

Untersuchungen geprüft, wobei die zusätzlich geplante südliche Autobahnauffahrt von der St 2069 mit dem 250 m langen Verflechtungsbereich in der Lärmberechnung berücksichtigt wurde. Danach werden die maßgebenden Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV an allen Immissionspunkten des Gutes Hüll eingehalten mit der Folge, dass weitere Lärmschutzmaßnahmen nicht erforderlich sind. Auf die Ausführungen unter C.3.3.4.2.5.4 dieses Beschlusses und die Unterlage 11.1 T wird verwiesen.

Die Gemeinde Krailling regte bezüglich der geplanten naturschutzfachlichen Ausgleichsfläche A1 an, dass die Herstellung und Pflege mit Bezug zu den Festsetzungen des Pflege- und Entwicklungsplanes ehemaliges Pionierübungsgelände der Gemeinde Krailling (2011) zur Schaffung möglichst vieler Offenlandbiotope erfolgen sollte. Der Vorhabensträger hat dies in seiner landschaftspflegerischen Begleitplanung berücksichtigt. Entsprechend den Zielarten ist auf der Ausgleichsfläche A1 die Pflege von Offenlandbiotopen vorgesehen (vgl. z.B. Unterlage 12.3, Blatt 8/8). Die detaillierte Ausführungsplanung wird dabei im Einzelnen noch weiter mit den Fachstellen abgestimmt werden. Die Planung der Ausgleichsfläche A1 steht einem Verbund mit den Ausgleichsflächen der Gemeinde Krailling im östlichen Teil des Gebietes nicht im Weg.

Auch dem von der Gemeinde Krailling gewünschten Rückbau von Straßenflächen und anderen Bauwerken wird soweit wie möglich durch den Vorhabensträger entsprochen. Bei dem Vorhaben werden ca. 0,35 ha Fläche entsiegelt. Bei einem Straßenausbau fallen allerdings regelmäßig nur wenig rückzubauende Flächen an, da hierfür zur Vermeidung neuer Eingriffe vorzugsweise bereits versiegelte Flächen wiederverwendet werden.

Der geforderten Begrünung von Bauwerken mit Potential zur Beeinträchtigung des Landschaftsbildes wird seitens des Vorhabensträgers mit den vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen zur Einbindung des Bauvorhabens in das Landschaftsbild nachgekommen (vgl. Unterlagen 12.1 T, 12.3 Blatt 1/8 T ff.). Allerdings lassen sich insofern gewisse Einschränkungen wegen des Platzbedarfes und aus bautechnischen Gründen nicht immer vermeiden.

Hinsichtlich der vorgebrachten Belange des Natur- und Artenschutzes wird im Übrigen auf die Ausführungen unter C.3.3.6 dieses Beschlusses verwiesen.

3.3.12.4 Belange der Stadt Germering

Die Stadt Germering forderte eine Überprüfung, ob zum Schutze der lärm betroffenen Anwohner in den oberen Stockwerken des Gebäudes Pestalozzistraße 1 eine Verlängerung des Galeriebauwerkes statt der vorgesehenen passiven

Lärmschutzmaßnahmen möglich sei. Sofern dies nicht möglich sei, sei der erforderliche Lärmschutz durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h auf beiden Richtungsfahrbahnen sicherzustellen.

Der Forderung nach einer Anordnung weiterer aktiver Lärmschutzmaßnahmen kann nicht entsprochen werden. Die Ergebnisse der Lärmberechnungen zeigen, dass die maßgeblichen Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV mit Hilfe der vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen und unter Berücksichtigung des im Rahmen der 1. Tektur vom 14.01.2014 bis zu den beiden PWC-Anlagen (Bau-km 5+800) verlängerten lärmindernden Fahrbahnbelages mit einem D_{Str0} von -5 dB(A) an allen Immissionspunkten außer in den obersten beiden Geschossen des Hochhauses Pestalozzistraße 1 auf der Südseite eingehalten werden. Dort werden die Immissionsgrenzwerte nachts um 0,4 (4. OG) bzw. 0,9 (5. OG) dB(A) überschritten. Für diese beiden Schutzfälle erachten wir es für zulässig, die Lärmvorsorge durch passive Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV sicherzustellen. Die Gründe hierfür sind im Einzelnen unter C.3.3.4.2.4.3 dieses Beschlusses dargelegt, worauf wir an dieser Stelle verweisen.

Die in diesem Zusammenhang von der Stadt Germering erhobene Forderung auf alternative Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h in den Abschnