt reduziert werden.

3. FFH-Verträglichkeitsüberprüfung nach § 34 BNatSchG

Mit der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 25.05.1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (FFH-Richtlinie) wurden die Mitgliedstaaten der Europäischen Union verpflichtet, ein Netz von Gebieten besonderer ökologischer Bedeutung einzurichten und unter Schutz zu stellen. Die FFH-Richtlinie wurde in deutsches Recht übernommen und zwar in den §§ 31 ff. BNatSchG.

Es kann bereits aufgrund der Voruntersuchungen ausgeschlossen werden, dass der dreistreifige Ausbau der FTO das nächstgelegene Vogelschutzgebiet Nr. DE 7637-471 „Nördliches Erdinger Moos“ erheblich beeinträchtigen könnte. Weder werden Flächen des Gebiets in Anspruch genommen, noch liegen Flächen des Gebiets im Wirkraum des Vorhabens, sodass eine FFH-Verträglichkeitsprüfung unterbleiben konnte. Der Abstand zwischen dem nördlichen Ende des Ausbauabschnitts und dem Vogelschutzgebiet beträgt rund 4 km, so dass bau- und anlagebedingte erhebliche Beeinträchtigungen ebenso ausgeschlossen werden können wie betriebsbedingte, da insbesondere Stoffeinträge und Lärmauswirkungen sich auf einen wesentlich kleineren Umgriff beschränken. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass der bestandsorientierte Ausbau zu geringeren Zusatzbelastungen führt als beispielsweise ein Neubau. Die Auswirkungen auf die betroffenen Vogelarten sind kleinräumig, da sich die Verlärmung auf einen Bereich von wenigen hundert Metern auf jeder Seite der FTO beschränkt, aber keine Auswirkungen in mehreren Kilometern Entfernung hat. Auch im Zusammenwirken mit anderen Projekten, hier namentlich dem vierstreifigen Ausbauabschnitt, der bis in das Vogelschutzgebiet hineinreicht, sind erhebliche Beeinträchtigungen ausgeschlossen. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass auch der vierstreifige Ausbauabschnitt isoliert nach derzeitiger vorläufiger Einschätzung nicht zu einer erheblichen Beeinträchtigung führen würde. Eine erhebliche Beeinträchtigung wurde in den Planunterlagen des dortigen Verfahrens nur aufgrund

der Summationswirkung mit dem Flughafen München angenommen, da davon ausgegangen wird, dass alle Projekte, die jedenfalls teilweise innerhalb des FFH-Gebiets „Nördliches Erdinger Moos“ liegen, in Summe mit der dritten Start- und Landebahn zu einer erheblichen Beeinträchtigung führen.

4. Materiell-rechtliche Würdigung

4.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)

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

4.2 Planrechtfertigung

Der dreistreifige Ausbau der St 2580 FTO im Abschnitt westlich von Erding ist aus Gründen des Gemeinwohls objektiv notwendig. Staatsstraßen bilden zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz und sind dem Durchgangsverkehr zu dienen bestimmt (Art. 3 BayStrWG). Nach Art. 9 BayStrWG sind sie in einem dem gewöhnlichen Verkehrsbedürfnis und den Erfordernissen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung genügenden Zustand zu bauen und zu unterhalten. Das Bauvorhaben ist erforderlich, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können (vgl. Erläuterungsbericht, Unterlage 1 T).

Die für das Vorhaben sprechenden Umstände rechtfertigen auch die Inanspruchnahme von Eigentum und die sonstigen Auswirkungen. Ein Verzicht auf das Vorhaben („Null-Variante“) wäre nicht vertretbar.

Dies ergibt sich im Einzelnen aus folgenden Überlegungen:

4.2.1 Planungsziele

Ziel der Planung ist es zum einen, die Leistungsfähigkeit der verkehrlich stark belasteten St 2580 FTO als bedeutender überregionaler Straße im Abschnitt westlich von Erding zu verbessern. Zudem soll durch den dreistreifigen Ausbau die Verkehrssicherheit auf der unfallträchtigen Strecke erhöht werden. Es handelt sich dabei um zulässige Planungsziele nach Art. 9 Abs. 1 Satz 1 BayStrWG.

4.2.1.1 Derzeitige Straßen- und Verkehrsverhältnisse

Die St 2580 Flughafentangente Ost (FTO) stellt für den Landkreis Erding eine wesentliche Verbindung an das weiträumige Verkehrsnetz (BAB A 92, BAB A 94 und B 388) dar. Sie ist die wichtigste Verbindung zwischen den Großen Kreisstädten Erding und Freising und dient als Zubringer zum internationalen Flughafen München.

Die St 2580 FTO verläuft mit einer Länge von etwa 30,0 km als ortsdurchfahrtenfreie Kraftfahrstraße von der Anschlussstelle „Erding“ auf der BAB A 92 bei Gaden in südliche Richtung bis zur Anschlussstelle „Markt Schwaben“ auf der BAB A 94. Die St 2580 tangiert zudem den Osten des Flughafens München mit einer zügig ausgebauten, planfreien Direktanbindung.

Entsprechend den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) ist die St 2580 in die Verbindungsfunktionsstufe (VFS) II (überregionale Verbindung) und die Verkehrswegekategorie LS II (Überregionalstraße) einzustufen.

Zur Erschließung des neuen Flughafens München und zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Osten der Landeshauptstadt München wurden bereits in den frühen 1970er Jahren Straßenplanungen für z. B. den Flughafenzubringer Ost oder die Verlegung der St 2084 vorangetrieben.

So wurde die Planfeststellung des vorliegenden Streckenabschnitts zwischen dem Flughafenzubringer Ost (heute St 2584) und der St 2084 (heute ED 9) als St 2084 (neu), Verlegung Attaching - Erding bereits im Jahre 1974 eingeleitet. Schon damals wurde die neue Staatsstraße als eine ortsdurchfahrtenfreie, mit teilplanfreien Knotenpunkten versehene Kraftfahrstraße geplant. Der zugehörige Planfeststellungsbeschluss erging schließlich zusammen mit dem Planfeststellungsbeschluss des Flughafens im Jahre 1979. Wegen des Baustopps für den Flughafen München konnte auch die Straßenmaßnahme erst 1987 dem Verkehr übergeben werden.

Wegen der seit Ende der 1980er Jahre nicht voraussehbaren rasanten Entwicklung des neuen Flughafens München ist inzwischen eine hohe Auslastung der St 2580 im Raum Erding eingetreten. Aus diesem Grund wurden zwei Teilabschnitte der St 2580 in die 1. Dringlichkeit des 7. Ausbauplans für die Staatsstraßen aufgenommen. Nach dem Ausbauplan ist vorgesehen, den Teilabschnitt zwischen der A 92 und der St 2084/ED 9 vierstreifig (9,4 km) und den Abschnitt zwischen der St 2084/ED 9 und der St 2082 dreistreifig (5,4 km) auszubauen. Wegen der heute schon vorhandenen hohen Verkehrsbelastung auf der St 2580 zwischen dem Abschnitt St 2584, Flughafenzubringer, und dem Anschluss Erding Nord (St 2084/ED 9) wurde dieser Abschnitt als erstes geplant, ihm folgend der Abschnitt zwischen St 2084/ED 9 und B 388.

Zur Analyse der vorhandenen Verkehrssituation wurde im Frühjahr 2012 von Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak eine Verkehrsuntersuchung für die St 2580 Flughafentangente Ost erstellt.

Zur Überwachung der Verkehrsentwicklung und zur Ermittlung der Verkehrsstärken auf dem klassifizierten Straßennetz finden regelmäßig im Fünfjahres-Turnus bundesweite amtliche Straßenverkehrszählungen (SVZ) statt. Die Zählungen erstrecken sich über das Netz der Autobahnen, der Bundes-, und Staatsstraßen und auf einen Großteil der Kreisstraßen. Bei Neu- und Ausbauplanungen werden in der Regel zusätzliche Verkehrsuntersuchungen erforderlich. So wurden für die vorliegende Planung begleitend zur Planungsarbeit umfangreiche Verkehrserhebungen durchgeführt, mit denen die vorhandenen Verkehrsströme detailliert erfasst werden konnten.

Hinsichtlich der maßgebenden Herkunfts- und Zielverteilung der Verkehrsströme ermöglicht das von Prof. Dr.-Ing. Kurzak entwickelte Verkehrsmodell Aussagen zur künftigen Verkehrsentwicklung mit einem Prognosehorizont von 2030. Auf der Grundlage einer Verkehrszählung im Jahr 2012 wurde das Verkehrsmodell Großraum München im Untersuchungsbereich der Flughafentangente Ost geeicht. Es ist eine weitgehende Übereinstimmung der Modellwerte mit den Zählwerten gegeben.

Für die der St 2580 umliegenden Straßen wurden 2012 folgende werktägliche Verkehrsbelastungen in Kfz/24h ermittelt:

	Werktagsverkehr (Kfz/24h) Analyse 2012
St 2580 (FTO) nördl. St 2084/ED 9	22.600
St 2580 (FTO) zw. St 2084/ ED 9 und ED 7	17.200
St 2580 (FTO) zw. ED 7 und B 388	18.100
St 2584 (FTO) südlich B 388	14.400
St 2084 (Anton-Bruckner-Straße)	16.600
ED 9 westlich St 2580	7.400
ED 7 westlich St 2580	7.900
ED 7 östlich St 2580	14.200
B 388 westlich St 2580	17.000
B 388 östlich St 2580	20.100

Demnach sind nach dem Ergebnis der Verkehrsuntersuchung vom September 2012 die Belastungen bereits heute um 5 % höher als in der Verkehrsprognose 2020 aus dem Jahre 2003, auf Höhe Erding sogar um 15 %. Mit den vorhandenen Verkehrszahlen sind die Leistungsgrenzen des vorhandenen Querschnitts erreicht, sodass ein dreistreifiger Ausbau der St 2580 auf diesem Abschnitt unbedingt erforderlich wird. Nicht zuletzt werden mit dem weiteren Wachstum des Flughafens, dem Baufortschritt

der Autobahn A 94 und der Strukturentwicklung im Raum Erding die Verkehrsbelastungen im Raum Erding weiterhin überproportional zunehmen.

Maßgebend für die künftige Belastung des Straßennetzes im Umfeld des Flughafens München ist die weitere Entwicklung des Passagieraufkommens. In der vorliegenden Verkehrsuntersuchung für den Großraum München wird für das Prognosejahr 2030 von einem Verkehrsaufkommen am Flughafen München von 108.500 Kfz-Fahrten/Werktag ausgegangen. Im Prognose-Nullfall (Prognosejahr 2030), d. h. ohne Ausbau der FTO, ist unterstellt, dass auch die ED 99 sowie die Ostumfahrung des Stadtteils Langengeisling (St 2082) nicht realisiert sind. Zudem ist die Strukturentwicklung im Nordosten von Erding nicht berücksichtigt.

Im Prognose-Nullfall stellt sich auf der St 2580 im höchstbelasteten Abschnitt nördlich Erding eine werktägliche Verkehrsstärke von 27.800 Kfz/24h ein. Diese Verkehrszunahme könnte laut Verkehrsgutachten von der bestehenden Straße noch aufgenommen werden, allerdings wäre dies mit gelegentlichen Einschränkungen im Verkehrsablauf verbunden. In den nachfolgenden Tabellen sind die für den Prognose-Nullfall 2030 ermittelten werktäglichen Verkehrsstärken dargestellt.

	Werktags- verkehr (Kfz/24h) Analyse 2012	Werktagsverkehr (Kfz/24h) Prognose 2030 (Prognose-Nullfall)	Änderung
St 2580 (FTO) nördl. St 2084/ED 9	22.600	27.800	+ 23 %
St 2580 (FTO) zw. St 2084/ED 9 und ED 7	17.200	18.800	+ 9 %
St 2580 (FTO) zw. ED 7 und B 388	18.100	18.600	+ 3 %
St 2580 südlich B 388	14.400	16.300	+ 13 %
St 2084 (Anton-Bruckner-Straße)	16.600	18.800	+ 13 %
ED 9 westlich St 2580	7.400	7.000	- 5 %
ED 7 westlich St 2580	7.900	7.300	- 8 %
ED 7 östlich St 2580	14.200	15.500	+ 9 %
B 388 westlich St 2580	17.100	19.700	+ 16 %
B 388 östlich St 2580	20.100	24.200	+ 20 %

Durch die in den 1980er Jahren nicht voraussehbare äußerst dynamische Entwicklung des neuen Flughafens München im Erdinger Moos ist die teilplanfrei geführte zweistreifige Kfz-Straße der Flughafentangente Ost bereits jetzt im Abschnitt nördlich Erding zum Teil an der Leistungsgrenze. Gleiches gilt für den Flughafenzubringer St 2584, Erdinger Allee. Deshalb ist der vierstreifige Ausbau sowohl des Flughafen-

zubringers als auch der Flughafentangente Ost bis Erding unbedingt erforderlich, ebenso der dreistreifige Ausbau bis zur Anschlussstelle der B 388 da mit dem weiteren Wachstum des Flughafens, dem Baufortschritt der Autobahn A 94 und der Strukturentwicklung in der Region die Verkehrsbelastungen im Raum Erding weiterhin überproportional zunehmen werden.

Im Prognose-Planfall 2030 wird neben dem Ausbau der FTO auch die geplante Nordumfahrung Erding (ED 99), die Ostumfahrung des Stadtteils Langengeisling (St 2082) sowie die absehbare Strukturentwicklungen im Nordosten von Erding berücksichtigt. Die nachfolgende Tabelle zeigt die prognostizierten werktäglichen Verkehrsstärken im Prognose-Planfall 2030:

	Werktagsverkehr [Kfz/24] Prognose 2030 (Prognose-Nullfall)	Werktagsverkehr [Kfz/24] Prognose 2030 (Prognose-Planfall)	Änderung
St 2580 (FTO) nördl. St 2084/ED 9	27.800	34.600	+ 24 %
St 2580 (FTO) zw. St 2084/ED 9 und ED 7	18.800	25.700	+ 37 %
St 2580 (FTO) zw. ED 7 und B 388	18.600	23.800	+ 28 %
St 2580 südlich B 388	16.300	18.700	+ 15 %
St 2084 (Anton-Bruckner-Straße)	18.800	16.000	- 15 %
ED 9 westlich St 2580	7.000	7.100	+ 1 %
ED 7 westlich St 2580	7.300	7.700	+ 5 %
ED 7 östlich St 2580	15.500	16.600	+ 7 %
B 388 westlich St 2580	19.700	20.100	+ 2 %
B 388 östlich St 2580	24.200	25.000	+ 3 %

In Höhe Erding nimmt die werktägliche Belastung im Vergleich zwischen Prognose-Nullfall-2030 und Prognose-Planfall-2030 im nördlichen Bereich zwischen St 2084/ED 9 und ED 7 um 6.900 Kfz/24h auf 25.700 Kfz/24h zu. Im Südlichen Abschnitt bis zur B 388 ergibt sich ein Anstieg um 5.300 Kfz/24h.

Vergleicht man also die Analyse 2012 mit der Prognose-Planfall-2030 ergibt sich für den Bereich zwischen St 2084 und ED 7 ein Anstieg von 17.800 auf 25.700 Kfz/24h (+44%) und für den Abschnitt bis zur B 388 ein Anstieg von 18.200 auf 23.800 Kfz/24h (+31%).

Die Ergebnisse sind im Verkehrsgutachten „St 2580 - Flughafentangente Ost, 3 /4-streifiger Ausbau von St 2584 bis B 388“ von 2013 dargestellt und auszugsweise als Anlage 1 und in der Unterlage 1 T enthalten, auf die verwiesen wird.

Für die heutige St 2580 im betrachteten Abschnitt liegt bei einem einbahnigen Querschnitt eine Verkehrsbelastung von rund 18.000 Kfz/24h (Analyse Nullfall 2012) vor. Der Anteil des werktäglichen Schwerverkehrs liegt heute im Ausbauabschnitt bei 11 bis 12 % der Gesamtbelastung. Da ein Überholen wegen des starken Gegenverkehrs und der aufgrund der Linienführung eingeschränkten Überholsichtweiten meistens nicht möglich ist, wird die Reisegeschwindigkeit auf der FTO stark vom Schwerverkehr bestimmt. Nach der Auswertung des Unfallgeschehens ereigneten sich im Zeitraum vom 01.01.2005 bis zum 31.03.2015 insgesamt 81 Unfälle. Bei drei Unfällen kamen dabei insgesamt vier Personen ums Leben. Bei sieben Unfällen wurden 13 Personen schwer und bei weiteren 28 Unfällen 40 Personen leicht verletzt. Mit 54 von 81 Unfällen ereigneten sich die meisten Unfälle auf trockener Fahrbahn, bei Winterglätte gab es zehn Unfälle. Wie wichtig die Schaffung besserer Überholmöglichkeiten in diesem Bereich ist, wird bei der Betrachtung der Unfallart deutlich. Es ereigneten sich insgesamt 15 Unfälle durch einen Zusammenstoß von entgegenkommenden Fahrzeugen bzw. weitere 15 Unfälle durch eine seitliche Berührung in gleicher Fahrtrichtung, also Überholunfälle. Auf die in der Unterlage 1 T, Ziff. 2.4.3, S. 14, enthaltene Grafik zum Unfallgeschehen im Zeitraum 01.01.2005 bis 31.03.2015 von Abschnitt 160 Station 318 bis Abschnitt 180 Station 2753 wird verwiesen. Als Sofortmaßnahme wurde auf weiten Teilen der St 2580 Ende 2014 ein Überholverbot angeordnet.

4.2.1.2 Zukünftige Straßen- und Verkehrsverhältnisse

Durch den dreistreifigen Ausbau der St 2580 FTO wird ein Überholen des Schwerverkehrs erleichtert und Überholvorgänge unter Mitbenutzung des Fahrstreifens für den Gegenverkehr vollständig vermieden. Dadurch wird der Verkehrsfluss verflüssigt, die Reisegeschwindigkeit erhöht und die Sicherheit verbessert. Diese Effekte treten im Übrigen auch ein, falls der vierstreifige Ausbau nördlich des hier gegenständlichen Vorhabens nicht planfestgestellt oder realisiert werden sollte, so dass der dreistreifige Ausbauabschnitt über eine eigenständige Planrechtfertigung verfügt.

Der auszubauende Streckenabschnitt wurde mit der Wahl der Knotenpunktgestaltung, des Straßenquerschnitts, der Linienführung und einer entsprechenden Ausstattung so gestaltet, dass bei bestimmungsgemäßem Gebrauch die Verkehrssicherheit deutlich erhöht wird.

Im Übrigen führt der dreistreifige Ausbau der St 2580 zu einer höheren Reisegeschwindigkeit und Zuverlässigkeit (infolge geringeren Staurisikos).

4.2.2 Einwände zur Planrechtfertigung

Der Verkehrsclub Deutschland (VCD), Landesverband Bayern e.V., wandte ein, die Nordumfahrung Erding ED 99 dürfe nicht berücksichtigt werden, da er auch gegen dieses Vorhaben Einwendungen erhoben habe.

Dieser Einwand wird zurückgewiesen, da vorhersehbare Entwicklungen in der Verkehrsprognose zu berücksichtigen sind. Für die ED 99 ist das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Die bei jedem Straßenbauvorhaben bestehende Möglichkeit, dass es nicht genehmigt oder nicht umgesetzt wird, führt aber nicht dazu, dass es in der Verkehrsprognose nicht berücksichtigt werden dürfte. Ansonsten könnten künftige Straßenbauprojekte niemals mit in eine Prognose einfließen, was der Sinnhaftigkeit von Verkehrsprognosen widerspricht.

Auch das prognostizierte Passagieraufkommen des Flughafens München sei deutlich zu hoch angesetzt. Hier sei eine Sättigung erreicht bzw. zu erwarten. Dem prognostizierten Wachstum des Flughafens stünden auch unter anderem die Klimaziele entgegen. Daher würden sich auch die Verkehrsbewegungen auf der Straße vom und zum Flughafen nicht wie prognostiziert entwickeln.

Aus unserer Sicht ist das Wachstum des Flughafens München in den Verkehrsprognosen zu berücksichtigen. Insbesondere besteht für die dritte Start- und Landebahn ein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss. Mehr oder weniger vom tagesaktuellen Geschehen beeinflusste Überlegungen über die Frage ob und wann dieses Projekt realisiert wird, ändern hieran nichts.

Im Übrigen stützt sich die Planrechtfertigung nicht nur auf den Aspekt des gesteigerten Verkehrsaufkommens im Raum Erding und auf der FTO selbst, sondern ein maßgeblicher Aspekt ist, wie oben dargelegt, die Vermeidung der bisher zahlreichen Unfälle. Die Unfallstatistik, die auch das Überholverbot als Sofortmaßnahme notwendig gemacht hat, zeigt, dass auch ohne weitere Verkehrszuwächse Handlungsbedarf besteht, um die Verkehrssicherheit wieder herzustellen. Dem dient die Schaffung von richtlinienkonformen und verkehrssicheren Überholmöglichkeiten. Soweit sich der VCD gegen Forderungen nach einem vierstreifigen Ausbau der FTO auch im hier gegenständlichen Abschnitt wendet, besteht kein Widerspruch zur vorliegenden Planung, so dass hierauf nicht näher einzugehen ist.

Die Einwendungen der Großen Kreisstadt Erding und des Landkreises Erding, die einen durchgehend vierstreifigen Ausbau fordern, werden zusammen mit den übrigen Belangen dieser beiden Gebietskörperschaften unter 4.3.13 und 4.3.16 dieses Beschlusses behandelt.

4.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

4.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Das Bauvorhaben steht den Erfordernissen der Raumordnung nicht entgegen. Zentrales Ziel der Landesentwicklung ist die Schaffung möglichst gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen. 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 (Zu 4.2 (B)). Der Flughafen München soll aus allen Teilen der Region, sowohl durch den ÖPV als auch durch den Individualverkehr (IV), gut erreichbar sein (RP 14 B V G 1.5). Durch den geplanten dreistreifigen Ausbau wird die St 2580 leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ertüchtigt und deren Leistungsfähigkeit sowie die Verkehrssicherheit verbessert. Das Vorhaben entspricht damit grundsätzlich den landes- und regionalplanerischen Zielsetzungen hinsichtlich des Straßenverkehrs.

Das geplante Vorhaben liegt jedoch in einem Bereich, der von weiteren vorhandenen und geplanten Maßnahmen der Verkehrsinfrastruktur betroffen ist. Das Vorhaben wird durch den vierstreifigen Ausbau der St 2580 zwischen St 2084 und St 2584, die geplante Nordumfahrung Erding (ED 99) sowie die Verbesserung der Schienenanbindung des Verkehrsflughafens München tangiert. Das Schienenwegenetz soll erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden (LEP 4.3.1 (G)). Der Bahnknoten München soll ausgebaut werden (LEP 4.3.2(G)). Wobei das modulare Gesamtkonzept „Bahnknoten München“ u. a. das Vorhaben Erdinger Ringschluss umfasst. Der gegenständliche dreistreifige Abschnitt der St 2580 kreuzt allerdings nicht die geplante Trasse des Erdinger Ringschlusses. In einer Entfernung von wenigen Kilometern liegt als Planungsgebiet das Vorranggebiet Flughafenentwicklung (LEP 4.5.1(Z)), welches der dauerhaften Standortsicherung des Verkehrsflughafens München und der Sicherung seiner räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten dient. Lt. Begründung bleibt die

Zulässigkeit von Verkehrsprojekten zur Erschließung des Flughafens jedoch davon ohnehin unberührt (Zu 4.5.1 (B)).

Die St 2580 liegt in der Region München (14) und markiert teilweise die Grenze zwischen dem Verdichtungsraum und dem ländlichen Raum. Die Region München und ihre Teilräume sollen als attraktiver Lebensraum und leistungsfähiger Wirtschaftsraum im Sinne einer nachhaltigen Raumentwicklung gesichert und weiterentwickelt werden. Die St 2580 nimmt hierbei in erheblichem Umfang Verkehr vom großen Verdichtungsraum München auf und trägt somit zur Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen und zur Schaffung und dem Erhalt qualifizierter Arbeitsplätze bei.

Im Übrigen wird auf die in der Unterlage 1 T (Ziff. 2.4.1, S. 8 ff.) dargestellten Ziele des Landesentwicklungsprogrammes Bayern 2013 verwiesen.

4.3.2 Planungsvarianten

Die Planfeststellungsbehörde war 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 kamen, 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).

Das erfolgte vorzeitige Ausscheiden von möglichen Trassenvarianten durch den Vorhabensträger ist nachvollziehbar und nicht zu beanstanden. Die Wahl der Vorzugsvariante ist nachvollziehbar und aus unserer Sicht aus folgenden Gründen richtig:

Nullvariante

Der Ausbau der St 2580 FTO im Bereich zwischen den Anschlussstellen St 2084/ED 9 und B 388 auf der Grundlage der Beibehaltung des vorhandenen zweistreifigen Querschnitts (Nullvariante) konnte schon aufgrund der von Prof. Dr.-Ing Kurzak prognostizierten Verkehrsstärken verworfen werden. Wie im Verkehrsgutachten ausgeführt, sind die Grenzen der Leistungsfähigkeit schon heute fast erreicht, Überholvorgänge sind aus Sicherheitsgründen verboten oder kaum möglich. Umbauten wie die Umgestaltung der teilplanfreien Knotenpunkte in planfreie Knotenpunkte würden zwar die Leistungsfähigkeit durch einen flüssigeren Verkehrsablauf erhöhen,

aber nicht in einem Maße, wie für die prognostizierten Verkehrsstärken auf der St 2580 FTO erforderlich. Um die für die Zukunft prognostizierten Verkehrsstärken verkehrssicher und leistungsfähig aufnehmen zu können, muss deshalb der Querschnitt der St 2580 FTO um zusätzliche Fahrstreifen ergänzt werden. Die Nullvariante würde diese Planungsziele nicht erreichen.

Anpassung der Knotenpunkte

Durch einen Umbau der vorhandenen teilplanfreien Knotenpunkte in planfreie Knotenpunkte kann zwar der Verkehrsablauf im Knotenpunktbereich verbessert werden. Allerdings reicht dies nicht aus, um die Leistungsfähigkeit der St 2580 für die prognostizierten Verkehrsstärken ausreichend zu erhöhen.

Kompletter Neubau

Eine Neubauvariante mit einer gänzlich geänderten Linienführung konnte vorab aufgrund ihrer deutlichen Nachteile ausgeschlossen werden. Ein Neubau würde zum einen einen erheblichen Flächenverbrauch und neue Grundinanspruchnahmen sowie Flächenzerschneidungen verursachen. Zum anderen würden dadurch erhebliche Mehrkosten entstehen.

Anschluss von Norden kommend mit Verbreiterung nach Osten

Ein Anschluss von Norden kommend mit Verbreiterung nach Osten scheidet insbesondere aus, da der vierstreifige Ausbau, der sich im Norden anschließt, auf der Westseite geplant ist. Im Variantenvergleich dieses, sich nördlich anschließenden Bauabschnitts (vierstreifiger Ausbau der St 2580) wurde explizit untersucht, ob auch eine östliche Verbreiterung mit einer zweiten Richtungsfahrbahn möglich wäre. Im dortigen Planfeststellungsverfahren ist nach derzeitiger vorläufiger Einschätzung davon auszugehen, dass eine Variante mit westlicher Verbreiterung und nicht mit östlicher Verbreiterung zu bevorzugen sein wird, so dass zur Gewährleistung der entsprechenden Anschlüsse auch der dreistreifige Ausbau auf der Westseite der bestehenden Trasse erfolgt.

Anschluss von Norden kommend mit Verbreiterung nach Westen und Anordnung eines Überholfahrstreifens in Fahrtrichtung Nord

Der vierstreifige Ausbau ist auf der Westseite geplant. Die aus Norden kommenden beiden Fahrstreifen werden Richtung Süden weitergeführt. Ein Überholfahrstreifen in Fahrtrichtung Nord würde großzügige Verschwenkungsbereiche erfordern, um die Anpassung an die aus Norden kommenden Fahrstreifen der vierstreifigen FTO aufzunehmen.

Nach dem frühzeitigen Ausscheiden der Nullvariante, des alleinigen Ausbaus der Knotenpunkte, des kompletten Neubaus, eines nördlichen Anschlusses mit Verbreiterung nach Osten und der Anordnung eines Überholfahrstreifens in Richtung Norden im Anschlussbereich der durchgehenden westlichen Verbreiterung der St 2580, wurden Varianten verglichen, auf welcher Seite oder in welchen Teilabschnitten der Anbau eines Überholfahrstreifens erfolgen könnte.

Bei dem Variantenvergleich spielt die Querschnittsgestaltung der St 2580 keine Rolle, da sie in allen Varianten grundsätzlich gleich ist. Bei den Bauwerken ergeben sich Unterschiede beim Kreuzungsbauwerk mit der GVS Ziegelstatt-Stammham (BW 7737-537).

Alle Varianten beginnen am Ende des nördlichen Bauabschnitts mit einer Verbreiterung der Fahrbahn zwischen der St 2084/ED 9 und der ED 7 in Richtung Westen. Dabei müssen die beiden Feldwegunterführungen (BW 7637-545 und BW 7637-546) verbreitert werden. Um nicht das Bauwerk BW 7637-547 im Zuge der ED 7 abbrechen und neu errichten zu müssen, wird der Überholfahrstreifen vor der Kreuzung mit der ED 7 eingezogen. Zwischen dem Bauanfang und der Kreuzung mit der ED 7 ist der Überholfahrstreifen in Richtung Süd vorgesehen. Die Länge des Überholbereiches zwischen der Anschlussstelle der St 2084 und der Anschlussstelle der ED 7 beträgt etwa 950 m. An der Anschlussstelle ED 7 müssen die Rampenbereiche angepasst werden. Alle Varianten enden vor dem Kreuzungsbauwerk mit der B 388, da das Bauwerk BW 7737-538 erhalten werden soll.

Ausgehend von diesen Gemeinsamkeiten wurden folgende Varianten näher untersucht:

Variante 1

Bei Variante 1 erfolgt die Verbreiterung zwischen der ED 7 und der GVS und weiter bis zur B 388 in Richtung Osten. Die insgesamt zur Verfügung stehende Länge wird in zwei etwa gleich lange Teilstücke unterteilt. Von der ED 7 bis etwa zur GVS liegt der Überholfahrstreifen in Fahrtrichtung Nord. Kurz vor dem Bauwerk wird eine Wechselstelle eingerichtet. Von der GVS bis zur B 388 liegt der Überholfahrstreifen in Fahrtrichtung Süd. Beide Überholrichtungen führen voneinander weg, so dass der unkritische Wechselbereich mit einer 30 m langen Sperrflächenmarkierung ausgeführt wird. Insgesamt entstehen Überholbereiche mit einer Länge von jeweils etwa 800 m.

Da der Fahrbahnrand zwischen der Anschlussstelle der ED 7 und der Anschlussstelle der B 388 nicht eingezogen wird, muss das Bauwerk BW 7737-537 im Zuge der GVS abgebrochen und in neuer Geometrie als BW 2/1 neu errichtet werden.

Variante 2

Bei Variante 2 erfolgt die Verbreiterung zwischen der ED 7 und der GVS und weiter bis zur B 388 in Richtung Osten. Das Bauwerk BW 7737-537 im Zuge der GVS bleibt bei dieser Variante erhalten. Da in der vorhandenen lichten Weite allerdings nur zwei Fahrstreifen Platz finden, muss der Überholstreifen mit einer regelkonformen Verziehungslänge von 120 m vor dem Bauwerk eingezogen und nach dem Bauwerk wieder aufgeweitet werden. Von der GVS bis zur B 388 liegt der Überholfahrstreifen in Fahrtrichtung Süd.

Durch die Einziehung und Aufweitung des Überholfahrstreifens mit den erforderlichen Verziehungslängen im Bereich des Bauwerks BW 7737-537 stehen diese Bereiche nicht mehr für Überholvorgänge zur Verfügung. Da das bestehende Bauwerk der GVS nicht mittig zwischen den Anschlussstellen liegt, ergibt sich im Bereich zwischen ED 7 und GVS ein Überholbereich von 800 m und im südlichen Bereich entsteht ein Überholbereich von 550 m Länge.

Variante 3

Bei Variante 3 erfolgt die Verbreiterung zwischen der ED 7 und der GVS und weiter bis zur B 388 in Richtung Westen. Von der ED 7 bis etwa zur GVS liegt der Überholfahrstreifen in Fahrtrichtung Nord. Kurz vor dem Bauwerk wird eine Wechselstelle eingerichtet. Von der GVS bis zur B 388 verläuft der Überholfahrstreifen in Fahrtrichtung Süd. Beide Überholrichtungen führen voneinander weg, sodass der unkritische Wechselbereich mit einer 30 m langen Sperrflächenmarkierung ausgeführt wird. Insgesamt entstehen Überholbereiche mit einer Länge von jeweils etwa 800 m.

Da der Fahrbahnrand zwischen der Anschlussstelle der ED 7 und der Anschlussstelle der B 388 nicht eingezogen wird, muss das Bauwerk BW 7737-537 im Zuge der GVS abgebrochen und in neuer Geometrie als BW 2/1 neu errichtet werden.

Variante 4

Bei Variante 4 erfolgt die Verbreiterung zwischen dem Anschluss der ED 7 und der GVS in Richtung Osten und zwischen der GVS und der B 388 in Richtung Westen. Der Überholfahrstreifen liegt im nördlichen Abschnitt in Fahrtrichtung Nord und im südlichen Abschnitt in Fahrtrichtung Süd.

Das Bauwerk BW 7737-537 im Zuge der GVS bleibt bei dieser Variante erhalten. Da in der vorhandenen lichten Weite allerdings nur zwei Fahrstreifen Platz finden, muss der Überholstreifen mit einer regelkonformen Verziehungslänge von 120 m vor dem Bauwerk eingezogen und nach dem Bauwerk wieder aufgeweitet werden. Durch die Einziehung und Aufweitung des Überholfahrstreifens mit den erforderlichen Verziehungslängen, stehen diese Bereiche nicht mehr für Überholvorgänge zur Verfügung. Da das bestehende Bauwerk der GVS nicht mittig zwischen den Anschlussstellen

liegt, ergibt sich im Bereich zwischen ED 7 und GVS ein Überholbereich von 800 m und im südlichen Bereich entsteht ein Überholbereich von 550 m Länge.

Variante 5

Bei Variante 5 erfolgt die Verbreiterung zwischen dem Anschluss an die ED 7 und der GVS in Richtung Westen. Der Überholfahrstreifen liegt in Fahrtrichtung Nord. Von der GVS bis zur B 388 erfolgt die Verbreiterung ebenfalls in Richtung Westen. Hier liegt der Überholfahrstreifen in Fahrtrichtung entgegengesetzter Fahrtrichtung, d. h. in Fahrtrichtung Süd.

Das Bauwerk BW 7737-537 im Zuge der GVS bleibt bei dieser Variante erhalten. Da in der vorhandenen lichten Weite allerdings nur zwei Fahrstreifen Platz finden, muss der Überholstreifen mit einer regelkonformen Verziehungslänge von 120 m vor dem Bauwerk eingezogen und nach dem Bauwerk wieder aufgeweitet werden. Durch die Einziehung und Aufweitung des Überholfahrstreifens mit den erforderlichen Verziehungslängen, stehen diese Bereiche nicht mehr für Überholvorgänge zur Verfügung. Da das bestehende Bauwerk der GVS nicht mittig zwischen den Anschlussstellen liegt, ergibt sich im Bereich zwischen ED 7 und GVS ein Überholbereich von 800 m und im südlichen Bereich entsteht ein Überholbereich von 550 m Länge.

Variante 6

Bei Variante 6 erfolgt die Verbreiterung zwischen der ED 7 und der GVS in Richtung Westen. Der Überholfahrstreifen liegt in diesem Abschnitt in Fahrtrichtung Nord. Von der GVS bis zur B 388 erfolgt die Verbreiterung in Richtung Osten. Hier liegt der Überholfahrstreifen in entgegengesetzter Fahrtrichtung, d. h. in Fahrtrichtung Süd.

Das Bauwerk BW 7737-537 im Zuge der GVS bleibt bei dieser Variante erhalten. Da in der vorhandenen lichten Weite allerdings nur zwei Fahrstreifen Platz finden, muss der Überholstreifen mit einer regelkonformen Verziehungslänge von 120 m vor dem Bauwerk eingezogen und nach dem Bauwerk wieder aufgeweitet werden. Durch die Einziehung und Aufweitung des Überholfahrstreifens mit den erforderlichen Verziehungslängen, stehen diese Bereiche nicht mehr für Überholvorgänge zur Verfügung. Da das bestehende Bauwerk der GVS nicht mittig zwischen den Anschlussstellen liegt, ergibt sich im Bereich zwischen ED 7 und GVS ein Überholbereich von 800 m und im südlichen Bereich entsteht ein Überholbereich von 550 m Länge.

4.3.2.2 Vergleich der Planungsvarianten

4.3.2.2.1 Erfüllen des Planungszieles, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs

Raumstrukturelle Wirkungen

Mit dem dreistreifigen Ausbau der St 2580 im Abschnitt westlich Erding wird die Verbindungsfunktion der Verkehrsanlage nicht verändert. Auch ergeben sich keine Veränderungen im vorhandenen Straßennetz wie Verknüpfungspunkte oder Verlegungen. Da sich auch die Verkehrsentwicklung nicht variantenabhängig verändern wird, sind alle in Frage kommenden Varianten im Hinblick auf die raumstrukturellen Wirkungen als gleichwertig zu betrachten.

Verkehrliche Beurteilung

Alle Varianten führen mit der wechselseitigen Anordnung eines zusätzlichen Überholstreifens zu einer deutlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit und Erhöhung der Reisegeschwindigkeit, da Überholmöglichkeiten geschaffen werden, die bislang weitgehend fehlen.

Bei den Varianten 1 und 3 wird das Bauwerk BW 7737/537 abgebrochen und mit veränderter Geometrie wieder errichtet. Dadurch können bei diesen Varianten Überholfahrstreifen mit einer Länge von insgesamt etwa 2.550 m angeordnet werden.

Bei den Varianten 2, 4, 5 und 6 bleibt das Bauwerk erhalten. Da in der vorhandenen lichten Weite allerdings nur zwei Fahrstreifen Platz finden, muss der Überholstreifen mit einer regelkonformen Verziehungslänge von 120 m vor dem Bauwerk eingezogen und nach dem Bauwerk wieder aufgeweitet werden. Durch die Einziehung und Aufweitung des Überholfahrstreifens mit den erforderlichen Verziehungslängen, stehen diese Bereiche nicht mehr für Überholvorgänge zur Verfügung. Da das bestehende Bauwerk der GVS nicht mittig zwischen den Anschlussstellen liegt, ergibt sich im Bereich zwischen ED 7 und GVS ein Überholbereich von 800 m, im südlichen Bereich entsteht ein Überholbereich von 550 m Länge. Die Überhollänge beträgt bei diesen Varianten daher insgesamt etwa 2.300 m und damit 250 m weniger als bei den Varianten 1 und 3. Die Varianten 1 und 3 weisen daher bei der verkehrlichen Beurteilung gerade mit Blick auf die Verkehrswirksamkeit deutliche Vorteile im Gegensatz zu den übrigen Varianten auf.

Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung

Die Trassierung sämtlicher Varianten entspricht in Bezug auf die Linienführung den gültigen Richtlinien und damit auch den sicherheitstechnischen Anforderungen. Der Unterschied der jeweiligen Varianten besteht darin, dass bei den Varianten 1 und 3 das Bauwerk 7737-573 abgebrochen und mit veränderter Geometrie wieder errichtet wird. Bei den übrigen Varianten bleibt das Bauwerk erhalten. Die dann erforderliche Einziehung und Aufweitung vor und nach dem Bauwerk ist bautechnisch möglich. Allerdings ist problematisch, dass für den Kraftfahrer, der auf dem rechten Fahrstreifen fährt, der bestehende Brückenpfeiler in der Sichtachse liegt. Es entsteht damit der optische Eindruck, mit hoher Geschwindigkeit auf den Pfeiler zuzufahren. Um mög-

lichst lange Überhollängen zu erreichen, werden die Überholfahrstreifen aber bis kurz vor das Bauwerk geführt. Dies trifft auf die Variante 2 (im Abschnitt zwischen GVS und B 388), Variante 5 (zwischen ED 7 und GVS) und Variante 6 (zwischen ED 7 und GVS sowie zwischen GVS und B 388) zu. Zudem wird bei allen Varianten, bei denen dieses Bauwerk erhalten bleibt, die notwendigen Mindestlänge für Überholstreifen, die nach den einschlägigen Richtlinien mindestens 600 m betragen soll (vgl. 4.5.3.2 der RAL 2012), nicht erreicht. Bei den Varianten 2, 4, 5 und 6 stehen nur 550 m zur Verfügung. Bei gleicher Beurteilung aus entwurfstechnischer Sicht ergeben sich daher deutliche Vorteile für die Varianten 1 und 3 mit Blick auf die Verkehrssicherheit.

4.3.2.2.2 Immissionsschutz

Die untersuchten Varianten halten zu allen schützenswerten Anwesen einen so ausreichenden Abstand ein, dass die maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV deutlich unterschritten werden. Lärmschutzmaßnahmen sind daher nicht notwendig.

Insgesamt sind unter dem Gesichtspunkt des Immissionsschutzes daher alle Varianten als gleichwertig zu beurteilen.

4.3.2.2.3 Natur- und Landschaftsschutz

Im nördlichen Bereich (zwischen St 2084 und ED 7) erfolgt bei allen sechs Varianten der Ausbau auf der westlichen Seite, so dass insoweit auch alle Varianten als gleichwertig zu beurteilen sind. Der Ausbau auf der westlichen Seite führt zu geringeren Eingriffen in straßennahe Gehölze und fachlich höherwertige Flächen (Grünland, Streuobst, Hecken) und ist daher gegenüber einem Ausbau auf der Ostseite vorzugswürdig. Die durch die Varianten hervorgerufenen Beeinträchtigungen des Artenschutzes unterscheiden sich nicht.

Im Abschnitt zwischen ED 7 und GVS befindet sich westlich der St 2580 das größte zusammenhängende Feldgehölz des untersuchten Abschnitts. Östlich der St 2580 befinden sich überwiegend Äcker, wenig Gehölze und ein kleiner, eutropher und naturferner Tümpel. Nördlich der GVS sind auf der Westseite zudem insbesondere Intensivgrünland und ein Graben mit flutender Vegetation des FFH Lebensraumtyps 3260 zu nennen. Damit kann festgestellt werden, dass auf der Westseite mehr ökologisch relevante Strukturen anzutreffen sind als auf der Ostseite. Dies spricht für die Varianten 1, 2 und 4, die in diesem Abschnitt einen Ausbau auf der Ostseite vorsehen. In Bezug auf die Feldlerche verursachen hierbei alle Varianten den gleichen Kompensationsbedarf.

Mit Blick auf den Artenschutz sind die Varianten günstiger, bei denen das Bauwerk BW 7737-537 erhalten bleibt. Dieses dient zusammen mit den angrenzenden straßennahen Gehölzen den Fledermäusen zur Orientierung und als Überflugmöglichkeit

über die St 2580. Die Varianten 1 und 3 greifen hier temporär in die Lebensraumfunktionen ein, da in diesen Varianten das Bauwerk abgerissen und die Gehölze teilweise gerodet werden. Durch die Berücksichtigung von Vermeidungsmaßnahmen (Wiederherstellung der Heckenstrukturen am neu gebauten Brückenbauwerk, Zäune als Überflughilfe) können artenschutzrechtliche Verbotstatbestände vermieden werden, so dass auch die Varianten 1 und 3 ohne Schäden der lokalen Fledermauspopulation umgesetzt werden können.

Südlich der GVS bis zur B 388 sind alle Varianten als gleichwertig anzusehen.

In der naturschutzfachlichen Gesamtschau sind daher die Varianten 2 und 4 vorzugswürdig, da das Bauwerk BW 7737-537 erhalten bleibt und gleichzeitig zwischen der ED 7 und der GVS die naturschutzfachlich höherwertigen Flächen westlich der St 2580 erhalten bleiben.

4.3.2.2.4 Wirtschaftlichkeit

Unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten unterscheiden sich die Varianten ebenfalls nur im Umgang mit dem Bauwerk BW 7737-537. Für dessen Abbruch und Neuerrichtung fallen bei den Varianten 1 und 3 in etwa 946.000 € an, die bei den übrigen Varianten nicht entstehen. Die Varianten 1 und 3 sind aus wirtschaftlicher Sicht daher schlechter als die übrigen Varianten zu beurteilen.

4.3.2.3 Bewertung der Planungsvarianten

Die Auswirkungen der Trassen werden an den jeweiligen Belangen gemessen. Beim Gesamtvergleich der untersuchten Trassenvarianten ergibt sich Folgendes:

Mit Blick auf die raumstrukturellen Wirkungen und die entwurfstechnische Beurteilung sind alle Varianten gleichwertig. Das gilt auch für die Überhollänge zwischen St 2084 und ED 7, sowie zwischen ED 7 und GVS.

Wirtschaftliche Gesichtspunkte sprechen für die Varianten 2, 4, 5 und 6, da Abbruch und Neuerrichtung des Bauwerks BW 7737-537 und die damit verbundenen Kosten entfallen. Bei diesen Varianten sind auch die Auswirkungen auf den Artenschutz günstiger zu bewerten als bei den anderen Varianten. Wird der Blick auf den gesamten Bereich des Natur- und Landschaftsschutzes erweitert, spricht dies gegen die Variante 3, da hier zur artenschutzrechtlichen Problematik die ungünstige westliche Anbauichtung im Abschnitt zwischen ED 7 und GVS hinzukommt. Gleiches gilt für die Varianten 5 und 6.

Entscheidend gegen die Varianten 2, 4, 5, und 6 spricht allerdings, dass bei diesen Varianten die Überholbereiche vor dem erhalten bleibenden Bauwerk BW 7737-537 eingezogen werden müssen. Zum einen verkürzen sich dadurch die für Überholun-

gen zu Verfügung stehenden Strecken um insgesamt rund 250 Meter, was für die verkehrliche Beurteilung relevant ist. Zum anderen führt dies dazu, dass der Überholstreifen zwischen GVS und B 388 nur noch knapp 550 m lang ist, wohingegen die Mindestlänge nach RAL 600 m beträgt. Dieser sicherheitstechnische Nachteil ist bei einer Maßnahme, die vorrangig der Erhöhung der Verkehrssicherheit dient, als erheblich anzusehen und überwiegt gegenüber den wirtschaftlichen und artenschutzrechtlichen Gründen. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die Lebensraumfunktionen der Fledermäuse nur vorübergehend gestört werden, da die Wiedererrichtung des Bauwerkes und der Gehölze vorgesehen sind. Zudem können durch die Berücksichtigung von adäquaten Vermeidungsmaßnahmen die Varianten mit dem Neubau der Brücke ohne Schäden der lokalen Fledermauspopulation durchgeführt werden. Von den beiden sicherheitstechnisch besser zu beurteilenden Varianten kann die Variante 1 wegen der naturschutzfachlich sinnvolleren Anbaurichtung als vorzugswürdig angesehen werden.

Wir halten daher die Entscheidung des Vorhabensträgers, die planfestgestellte Lösung zu verwirklichen, für sachgerecht. Dies gilt auch unter Berücksichtigung der Tatsache, dass, wie in der Umweltverträglichkeitsprüfung dargestellt, eine andere Variante nur mit Blick auf die Umwelt günstiger wäre. Die Abwägung mit Belangen, die nicht Gegenstand der UVP sind, wie das Interesse daran, richtlinienkonforme und damit verkehrssichere Längen von Überholfahrstreifen herzustellen ergibt, dass hier die geringen umweltfachlichen Nachteile zurückzutreten haben. In der Abwägung aller Belange und unter Berücksichtigung des dem Vorhabensträger eingeräumten Planungsermessens ist die Planfeststellungstrasse insbesondere aufgrund ihrer Vorteile der Verkehrssicherheit durch die Herstellung regelkonformer Längen der Überholstreifen die richtige Trassenvariante. Die Nachteile der Planfeststellungstrasse, insbesondere wegen der höheren Baukosten und des temporären Eingriffs in die Lebensraumfunktionen der Fledermäuse, bedingen unserer Ansicht nach nicht die Wahl einer anderen Trasse als vorzugswürdige Lösung.

4.3.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt, Kreuzungen, 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 Landstraßen – RAL (2012)“. 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:

Aus der Straßenkategorie LS II ergibt sich nach den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) die anzuwendende Entwurfsklasse, hier die Entwurfsklasse EKL 2. Für die maßgebenden Entwurfparameter z. B. bei der Linienführung, der Querneigung oder der Haltesichtweite wurde die Planungsgeschwindigkeit $v = 100$ km/h zu-grunde gelegt.

Bei der hier planfestgestellten Maßnahme handelt sich um einen bestandsorientierten Ausbau, sodass die Trassierung durch die vorhandene Trasse der St 2580 FTO in Lage und Höhe im Wesentlichen bereits vorgegeben ist. Folgende Zwangspunkte und Randbedingungen bei der Lage- und Höhentrasierung haben das Ergebnis der Planung wesentlich beeinflusst:

- Anbindungspunkte an das bestehende Straßennetz
- Bestehende Fahrbahn der St 2580
- Topographische Verhältnisse
- Querung eines Feldweges bei Bau-km 0+333
- Querung eines Feldweges bei Bau-km 0+784
- Querung der ED 7 bei Bau-km 1+405
- Querung des Schlotgrabens bei Bau-km 1+654
- Querung der GVS Ziegelstatt-Stammham bei Bau-km 2+925
- Querung der B 388 bei Bau-km 4+160

Grundlage für die Bemessung des dreistreifigen Ausbauquerschnitts sind die Ergebnisse aus der Verkehrsuntersuchung und der Straßenverkehrszählungen mit deren Angaben zum Schwerverkehrsanteil. Für die St 2580 wird ein nach RAL erforderlicher Querschnitt RQ 11,5+ mit Überholfahrstreifen mit einer 12,0 m breiten Fahrbahn und ein in der Regel 1,5 m breites Bankett gewählt. In den Bereichen mit nur zwei Fahrstreifen wird die vorhandene Fahrbahn von 8,0 auf 8,5 m verbreitert. Auf die Tabelle unter Ziffer 4.4.1 (S. 37) der Unterlage 1 T (Erläuterungsbericht, S. 43) wird verwiesen.

Der bestandsorientierte Ausbau bewirkt auch, dass in den Bereichen mit $R = 600$ m und $R = 1000$ m die Querneigung leicht über den empfohlenen Werten der RAL 2012 liegt. Um die empfohlenen Werte zu erreichen, müsste nahezu der gesamte Unterbau der bestehenden Fahrbahn ausgetauscht werden, was nicht im Verhältnis zum zu erzielenden Nutzen stünde. Die leichte Überschreitung der Querneigung führt nicht zu einer Gefährdung der Verkehrssicherheit.

Neben der Anbindung an bestehende Streckenabschnitte werden die vorhandenen Anschlussstellen der ED 7 und der nördliche Bereich der Anschlussstelle zur B 388 umgebaut. Dafür werden an den Anschlussstellen 150 m lange Ein- und Ausfädelseifen mit teilweiser Anpassung der Rampengeometrie vorgesehen.

Der dreistreifige Ausbau beginnt südlich der Anschlussstelle an die St 2084/ED 9 und verläuft in vier Bögen in südlicher Richtung. Der neue Überholfahrstreifen befindet sich zwischen Bauanfang und ED 7 auf der Westseite der bestehenden Fahrbahn mit Fahrtrichtung Süd. Zwischen ED 7 und GVS wechselt die Verbreiterung auf die Ostseite, der Überholfahrstreifen wechselt in Fahrtrichtung Nord. Zwischen GVS und B 388 verbleibt die Verbreiterung auf der Ostseite, der Überholfahrstreifen wechselt wieder in Fahrtrichtung Süd. Die Anschlüsse an die ED 7 und B 388 bleiben höhenfrei.

Die Linienführung orientiert sich an der bestehenden Trasse, die Gradienten werden wegen der gestiegenen Verkehrsbelastung und der infolgedessen notwendigen größeren Stärke des Oberbaus um 4 cm höher gelegt. Die erforderlichen Haltesichtweiten werden eingehalten. Eine Überprüfung der Überholweite ist nicht erforderlich, da der Überholvorgang auf dem dritten Fahrstreifen, dem Überholfahrstreifen, und damit nicht im Gegenverkehr stattfindet.

Die Fahrbahnbefestigung orientiert sich an der Verkehrsprognose, sodass der Oberbau für den neuen Fahrstreifen gemäß Belastungsklasse Bk 32 ausgebaut wird, die Rampenbereiche werden wegen der niedrigeren Verkehrsbelastung gemäß Belastungsklasse Bk 10 ausgebaut.

Die Böschungen werden gemäß RAL mit einer Regelneigung von 1:1,5 bzw. einer Mindestbreite von 3,0 m hergestellt.

Die teilplanfreien Knotenpunkte ED 7 und B 388 bleiben erhalten. Die Beschleunigungs- und Verzögerungsstreifen werden entsprechend RAL auf 150 m verlängert. Bei beiden Anschlussstellen werden die Rampen mit nur einer Richtungsfahrbahn entsprechend RRQ 1 der RAL mit einer bituminösen Breite von insgesamt 6,0 m ausgebildet. In Bereichen mit einem Radius $R = 50$ m oder kleiner wird am Kurvenaußenrand eine 1,0 m Verbreiterung aus überfahrbaren Rasengittersteinen errichtet, um die Vorbeifahrt eines Lkw an einem havarierten Lkw oder einem Betriebsfahrzeug zu gewährleisten. Zweistreifige Querschnitte erhalten gemäß RRQ 2 eine bituminöse Breite von insgesamt 8,0 m.

Das bestehende Brückenbauwerk der ED 7 BW 7637-547 über die St 2580 bleibt erhalten. Die Höhenlage ist insofern durch den Bestand vorgegeben. Schleifen- und Tangentialrampe werden im südwestlichen Bereich angepasst. Die Schleifenrampe wird weiter nach Süden verlegt, um das Stillgewässer zu schonen, das künftig inner-

halb der Schleifenrampe liegt. Der Schlotgraben verläuft künftig unter der Tangentialrampe und wird in einem neu zu errichtenden Bauwerk BW 2/2a geführt. Stillgewässer und Schlotgraben werden durch Kleintierdurchlässe miteinander verbunden. Aufgrund der vorgegebenen Zwangspunkte kommt es in der Tangentialrampe zu einer Bogenfolge von einem Linksbogen $R = 53$ m auf einen Rechtsbogen $R = 80$ m, die im einstreifigen Bereich in der Relation vom kleineren auf den größeren Radius aber trassierungstechnisch tolerierbar ist.

Bei der Anschlussstelle B 388 ist neben dem Bestand der Fahrbahnen und Rampen der Mittlere Isarkanal als Zwangspunkt zu berücksichtigen.

Das bestehende Wegenetz bleibt in seiner Funktion erhalten. Der zwischen Baubeginn und ED 7 verlaufende öffentliche Feld- und Waldweg wird aufgrund der Verbreiterung nach Westen auf einer Länge von rund 1.065 m weiter nach Westen verlegt.

Ein Verbindungsweg, der Teil der Radwegeverbindung zwischen Niederding und Erding ist, unterquert die St 2580 mit dem Bauwerk BW 7637-545 bei Bau-km 0+333. Der Weg bleibt erhalten und wird im Bauwerksbereich tiefer gelegt, um die Durchfahrtshöhe von 4,50 m zu gewährleisten.

Bei Bau-km 0+784 kreuzt ein weiterer Verbindungsweg den straßenbegleitenden Feldweg und unterquert am Bauwerk BW 7637-645 die St 2580. Auch diese Unterquerung wird tiefer gelegt, um die Durchfahrtshöhe von 4,50 m zu gewährleisten.

Durch die Anpassung der Rampen zur ED 7 muss ein weiterer Verbindungsweg verlegt werden. Durch die Verlegung der südöstlichen Rampe muss der Verbindungsweg auf einer Länge von ca. 200 Metern weiter nach Osten verlegt werden. Die Querung über das anzupassende Bauwerk BW 7637-548 bleibt erhalten. Der Weg wird hier nur während der Bauzeit vorübergehend verlegt. Der Weg erhält nach der Verlegung eine Kronenbreite von 5,50 m mit einer Bankettbreite von 1,25 m.

Auf der südwestlichen Seite der Anschlussstelle der ED 7 befindet sich entlang der Rampen ein öffentlicher Feld- und Waldweg in Parallellage zur Erschließung der umliegenden Flurstücke. Der Weg muss wegen der Änderung der Rampen und der Verlegung des Schlotgrabens in diesem Bereich verlegt werden und wird bis zum Ende des Beschleunigungsstreifens der Tangentialrampe an die geänderten Verhältnisse angepasst. Bei einer Kronenbreite von 4,0 m ist eine 3,0 m breite Fahrbahn mit 0,50 m breiten Banketten vorgesehen.

Im Bereich der GVS Ziegelstatt-Stammham wird das BW 7737-537 abgebrochen und neu errichtet. Dafür muss der im südwestlichen Quadranten gelegene öffentliche Feld- und Waldweg auf einer Länge von 72 m nach Süden verschoben werden, Kronenbreite 4,0 m, Fahrbahnbreite 3,0 m, Bankette 0,5 m.

Auch die Anpassung der nordwestlichen Rampen der Anschlussstelle der B 388 erfordert die Verlegung und Anpassung eines Weges. Es erfolgt eine Verschiebung nach Norden auf einer Länge von etwa 267 m, Kronenbreite 4,0 m, Bankette 0,5 m.

Insgesamt ist der Ausbaustandard so gewählt, dass er in der Lage ist, den prognostizierten Verkehr aufzunehmen und verkehrssicher zu bewältigen, wobei auf die öffentlichen Belange und die Belange Dritter Rücksicht genommen wurde.

Kreuzungsbauwerke

Es werden folgende Bauwerke teilweise angepasst, abgebrochen und neu errichtet:

BW 7637-545 Brücke zur Überquerung eines öffentlichen Feld- und Waldweges bei Bau-km 0+333 wird verbreitert. Dazu wird die westliche Kappe abgebrochen und das BW nach Westen entsprechend RQ 11,5B mit 12,50 m Fahrbahnbreite und einer Breite von 16,10 m zwischen den Geländern verbreitert. Im Bestand wie auch im Verbreiterungsbereich weist das BW eine Flachgründung auf.

BW 7637-546 zur Überquerung eines öffentlichen Feld- und Waldweges bei Bau-km 0+783,47 wird verbreitert. Dazu wird die westliche Kappe abgebrochen und das BW nach Westen entsprechend RQ 11,5B mit 12,50 m Fahrbahnbreite und einer Breite von 16,10 m zwischen den Geländern verbreitert. Im Bestand wie auch im Verbreiterungsbereich weist das BW eine Flachgründung auf.

BW 7637-547 Brücke ED 7 über St 2580 bleibt als höhenfreie Kreuzung in der bisherigen Form erhalten.

BW 7637-548 Brücke über den Schlotgraben bei Bau-km 1+653,59 weist eine lichte Weite von 6,0 m und eine lichte Höhe von minimal 1,38 m auf, die Breite zwischen den Geländern beträgt 30,90 m. Das BW besteht aus 21 Fertigteilrahmen in unterschiedlicher Bauhöhe, die miteinander verspannt sind. Große Teile des BW bleiben erhalten und ermöglichen es, den Verkehr während der Bauzeit aufrecht zu erhalten. Für den Umbau der Rampenbereiche werden fünf Rahmenteile zurückgebaut und durch ein Ortbetonwerk ersetzt. Die Änderung der Querneigung der Rampe führt zu einer Absenkung der Fahrbahn um 0,15 m auf minimal 1,23 m, die vorhandene lichte Weite bleibt bestehen. Der minimale Abstand zwischen dem öffentlichen Feld- und Waldweg und der Rampe beträgt 2,90 m, eine entsprechende Schutzeinrichtung zur Trennung der Verkehre wird vorgesehen.

BW 1/1 Brücke Tangentialrampe über den Schlotgraben bei Bau-km 0+238 wird erforderlich wegen der Anpassung der südwestlichen Rampen der Anschlussstelle ED 7. Da das bestehende Stillgewässer möglichst geschont werden soll, kann der Beschleunigungsstreifen der südwestlichen Tangentialrampe nicht mehr über BW 7637-548 geführt werden, sodass ein Neubau eines BW über den Schlotgraben er-

forderlich wird. Die lichte Weite beträgt 11,0 m, die lichte Höhe minimal 1,23 m. Die Breite zwischen den Geländern beträgt analog RQ 9B 10,10 m. Es ist eine Flachgründung vorgesehen.

BW 2/1 Brücke über die GVS Ziegelstatt-Stammham ersetzt das BW 7737-537. Das neue BW wird als Einfeldbauwerk mit einem Kreuzungswinkel von 90,30 gon errichtet. Die minimale lichte Höhe beträgt 4,70 m, die lichte Weite des Brückenfeldes 32,0 m. Entsprechend RQ 9B beträgt die Breite zwischen den Geländern 10,10 m. Es ist wie für das bestehende BW eine Tiefgründung vorgesehen.

BW 7737-538 Brücke B 388 über die St 2580 bei Bau-km 4+160 bleibt als höhenfreie Kreuzung erhalten.

Lärmschutzanlagen werden nicht errichtet.

Die von dem Ausbau betroffenen Versorgungsleitungen (Strom, Gas, Wasser, Fernleitungen etc.) müssen teilweise an die geänderten Verhältnisse angepasst werden, die Kostentragung richtet sich hierbei nach der geltenden Rechtslage, im Einzelnen sind die Regelungen im Regelungsverzeichnis (Unterlage 11 T) dargestellt. Die Anpassungen sind aus Gründen des öffentlichen Wohls erforderlich und können nicht weiter reduziert werden.

4.3.4 Entwässerung

Das anfallende Niederschlagswasser wird im Bestand über Transportmulden in Versickerschächte mit vorgeschalteten Absetzschächten entwässert. Künftig erfolgt die Entwässerung der gesamten Fahrbahn über Rigolenversickerung, Muldenversickerung und Leitungen in den Schlotgraben, einen querenden Graben und einen Teich, sowie in einem Abschnitt über Transportmulden und Entwässerungsleitungen mit Versickerbecken. Die Details, in welchem Abschnitt, welche Art der Versickerung stattfindet, sind in der Tabelle auf Seite 55 der Unterlage 1 T dargestellt. In den Abschnitten 1 und 5 bis 7 ist ein System aus Sickermulden, Sicker- bzw. Huckepackleitungen und Sickerdomen vorgesehen. In den Abschnitten 2 und 3 wird das Niederschlagswasser in Mulden gesammelt und gereinigt und über Sicker- und Huckepackleitungen in den Teich geleitet, der innerhalb des südwestlichen Quadranten der Anschlussstelle der ED 7 liegt. Dieses Prinzip wird auch bei der westlichen Tangentialrampe der Anschlussstelle und zwischen Bau-km 1+670 und Bau-km 2+020 angewandt, dort verlaufen die Sickerleitungen zum Schlotgraben hin.

Auch im Abschnitt 4 entwässert die St 2580 über Versickermulden und Sickerleitungen in einen Vorflutgraben, der in den Schlotgraben mündet. Im Abschnitt 8 wird das Niederschlagswasser in Transportmulden und Huckepackleitungen gesammelt, und in einem zentralen Versickerbecken im nordwestlichen Quadranten der Anschluss-

stelle versickert. Der hohe Straßenrand der St 2580 entwässert wie bisher in das angrenzende Gelände. Die Entwässerung der sonstigen von der Baumaßnahme betroffenen Straßen und Wege wird nicht verändert, insbesondere die querenden Feld- und Waldwege, die über Versickerschächte an den Straßentiefpunkten der jeweiligen Einschnitte entwässern, behalten diese Entwässerung bei und die vorhandenen Versickereinrichtungen werden dafür den neuen Verhältnissen angepasst. Die Lage der Entwässerungseinrichtungen ist in der Unterlage 18 dargestellt.

Durch die Gestaltung der Entwässerung in Verbindung mit den Auflagen dieses Beschlusses ist sichergestellt, dass sich die Entwässerung nicht negativ auf Oberflächengewässer oder das Grundwasser auswirkt.

4.3.5 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. Der dreistreifige Ausbau der FTO westlich Erding löst keine Maßnahmen der Lärmvorsorge aus, da es im Untersuchungsgebiet zu keiner Überschreitung der maßgebenden Lärmgrenzwerte nach der 16. BImSchV kommt. Auch aus der Sicht der Luftreinhaltung bestehen gegen die Planung keine Bedenken.

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.

4.3.5.1 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 Verkehrsgerausche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV).

Wenn den vorgenannten Anforderungen nicht durch eine entsprechende Planung oder technische Vorkehrungen Rechnung getragen werden kann, hat der Betroffene

gegen den Vorhabensträger einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (§ 42 Abs. 1 und 2 BImSchG bzw. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG).

4.3.5.1.1 § 50 BImSchG - Trassierung, Gradienten usw.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie, Höhenlage und sonstige Gestaltung der Straße hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung. 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 Satz 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 16.3.2006, NVwZ-Beilage I 8/2006, 1/13, vom 9.2.2005, NVwZ 2005, 813/816, BayVGH Urteil vom 30.10.2007, Az. 8 A 06.40026).

Der bestandsorientierte Ausbau der FTO westlich von Erding entspricht dem Gebot des § 50 BImSchG, da er ausreichende Abstände zu den schutzwürdigen Bebauungen und Gebieten einhält und soweit möglich schädliche Umwelteinwirkungen vermeidet.

4.3.5.1.2 Rechtsgrundlagen

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.

4.3.5.1.3 Lärmberechnung

Die bei den Lärmberechnungen zur vorliegenden Planung verwendeten Verkehrszahlen und deren Zusammensetzung sind der Verkehrsuntersuchung „St 2580 Flughafen tangente Ost 3-/4-streifiger Ausbau von St 2584 bis B 388, Verkehrsprognose 2030“ aus dem Jahr 2013 von Prof. Dr.-Ing. Kurzak entnommen. Für die Straßenoberfläche wird mit Ausnahme der Rampenbereiche ein bituminöser Fahrbahnbelag verwendet, für den in der Berechnung eine Lärminderung von -2 dB(A) angesetzt wird. Die detaillierten Ergebnisse der schalltechnischen Berechnung sind in Unterlage 17 dargelegt.

4.3.5.1.4 Ergebnis, Darstellung der Lärmschutzmaßnahmen und Beurteilung

Der dreistreifige Ausbau der St 2580 Flughafentangente Ost ist mit der Erweiterung der Trasse um einen weiteren Fahrstreifen als wesentliche Änderung im Sinne von § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV zu behandeln. Es kommt die Überprüfung auf Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV zur Anwendung. Werden demnach die Immissionsgrenzwerte überschritten, werden Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Gemäß der Bauleitplanung der angrenzenden Stadt Erding und den Gemeinden Oberding und Moosinning sind die einzelnen Gemeindegebiete flächenspezifisch ausgewiesen. Dabei sind die im Außenbereich liegenden Gebäude für die Lärmbeurteilung in die Kategorie 3 „Kern-, Dorf-, oder Mischgebiete“ eingestuft:

- Niederding, Erdinger Straße 1: Kern-, Dorf- oder Mischgebiet
- Niederding, Erdinger Straße 2: Kern-, Dorf- oder Mischgebiet
- Erding, Anton-Bruckner-Straße 15: Kern-, Dorf- oder Mischgebiet
- Erding, Anton-Bruckner-Straße 20: Allgemeines oder Reines Wohngebiet
- Erding, Franz-Brombach Straße 2: Gewerbegebiet
- Erding, Franz Brombach Straße 4: Kern-, Dorf- oder Mischgebiet
- Erding, Franz Brombach Straße 8: Kern-, Dorf- oder Mischgebiet
- Erding, Daimler Straße: Gewerbegebiet
- Erding, Am Kletthamer Feld: Gewerbegebiet
- Erding, Dachauer Straße: Gewerbegebiet
- Ziegelstatt: Kern-, Dorf- oder Mischgebiet
- Werndlfing: Kern-, Dorf- oder Mischgebiet
- Kempfing: Kern-, Dorf- oder Mischgebiet
- Stammham: Kern-, Dorf- oder Mischgebiet
- Aufkirchen, Eichenring 20: Kern-, Dorf- oder Mischgebiet
- Aufkirchen: Allgemeines oder Reines Wohngebiet

Die Lärmberechnung zeigt, dass zwar mit dem Bau eines zusätzlichen Streifens eine wesentliche Änderung im Sinne der Lärmvorsorge gemäß 16. BImSchV vorliegt, es jedoch durch diesen Ausbau an keinem Gebäude im Untersuchungsgebiet zu einer Überschreitung der maßgebenden Lärmgrenzwerte nach der 16. BImSchV kommt.

Bei dem einzigen Gebäude, bei dem der Beurteilungspegel rechnerisch den Immissionsgrenzwert nachts überschreitet (Objekt Nr. 10, Am Kletthamer Feld 17, Erding) handelt es sich um eine Lagerhalle, die keinen schutzbedürftigen Raum im Sinne der Lärmvorsorge darstellt. Demnach brauchen keine zusätzlichen Lärmvorsorgemaßnahmen durch den Vorhabensträger ergriffen zu werden. Der Vorhabensträger stellt mit der vorliegenden Planung sicher, dass es zu keinen unzumutbaren Lärmauswirkungen bei den betroffenen Gebäuden kommt. Detaillierte Ergebnisse können der Unterlage 1 T (Ziff. 6.1, S. 70 ff.) und Unterlage 17 entnommen werden.

Die Lärmbelastungen unterhalb der Grenzwerte sind aus Gründen des öffentlichen Wohls hinzunehmen, die für den Ausbau sprechenden Gründe überwiegen insoweit gegenüber den privaten Belangen.

4.3.5.1.5 Einwände zum Lärmschutz

Das Landratsamt Erding hat in seiner Stellungnahme auf weitere Immissionsorte hingewiesen, bei denen es sich überwiegend um geplante Vorhaben handelt. Es wurden daher ergänzende Lärmberechnungen für die folgenden Grundstücke durchgeführt: Stadt Erding Flurnummer 2629 (Mischgebiet); Gemeinde Oberding Flurnummer 2637 (Gewerbegebiet); Gemeinde Moosinning Flurnummer 3065 (Wohnhaus im Außenbereich behandelt wie Mischgebiet) mit dem Ergebnis, dass auch hier die Richtwerte nicht überschritten werden. Der zusätzlich benannte Immissionsort Gemeinde Oberding Flurnummer 2094 wurde nicht berechnet, da dieses Grundstück von der Straßenabbaumaßnahme und damit auch von der Veränderungssperre des Art. 27b BayStrWG erfasst wird, sodass die Entstehung eines zusätzlichen Immissionsortes nicht zu erwarten ist. Soweit vom Landratsamt Erding auf die fehlerhafte Bezeichnung von Hausnummern oder Flurstücke hingewiesen wurde, hat der Vorhabensträger diese Bezeichnungen in den Unterlagen nach entsprechendem Hinweis im Verfahren der ergänzenden Anhörung berichtigt, so dass die planfestgestellten Unterlagen die korrekten Straßennamen und Flurnummern enthalten. Die Tabelle oben enthält ebenfalls die korrigierten Straßennamen.

Insbesondere der Verkehrsclub, Deutschland Landesverband Bayern e.V., forderte, Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen, auch wenn die gesetzlichen Grenzwerte nicht überschritten seien. Des weiteren müsse eine Addition unterschiedlicher Lärmquellen vorgenommen werden, auch wenn sie rechtlich nicht geboten sei. Eine andere Vorgehensweise wird als nicht fair bzw. unbillig angesehen. Insbesondere der Landkreis Erding sei bereits durch den Fluglärm erheblich vorbelastet. Es sei zu berücksichtigen, dass den Menschen in dieser Region zunächst ein Flughafen und

später ein Flughafenzubringer „direkt vor die Nase gesetzt“ worden sei. Lärmschutzmaßnahmen würden daher als zwingend erachtet.

Die Einwendung wird zurückgewiesen, da die gesetzlichen Voraussetzungen, den Vorhabensträger zu Lärmschutzmaßnahmen zu verpflichten, nicht vorliegen. Es wird dabei nicht verkannt, dass das gesetzliche Konzept, Lärmarten getrennt zu betrachten, von Teilen der Bevölkerung kritisch gesehen wird. Die politische Frage, ob die gesetzliche Konzeption richtig ist, ist aber nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Es ist auch darauf hinzuweisen, dass insbesondere Lärmschutzwälle stets eine Grundinanspruchnahme bedingen, für die wegen Nichtüberschreitung der maßgeblichen Grenzwerte keine Rechtsgrundlage bestünde. Die Forderung nach dem Einsatz lärmmindernder Fahrbahnbeläge auch auf den Rampen wird zurückgewiesen, da wegen der Reibungs- und Scherkräfte hier nur bestimmte Deckschichten in Betracht kommen und zudem die lärmmindernde Wirkung in der Regel erst ab einer Geschwindigkeit von mehr als 60 km/h zum Tragen kommt, die auf den Rampen im Regelfall nicht erreicht wird.

Die Lärmwirkungen unterhalb der Grenzwerte sind als Abwägungsbelang und in der UVP berücksichtigt worden. Für die Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen besteht aber keine Rechtsgrundlage.

4.3.5.2 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 die Beurteilungswerte sowohl durch die Vorbelastung als auch durch die Gesamtbelastung an keinem Immissionsort im Abstand von 30 m zum Fahrbahnrand erreicht bzw. überschritten werden. Der dem Vorhaben nächstgelegene, tatsächlich vorhandene Immissionsort ist 34 m entfernt. Auch bei den Überschreitungshäufigkeiten der Kurz-

zeitgrenzwerte NO₂ (Überschreitung fünf Mal, zulässig sind 18 Überschreitungen) und PM₁₀ (Überschreitung 23-mal, zulässig sind 35 Überschreitungen) werden die maximal zulässigen Überschreitungshäufigkeiten im Abstand von 34 m nicht überschritten. Durch den bestandsorientierten Ausbau und die nur geringfügigen Verschiebungen im Trassenverlauf ergibt sich zudem keine nennenswerte Veränderung gegenüber dem bisherigen Zustand. Die Kfz-Emissionen tragen vorwiegend zur allgemeinen Luftverschmutzung bei. Die menschliche Gesundheit wird auch nicht mittelbar, also insbesondere über die Nahrung, gefährdet. Detaillierte Ergebnisse finden sich in Unterlage 1 T, S. 75 ff., und Unterlage 17. Soweit das Landratsamt Erding die Überprüfung der Blei- und Arsenkonzentration angeregt hat, zeigen die Werte der LÜB-Stationen, dass selbst an den verkehrlich hochbelasteten Punkten (Landshuter Allee) im Stadtgebiet München die Konzentrationen von Blei (gemessen 0,005 µg/m³ Grenzwert 0,5 µg/m³) und Arsen (gemessen 0,6 ng/m³ Zielwert 6 ng/m³) deutlich unterhalb des Grenz- bzw. Zielwertes liegt, so dass für die deutlich geringer befahrene FTO die Grenzwerte sicher eingehalten werden, ohne dass eine gesonderte Berechnung erforderlich wäre. Soweit das Landratsamt Erding auf die Überschreitung des kritischen Wertes für NO_x nach § 3 Abs. 4 der 39. BImSchV hinweist, handelt es sich hierbei nicht um einen Grenzwert zum Schutz der menschlichen Gesundheit, der einzuhalten ist, sondern lediglich um einen kritischen Wert zum Schutz der Vegetation, was nach § 1 Nr. 17 der 39. BImSchV bedeutet, dass die Überschreitung dieses Wertes schädliche Auswirkungen auf manche Rezeptoren, aber nicht für den Menschen haben kann. Wenn die Rechtsprechung selbst bei Überschreitung von Grenzwerten zum Schutz der menschlichen Gesundheit die Lösung regelmäßig der Luftreinhalteplanung überlässt und die Zulässigkeit der straßenrechtlichen Planfeststellung nicht an diesen Werten misst (Ausnahmefall: Einhaltung der Grenzwerte mit Mitteln der Luftreinhaltung ist ausgeschlossen), dann kann einem Vorhaben erst recht nicht entgegengehalten werden, dass es den kritischen Wert zum Schutz der Vegetation, der nur einen schwächeren Schutz als ein Grenzwert vermittelt, überschreiten würde. Im Übrigen sind im Nahbereich des Vorhabens keine gegenüber Stickstoffeinträgen besonders empfindlichen Ökosysteme vorhanden und der vorhabensbedingte Stickstoffeintrag nimmt mit zunehmender Entfernung vom Fahrbahnrand rasch ab.

4.3.5.3 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 bis zu rund 25.700 Kfz/24h belasteten Straße werden für die bisher nicht belasteten Böden keine maßgeblichen Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen eintreten. Die Überschreitung von in der BBodSchV (Anhang 2) gemäß § 8 Abs. 2 BBodSchG festgelegten Werten ist nicht zu besorgen. Gesonderte Untersuchungen waren für diese Einschätzung nicht erforderlich. Aus den in Anhang 2 zu § 9 BBodSchV aufgeführten Vorsorgewerten kann man den Schluss ziehen, dass bei einer Verkehrsbelastung bis zu rund 25.700 Kfz/24h und Fehlen einer maßgeblichen Vorbelastung eine Beeinträchtigung der Bodenfunktionen nicht zu besorgen ist.

4.3.6 Naturschutz- und Landschaftspflege

4.3.6.1 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 T und 19.1.2 T 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 T und 9.2 T beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

4.3.6.2 Verbote

Striktes Recht steht dem Bauvorhaben nicht entgegen.

4.3.6.2.1 Schutzgebiete/geschützte Flächen

Im Untersuchungsgebiet finden sich keine Natura 2000-Gebiete. Das einzige gesetzlich geschützte Biotop im Untersuchungsraum ist das stehende Binnengewässer samt seiner Ufer und der uferbegleitenden naturnahen Vegetation südlich der Anschlussstelle der ED 7, das künftig innerhalb der Schleifenrampe liegt. Direkte Eingriffe in das Biotop erfolgen abgesehen von der Einleitung von Niederschlagswasser nicht, seine Verbindung mit dem Umland ist durch die künftige Lage innerhalb der Anschlussstelle aber eingeschränkt. Die daraus resultierenden Beeinträchtigungen für die Amphibienwanderung werden durch die Anlage entsprechender Kleintierdurchlässe kompensiert. Für die Überbauung/Beseitigung oder sonstigen Beeinträchtigungen der im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlagen 19.1.1 T und 19.1.2 T) angegebenen gesetzlich geschützten Biotope lassen wir wegen der Kompensierbarkeit der Eingriffe nach § 15 Abs. 2 S. 2 BNatSchG (vgl. C.4.3.6.3.4 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 Satz 1 Nr. 1, Art. 16 Abs. 2, Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG). Die Gründe ergeben sich auch aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung unter C.4.3 dieses Beschlusses. Die Ausnahme ist ebenfalls von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst.

4.3.6.2.2 Artenschutz

Artenschutzrechtliche Verbote gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG stehen dem geplanten Vorhaben nicht entgegen, für die Feldlerche wird eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG erteilt.

4.3.6.2.2.1 Rechtsgrundlagen

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Besonders geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG neben allen europäischen Vogelarten Tierarten, die in Anhang A oder B der EG-Verordnung Nr. 338/97, in Anhang IV der FFH-RL oder in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 BNatSchG aufgeführt sind.

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

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist es verboten, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

§ 44 Abs. 5 BNatSchG

Für nach § 15 BNatSchG unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft, die nach § 17 Abs. 1 oder Abs. 3 BNatSchG zugelassen werden, sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Abs. 2 S. 1 BNatSchG gelten die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG nach folgender Maßgabe: Sind in Anhang IV a) FFH-Richtlinie aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten betroffen, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht vor, wenn 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).

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. 1 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. 1 Nr. 2 BNatSchG).

Soweit erforderlich können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Pflanzen nach Anhang IV Buchst. b) gilt entsprechendes. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote vor. Insoweit wird auf die nachfolgenden Ausführungen zu § 15 BNatSchG verwiesen.

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.

4.3.6.2.2.2 Prüfmethodik

Die artenschutzrechtliche Beurteilung nach § 44 BNatSchG setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme zum Vorkommen der relevanten Arten voraus. Der Prüfung brauchen diejenigen Arten nicht unterzogen zu werden, für die eine verbotstatbestandsmäßige Betroffenheit durch das jeweilige Projekt mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann (Relevanzschwelle).

Das methodische Vorgehen der vom Vorhabensträger vorgelegten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP), die Grundlage der Beurteilung durch die Planfeststellungsbehörde ist, orientiert sich an den mit Schreiben der Obersten Baubehörde vom 12. Februar 2013, Az. IIZ7-4022.2-001/05, eingeführten und dort im Anhang angefügten „Hinweise zur Aufstellung naturschutzfachlicher Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Straßenplanung (saP)" (Oberste Baubehörde am Bayer. StMI. 2013).

Die Datengrundlagen für die saP sind in den Unterlagen 1 T, 19.1 T und 19.1.3 T dargestellt, auf die Bezug genommen wird.

In einem ersten Schritt wurden alle Arten, die nicht nachgewiesen werden konnten und deren Nachweis nicht zu erwarten ist, von der weiteren Prüfung ausgeschieden. Für jede nachgewiesene streng geschützte Art, Art des Anhangs IV der FFH-RL und Vogelart wurden die möglichen Projektwirkungen und die Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG geprüft. Die Vogelarten wurden dazu teilweise in ökologische Gruppen eingeteilt und die Abschätzung der Vorhabensfolgen auf dieser Ebene durchgeführt. Diese Vorgehensweise halten wir für rechtlich zulässig und ausreichend, da Vogelarten bei denen die Beurteilung, ob ein Verbotstatbestand erfüllt ist oder nicht schwieriger war, gesondert und vertieft abgehandelt wurden.

Die vorliegende Untersuchung ist für die artenschutzrechtliche Beurteilung ausreichend. Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gege-

benheiten im Einzelfall ab. Das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzliche Erkenntnis verspricht (vgl. BVerwG, Beschluss v. 18.06.2007, Az. 9 VR 13/06; BVerwG, Beschluss v. 13.03.2008, Az. 9 VR 9/07).

Bei der Prüfung der Erfüllung der Verbotstatbestände sind gem. § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG die vorgesehenen Schutz-, Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen zu berücksichtigen.

4.3.6.2.2.3 Berücksichtigung von Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung

Wesentliche Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen, insbesondere zur Senkung der Zerschneidungs- und Trenneffekte und zur Senkung des Kollisionsrisikos sowie zur Vermeidung baubedingter Tötungen, sind:

- 10 V: Vorsichtiges Fällen der Bäume mit potenziellen Fledermausquartieren.

Die Fällung von Bäumen mit Quartiermöglichkeiten für Baumfledermäuse soll außerhalb der Winterruhezeit, d. h. im September bis spätestens Mitte Oktober, erfolgen. Die Bäume werden vorsichtig umgelegt und verbleiben noch für mindestens eine Nacht vor Ort. Die Maßnahmen entfallen, wenn die Höhle gut einsehbar ist und durch einen Fledermausexperten zweifelsfrei festgestellt werden kann, dass sich keine Fledermäuse im potenziellen Quartier befinden.

- 11 V: Aufstellung von Schutzzäunen für Fledermäuse entlang der St 2580 während der Bauzeit der Brücke östlich Stammham BW 7737-537 bzw. BW 2/1

Der Schutzzaun, der während der aktiven Phase der Fledermäuse (01.März bis 15. November) erforderlich ist, muss mindestens 4 m hoch sein und sich beidseits der Brücke erstrecken. Durch den Schutzzaun werden die Fledermäuse, die die bisherige Brücke als Leitstruktur genutzt haben, gezwungen, die St 2580 in so großer Höhe zu überqueren, dass das Kollisionsrisiko soweit minimiert ist, dass kein spezifisch erhöhtes Kollisionsrisiko verbleibt.

- 12 V: Rodungsarbeiten müssen außerhalb der Brutsaison erfolgen, es darf also kein Gehölzschnitt im Zeitraum vom 1. März bis 30. September erfolgen, um eine unmittelbare Schädigung von Brutstätten der vorkommenden Vogelarten zu vermeiden.

4.3.6.2.2.4 Ergebnis

Zusammenfassend wurde bei der speziellen artenschutzrechtlichen Untersuchung festgestellt, dass aufgrund der Lebensraumausstattung des Untersuchungsgebietes und der allgemeinen Verbreitungssituation der Arten von dem Bauvorhaben insgesamt sieben Fledermausarten des Anhangs IVa) der FFH-RL betroffen werden, die noch näher hinsichtlich der Verwirklichung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 - Nr. 3 BNatSchG zu überprüfen waren: Kleine/Große

Bartfledermaus (*Myotis cf. Mystacinus/Brandtii*), Großer Abendsegler (*Nyctalus noctula*), Rauhaufledermaus (*Pipistrellus nathusii*), Zwergfledermaus (*Pipistrellus pipistrellus*), Braunes Langohr (*Plecotus auritus*), Graues Langohr (*Plecotus austriacus*), Zweifarbfledermaus (*Vespertillo murinus*), und zwölf wertgebende Vogelarten des Art. 1 der V-RL Bluthänfling (*carduelis cannabina*), Feldlerche (*Aluada arvensis*), Feldsperling (*Passer montanus*), Gartenrotschwanz (*Phoenicurus phoenicurus*), Goldammer (*Emberiza citrinella*), Haussperling (*Passer domesticus*), Kiebitz (*Vanelus vanellus*), Klappergrasmücke (*Sylvia curruca*), Kuckuck (*Coculus canorus*), Pirol (*Oruolus oriolus*), Wachtel (*Coturnix coturnix*) und Wiesenschafstelze (*Motacilla flava*). Vorkommen von nach Anhang IVb) der FFH-RL streng geschützten Pflanzenarten waren im Untersuchungsgebiet nicht nachzuweisen.

Fledermäuse

Im gesamten Untersuchungsraum konnten die Arten Großer Abendsegler, Rauhaufledermaus und Zwergfledermaus nachgewiesen werden. Vorkommen des Kleinen Abendseglers, der sich anhand der Rufanalyse nicht einwandfrei vom Großen Abendsegler unterscheiden lässt, sind für das Untersuchungsgebiet nicht bekannt. Ebenfalls in die Liste der betroffenen Arten aufgenommen wurden weitere Arten, deren Vorkommen anhand der Artenschutzkartierung nicht auszuschließen ist, sowie Arten, die zwar in der Artenschutzkartierung aufgeführt sind, deren Nachweis bei der Kartierung jedoch nicht gelang, für die aber potenzielle Lebensräume im Untersuchungsgebiet vorhanden wären. Bartfledermäuse wurden an straßennahen Gehölzen kartiert, an einer Scheune vor Aufkirchen wurden Langohren kartiert. Häufig nutzten Fledermäuse Straßenunter- und überführungen an der St 2580 als Querungshilfe.

Für einige Arten ist durch den Ausbau mit einer Verstärkung der Trennwirkung zu rechnen, da die Fahrbahn verbreitert wird. Da alle momentanen Querungshilfen der Fledermäuse über die St 2580 in absehbarer Zeit wieder vorhanden sind, ist keine Zunahme der Gefährdung der Fledermäuse durch Kollisionen mit Kraftfahrzeugen zu erwarten.

In den straßenbegleitenden Gehölzen wurden neun potenzielle Fledermausquartiere kartiert, wovon zwei durch Gehölzrodung im Zuge der Baufeldfreimachung verloren gehen. Bei allen kartierten potenziellen Quartieren handelt es sich um Sommerquartiere. Aufgrund des geringen Umfangs sind die kartierten Bäume nicht als Winterquartiere geeignet. Um zu vermeiden, dass ggf. darin befindliche Fledermäuse zu Schaden kommen, werden die Bäume außerhalb der Wochenstuben- und Winterruhezeit, d. h. im September bis spätestens Mitte Oktober vorsichtig gefällt und bis zum Ausfliegen der dort versteckten Tiere liegengelassen. Baubedingte Tötungen von Fledermäusen und damit Tatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG können dadurch ausgeschlossen werden.

Die potenziellen Quartiere in den zwei Bäumen stellen auch potenzielle Ruhestätten der baumbewohnenden Fledermäuse dar, die nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG zerstört werden. Eine nennenswerte Beeinträchtigung der lokalen Quartierverbände von baumhöhlenbewohnenden Fledermausarten, im Gebiet v. a. die Rauhauffledermaus, ist allein aufgrund der geringen Zahl der verloren gehenden potenziellen Quartiere nicht zu besorgen. Auch ohne weitere Maßnahmen bleibt die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im zeitlichen und räumlichen Zusammenhang nach § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG damit weiterhin erfüllt.

Zudem fallen unvermeidbare Tötungen von europäisch geschützten Tierarten bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen beim Betrieb der Straße nach § 44 Abs. 5 Nr. 1 BNatSchG nicht unter das Tötungs- und Verletzungsverbot, wenn – wie hier – das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der geboetenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann. Eine Erhöhung des Kollisionsrisikos für die betroffenen Fledermausarten ist nicht zu erwarten.

Europäische Vogelarten

Im Zuge der Kartierungen wurden 67 Arten festgestellt, davon 47 Arten als Brutvögel. Hinsichtlich der Seltenheits- bzw. Gefährdungsgrades ist der Kiebitz hervorzuheben, von dem im Jahr 2014 zwei Brutpaare kartiert wurden. Weiterhin ist die Feldlerche von Bedeutung, die in den Ackerflächen beidseits der St 2580 als möglicher Brutvogel kartiert wurde. Bluthänfling, Wiesenschaftstelze und Gartenrotschwanz sind wahrscheinliche Brutvögel im Untersuchungsraum. Weit verbreitet sind Goldammer und Feldsperling, der Pirol brütet wahrscheinlich am Isarkanal, auch Wachtel und Kuckuck wurden nachgewiesen. Es zeigt sich, dass der Untersuchungsraum für die Vögel der halboffenen Agrarlandschaften und der halboffenen Agrarlandschaften mit Gehölzen von Bedeutung ist.

Störungen durch den Ausbau können sich durch die Erhöhung des Verkehrsaufkommens ergeben, da sich hierdurch der Schallpegel erhöht und sich die Effektdistanz verschiebt. Lebensraumverluste und- beeinträchtigungen durch Lärm und visuelle Wirkungen sind vor allem bei feldbewohnenden Arten zu erwarten, genauer zu betrachten war insbesondere die Feldlerche, die eine hohe Empfindlichkeit in Bezug auf Verlärmung besitzt. Die Verteilung der Brutreviere im Jahr 2012 (neun in einer Entfernung von bis 300 m vom Fahrbahnrand) und 2014 (zwölf in einer Entfernung von 300-500 m) lässt erkennen, dass Reviere bis zu 100 m an die Fahrbahn heranreichen, eine starke Beeinträchtigung ist also nur in einem Abstand von bis zu 100 m vom Fahrbahnrand zu erwarten. Durch den Ausbau verschiebt sich der Fahrbahnrand, es ist damit zu rechnen, dass die Habitateignung im Bereich zwischen alter und neuer 100 Meterlinie sowie zwischen alter und neuer 300 m Linie weiter abnimmt. Ei-

ne weitere Abnahme erfolgt durch den Verkehrsklassenwechsel (10.001 bis 20.000 auf 20.001 bis 30.000 Kfz/24h). Sieben der 21 Brutreviere liegen zwischen der neuen 100 Meterlinie und der alten 300 Meterlinie, hier ändert sich die Habitategnung nicht. Zwischen der alten und neuen 100m Linie wurde ein Brutpaar kartiert, die Habitategnung sinkt um 50%, so dass rechnerisch 0,5 Brutpaare ihr Revier aufgeben werden. Zwischen der neuen 300m Linie und der alten 500m Linie wurden zwölf weitere Feldlerchen Brutreviere kartiert. Die Habitategnung nimmt um 10% ab, wodurch 1,2 Brutpaare ihr Revier verlieren. Insgesamt verlieren also 1,7 Brutpaare ihr Revier, der Ausgleich für diesen Verlust erfolgt im Rahmen der Maßnahme 15A FCS T.

Bei den übrigen Vogelarten ergibt sich keine Notwendigkeit von CEF- oder FCS-Maßnahmen weil diese Arten zumeist weniger lärmempfindlich sind oder ihre Brutplätze nicht innerhalb der jeweiligen Effektdistanzen liegen. Die Details zu den einzelnen Arten finden sich in Unterlage 19.1.1 T S. 52 ff und in Unterlage 19.1.3 T. Diesen Arten kommt insbesondere die Beschränkung der Zeiten, in denen Gehölzrodungen zulässig sind, zu Gute.

Zusammenfassung

Bei allen nach Europarecht streng geschützten relevanten Tier- und Vogelarten, kann nach den Ergebnissen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Unterlagen 1 T, 19.1.1 T und 19.1.3 T) sowohl die Erfüllung des Tötungsverbots nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG als auch des Störungsverbots nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG unter Berücksichtigung der unter C.4.3.6.2.2.3 in diesem Beschluss genannten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen vermieden werden. Unter Berücksichtigung der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme unter C.4.3.6.2.2.4 in diesem Beschluss kann auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ausgeschlossen werden.

Einzige Ausnahme ist die Feldlerche. Für diese kann ein Eintritt des Schädigungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht ausgeschlossen werden, da zwei Brutreviere (rechnerisch 1,7) aufgrund der abnehmenden Habitategnung wegen Verlärmung verloren gehen. In den ursprünglichen Planunterlagen war die Maßnahme 15 A CEF vorgesehen um sicherzustellen, dass die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungsstätte im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Allerdings hat sich herausgestellt, dass entsprechende Flächen im räumlichen Zusammenhang nicht freihändig zu erwerben waren. Ebenso war es nicht möglich über entsprechende Verträge eine Bereitstellung der Flächen für diese produktionsintegrierte Kompensationsmaßnahmen abzuschließen. Hintergrund ist die hohe Inanspruchnahme von Flächen und Ausgleichsflächen in der Gegend durch diverse Infrastrukturprojekte (Ausbau Flughafen, Ausbau FTO, Neubau Erdinger Ringchluss, Neubau ED 99), die sich negativ auf die Bereitschaft, Ausgleichsflächen zur

Verfügung zu stellen, auswirkt. Eine dauerhafte dingliche oder schuldrechtliche Sicherstellung der Verfügbarkeit der Flächen, wie sie für eine CEF-Maßnahme erforderlich ist, scheidet also aus. Die Maßnahmen dennoch per Planfeststellung mit entsprechender enteignungsrechtlicher Vorwirkung festzusetzen, erscheint vor dem Hintergrund der Bedeutung des Eigentums als nach Art. 14 GG geschütztes Grundrecht, im konkreten Fall problematisch. Auch wenn eine Enteignung grundsätzlich auch für Ausgleichsflächen möglich ist, ist dafür erforderlich, dass die Maßnahmen nur auf bestimmten, dann festzulegenden Flächen möglich sind. Eine solche Festlegung, warum die Maßnahme auf genau bezeichnete Flächen angewiesen ist, war hier naturschutzfachlich zweifelhaft. Gerade bei Maßnahmen, die bereits vom Konzept her auf wechselnden Flächen stattfinden können, wie Lerchenfenster oder Blühstreifen, bedürfte es einer eingehenden naturschutzfachlichen Begründung, warum hierfür nur bestimmte Flurstücke geeignet wären, da diese Maßnahmen vom Grundsatz her auf unterschiedlichsten Flächen durchgeführt werden können. Die Mindestanforderungen, wie ein Mindestabstand zu Verkehrswegen und Strukturen mit einer gewissen Höhe (da die Feldlerche diese meidet), sind nicht so hoch, dass sie nur auf einzelnen Grundstücken erfüllbar wären, zumal nur zwei Brutreviere betroffen sind, so dass auch an die zusammenhängende Fläche keine zu hohen Anforderungen zu stellen sind. Insofern hat der Vorhabensträger im konkreten Fall zu Recht zur Schonung des Privateigentums von der Beantragung der Festlegung von Flächen mit enteignungsrechtlicher Vorwirkung abgesehen und stattdessen im Rahmen der 1. Tektur vom 23.02.2018 eine Ausnahme beantragt, da er die dann erforderlichen FCS-Maßnahmen auf gut geeigneten Flächen realisieren kann, die derzeit nicht in landwirtschaftlicher Nutzung stehen und bei denen der freihändige Erwerb der erforderlichen Berechtigung in Form einer Dienstbarkeit unmittelbar bevorsteht.

4.3.6.2.2.5 Artenschutzrechtliche Ausnahme

Von dem artenschutzrechtlichen Schädigungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird für die Feldlerche eine Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 Nr. 5 BNatSchG erteilt.

Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 Nrn. 4 und 5 BNatSchG können Ausnahmen von den Verboten nach § 44 Abs. 1 BNatSchG im Interesse der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit oder aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art zugelassen werden.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts kommen im Rahmen des Gebietsschutzes als Abweichungsgründe nach Art. 6 Abs. 4 Unterabs. 1 FFH-RL neben Gründen sozialer oder wirtschaftlicher Art sowie den benannten Abweichungs-

gründen des Art. 6 Abs. 4 Unterabs. 2 FFH-RL auch vielfältige andere Gründe in Betracht (vgl. BVerwG vom 05.12.2008, Az. 9 B 28/08). Inhaltliche Beschränkungen, die über die Ausrichtung auf ein öffentliches Interesse hinausgehen, sind Art. 6 Abs. 4 Unterabs. 1 FFH-RL nicht zu entnehmen (BVerwG vom 12.03.2008, Az. 9 A 3.06). Im Rahmen der artenschutzrechtlichen Ausnahmeprüfung gelten jedenfalls keine strengeren Anforderungen (vgl. BVerwG vom 05.12.2008 aaO; vgl. im Hinblick auf die Zulassung einer Abweichung im Interesse der öffentlichen Sicherheit im Sinne des Art. 9 Abs. 1 Buchst. a) V-RL: BVerwG vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075/04; HeVGH vom 21.08.2009, Az. 11 C 318/08.T).

Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses liegen zu Gunsten des geänderten planfestgestellten Vorhabens vor.

Es wird auf die obigen Ausführungen zur Bedeutung des aus verkehrlichen Gründen erforderlichen Ausbaus verwiesen. Hinzu kommt die deutliche Steigerung der Verkehrssicherheit durch die Schaffung von Überholmöglichkeiten und Anpassung der Einfahrten, die ebenfalls weiter oben ausgeführt wurden.

In Abwägung mit dem gegenläufigen Belang des Artenschutzes überwiegen hier die Gründe für den Ausbau der FTO. Der Verlust von zwei Brutrevieren, der nur wegen der mangelnden Verfügbarkeit von Ausgleichsflächen im Nahbereich des Vorhabens zur Verwirklichung des Verbotstatbestandes führt, der aber an anderer Stelle ausgeglichen werden kann und so den Erhaltungszustand der Populationen der Art nicht beeinträchtigt, wird von uns geringer gewichtet als die Möglichkeit sichere Überholmöglichkeiten an einem Streckenabschnitt zu schaffen, der bislang durch – teilweise tödliche – Verkehrsunfälle vor allem im Rahmen von Überholvorgängen gekennzeichnet ist.

Keine zumutbare Alternative

Gemessen an den Maßstäben des Artenschutzes gibt es ebenfalls keine zumutbare Alternative. Die Nullvariante kommt insbesondere aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht in Betracht. Alle anderen Varianten führen ebenso wie die Vorzugsvariante zum Wegfall der beiden Feldlerchenreviere, sind für die Art also nicht günstiger als die Vorzugsvariante. Die ursprünglich angedachte Alternative der Realisierung einer CEF-Maßnahme zur Vermeidung des Eintritts des Verbotstatbestandes hat sich mangels Flächenverfügbarkeit im Nahbereich des Vorhabens als nicht realisierbar herausgestellt. Für die konkret betroffenen Brutstätten hätte auch diese Alternative im Übrigen nichts an ihrem Wegfall geändert, nur die Habitatverbesserungen zur Stützung der Population, die aber ohnehin anderen als den betroffenen Brutpaaren zugutegekommen wären, wären näher am Vorhaben realisiert worden. Insofern ist der Unterschied zwischen diesen beiden Varianten mit CEF- oder FCS-Maßnahme nur

ein rechtlicher. Fachlich sind sich beide Varianten sehr ähnlich und die unterstellt leicht günstigere scheidet mangels Realisierbarkeit aus.

Erhaltungszustand der Populationen einer Art

Gemäß § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG darf eine Ausnahme nur zugelassen werden, wenn sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert, soweit nicht Art. 16 Abs. 1 der Richtlinie 91/43/EWG (FFH-RL) weitergehende Anforderungen enthält. Der hier verwendete Begriff der Population ist ein anderer als der in § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG verwendete Begriff der lokalen Population. Bei der Beurteilung des künftigen Erhaltungszustands ist nicht allein auf die jeweilige örtliche Population abzustellen. Maßgeblich ist vielmehr, ob die Population als solche in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet, das über das Plangebiet hinausreicht, als lebensfähiges Element erhalten bleibt (vgl. BVerwG vom 12.03.2008, Az. 9 A 3.06). Das schließt nicht aus, dass in die Beurteilung auch die Auswirkungen auf die örtliche Population mit einfließen. Verschlechtert sich der Erhaltungszustand der betroffenen lokalen Population nicht, so steht damit zugleich fest, dass keine negativen Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der Art in ihrem überörtlichen Verbreitungsgebiet zu besorgen sind. Ergeben sich hingegen negative Auswirkungen auf die lokale Population, so ist ergänzend eine weiträumigere Betrachtung geboten. Dann ist zu fragen, ob eine Beeinträchtigung des lokalen Vorkommens sich auf die Stabilität der Art im überörtlichen Rahmen negativ auswirkt (vgl. BVerwG aaO).

Der Erhaltungszustand der überörtlichen Population verschlechtert sich nicht. Um dies sicherzustellen wird auf dem Gebiet der Gemeinde Oberding die Maßnahme 15 FCS T durchgeführt. Diese Flächen, bei denen der Erwerb der geeigneten Berechtigung in Form einer Dienstbarkeit unmittelbar bevorsteht, liegen im gleichen Naturraum wie die Flächen, die verloren gehen. Sie gehören zur selben Metapopulation, wobei auch Austauschbeziehungen zu den lokalen Populationen am Eingriffsort bestehen. Auf der Fläche selbst wurden keine Feldlerchen gefunden, nordöstlich von ihr sind aber Feldlerchennachweise gelungen. Auf einer Fläche von 1,6 ha werden auf drei unterschiedliche Arten optimale Habitatstrukturen geschaffen. Auf einer Teilfläche wird Luzerne gepflanzt, auf einer Teilfläche Wintergetreide mit doppeltem Saatreihenabstand und Lerchenfenstern und auf einer Teilfläche extensives Grünland. Soweit ein Meidungsverhalten gegenüber dem bestehenden Hochspannungsmasten in einer Entfernung bis zu 100 m anzunehmen ist, kann die als Extensivgrünland aufgewertete Fläche dennoch zur Nahrungssuche verwendet werden. Durch die Kombination aus Brut- und Nahrungsflächen wird die Wahrscheinlichkeit für eine erfolgreiche Brut erhöht. Durch die Maßnahme, die fachlich eine hohe Erfolgswahrscheinlichkeit verspricht kann der rechnerische Verlust von zwei Brutrevieren kompensiert und so der Erhaltungszustand der Populationen der Art gesichert werden.

4.3.6.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

4.3.6.3.1 Eingriffsregelung

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

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

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

Um festzustellen, ob ein Eingriff vorliegt, ob er vermeidbar ist und wie der Eingriff bei Unvermeidbarkeit auszugleichen oder zu ersetzen ist, werden nach der Methodik der BayKompV die Auswirkungen des Eingriffs auf den Wirkraum erfasst. Dabei umfasst der Wirkraum den durch den Eingriff betroffenen Raum, in dem sich anlage-, bau-, und betriebsbedingte Wirkungen im Sinn des § 14 Abs. 1 BNatSchG ergeben können (§ 3 BayKompV).

Dabei wird zunächst der tatsächliche Ausgangszustand von Natur und Landschaft mit dem Schutzgut Landschaft erfasst, sowie mit den folgenden Schutzgütern des Naturhaushalts sowie dem Wirkungsgefüge zwischen ihnen: Tiere und Pflanzen einschließlich ihrer Lebensräume (Arten und Lebensräume), Boden, Wasser, Klima und Luft. Der tatsächliche Ausgangszustand von Natur und Landschaft im Wirkraum wird dabei unter Berücksichtigung der durch das Vorhaben zu erwartenden erheblichen Beeinträchtigungen erfasst und hinsichtlich ihrer Leistungs- und Funktionsfähigkeit bewertet. Die Methodik folgt den Anlagen der BayKompV, wobei das Schutzgut Arten- und Lebensräume bewertet wird, indem flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen in die vier Kategorien „hoch“, „mittel“, „gering“, oder „keine naturschutzfachliche Bedeutung“ eingestuft und innerhalb der jeweils gefundenen Kategorie mit Wertpunkten versehen werden. Nicht flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzguts Arten und Lebensräume werden verbal argumentativ bewertet, ebenso das Schutzgut Landschaftsbild und die weiteren Schutzgüter.

Nach der Erfassung des Ausgangszustandes werden zur Ermittlung der Auswirkungen des Eingriffs die zu erwartenden erheblichen Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts und des Landschaftsbilds durch den Eingriff ermittelt und bewertet. Die Erheblichkeit der Beeinträchtigung ergibt sich aus den Funktionsausprägungen der Schutzgüter gemäß der Erfassung des Ausgangszustands sowie der Stärke, Dauer und Reichweite (Intensität) der bau-, anlage-, und betriebsbedingten Wirkungen des Vorhabens. Eingriffe sind nach § 5 Abs. 2 S. 2 BayKompV nicht erheblich, wenn zu erwarten ist, dass sich die beeinträchtigten Funktionen der Schutzgüter innerhalb einer Frist von drei Jahren nach Inanspruchnahme der betroffenen Fläche selbstständig wiederherstellen und nach Ablauf dieser Frist keine nachhaltigen negativen Auswirkungen auf die Funktionen der Schutzgüter verbleiben. Die Intensität vorhabensbezogener Wirkungen für das Schutzgut Arten und Lebensräume wird bei flächenbezogen bewertbaren Merkmalen und Ausprägungen durch Ermittlung des Beeinträchtigungsfaktors nach Anlage 3.1, Spalte 3 ermittelt, die Beeinträchtigung nicht flächenbezogener Merkmale und Ausprägungen wird verbal argumentativ bewertet, ebenso wie die Beeinträchtigung aller weiteren Schutzgüter.

Der Bedarf an Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (Kompensationsbedarf) ergibt sich unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen aus einem wertenden Vergleich der Natur und Landschaft vor und nach dem Eingriff. Vermeidungsmaßnahmen sind dabei alle zumutbaren Maßnahmen, die das Eintreten erheblicher Beeinträchtigungen ganz oder teilweise verhindern.

Dabei wird der Kompensationsbedarf für flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzguts Arten und Lebensräume rechnerisch nach Anlage 3.1 der BayKompV ermittelt, indem die Quadratmeter beeinträchtigte Fläche mit den Wertpunkten des Ausgangszustands und dem Beeinträchtigungsfaktor multipliziert werden. Der ergänzende Kompensationsbedarf für nicht flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzguts Arten und Lebensräume wird argumentativ bestimmt. Im Regelfall werden die Funktionen der Schutzgüter Boden, Wasser, Klima und Luft durch die Kompensationsmaßnahmen für das Schutzgut Arten und Lebensräume abgedeckt, was zu begründen ist. Andernfalls wird der ergänzende Kompensationsbedarf verbal argumentativ ermittelt, ebenso wie der Kompensationsbedarf für das Schutzgut Landschaftsbild.

Der Ausgleich hat dabei grundsätzlich durch Realkompensation zu erfolgen. Für flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzguts Arten und Lebensräume wird der Kompensationsumfang dabei rechnerisch nach Anlage 3.2 der BayKompV ermittelt, wobei der in Wertpunkten ermittelte Kompensationsumfang dieses Schutzguts dem in Wertpunkten ermittelten Kompensationsbedarf entsprechen

muss. Der ergänzend erforderliche Kompensationsumfang für nicht flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzguts Arten und Lebensräume wird verbal bestimmt, ebenso wie der Kompensationsumfang bei den weiteren Schutzgütern.

Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind entsprechend dem ermittelten Kompensationsumfang festzulegen. Sofern eine funktionale Kompensation nicht möglich ist, können die erheblichen Beeinträchtigungen durch gleichwertige andere Funktionen möglichst mit Wechselwirkungen zu den beeinträchtigten Funktionen ersetzt werden. Eine Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme kann geeignet sein, sowohl erhebliche Beeinträchtigungen flächenbezogen und nicht flächenbezogen bewertbarer Merkmale und Ausprägungen des Schutzguts Arten und Lebensräume als auch erhebliche Beeinträchtigungen mehrerer Schutzgüter zu kompensieren (§ 8 Abs. 4 S. 1 BayKompV). Erhebliche Beeinträchtigungen mehrerer Schutzgüter sollen möglichst durch eine oder mehrere kombinierte Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf einer Fläche kompensiert werden, darüber hinaus sollen zusammenhängende Gebiete für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen angestrebt werden. Die Flächeninanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen für Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen soll nicht größer sein als die Eingriffsfläche (§ 8 Abs. 5 BayKompV). Ausgleichserfordernisse nach anderen Rechtsvorschriften sind als Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen im Sinn des § 15 BNatSchG anzuerkennen, soweit die die Anforderungen der BayKompV erfüllen (§ 8 Abs. 6 BayKompV). Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen sind vorrangig auf geeigneten, einvernehmlich zur Verfügung gestellten Grundstücksflächen und bei Vorhaben der öffentlichen Hand auf Grundstücken, die im Eigentum des jeweiligen Vorhabensträgers stehen, zu verwirklichen (§ 8 Abs. 7 BayKompV).

Ausgleichs- und Unterhaltungsmaßnahmen sind nach § 10 Abs. 3 BayKompV durch staatliche Träger als Eingriffsverursacher ohne zeitliche Begrenzung zu unterhalten.

Wird ein Eingriff zugelassen oder durchgeführt, obwohl die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind, hat der Verursacher Ersatz in Geld zu leisten. Die Ersatzzahlung bemisst sich nach den durchschnittlichen Kosten der nicht durchführbaren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. In diese sind nach § 19 BayKompV insbesondere folgende Komponenten einzurechnen: Herstellungs-, Pflege-, und Unterhaltungskosten im Bemessungszeitraum für regelmäßig anfallende Maßnahmen; Kosten für die Planung, die sonstige Verwaltung und das Personal, für die 20% der Herstellungs-, Pflege-, und Unterhaltungskosten anzusetzen sind sowie Kosten des Flächenerwerbs entsprechend den Bodenrichtwerten gemäß den Ermittlungen des Gutachterausschusses nach dem BauGB zuzüglich Nebenkosten. Sind diese Kosten nicht feststellbar, bemisst sich die Ersatzzahlung nach Dauer und Schwere des Eingriffs unter Berücksichtigung der

dem Verursacher daraus erwachsenden Vorteile. Die Kosten sind nicht feststellbar, wenn entsprechende Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen objektiv nicht möglich sind. Die Ersatzzahlung ist von der zuständigen Behörde im Zulassungsbescheid oder, wenn der Eingriff von einer Behörde durchgeführt wird, vor der Durchführung des Eingriffs festzusetzen. Die Zahlung ist grundsätzlich vor der Durchführung des Eingriffs 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 28.02.2010 geltenden Rechtslage).

4.3.6.3.2 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 T, 9.1 T und 9.2 T) Bezug genommen.

Der vorgelegte Landschaftspflegerische Begleitplan orientiert sich an den Richtlinien für die landschaftspflegerische Begleitplanung im Straßenbau 2011 unter Berücksichtigung der Änderungen, die im Rundschreiben vom 31.5.2013 von der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium zur Einführung in Bayern bekannt gegeben wurden. Die Bilanzierung des Kompensationsbedarfs erfolgte nach Bay-KompV.

Der Untersuchungsraum gliedert sich in unterschiedliche Bezugsräume, innerhalb derer jeweils eine weitgehend einheitliche Ausprägung von bestimmten Funktionen

und Strukturen vorliegt. Im Landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 19.1.2T) ist jeweils dargestellt, für welche Funktionen Eingriffe verbleiben, die einen Kompensationsbedarf auslösen.

Als Bezugsraum 1 definiert der LBP die landwirtschaftlich intensiv genutzten Flächen zwischen der Anschlussstelle zur St 2084 und der ED 7. Die Ackerflächen dienen Feldlerche und Wiesenschaftselze als Lebensraum, östlich der St 2580 liegen strukturreiche Gehölze und Streuobstwiesen mit mittlerer Biotop- und Landschaftsbildfunktion vor. Die Lehmböden haben eine hohe Bedeutung für die Regler- und Speicherfunktion, den Grundwasserschutz und die Filter- und Pufferfunktion. In diesem Bezugsraum sind keine Oberflächengewässer betroffen.

Zum Bezugsraum 2 gehört das Gewerbegebiet Erding West, wobei die Gewerbeflächen keine Funktionalität für die Schutzgüter aufweisen. In den umgebenden Grünbereichen wurden Streuobstbestände und naturnahe Gehölze, sowie extensiv genutzte Grünlandflächen angelegt. Diese weisen eine mittlere Biotop- und Habitatfunktion auf. Die Begrünungen stellen eine wichtige strukturelle Gliederung der zum Großteil ausgeräumten Landschaft dar. Durch die Verlegung der Anschlussstelle zur St 2580 wird in den Streuobstbestand eingegriffen, der als Lebensraum und Ruhestätte von Bedeutung ist.

Der Bezugsraum 3 beinhaltet den Schlotgraben einschließlich seiner Zuflüsse, der Schlotgraben wird als strukturarm eingestuft, da er vorwiegend der Entwässerung der umliegenden landwirtschaftlichen Flächen dient. Das Stillgewässer an der Anschlussstelle zur ED 7 ist das einzige gesetzlich geschützte Biotop im Untersuchungsraum und Lebensraum von Amphibien und Libellen. Fortpflanzungsfähige Amphibien nutzen das Gewässer als Laichraum. Sommer- und Überwinterungsquartiere stellen die umliegenden und weiter entfernten Gehölzstrukturen und Wiesenflächen dar, wobei der Schlotgraben und die wasserführenden, in den Schlotgraben einmündenden kleineren Gräben als Wanderkorridore und Nahrungshabitate genutzt werden. Zu diesem Bezugsraum gehören auch die Feldgehölze entlang der St 2580 mit Bedeutung für die Einbindung der Straße in die Landschaft. Die intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen entlang des Schlotgrabens weisen geringe Habitatfunktion auf, der Offenlandcharakter ist durch die Gehölze entlang von Gräben und Verkehrswegen eingeschränkt, Feldlerchenbrutplätze fehlen. Die Böden weisen teilweise eine hohe Bedeutung für die Regler- und Speicherfunktion und die Filter- und Pufferfunktion auf.

Bezugsraum 4 „Grünland und Wald zwischen Aufkirchen und Stammham“ umfasst zum Großteil Extensivwiesen und mesophilen Laubwald, sowie einen Zuflussgraben des Schlotgrabens, intensiv genutztes Grünland und Ackerflächen kommen ebenfalls vor. Ebenfalls finden sich die straßenbegleitenden Gehölze an der Brücke über die GVS, die Fledermäusen als Querungshilfe dient. Die Extensivwiesen, der Laubwald,

die straßenbegleitenden Gehölze und der Graben sowie die Kraut- und Hochstaudenfluren dienen vielen Lebewesen als Nahrungs- und Lebensraum. Die Habitatfunktion kann im Vergleich zu den anderen, überwiegend landwirtschaftlich genutzten Flächen als besonders hochwertig eingestuft werden und das Landschaftsbild ist abwechslungsreicher gestaltet. Die Lehmböden haben eine hohe Bedeutung für die Regler- und Speicherfunktion, den Grundwasserschutz und die Filter- und Pufferfunktion.

Bezugsraum 5 beinhaltet das Gebiet zwischen der GVS Ziegelstatt-Stammham und der Anschlussstelle zur B 388 mit den hochwertigen straßenbegleitenden Heckenstrukturen, die Tieren und Pflanzen als Habitat dienen. Die Heckenstrukturen haben Biotopfunktion und binden die St 2580 in die Landschaft ein. Durch den Bezugsraum verläuft ein Entwässerungsgraben. Die Lehmböden haben eine hohe Bedeutung für die Regler- und Speicherfunktion, den Grundwasserschutz und die Filter- und Pufferfunktion.

Der Bezugsraum 6 „Mittlere Isar“ beinhaltet einen kleinen Teil des MIK, in dessen Umgebung u.a. Pirol, Goldammer und verschiedene Fledermausarten nachgewiesen wurden. Straßenbegleitende Heckenstrukturen dienen zahlreichen Tieren und Pflanzen als Nahrungs- und Lebensraum. Die Lehmböden haben eine hohe Bedeutung für die Regler- und Speicherfunktion, den Grundwasserschutz und die Filter- und Pufferfunktion.

Die Projektwirkungen auf die Schutzgüter werden in der Konfliktanalyse (Kapitel 4 der Unterlage 19.1.1 T) ermittelt, indem die Projektwirkungen der Empfindlichkeit der Funktionsräume gegenübergestellt werden und ein verbleibender Kompensationsbedarf wird ausgewiesen.

Anlagebedingte Projektwirkungen sind solche, die durch den Baukörper der Straße, sowie seine Bauwerke und Nebenanlagen verursacht werden. Dazu gehört die dauerhafte Versiegelung und Überbauung von Bodenflächen, die zu einem vollständigen Verlust der vorhandenen Biotopstrukturen führt, hiervon sind rund 75.000 m² betroffen. Durch die dauerhafte Versiegelung verlieren die Flächen auch ihre Versickerungsfähigkeit. Zu Veränderungen an Oberflächengewässern kommt es beim Schlotgraben, der im Bereich der Anschlussstelle der ED 7 verlegt wird. Ebenfalls in diesem Bereich kommt das bestehende Stillgewässer künftig innerhalb der Schleifenrampe zu liegen. Außerdem wird ein Graben nördlich der Brücke der GVS Ziegelstatt-Stammham verlegt. Zu den anlagebedingten Auswirkungen gehört auch die Trenn- und Barrierewirkung. Im Bereich der Anschlussstelle zur ED 7 werden der bisherige Schlotgraben und das Stillgewässer von den umliegenden Lebensräumen getrennt. Um die Wanderbewegungen der Amphibien zu erhalten, müssen geeignete Durchlässe eingebaut werden. Die visuellen Wirkungen der FTO werden dadurch mini-

miert, dass die straßenbegleitenden Gehölze, soweit sie für den Ausbau entfernt werden, wieder angepflanzt werden.

Betriebsbedingte Projektwirkungen entstehen insbesondere durch den Betrieb der Straße und sind am Verkehrsaufkommen ablesbar. Dies führt zu Lärmwirkungen, die sich in unterschiedlicher Intensität auf die betroffenen Vogelarten auswirken. Der Schwerpunkt der Schadstoffeinträge liegt innerhalb von 10 m zum Fahrbahnrand, da hier der Abfluss- und Spritzwasseranteil am größten ist, mit größerer Entfernung nehmen die Schadstoffeinträge deutlich ab, wesentliche Einträge in empfindliche Biotope sind auszuschließen. Eine Kollisionsgefährdung besteht durch die Trennung der Amphibienlebensräume wegen der Umgestaltung der Anschlussstelle zur ED 7, weshalb hier geeignete Durchlässe vorgesehen sind.

Zu den baubedingten Auswirkungen gehört insbesondere die vorübergehende Flächeninanspruchnahme, die rund 97.000 m² beträgt. Es entstehen temporäre Emissionen, im wesentlichen Lärm und Staub. Aufgrund der zeitlichen und räumlichen Begrenzung ist aber nicht davon auszugehen, dass die bauzeitlichen Emissionen ein Niveau erreichen, das über das Maß des Straßenverkehrs hinausgeht. Temporäre Verdrängungseffekte und Beeinträchtigungen von Brutplätzen sind im Hinblick auf die Avifauna nicht auszuschließen, aber nur vorübergehender Natur.

Zur Minimierung der durch den Baubetrieb bedingten Beeinträchtigungen werden verschiedene Maßnahmen durchgeführt. Zum einen wird der Flächenverbrauch durch den bestandsorientierten Ausbau minimiert und durch die Wahl der Anbauseite werden ökologische Belange wie im Variantenvergleich dargestellt, weitestmöglich geschont. Zum anderen werden durch diverse Gestaltungsmaßnahmen die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes minimiert und seine Funktionen wiederhergestellt. Dazu gehören die Bepflanzung der Böschungen mit Einzelbäumen und Hecken, soweit dies im Hinblick auf die Verkehrssicherheit unbedenklich ist. Graben- und Muldenböschungen werden der Selbstbegrünung durch Sukzession überlassen, um sich zu standorttypischen Biozönosen zu entwickeln. Die einzelnen Maßnahmen sind unten in diesem Beschluss nach den Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen aufgelistet und den entsprechenden Konflikten zugeordnet.

Zum anderen werden bei der Durchführung der Baumaßnahme Vermeidungsmaßnahmen getroffen. Als Maßnahmen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild gelten alle zumutbaren Maßnahmen, die das Eintreten erheblicher Beeinträchtigungen ganz oder teilweise verhindern (§ 6 Abs. 2 Bay-KompV). Diese sind in den Unterlagen 19.1.1 T und 9.1.2 T detailliert dargestellt. Es handelt sich dabei um Maßnahmen zum Schutz angrenzender Biotopflächen (Schutzzäune, Maßnahme 9 V T), zum Schutz von möglicherweise in den betroffenen Quartierbäumen befindlichen Fledermäusen (vorsichtiges Fällen und Begren-

zung des Zeitraums Maßnahme 10 V), zur Vermeidung von Kollisionen der Fledermäuse bei der Überquerung der St 2580 (Schutzzäune, Maßnahme 11 V) und zum Schutz von Fledermäusen und Brutvögeln (Zeitenbeschränkung, Maßnahme 12 V). Zusätzlich sind Amphibienleiteinrichtungen und - durchlässe vorgesehen (Maßnahme 16 V)

4.3.6.3.3 Verbleibende Beeinträchtigungen

Bei der Baumaßnahme erfolgen Eingriffe in den Naturhaushalt. Die Ursachen liegen vor allem in Flächenversiegelungen von bisher unversiegelten Straßenebenenflächen (bestehende Böschungen der FTO) und landwirtschaftlichen Nutzflächen. Infolge der Fahrbahnverbreiterung und der vorhabensbedingten Verkehrserhöhung nehmen auch die für Vögel bedeutsamen Lärmemissionen und Scheuchwirkungen zu, so dass die Habitatsignung angrenzender Flächen beeinträchtigt wird. Erheblich betroffen ist hiervon insbesondere die Feldlerche. Es verbleiben in den einzelnen Bezugsräumen des Wirkraumes die folgenden Konflikte.

Bezugsraum 1: Es bestehen Konflikte mit den folgenden Funktionen:

- Biotopfunktion durch den Verlust von straßenbegleitenden Gehölzen und Offenlandbiotopen (Konflikt 1B)
- Habitatfunktion durch den Verlust von Feldlerchenlebensraum (Konflikt 1H)
- Bodenfunktion durch die Versiegelung, welche aber keinen ergänzenden Kompensationsbedarf, da dieser durch die Kompensationsmaßnahmen für das Schutzgut Arten und Lebensräume abgedeckt wird (Konflikt 1BO).
- Landschaftsbildfunktion durch die technische Überprägung durch den Verlust von wertgebenden strukturierenden Elementen (Konflikt 1L)

Bezugsraum 2: Es bestehen Konflikte mit den folgenden Funktionen

- Biotopfunktion durch den Verlust von straßenbegleitenden Gehölzen und Offenlandbiotopen (Konflikt 2B)
- Habitatfunktion durch den Verlust von straßenbegleitenden Gehölzen und Offenlandbiotopen (Konflikt 2H)
- Bodenfunktion durch die Versiegelung, welche aber keinen ergänzenden Kompensationsbedarf auslöst, da dieser durch die Kompensationsmaßnahmen für das Schutzgut Arten und Lebensräume abgedeckt wird. (Konflikt 2BO)
- Landschaftsbildfunktion durch die technische Überprägung durch den Verlust von wertgebenden strukturierenden Elementen (Konflikt 2L)

Bezugsraum 3: Es bestehen Konflikte mit den folgenden Funktionen:

- Biotopfunktion durch den Verlust von straßenbegleitenden Gehölzen, Offenlandbiotopen und Gewässerstrukturen (Konflikt 3B)
- Habitatfunktion durch den Verlust von straßenbegleitenden Gehölzen welche Vögel und Fledermäuse als Nistplatz nutzen (Konflikt 3H)
- Bodenfunktion durch die Versiegelung, sowie Beeinträchtigung der Wanderbewegungen von Amphibien. Es wird aber kein ergänzender Kompensationsbedarf ausgelöst, da dieser durch die Kompensationsmaßnahmen für das Schutzgut Arten und Lebensräume abgedeckt wird (Konflikt 3BO).
- Wasserfunktion durch die Verlegung des Schlotgrabens (Konflikt 3W)
- Landschaftsbildfunktion durch die technische Überprägung durch den Verlust von wertgebenden strukturierenden Elementen (Konflikt 3L)

Bezugsraum 4: Es bestehen Konflikte mit den folgenden Funktionen:

- Biotopfunktion durch den Verlust von Gehölzsäumen und ökologisch hochwertigen Biotopstrukturen mit langer Entwicklungsdauer, sowie durch den Verlust von straßenbegleitenden Gehölzen und Offenlandbiotopen (Konflikt 4B)
- Habitatfunktion durch den Verlust von Orientierungs- und Leitstrukturen von Fledermäusen und aquatischen Lebensräumen (Konflikt 4H)
- Bodenfunktion durch die Versiegelung. Es wird aber kein ergänzender Kompensationsbedarf ausgelöst, da dieser durch die Kompensationsmaßnahmen für das Schutzgut Arten und Lebensräume abgedeckt wird (Konflikt 4BO).
- Wasserfunktion durch die Verlegung des Grabens zur Anlage einer Versickerungsmulde (Konflikt 4W)
- Landschaftsbildfunktion durch die technische Überprägung durch den Verlust von wertgebenden strukturierenden Elementen (Konflikt 4L)

Bezugsraum 5: Es bestehen Konflikte mit den folgenden Funktionen:

- Biotopfunktion durch den Verlust von straßenbegleitenden Gehölzen und Offenlandbiotopen (Konflikt 5B)
- Habitatfunktion durch den Verlust von straßenbegleitenden Gehölzen und Offenlandbiotopen. Es verbleibt aber kein ergänzender Kompensationsbedarf (Konflikt 5H).
- Bodenfunktion durch die Versiegelung. Es wird aber kein ergänzender Kompensationsbedarf ausgelöst, da dieser durch die Kompensationsmaßnahmen für das Schutzgut Arten und Lebensräume abgedeckt wird (Konflikt 5BO).

- Landschaftsbildfunktion durch die technische Überprägung durch den Verlust von wertgebenden strukturierenden Elementen (Konflikt 5L)

Bezugsraum 6: Es bestehen Konflikte mit den folgenden Funktionen:

- Biotopfunktion durch den Verlust von straßenbegleitenden Gehölzen und Offenlandbiotopen (Konflikt 6B)
- Habitatfunktion durch den Verlust von straßenbegleitenden Gehölzen und Offenlandbiotopen. Es verbleibt aber kein ergänzender Kompensationsbedarf (Konflikt 6H).
- Bodenfunktion durch die Versiegelung. Es wird aber kein ergänzender Kompensationsbedarf ausgelöst, da dieser durch die Kompensationsmaßnahmen für das Schutzgut Arten und Lebensräume abgedeckt wird (Konflikt 6BO).
- Landschaftsbildfunktion durch die technische Überprägung durch den Verlust von wertgebenden strukturierenden Elementen (Konflikt 6L)

4.3.6.3.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung

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

Für die Ermittlung des Kompensationsbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen, auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und -schwerpunkte wurden zutreffend in den Unterlagen 19.1.1 T, 19.1.2 T und 9.3 T dargestellt.

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 Na-

turhaushalts 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 Kompensationskonzept orientiert sich an den zu erwartenden, nicht vermeidbaren Eingriffen, den fachlichen Zielsetzungen des Arten- und Biotopschutzprogramms und den Abstimmungen mit dem Landratsamt Erding, Untere Naturschutzbehörde. Im Sinne der fachlichen Zielsetzungen und der Eingriffe in Naturhaushaltsfunktionen werden im Konzept Flächen vorgesehen, auf denen ein Ausgleich der Flächenverluste möglich ist.

Um die verbleibenden Konflikte und Beeinträchtigungen zu kompensieren wurde ein Maßnahmenkonzept entwickelt. Dabei wurden Maßnahmen gewählt, die nach Möglichkeit den Lebensraumverlust oder die graduelle Habitatminderung der Arten kompensieren, die durch den Ausbau besonders betroffen sind, also der gehölzbewohnenden Vogelarten, der Offenlandart Feldlerche und der betroffenen Fledermäuse. Die Maßnahmen wurden so gewählt, dass sie nach Möglichkeit auch gleichzeitig den artenschutzrechtlichen Erfordernissen entsprechen und zur Kompensation für den Verlust von Biotop- und Habitatfunktion sowie der Bodenfunktion dienen können. Vorrangig wurde auf Flächen zurückgegriffen, die im Besitz der Straßenbauverwaltung sind. Ebenfalls vorrangig wurden produktionsintegrierte Kompensationsmaßnahmen gewählt. Die Konflikte, sowie die zu ihrer Kompensation gewählten Maßnahmen sind dabei im Detail in der Unterlage 9.4 T dargestellt. In dieser Tabelle ist auch jeweils die Bewertung nach BayKompV dargestellt. Die Tabelle ist dabei nach den oben dargestellten Bezugsräumen gegliedert. Die Gestaltungsmaßnahmen wurden dabei nur im Schutzgut Landschaft als Ausgleichsmaßnahme angerechnet.

Folgende Maßnahmen in einem Umfang von 18,56 ha mit insgesamt 353.359 Wertpunkten sind vorgesehen:

Die Maßnahme 1A „Entwicklung einer artenreichen Extensivwiese, Pflanzung einer naturnahen Hecke (nördlich Anschlussstelle B 388) kompensiert die Versiegelung

und Überbauung von Offenlandbiotopen und den Verlust von hochwertigen straßenbegleitenden Gehölzstrukturen (Konflikt 5B).

Die Maßnahme 2A „Entwicklung einer artenreichen Extensivwiese (östlich Moosinning)“ erhöht das Struktur- und Lebensraumangebot und kompensiert dadurch die Versiegelung und Überbauung von Offenlandbiotopen sowie den Verlust von hochwertigen straßenbegleitenden Gehölzstrukturen (Konflikt 1B).

Die Maßnahme 3A „Anlegen einer Streuobstwiese; Pflanzung einer naturnahen Hecke (östlich Moosinning)“ dient unter anderem der Aufwertung des Landschaftsbildes sowie dem Erhalt und der Steigerung der Artenvielfalt und sie kompensiert den Verlust von straßenbegleitenden, hochwertigen Gehölzstrukturen sowie die Versiegelung und Überbauung von Offenlandbiotopen (Konflikt 3 B).

Die Maßnahme 5A „Rückbau und Entsiegelung der ehemaligen, nicht mehr benötigten Straßenflächen (Anschlussstellen zur ED 7 und B 388)“ dient der Wiederherstellung der natürlichen Boden- und Biotopfunktionen und gleicht den Verlust von straßenbegleitenden, hochwertigen Gehölzstrukturen und die Versiegelung von Offenlandbiotopen aus (Konflikt 3B).

Die Maßnahme 6E „Aufweitung eines Grabenbachbettes (Gewerbegebiet Erding-Süd)“ verbessert die Struktur des Aufhausener Kulturgrabens. Sie ersetzt daher die vorübergehende strukturelle Beeinträchtigung des Schlotgrabens, der verlegt und durch ein zusätzliches Bauwerk überquert wird. Durch diese Verlegung gehen aquatische Lebensraumstrukturen und straßenbegleitende Gehölzstrukturen verloren, die durch die Maßnahme 6E ersetzt werden (Konflikt 3B).

Die Maßnahme 7A „Anbringen von Fledermausnisthilfen (Anschlussstelle ED 7, südöstlich Aufkirchen)“ sichert die räumliche Funktionalität in Bezug auf das Angebot von geeigneten Fledermausnistplätzen. Es wird dadurch der Konflikt ausgeglichen, der durch die Entfernung von zwei potenziellen Fledermausquartieren im Bezugsraum 3 entsteht (Konflikt 3H). Als Ausgleich für die zwei potenziellen Fledermausquartiere werden in der Nähe acht Nisthilfen aufgehängt.

Die Maßnahme 8E „Entwicklung eines Feuchtlebensraumes (Langengeisling)“ mit der Initialpflanzung verschiedener Röhrichtsorten ersetzt den Verlust von straßenbegleitenden, hochwertigen Gehölzstrukturen sowie die Versiegelung und Überbauung von Offenlandbiotopen (Konflikt 4B).

Die Maßnahme 13E T „Entwicklung einer artenreichen Extensivwiese (Finsing)“ dient neben der Strukturaneicherung und Aufwertung des Lebensraumpotentials der Fläche insbesondere der Schaffung von Nahrungs- und Brutmöglichkeiten für Goldammer und Feldsperling und kompensiert dadurch die Versiegelung und Überbauung

von Offenlandbiotopen und den Verlust von hochwertigen straßenbegleitenden Gehölzstrukturen in den verschiedenen Bezugsräumen (Konflikte 1B, 5B, 6B).

Die Maßnahme 23E „Anlegen einer Streuobstwiese (östlich Finsing)“ schafft neue Nahrungs- und Bruthabitate für verschiedene Vogelarten, erhält und steigert die Artenvielfalt und wertet das Lebensraumpotential der Fläche auf. Dadurch wird Ersatz geschaffen für die Konflikte 5B und 3B (Versiegelung und Überbauung von Offenlandbiotopen, Verlust von hochwertigen straßenbegleitenden Gehölzstrukturen).

Die Maßnahme 24E T „Entwicklung von artenreichen Extensivgrünland (Gewässerstrandstreifen) (Vorderes Finsingermoos)“ schafft einen extensiv genutzten, artenreichen Krautsaum direkt im Anschluss an ein Gewässer und stellt Nahrungs- und Brutmöglichkeiten für Feldvögel. Mit der Maßnahme werden die Eingriffe in straßenbegleitende, mittel- bis hochwertige Heckenstrukturen sowie die Versiegelung und Überbauung von Offenlandbiotopen (Konflikt 6B) kompensiert.

Die Maßnahme 14G Wiederherstellung Waldmantel/Waldsaum (südöstlich Aufkirchen)“ dient der Vermeidung des Konflikts, der dadurch entsteht, dass wenige Meter weit in die Vegetation des Laubwaldes eingegriffen werden muss (Konflikt 4B).

Die Maßnahme 15A FCS T „Verbesserung von Feldlerchenhabitaten“ steigert die Habitateignung der Ackerflur für die Zielart Feldlerche und verbessert deren Bruterfolg durch die Schaffung von Nahrungs- und Bruthabitaten. Dadurch wird der Konflikt 1H ausgeglichen, indem der rechnerische Verlust von zwei Bruthabitaten ausgeglichen wird.

Die Maßnahme 18G „Begrünung der Böschungen und Mulden (ohne Gehölze)“ dient der Einbindung der technischen Anlagen in die Landschaft und wirkt damit deren technischer Überprägung entgegen bzw. gleicht diese aus.

Die Maßnahme 19G T „Wiederherstellung der bauzeitlich beanspruchten Flächen in den ursprünglichen Zustand“ vermeidet den Konflikt, der durch die bauzeitliche Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen und Vegetationsstrukturen entsteht.

Die Maßnahme 20G „Neuanlage von gebietseigenen Gehölzen auf den Böschungen“ wirkt dem Konflikt entgegen, der durch die ungestörte Einsehbarkeit der St 2580 für das Landschaftsbild entsteht (Konflikt 1L).

Die Maßnahme 21G „Gestaltung von Flächen innerhalb der Auffahrten“ wertet diejenigen Flächen auf, die innerhalb der Auffahrten liegen, es handelt sich vor allem um ehemalige Straßenflächen und ehemals landwirtschaftlich genutzte Flächen sowie um die Flächen entlang des Stillgewässers (Anschlussstelle ED7) und gleicht den Konflikt aus, der durch die technische Überprägung entsteht (Konflikt 2L, 3L, 5L).

Die Maßnahme 22G „Ökologische Gestaltung eines Grabens“, der in den Schlotgraben fließt und der wegen der Situierung einer Sickermulde verlegt werden muss, soll den Graben zu einem funktionsfähigen Lebensraum entwickeln und vermeidet dadurch den Konflikt der technischen Überprägung der Landschaft durch Versiegelung und Überbauung von wertgebenden, strukturierten Landschaftselementen (Konflikt 4L).

Auf agrarstrukturelle Belange wurde dabei Rücksicht genommen, insbesondere werden für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch genommen. Vorrangig werden Entsiegelung, Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen oder produktionsintegrierte Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes dienen, erbracht, die Vorgaben des § 9 BayKompV wurden beachtet.

Auf die Belange der Eigentümer und Betriebe wurde dabei so weit wie möglich Rücksicht genommen.

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter A 3 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche Beeinträchtigung des Naturhaushalts zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird.

4.3.6.3.5 Einwände zum Naturschutz

Der Verkehrsclub Deutschland, Landesverband Bayern e.V., wandte ein, das Schutzgut Tiere solle nochmals überprüft werden, insbesondere Amphibienwanderungen sollten durch geeignete Querungshilfen berücksichtigt werden. Die derzeit vorgesehene Querungshilfe an nur einer Stelle würde als unzureichend betrachtet. Wildwechsel sollten ebenfalls berücksichtigt werden.

Aus unserer Sicht ist das Thema der Amphibienwanderungen in den Planunterlagen in ausreichender Form behandelt. Insbesondere ist auch die Querungshilfe am Stillgewässer innerhalb der Schleifenrampe der Anschlussstelle zur ED 7 richtig positioniert, da dieses Gewässer als Laichplatz genutzt wird, so dass hier am ehesten mit Amphibienwanderungen zu rechnen ist. Zusätzliche Zerschneidungswirkungen hat das Vorhaben ansonsten nicht, auch da bereits die bestehende FTO eine Barriere darstellt, deren Wirkung sich aber durch die Verbreiterung nicht wesentlich verstärkt. Es besteht daher keine Notwendigkeit, weitere Querungshilfen vorzusehen.

Die FTO ist in weiten Teilen bereits mit Wildschutzzäunen versehen, da bereits in der Vergangenheit über ein wildbiologisches Gutachten die Verbreitung des Wildes, die Notwendigkeit von Wildschutzzäunen und auch Querungshilfen eruiert wurden. Nach Angaben des Vorhabensträgers hat sich hierbei keine Notwendigkeit für einen Wildschutzzaun im gegenständlichen Bereich ergeben. Dies ist nachvollziehbar, da insbesondere die nächste gelegene Rotwildpopulation in den Isarauen zwischen München und Freising liegt. Die Unfallstatistik der letzten 16 Jahre weist keinen Unfall mit Wildbeteiligung aus, so dass davon auszugehen ist, dass der Wildschutz, so wie er bisher an der FTO besteht, ausreichend ist. Es ist auch nicht ersichtlich oder vorge tragen, warum sich die Gefährdung des Wildes oder des Verkehrs durch Wild durch die Verbreiterung um einen Fahrstreifen merklich verändern sollte.

Der Bund Naturschutz in Bayern e.V., Kreisgruppe Erding, bemängelte, dass der Ausbau der FTO nur abschnittsweise betrachtet werde. Aus seiner Sicht hätte zumindest eine Zusammenschau der Auswirkungen, insbesondere was den europäischen Arten- und Gebietsschutz betrifft, erfolgen müssen. Wegen der Beeinträchtigungen der Feldlerche im Abschnitt zwischen der St 2584 und St 2084 sei zu überprüfen, ob der Zustand der Population sich trotz der vorgesehenen Maßnahmen nicht verschlechtere. Nach seiner Auffassung sei eine Verschlechterung anzunehmen.

In Bezug auf den europäischen Gebietsschutz ist geklärt, dass als Projekt im Sinne des § 34 BNatSchG bei straßenrechtlichen Vorhaben der zulässigerweise gebildete Planungsabschnitt, der Gegenstand der Planfeststellung ist, anzusehen ist. Nur dieser ist Gegenstand der Verträglichkeitsabschätzung und gegebenenfalls -prüfung. Sofern das Projekt einzeln nicht geeignet ist, ein FFH-Gebiet erheblich zu beeinträchtigen, ist lediglich ergänzend zu prüfen, ob es eventuell zusammen mit anderen Projekten zu einer erheblichen Einwirkung führt (vgl. OVG Koblenz vom 01.07.2015 Az. 8 C 10495/14.OVG). Einer „Dach-FFH-Prüfung“ aller geplanten Ausbauabschnitte bedarf es daher nicht. Das Ergebnis ist wie oben ausgeführt, dass der dreistreifige Ausbau weder allein noch im Zusammenwirken mit anderen Projekten zu einer erheblichen Beeinträchtigung des nächstgelegenen FFH-Gebiets führt. Untere und Höhere Naturschutzbehörde teilen diese Einschätzung ebenso wie wir als Planfeststellungsbehörde. Im Übrigen ist anzumerken, dass auch der vierstreifige Ausbauabschnitt isoliert nach derzeitiger vorläufiger Einschätzung nicht zu einer erheblichen Beeinträchtigung führen würde, da diese in den Planunterlagen des dortigen Verfahrens nur aufgrund der Summationswirkung mit dem Flughafen München angenommen wurde, da davon ausgegangen wird, dass alle Projekte, die jedenfalls teilweise innerhalb des FFH-Gebiets „Nördliches Erdinger Moos“ liegen, in Summe mit der dritten Start- und Landebahn zu einer erheblichen Beeinträchtigung führen. Dies gilt

aber für den dreistreifigen Ausbauabschnitt, der rund vier Kilometer von dem FFH-Gebiet entfernt liegt, nicht.

Der Vorhabensträger hat sowohl im vierstreifigen als auch im hier gegenständlichen dreistreifigen Ausbauabschnitt eine artenschutzrechtliche Prüfung, insbesondere auch der Feldlerche, durchgeführt. Dabei werden jeweils die entsprechenden Kompensationsmaßnahmen vorgesehen und ergriffen. Eine Summationswirkung mehrerer Vorhaben ist dem Artenschutzrecht im Gegensatz zum Gebietsschutzrecht grundsätzlich fremd. Der Ansatzpunkt des Artenschutzrechts ist individuenbezogen. Daher fehlt in § 44 BNatSchG auch die in § 34 BNatSchG enthaltene Formulierung „im Zusammenwirken mit anderen Projekten“. Dem Artenschutzrecht geht es um das konkrete wild lebende Tier und nicht um dessen Lebensraum. Beim Gebietsschutz macht die Summationsbetrachtung deshalb Sinn, weil es hier um den Erhalt des Natura 2000 Systems geht. Mehrere Projekte gemeinsam, die einzeln betrachtet unerheblich sind, können für dieses System in Summe erheblich sein. Beim Artenschutz ist dies anders. Einzelne Fortpflanzungs- oder Ruhestätten sind speziell in § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG geschützt. Deswegen ist jeweils das konkret zur Planfeststellung beantragte Projekt zu untersuchen. Das in den Blick zu nehmende Individuum kann nur durch das eine oder das andere Projekt getötet werden, die konkrete Fortpflanzungs- oder Ruhestätte wird ebenfalls durch das eine oder das andere Projekt zerstört, nicht durch das Zusammenwirken mehrerer Projekte. Der Untersuchungsraum ist dabei nach fachlichen Kriterien zu bestimmen.

Er kann dabei auch über den konkret vom Projekt betroffenen Raum hinausgehen, wenn im Rahmen von § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art zu beurteilen ist. Auch hier ist grundsätzlich eine Einzelbetrachtung des jeweiligen Straßenbauvorhabens rechtlich geboten. Deswegen werden auch in jedem Ausbauabschnitt eigene CEF-Maßnahmen ergriffen. In der jeweiligen saP wurden alle Feldlerchenreviere entlang des jeweiligen Abschnittes erfasst. Im Anschluss wurde berechnet, wie viele Reviere jeweils durch Verlärmung verloren gehen. Diese Revierverluste wurden dann in CEF-Maßnahmen „umgerechnet“. Es ist nicht ersichtlich, wie sich dieses Rechenergebnis verändern sollte, wenn man beide Abschnitte gemeinsam betrachten würde. Auch wenn man beide Abschnitte gemeinsam betrachten würde, würde sich am Ergebnis, dass der Erhaltungszustand der Populationen einer Art sich nicht verschlechtert, nichts ändern. Durch die 1. Tektur vom 23.02.2018 entschärft sich die Frage auch insoweit, dass es nicht mehr darauf ankommt, ob in Summe beider Abschnitte artenschutzrechtliche Verbotstatbestände erfüllt werden, da dies für den hier zu beurteilenden dreistreifigen Abschnitt nun angenommen wird. Eine „Hinzurechnung“ des vierstreifigen Abschnitts würde also die

Antwort auf die Frage, ob Verbotstatbestände erfüllt sind und eine Ausnahme erforderlich ist, nicht verändern.

Soweit der Bund Naturschutz einwandte, Ähnliches gelte auch für die betroffenen Fledermäuse, ist dieser Einwand schon wenig substantiiert. Auch für die Fledermäuse ist dabei im jeweiligen Ausbauabschnitt eine saP durchgeführt worden mit dem nachvollziehbaren Ergebnis, dass artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nicht erfüllt werden. Gerade bei Fledermäusen zeigt sich auch, dass die getrennte Betrachtung der Ausbauabschnitte für die betroffenen Tierarten keinen Nachteil bedeutet. Denn hier kommt es neben geeigneten Quartieren insbesondere auf die Flugrouten an. Diese orientieren sich an den entsprechenden Gewässern oder sonstigen Leitstrukturen. Insofern ist es artenschutzrechtlich geboten, konkret die jeweilige Flugroute zu untersuchen. Die temporäre Unterbrechung der Leitstruktur durch den Abbruch der Brücke an der GVS Ziegelstatt-Stammham erfolgt aber beispielsweise durch den dreistreifigen Ausbau, aber nicht durch den vierstreifigen. Insofern wird dem Artenschutz die detaillierte Betrachtung des jeweiligen Ausbauabschnitts sachlich und rechtlich gerecht.

Soweit der Bund Naturschutz zusätzlich pauschal auf seine Stellungnahme im Verfahren zum vierstreifigen Ausbauabschnitt verwies, ist dieses Vorbringen präkludiert und zu unsubstantiiert. Der Verweis auf eine Stellungnahme in einem anderen Verfahren reicht grundsätzlich nicht aus, die Einwendungspräklusion zu verhindern. Dazu führt das Bundesverwaltungsgericht im Beschluss vom 28.12.2011, Az. 9 B 59/11, aus „Liegen die in Bezug genommenen Stellungnahmen der Einwendung nicht bei, so ist damit für die Anhörungsbehörde und die Planfeststellungsbehörde typischerweise ein zusätzlicher Aufwand verbunden, sich Kenntnis von deren Inhalt zu verschaffen. Dieser Mehraufwand kann schwanken, je nachdem wie präzise die betreffende Stellungnahme bezeichnet ist und ob sie sich in Akten befindet, die der mit der Durchführung des Anhörungsverfahrens befassten Organisationseinheit vorliegen oder erst behördenintern oder gar von anderen Behörden beschafft werden müssen. Das ändert aber nichts daran, dass er in einem Planfeststellungsverfahren, in dem regelmäßig eine Vielzahl von Einwendungen gesichtet und ausgewertet werden muss, typischerweise eine nicht zu vernachlässigende, dem Regelungszweck zuwiderlaufende Arbeiterschwerinis darstellt. Bezugnahmen auf nicht beigefügte Stellungnahmen bergen zudem die Gefahr, dass Unsicherheit und nachträglicher Streit über den genauen Einwendungsinhalt entstehen, wodurch das Interesse der Allgemeinheit und des Vorhabenträgers an der Beständigkeit der einmal getroffenen Zulassungsentscheidung berührt werden kann“

Der Pauschalverweis genügt aber auch, wenn man ihn nicht als präkludiert ansieht, nicht den inhaltlichen Anforderungen, die an die Einwendung eines anerkannten Naturschutzverbandes zu stellen sind. Wenn der Vorhabensträger für jeden Ausbauabschnitt eine detaillierte Untersuchung der naturschutzfachlichen und -rechtlichen Belange vorlegt, die sich mit den spezifischen Besonderheiten des jeweiligen Ausbauabschnitts befasst, ist von einem anerkannten Naturschutzverband zu erwarten dass er sich ebenfalls mit den jeweiligen Besonderheiten auseinandersetzt.

Denn „auch die räumliche Zuordnung eines Vorkommens oder einer Beeinträchtigung ist zu spezifizieren, wenn sie sich nicht ohne Weiteres von selbst versteht. Je umfangreicher und intensiver die vom Vorhabenträger bereits geleistete Begutachtung und fachliche Bewertung in den Planunterlagen ausgearbeitet ist, desto intensiver muss - jedenfalls grundsätzlich - auch die Auseinandersetzung mit dem vorhandenen Material ausfallen“ „Der damit angestrebte Abbau von Vollzugsdefiziten (vgl. BTDrucks 14/6378 S. 61) setzt voraus, dass die Vereinigungen ihren Sachverstand so in das Verfahren einbringen, dass dadurch die der Planfeststellungs- bzw. Genehmigungsbehörde aufgetragene Problembewältigung gefördert wird“ vgl. BVerwG vom 29.9.2011, Az. 7 C 21/09. Da die vorgelegten Unterlagen zeigen, dass die naturschutzfachlichen und -rechtlichen Belange u. a. wegen anderer vorkommender Arten nicht in beiden Ausbauabschnitten identisch sind, kann von einem anerkannten Naturschutzverband erwartet werden, dass er sich mit diesen Belangen konkret auseinandersetzt.

Des Weiteren wandte der Bund Naturschutz ein, die Planung setze sich ungenügend mit den Ansprüchen der einzelnen Arten wie der Feldlerche auseinander. Streuobstwiesen in der Feldflur seien geeignet, weitere Feldlerchenbrutplätze zu vertreiben. Deshalb sei die Anlage von Streuobstwiesen als Kompensationsmaßnahme ungeeignet.

Dieser Einwand wird zurückgewiesen. Dabei ist zunächst darauf hinzuweisen, dass die Anlage der Streuobstwiesen nicht speziell den Verlust von Feldlerchenlebensräumen kompensieren soll. Wie sich aus dem landschaftspflegerischen Begleitplan und der tabellarischen Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation ergibt, soll dadurch in erster Linie der Verlust von straßenbegleitenden Gehölzstrukturen (Biotopfunktion) auch in ihrer Funktion als Lebensraum für insbesondere Vögel und Fledermäuse (Habitatfunktion) kompensiert werden. Der Verlust der Feldlerchenlebensräumen (zwei Brutreviere) erfolgt durch die Maßnahme 15 A FCS T, die spezifisch auf Feldlerchen zugeschnitten ist. Die kritisierte Streuobstwiese 23E befindet sich in einem Bereich, an den nördlich, östlich und in geringer Entfernung auch westlich teils durchgehende Gehölzstrukturen angrenzen. Unmittelbar westlich grenzt ein Feldweg an, der zu einer 150 m südlich gelegenen landwirtschaftlichen Hofstelle führt. Auf-

grund dieser Merkmale ist die Fläche bereits jetzt allenfalls ein suboptimales Habitat für die Feldlerche, so dass durch die Ausgleichsmaßnahme für diese Art an dieser Stelle keine Nachteile entstehen. Gleiches gilt für die zweite Streuobstwiese, die Maßnahme 3A. Diese liegt in unmittelbarer Nähe zur Bundesstraße B 388, so dass sie bereits aufgrund der Lärmwirkung dieser Straße für Feldlerchen ungeeignet ist. Hinzu kommt auch hier eine bereits bestehende Baumhecke. Beide Faktoren führen dazu, dass auch diese Fläche für Feldlerchen bereits jetzt nicht als Habitat in Betracht kommt, so dass sich die Situation für die Feldlerche durch die Ausgleichsmaßnahme nicht verschlechtert.

4.3.7 Gewässerschutz

4.3.7.1 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.

Im Planfeststellungsbereich für den dreistreifigen Ausbau der FTO von der Anschlussstelle der St 2084 bis zur Anschlussstelle der B 388 sind keine wasserwirtschaftlich sensiblen Bereiche wie Wasserschutzgebiete oder Überschwemmungsgebiete betroffen.

Das Bauvorhaben quert den Schlotgraben als Gewässer dritter Ordnung mit einer Brücke, so dass keine Anlagengenehmigung nach § 36 WHG i. V. m. Art. 20 BayWG erforderlich ist.

Wegen der Umgestaltung der Rampen der Anschlussstelle zur ED 7 ist die Verlegung des Schlotgrabens auf einer Länge von ca. 200 m erforderlich. Der Moosgraben/Aufhausener Kulturgraben wird naturnah aufgeweitet. Als naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahme G22 wird der Graben nordöstlich der Überführung über die Gemeindeverbindungsstraße Ziegelstatt-Stammham in Teilen um ca. 5 m verlegt und partiell aufgeweitet.

Das Stillgewässer an der Anschlussstelle zur ED 7 im südwestlichen Quadranten kommt zukünftig innerhalb der Schleifenrampe zu liegen. Dabei werden zur Erhaltung der Durchlässigkeit für Amphibien Durchlässe eingebaut, bei zwei Durchlässen handelt es sich um kombinierte Amphibien-Wasser-Durchlässe. Durch diese erfolgt auch die Versorgung des Stillgewässers mit Wasser

Als naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahme 8E wird eine Geländemulde im wechselfeuchten Bereich angelegt.

Soweit die vorgesehenen Maßnahmen Gewässerausbauten nach § 67 Abs. 2 WHG darstellen, die gem. § 68 WHG der Planfeststellung oder Plangenehmigung bedürfen, werden diese durch diesen Planfeststellungsbeschluss ersetzt.

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 Nebenbestimmung unter A.3.3.2 dieses Beschlusses nicht zu erwarten.

4.3.7.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Das anfallende Niederschlagswasser wird im Bestand über Transportmulden in Versickerschächte mit vorgeschalteten Absetzschächten entwässert. Künftig erfolgt die Entwässerung der gesamten Fahrbahn über Rigolenversickerung, Muldenversickerung und Leitungen in den Schlotgraben, einen querenden Graben und einen Teich, sowie in einem Abschnitt über Transportmulden und Entwässerungsleitungen mit Versickerbecken. Die Details, in welchem Abschnitt, welche Art der Versickerung stattfindet, sind in der Tabelle auf Seite 55 der Unterlage 1 T dargestellt. In den Abschnitten 1 und 5 bis 7 ist ein System aus Sickermulden, Sicker- bzw. Huckepackleitungen und Sickerdomen vorgesehen. In den Abschnitten 2 und 3 wird das Niederschlagswasser in Mulden gesammelt und gereinigt und über Sicker- und Huckepackleitungen in den Teich geleitet, der innerhalb des südwestlichen Quadranten der Anschlussstelle der ED 7 liegt. Dieses Prinzip kommt auch bei der westlichen Tangentialrampe der Anschlussstelle und zwischen Bau-km 1+670 und Bau-km 2+020 zur Anwendung, dort verlaufen die Sickerleitungen zum Schlotgraben hin.

Auch im Abschnitt 4 entwässert die St 2580 über Versickermulden und Sickerleitungen in einen Vorflutgraben, der in den Schlotgraben mündet. Im Abschnitt 8 wird das Niederschlagswasser in Transportmulden und Huckepackleitungen gesammelt, und in einem zentralen Versickerbecken mit vorgeschaltetem Absetzbecken im nordwestlichen Quadranten der Anschlussstelle versickert. Der hohe Straßenrand der St 2580 entwässert wie bisher in das angrenzende Gelände, die Entwässerung der sonstigen von der Baumaßnahme betroffenen Straßen und Wege wird nicht verändert, insbesondere die querenden Feld- und Waldwege, die über Versickerschächte an den Straßentiefpunkten der jeweiligen Einschnitte entwässern, behalten diese Entwässerung bei und die vorhandenen Versickereinrichtungen werden dafür den neuen Verhältnissen angepasst. Die Lage der Entwässerungseinrichtungen ist in der Unterlage 18 dargestellt.

Diese Einleitungen sind gemäß §§ 8 und 9 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 19 Abs. 1

WHG nicht erfasst, sondern unter A.4.1 dieses Beschlusses gesondert ausgesprochen.

Die Gestattungen können gemäß §§ 12, 15, 55 und 57 WHG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Bei Beachtung der unter A.4.3 dieses Beschlusses angeordneten Auflagen, insbesondere im Hinblick auf die geforderten Rückhalte- und Vorreinigungseinrichtungen, sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 13 WHG. Das Landratsamt Erding, Untere Wasserrechtsbehörde, hat das Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG erklärt.

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. Die Forderung nach einem Vorbehalt für weitere Auflagen ist ebenfalls nicht erforderlich, da Inhalts- und Nebenbestimmungen nach § 13 Abs. 1 WHG auch noch nachträglich zulässig sind.

4.3.8 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Durch das Bauvorhaben gehen landwirtschaftliche Produktionsflächen im Umfang von 3,8 ha dauerhaft 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 der GVS Ziegelstatt-Stammham. Diese Einschränkungen lassen sich nicht weiter reduzieren

und sind aufgrund des überwiegenden öffentlichen Interesses an der Durchführung der Baumaßnahme hinzunehmen.

Für das Straßenbauvorhaben werden an landwirtschaftlicher Nutzfläche rund 3,8 ha auf Dauer, weitere 4,2 ha vorübergehend und weitere 5,69 ha für Ausgleichs- und Ersatzflächen benötigt. Das landwirtschaftliche Wegenetz wird in ausreichendem Umfang angepasst, die bestehenden Unterführungen, die verbreitert werden, werden so gestaltet, dass die Durchfahrtshöhe auch nach dem Umbau ausreichend ist.

Die Aufnahme von Nebenbestimmungen zur Entschädigung negativer Beeinträchtigungen aufgrund der geplanten Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen (z. B. wegen vorübergehender Überbauung, dem Anlegen von Fahrwegen, Ertragsausfällen, usw.) in diesem Beschluss wird zurückgewiesen. Solche Fragen sind einem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Dort ist die Art und Höhe einer Entschädigung für eintretende Rechtsverluste und für sonstige, durch die Grundinanspruchnahme bzw. eine möglicherweise erforderliche Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu regeln.

Es wurden vom Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg keine landwirtschaftlichen Betriebe benannt, bei denen diese Flächenverluste zu einer potenziellen Existenzgefährdungen führen würden. Auch von privater Seite wurden keine Existenzgefährdungen geltend gemacht.

4.3.9 Forstwirtschaft

Von dem Bauvorhaben ist Wald nicht betroffen. Aus forstfachlicher Sicht wurden daher keine Einwände erhoben. Das Bayerische Landesamt für Landwirtschaft hat darauf hingewiesen, dass die Ausgleichsmaßnahme 13E Flächen in Anspruch nimmt, auf denen sich derzeit eine Kurzumtriebsplantage zu Versuchszwecken befindet, die auf eine Dauer von mehr als 20 Jahren angelegt ist, so dass die Fläche für die Ausgleichsmaßnahme nicht zur Verfügung stünde. Der Vorhabensträger hat hierzu ausgeführt, dass die Ausgleichsmaßnahme hauptsächlich auf der südlich benachbarten Fläche durchgeführt wird und gebeten, zu prüfen, ob der benötigte Teilbereich, der derzeit nicht mit Pappeln bestockt ist, zur Verfügung gestellt werden kann. In den weiteren Verhandlungen haben sich Vorhabensträger und das Bayerische Landesamt für Landwirtschaft auf eine einvernehmliche Lösung geeinigt. Die Teilfläche wurde aus der Maßnahme 13 E T herausgenommen und insoweit durch die Maßnahme 24 E T ersetzt. Die Einwendung hat sich damit erledigt.

4.3.10 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 bekannte Bodendenkmäler und Verdachtsflächen für Bodendenkmäler. Die tatsächliche Anzahl der vorhandenen Bodendenkmäler sei aber wesentlich höher. Der Raum Erding gehöre mit den fruchtbaren Lössböden zu den Regionen Bayerns, in denen die Besiedlung seit Beginn der Siedlungstätigkeit des Menschen vor 7000 Jahren außerordentlich dicht war. Es seien in den letzten Jahren auf einigen konkret benannten Flächen neue archäologische Fundplätze entdeckt worden. Die Einbindung von Bodendenkmälern in Ausgleichsmaßnahmen, die bodenschonend ausgeführt werden, werde empfohlen.

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 denkmalrechtlich 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.3.7 dieses Beschlusses vorgesehenen Maßgaben.

Die unter A.3.7 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 angeord-

nete 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). Der Vorhabensträger hat einer archäologischen Begleitung der Bau- und Ausgleichsmaßnahmen auf den konkret im Einwendungsschreiben benannten Fundplätzen (Gemarkung Oberding Flurnummern 2671, 2655/2, 2091, 2101; Gemarkung Moosinning Flurnummern 3083/4, 3070/14, 3070; Gemarkung Altenerding Flurnummer 522) zugestimmt.

4.3.11 Sonstige öffentliche Belange

4.3.11.1 Militärische Belange

Die Bundesanstalt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Kompetenzzentrum für Baumanagement München, hat darauf hingewiesen, dass die FTO als Verbindungsstraße 7699 Bestandteil des Militärstraßengrundnetzes sei und deshalb die Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische schwerste Fahrzeuge RABS zu beachten seien. Diese Vorgaben sind in der Planung des Vorhabensträgers berücksichtigt.

4.3.11.2 Belange des Landkreises Erding

Der Landkreis Erding hielt den dreistreifigen Ausbau für unzureichend, und forderte einen vierstreifigen Ausbau. Es sei von steigenden Einwohnerzahlen sowohl für den Landkreis Erding als auch für die Große Kreisstadt Erding auszugehen und im Jahr 2035 würden im Landkreis 153.000 statt heute 131.000 Einwohner leben. Die vorgesehenen Überholabschnitte seien relativ kurz und unfallträchtig. Zwischen der A 94 und der Anschlussstelle Erding Süd gebe es insgesamt nur zwei Abschnitte auf denen das Überholverbot aufgehoben sei, es sei zu erwarten, dass sich hinter den Lkw

lange Schlangen bilden, die dann versuchen würden, in dem kurzen Stück zwischen Erding Süd und Erding Mitte zu überholen.

Wegen der Forderung nach vierstreifigen Ausbau wird zunächst auf die Ausführungen zu den Belangen der Großen Kreisstadt Erding (4.3.11.5) verwiesen. Die Länge der Überholfahrstreifen liegt mit 950 bzw. 800 m zwischen der von der RAL geforderten Mindestlänge von 600 m und der maximalen Länge von 1500 m. Es ist davon auszugehen, dass diese Überholabschnitte ein verkehrssicheres Überholen der Lkw ermöglichen. Langfristig wird sich die Situation zusätzlich verbessern, da auch der Abschnitt zwischen der B388 und der St 2082 im 7. Ausbauplan für Staatsstraßen in der ersten Dringlichkeit für einen dreistreifigen Ausbau vorgesehen ist.

Die zusammen mit der Stellungnahme des Landkreises Erding übermittelten Anliegen des staatlichen Landratsamtes Erding werden an der thematisch jeweils passenden Stelle in diesem Beschluss behandelt.

4.3.11.3 Belange der Gemeinde Oberding

Die Gemeinde Oberding hielt die Einleitung des Oberflächenwassers in den Schlotbach für problematisch, da es bereits jetzt im Bereich der Ortschaft Niederding zu Überflutungen durch den Schlotbach komme, und forderte daher eine gutachterliche Überprüfung und Vermeidung einer zusätzlichen Hochwassergefährdung.

Die Entwässerungssituation ist in den Antragsunterlagen dargestellt und als solche im Zuge des Verfahrens vom zuständigen Wasserwirtschaftsamt München begutachtet worden. Ergebnis der Begutachtung ist, dass sich der Hochwasserabfluss am Schlotgraben nicht verändert. Soweit technisch möglich wird anfallendes Oberflächenwasser in Mulden gefasst und über Mulden und Schächte versickert. So weit dies im Bereich zwischen Bau-km 1+375 und Bau-km 2+415 technisch nicht möglich ist, versickert das Niederschlagswasser aus den Mulden über die belebte Oberbodenzone in die darunter liegenden Sickerleitungen. Dadurch verzögert sich auch der Abfluss, was zu einer Abflachung der Abflusslinie führt. Gegenüber der bisherigen Situation, bei der das Wasser von den Mulden direkt in die Zuflüsse des Schlotgrabens fließt, stellt dies jedenfalls keine Verschlechterung dar, so dass sich die Hochwassergefahr nicht erhöht. Wegen der fachkundigen Begutachtung durch das Wasserwirtschaftsamt München erübrigt sich ein weiteres Gutachten.

Die Gemeinde forderte außerdem, bei der Anlegung von Ausgleichsflächen auf die Inanspruchnahme von wertvollen landwirtschaftlichen Bodenflächen zu verzichten. Unabhängig davon, ob dies ein Belang ist, der von der Gemeinde Oberding geltend gemacht werden kann, berücksichtigt die Planung diesen Gesichtspunkt hinreichend. In Übereinstimmung auch mit § 9 Abs. 3 S. 2 BayKompV wurden vorrangig Produkti-

onsintegrierte Kompensationsmaßnahmen vorgesehen, die eine landwirtschaftliche Nutzung weiterhin ermöglichen. Dabei werden vorrangig Flächen mit unterdurchschnittlichen oder nur knapp überdurchschnittlichen Ertragszahlen verwendet. Die Maßnahme 23E befindet sich auf einer Fläche mit überdurchschnittlicher Grünlandzahl. Diese Fläche steht allerdings bereits im Eigentum des Vorhabensträgers, so dass ihre vorrangige Inanspruchnahme gerechtfertigt ist, da hierdurch die Inanspruchnahme weiteren privaten Grundes vermieden wird. Zudem bleibt eine extensive Grünlandnutzung möglich. Außerdem wurden bevorzugt Flächen herangezogen, die bislang nicht oder nur teilweise landwirtschaftlich genutzt werden, unter anderem bei der Maßnahme 8E. Der Vorhabensträger hat daher die Forderung der Gemeinde Oberding bereits durch seine Planung erfüllt, soweit dennoch auch für Ausgleichsmaßnahmen auf landwirtschaftliche Flächen zurückgegriffen wird, ist dies im öffentlichen Interesse erforderlich und kann nicht weiter minimiert werden.

4.3.11.4 Belange der Gemeinde Moosinning

Die Gemeinde Moosinning forderte, Wirtschaftswege nach Beendigung der Maßnahme wieder vollständig herzustellen. Dies ist in den Planunterlagen vorgesehen und wurde vom Vorhabensträger zudem zugesichert.

Darüber hinaus forderte die Gemeinde Moosinning weitere Lärmschutzmaßnahmen für die Anlieger. Diese Forderung wird zurückgewiesen, da wie oben dargestellt, die gesetzlichen Lärmgrenzwerte eingehalten werden, so dass Schallschutzmaßnahmen nicht erforderlich sind.

Die Gemeinde Moosinning forderte, den Neubau der Brücke bei Stammham so auszuführen, dass die Brücke auch für einen vierspurigen Ausbau geeignet wäre. Auch wenn die aktuellen Verkehrsprognosen einen vierstreifigen Ausbau im vorliegenden Abschnitt nicht rechtfertigen ist die Brücke in der Fassung der 1. Tektur vom 23.02.2018 so dimensioniert, dass auch eine vierstreifige FTO – so sie denn künftig aufgrund noch nicht absehbarer Entwicklungen erforderlich werden sollte - unter ihr durchgeführt werden könnte. Das wird durch eine andere Gestaltung als Einfeld- statt als Dreifeldbauwerk erreicht, ohne dass hierfür zusätzliche Grundinanspruchnahme erforderlich wäre oder sonst stärkere Eingriffe erfolgen müssten, so dass diese Umgestaltung keine unzulässige Vorratsplanung darstellt. Da dem Anliegen der Gemeinde Moosinning durch die 1. Tektur vom 23.02.2018 Rechnung getragen wurde hat sich der Einwand erledigt.

4.3.11.5 Belange der Großen Kreisstadt Erding

Die Große Kreisstadt Erding hielt den Ausbau der FTO für notwendig und wünschenswert, favorisierte allerdings einen vierspurigen Ausbau. Die Große Kreisstadt

monierte, dass den Verkehrsprognosen nicht zu entnehmen sei, welche Strukturentwicklungen berücksichtigt worden seien und benannte als zu berücksichtigenden Entwicklungen konkret den Ausbau der Therme mit einem Verkehrsaufkommen von 5300-5500 Kfz-Fahrten pro 24 h, eine Erhöhung des Pendlerverkehrs zwischen dem Flughafen München und Erding, die Erweiterung des Gewerbegebietes West und die zukünftige Entwicklung auf dem Gelände des Fliegerhorstes in Erding. Es wurde eine Aktualisierung des Verkehrsgutachtens auf der Grundlage des Vorentwurfs zur Fortschreibung des Flächennutzungsplans gefordert.

Der Vorhabensträger hat hierzu eine ergänzende Stellungnahme von Herrn Prof. Dr.-Ing. Kurzak eingeholt. Diese kommt nachvollziehbar zu dem Ergebnis, dass auch unter Berücksichtigung der von der Großen Kreisstadt Erding genannten Entwicklungen der dreistreifige Ausbau in diesem Abschnitt der FTO ausreichend ist. Aus der ergänzenden Stellungnahme ergibt sich, dass sich die Verkehrsstärke nördlich der Anschlussstelle zur St 2084 auf 34.600 Kfz/24h erhöht, so dass in diesem Bereich ein vierstreifiger Ausbau vorgesehen ist, für den das Planfeststellungsverfahren derzeit läuft. Südlich der Anschlussstelle zur St 2084 erhöht sich die Verkehrsstärke auf 25.700 Kfz/24h, so dass hier ein dreistreifiger Ausbau ausreichend ist. Durch den ausgeprägten Wochenverlauf der Verkehrsstärke auf der FTO, die samstags 30 % und sonntags 40 % geringer ist als an durchschnittlichen Werktagen, ist ein dreistreifiger Ausbau der FTO in diesem Bereich auch ausreichend, die zusätzlichen Verkehre der Thermenerweiterung aufzunehmen, da sich diese insbesondere am Wochenende auswirkt, an dem die Verkehrsstärke der FTO ansonsten deutlich geringer ist. Dabei geht der Gutachter davon aus, dass etwa 40 % der Thermenbesucher aus Erding bzw. aus dem Bereich östlich von Erding kommen, zur Anfahrt also nicht die FTO nutzen, und nur ein geringer Teil aus nördlicher Richtung über die FTO anreist. Die Verkehrsstärke an Werktagen ist im Wesentlichen gekennzeichnet von einer morgendlichen Belastungsspitze in Richtung Süden und einer nachmittäglichen Belastungsspitze in Richtung Norden. Der geltend gemachte verstärkte Pendelverkehr zwischen Flughafen und Erding wird überwiegend über die St 2084 Anton-Bruckner-Straße der FTO zugeführt, benützt also den Teil der FTO, für den ein vierstreifiger Ausbau vorgesehen ist. Im hier gegenständlichen Abschnitt spielt der Pendlerverkehr zwischen Erding und dem Flughafen dagegen eine untergeordnete Rolle. Die Erweiterung des Gewerbegebietes Erding West ist in der in den Antragsunterlagen prognostizierten Verkehrszunahme bereits enthalten. Wegen der Lage des Fliegerhorstes nordöstlich von Erding ist davon auszugehen, dass seine zukünftige Nutzung, die im Übrigen zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht sicher prognostizierbar scheint, sich vorrangig auf das Straßennetz der Stadt Erding, die B 388 und gegebenenfalls die ED 99 auswirken wird und weniger auf die FTO. Zusammenfassend sind die von der Großen Kreisstadt vorgebrachten Punkte daher in der Prognose mit ergänzender

Stellungnahme ausreichend behandelt und nachvollziehbar begründet, warum der gegenständliche Abschnitt dreispurig ausgebaut werden soll.

Die Große Kreisstadt Erding forderte darüber hinaus, zur Sicherung der landwirtschaftlichen Betriebe, die Belange der Landwirtschaft zu berücksichtigen. Wie bei der Behandlung der Landwirtschaft als öffentlicher Belang und bei der Behandlung der Einwendungen der einzelnen Landwirte dargestellt, berücksichtigt die Planung des Vorhabensträgers diese Belange ausreichend. Die verbleibenden Beeinträchtigungen sind im öffentlichen Interesse hinzunehmen und nicht weiter zu minimieren.

4.3.11.6 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 mit den im Bauwerksverzeichnis enthaltenen Maßnahmen einverstanden erklärt haben, müssen keine näheren Regelungen getroffen werden. Im Übrigen wird auf die Regelungen in A 3.8 bis A 3.13 dieses Beschlusses verwiesen.

4.4 Private Einwendungen

4.4.1 Allgemeine Bemerkungen

4.4.1.1 Flächenverlust

Für das Vorhaben werden dauerhaft rund 3,8 ha aus Privateigentum benötigt. Die durch den Straßenbau entstehenden Auswirkungen auf das Grundeigentum können durch schonendere Gestaltung o. ä. nicht verringert werden. Hierauf wurde bereits oben bei der Darstellung der Auswahl der räumlichen Ausgestaltung des Planungsvorhabens näher eingegangen. Eine weitergehende Reduzierung des Flächenbedarfs ist nicht möglich, ohne die mit der Ausbaumaßnahme verfolgten Ziele zu verfehlen.

Im Zusammenhang mit dem Grunderwerb stehende Fragen sind dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Hiernach ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige, durch die Grundinanspruchnahme bzw. eine möglicherweise erforderliche 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 ggf. im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges und demnach ebenfalls dem Entschädigungsverfahren vorbehalten

(Art. 6 Abs. 3 BayEG). Die Planfeststellungsbehörde darf insoweit keine Regelungen treffen (BVerwG, Urteil vom 14.05.1992, UPR 1992, 346). Für die Betroffenen bietet diese Handhabung keine Nachteile, denn sie können bei Meinungsverschiedenheiten in der Frage der Übernahmepflicht im Entschädigungsverfahren ebenfalls den Rechtsweg beschreiten.

4.4.1.2 Beantragte Entscheidungen/Schutzauflagen

Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG sieht Auflagen zum Wohle der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer vor. Eine Entschädigung nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG setzt einen Anspruch nach Satz 2 voraus (Surrogatprinzip), bildet also keine eigenständige Anspruchsgrundlage und normiert keine allgemeine Billigkeitsentschädigung (BVerwG, NJW 1997, 142). Die Festsetzung von Schutzauflagen ist eine gebundene Entscheidung, d. h. eine Auflage ist anzuordnen, wenn die rechtlichen Voraussetzungen gegeben sind und sie darf nicht angeordnet werden, wenn diese fehlen. Unter mehreren geeigneten Maßnahmen kann - mit der gebotenen Rücksichtnahme - im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit entschieden werden.

4.4.1.3 Umwege

§ 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 Satz 2 BayVwVfG betroffen (Eigentum oder Dienstbarkeit). Für derartige, unmittelbar durch die Grundabtretung entstehende Nachteile, gilt jedoch ausschließlich Entschädigungsrecht (Art. 11 BayEG), so dass Regelungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht erfolgen können. Durch entsprechende Querungsmöglichkeiten und Parallel- oder Ersatzwege werden Nachteile durch Umwege gering gehalten, die Erschließung der Grundstücke jedenfalls sichergestellt.

4.4.1.4 Nachteile durch Bepflanzung

Der Vorhabensträger hat nach A.3.6.5 dieses Beschlusses bei Bepflanzungsmaßnahmen auf angrenzende 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 Satz 2 BayVwVfG billigerweise nicht mehr zumutbar sein könnten.

Die Straßenbepflanzung gehört gemäß Art. 2 Nr. 2a BayStrWG 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, ihre entsprechende Anwendung ist aber durch eine Auflage sichergestellt. Nach der öffentlich-rechtlichen Regelung in Art. 17 Abs. 4 BayStrWG kommt eine Entschädigung erst bei einer erheblichen Beeinträchtigung in Betracht. Eine größere Verschattung von Grundstücken allein stellt noch keine derartige Beeinträchtigung dar. Es müssen vielmehr noch besondere Umstände hinzukommen (Zeitler, BayStrWG, Art. 17, Rd. Nr. 54). Davon ist hier nicht auszugehen.

4.4.1.5 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).

4.4.2 Einzelne Einwander

Wir weisen darauf hin, dass aus Datenschutzgründen die Einwender in diesem Planfeststellungsbeschluss mit Nummern angegeben werden. Der Verwaltungsgemeinschaft Oberding, der Großen Kreisstadt Erding, der Gemeinde Moosinning, der Gemeinde Finsing und der Gemeinde Ismaning wird eine Entschlüsselungsliste zur Verfügung gestellt, da dort der Planfeststellungsbeschluss und die Planunterlagen öffentlich ausliegen werden. Nach Namensnennung werden durch Bedienstete der Kommune Einsicht nehmenden Einwendern und Betroffenen die zugehörigen Nummern mitgeteilt.

Die privaten Einwendungen wurden teilweise bereits im Rahmen der Würdigung der öffentlichen Belange in diesem Beschluss mitbetrachtet. Auf diese Ausführungen wird vorab verwiesen. Im Folgenden werden noch die Einwender behandelt, zu denen wir darüber hinaus besondere Ausführungen für erforderlich halten.

4.4.2.1 Einwender mit anwaltlicher Vertretung durch die Kanzlei Landvokat

Die Einwender Nrn. **2001**, **2003** und **2004** trugen im Wesentlichen identische Einwendungen vor, so dass diese gemeinsam behandelt werden:

Die Einwender fürchteten, dass die in den Grunderwerbsunterlagen 10.1 T und 10.2 T als vorübergehend in Anspruch zu nehmend gekennzeichneten Flächen auch für die Verkehrsführung der FTO während der Baustellenzeit verwendet würden. Der Vorhabensträger hat versichert, dass die Flächen nicht für die Verkehrsführung verwendet werden. Es ist vorgesehen, den Verkehr auch während der Bauzeit auf den bisherigen Spuren der FTO mit verringerter Breite und reduzierter Höchstgeschwindigkeit zu führen. Für die kurzen Phasen der Vollsperrungen, zum Beispiel zur Herstellung der Deckschichten, ist eine Umleitung über das bestehende öffentliche Straßennetz vorgesehen. So weit die Flächen für die Herstellung von Böschungen oder Entwässerungseinrichtung erforderlich sind, werden auf ihnen Baustraßen ohne bituminöse Befestigung angelegt. Die als Befürchtung formulierte Einwendung ist damit unbegründet.

Die Einwender forderten, auf die Art und Weise der Durchführung der Baumaßnahme größte Sorgfalt zu verwenden und verweisen auf § 1 des Bodenschutzgesetzes nach dem der nachhaltigen Sicherung und Wiederherstellung der Bodenfunktionen oberste Priorität einzuräumen sei. Beeinträchtigungen sollten bei Einwirkungen auf den Boden so weit wie möglich vermieden werden.

Soweit sich diese Einwendung auf die dauerhaft in Anspruch genommenen Flächen bezieht, führt deren Verdichtung und Versiegelung zum weitgehenden bzw. vollständigen Verlust der Bodenfunktionen. Dieser Belang ist im Rahmen der Eingriffsregelung behandelt und hinreichend kompensiert.

Die Einwender forderten darüber hinaus, dass vorübergehend in Anspruch zu nehmende Grundstücke so behandelt würden, dass die weitere ordnungsgemäße, landwirtschaftliche Bodennutzung nicht beeinträchtigt würde. Der Vorhabensträger hat zugesagt, die Inanspruchnahme auf mechanische Einwirkungen durch Verdichten, Befestigen und Befahren zu beschränken, die Einbringung biologischer oder chemischer Stoffe sei nicht vorgesehen. Des Weiteren hat der Vorhabensträger eine Rekultivierung mit Beseitigung aller eingebrachten Fremdkörper, Tiefenlockerung und Humusierung der Flächen zugesagt. Der Forderung der Einwender wird damit entsprochen. Soweit eine vorübergehende Beeinträchtigung verbleibt, ist diese in Anbetracht der mit dem Bauvorhaben im öffentlichen Interesse liegenden Planungsziele hinzunehmen. Eine eventuelle Entschädigung hierfür ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Die Einwender forderten die Aufnahme verschiedener Auflagen in diesen Planfeststellungsbeschluss:

Es wurde zum einen gefordert, dass die vorübergehend in Anspruch genommenen Grundstücke nur von Fahrzeugen mit möglichst niedriger Gesamtmasse und niedrigem spezifischen Bodendruck befahren werden dürften.

Diese Forderung wird zurückgewiesen, da durch die Zusage und Auflage der Rekultivierung unter A 3.6.5 dieses Beschlusses sichergestellt ist, dass keine dauerhaften Beeinträchtigungen der landwirtschaftlichen Nutzbarkeit verbleiben. Konkrete Vorgaben für die einzusetzenden Fahrzeuge sind damit nicht erforderlich, wobei auch zu berücksichtigen ist, dass der Einsatz größerer Transportfahrzeuge unter Umständen dazu führen kann, dass die Zeiten der Inanspruchnahme der Flächen möglichst gering gehalten werden.

Gefordert wurde außerdem, dass bei Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht >7,5 t großvolumige Radialreifen mit einem bodenschonenden Reifeninnendruck verwendet würden, sofern diese Fahrzeuge regelmäßig außerhalb der Baustraßen eingesetzt würden.

Diese Forderung wird aus den eben genannten Gründen zurückgewiesen, ebenso die Forderung, Baumaßnahmen nicht bei Wassersättigung der zu befahrenden Böden durchzuführen. Eine zügige und wirtschaftliche Durchführung der Baumaßnahme liegt im öffentlichen Interesse, das gegenüber dem Interesse der Einwender überwiegt. Durch die Zusage und Auflage der Rekultivierung unter A 3.6.5 dieses Beschlusses ist sichergestellt, dass keine dauerhaften Beeinträchtigungen der landwirtschaftlichen Nutzbarkeit verbleiben.

Bei eingeschränkt tragfähigen Böden und in abflusslosen Senken wurde gefordert, temporäre Baustraßen durch geeignetes Material oder Baggermatratzen anzulegen.

Es wurden Maßnahmen gefordert, die eine kontrollierte und erosionsarme Ableitung des Oberflächenwassers sowie der mitgeführten Sedimente ermöglichen.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Die ordnungsgemäße Anlage und Entwässerung der Baustraßen liegt unter anderem aus wirtschaftlichen Gründen auch im Interesse des Vorhabensträgers, so dass von der Formulierung einer Auflage abgesehen werden kann, da davon auszugehen ist dass der Vorhabensträger im Eigeninteresse entsprechende Maßnahmen ergreifen wird, soweit diese zumutbar sind.

Gefordert wurde, die Bodenschichten nicht mit Raupen, sondern mit Baggern getrennt auszuheben und zu lagern. Anschließend seien die Flächen auszukoffern und mit tragbaren Materialien oder durch Lastenverteilungsplatten zu sichern. Nach Beendigung der Baumaßnahme seien die Bodenschichten wiederum mit Baggern in der Dicke aufzubringen die sie ursprünglich hatten, gegebenenfalls sei eine Tiefenlockerung durchzuführen.

Der ordnungsgemäße Aus- und Wiedereinbau des Mutterbodens ist durch Auflage 3.6.6 dieses Beschlusses sichergestellt, die Rekultivierung durch Auflage 3.6.5, so dass weitere Auflagen zu einzelnen Arbeitsschritten oder konkret zu verwendenden Geräten nicht erforderlich sind.

Zusätzlich verwiesen die Einwender jeweils auf die Inanspruchnahme ihrer in den Einwendungen konkret genannten Flächen. Die dargestellten Betroffenheiten entsprechen den im Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 10.1 T) genannten.

Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen der Einwender nicht verzichtet werden, da sie für den Ausbau der FTO erforderlich sind und auch nicht mehr weiter reduziert werden können. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung des Bauvorhabens, insbesondere unter C.4.2 dieses Beschlusses, wird verwiesen. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheiten ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer neuen Straße einschlägigen Richtlinien RAL nicht möglich.

Einwender Nr. **2003** forderte zudem eine Zuwegung zu seinen Grundstücken, die auch für Zuckerrübentransporter geeignet sein müsse. Die Zufahrt müsse auch nach der Baumaßnahme weiter so gewährleistet sein, dass sie benützt werden könne, ohne wenden zu müssen.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Der betroffene öffentliche Feld- und Waldweg wird durch die Baumaßnahme verschoben, aber im Hinblick auf Breite und Befestigung wieder so errichtet, wie bisher, so dass sich die Erschließungssituation nicht ändert. Eine endgültige Beeinträchtigung verbleibt damit nicht. Zu einer vorübergehenden Beeinträchtigung kommt es, da die Fläche während der Bauzeit nur noch von zwei, statt von drei Seiten befahren werden kann, insoweit ist die Beeinträchtigung

aber im öffentlichen Interesse hinzunehmen. Dabei ist auch zu berücksichtigen dass die Flächen nach dem Vortrag des Einwenders nicht dauerhaft, sondern lediglich in der Fruchtfolge immer wieder für den Zuckerrübenanbau verwendet werden.

Einwender Nr. **2002** ist Eigentümer eines Grundstücks, das für die neue Ausfahrt an der Anschlussstelle zur B 388 in Anspruch genommen wird. Er trug vor, die bestehende Ausfahrt der FTO sei voll funktionsfähig und für den Anschluss an die B 388 geeignet, so dass es einer neuen Ausfahrt nicht bedürfe. Der Einwender lehnte die Planung daher ab.

Die Einwendung wird zurückgewiesen, da die Inanspruchnahme der Fläche erforderlich ist, insbesondere muss die Ausfahrt so gestaltet werden, wie in der Planung vorgesehenen. Eine kürzere Ausfahrt oder die Verwendung der bisherigen Ausfahrt sind nicht möglich. Die Auswertung des Unfallgeschehens ergab, dass auf der FTO im Zeitraum vom 01.01.2005 bis 31.03.2015 insgesamt 21 der 81 registrierten Unfälle durch Fehler beim Einbiegen bzw. Einfahren in die St 2580 erfolgten. Dies liegt unter anderem an der Gestaltung der bisherigen Zufahrt, die zwar sehr flächensparend ausgeführt ist, aber voraussetzt, dass sich der Verkehrsteilnehmer am oberen Ende der Schleifenrampe aufstellt und von dort den Verkehr beobachtet. Sobald er eine Lücke erkennt, müsste er die Schleifenrampe mit geringer Geschwindigkeit befahren, um dann in den fließenden Verkehr einzufädeln. Viele Verkehrsteilnehmer fahren allerdings mit hoher Geschwindigkeit in den oberen Teil der Schleifenrampe und werden dann im unteren Teil wegen des für diese Geschwindigkeit zu geringen Kurvenradius nach außen getragen und gelangen zu früh in den fließenden Verkehr, der nur wenige Lücken aufweist. Aufgrund dieser spezifischen Gefahrensituation ist es erforderlich, die Ein- und Ausfahrten künftig anders zu gestalten. Hinzu kommt, dass neue Ein- und Ausfahrten dem Stand der Technik entsprechend auszuführen sind. Dieser wird durch die Richtlinien zur Anlage von Landstraßen definiert, die eine Länge der Einfädelspuren von 150 m und eine Vergrößerung der Kurvenradien der Schleifenrampe vorsehen. Dabei bedingt eine Änderung der Einfahrt auch eine Änderung der Ausfahrt. Die bestehende Brücke der B 388 ist als Zwangspunkt zu berücksichtigen. Der Vorhabensträger hat bei der Trassierung der Anschlussstelle für die Einfädelspuren wie auch für den Radius der Schleifenrampe die Mindestwerte angesetzt, und so den Grundbedarf auf das notwendige Maß reduziert. Die richtlinienkonforme Gestaltung der Anschlussstelle ist aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich. Das öffentliche Interesse an der verkehrssicheren Ein- und Ausfahrt überwiegt gegenüber dem Interesse des Einwenders.

4.4.2.2 Einwender ohne anwaltliche Vertretung

Der Einwender Nr. **1000** wandte sich gegen die Inanspruchnahme eines Grundstücks, das zur landwirtschaftlichen Nutzung verpachtet sei. Bei Realisierung des Vorhabens entfielen die Pachteinnahmen und die Fläche stünde dem Pächter nicht mehr zur Verfügung.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Auf die Inanspruchnahme der Fläche kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für den Ausbau der FTO erforderlich ist und die Inanspruchnahme auch nicht mehr weiter reduziert werden kann. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung des Bauvorhabens, insbesondere unter C.4.2 dieses Beschlusses, wird verwiesen. Die Frage der Entschädigung für den entgangenen Pachtzins ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, sondern in einem gesonderten Verfahren zu behandeln. Soweit der Einwender das Wegfallen der Fläche für den Betrieb des Pächters rügt, ist dies ein Belang des Pächters, auf den sich der Einwender selbst nicht berufen kann.

4.5 Gesamtergebnis

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange und unter Berücksichtigung der Bewertung der Umweltauswirkungen im Sinn von § 12 UVPG lässt sich feststellen, dass der dreistreifige Ausbau der St 2580 Flughafentangente Ost (FTO) von der Anschlussstelle St 2084 bis zur Anschlussstelle B 388 (Bau-km 0+318 bis Bau-km 4+160) 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.

4.6 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

Die Einziehung, die Umstufung und die Widmung sonstiger öffentliche Straßen folgen aus Art. 6 Abs. 6, Art. 7 Abs. 5, 8 Abs. 5 BayStrWG, soweit nicht Art. 6 Abs. 8 und Abs. 5 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG eingreifen.

5. Kostenentscheidung

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

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage beim Bayerischen Verwaltungsgericht München, Bayerstraße 30, 80335 München (Postanschrift: Postfach 20 05 43, 80005 München), schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle dieses Gerichts erhoben werden. Nach Maßgabe der der Internetpräsenz der Verwaltungsgerichtsbarkeit (www.vgh.bayern.de) zu entnehmenden Bedingungen kann die Klage auch elektronisch erhoben werden. Die Klage 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 sollen angegeben, der angefochtene Bescheid soll in Urschrift oder in Abschrift beigefügt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigefügt werden.

Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung

Die Einlegung eines Rechtsbehelfs mit einfacher E-Mail ist nicht zugelassen und entfaltet keine rechtlichen Wirkungen.

Nähere Informationen zur elektronischen Klageerhebung sind der Internetpräsenz der Bayerischen Verwaltungsgerichtsbarkeit (www.vgh.bayern.de) zu entnehmen.

Kraft Bundesrecht ist bei Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten grundsätzlich ein Gebührevorschuss zu entrichten.

Hinweis zur Auslegung des Plans

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter Ziffer 2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen bei der Verwaltungsgemeinschaft Oberding, der Großen Kreisstadt Erding sowie in den Gemeinden Ismaning, Moosinning und Finsing 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 öffentlichen Auslegung auf der Homepage der Regierung von Oberbayern unter www.regierung-oberbayern.de abgerufen werden, rechtlich maßgeblich ist die in Papierform ausgelegte Fassung des Beschlusses und der Unterlagen.

München, 30.07.2018

gez.
Guggenberger
Oberregierungsrat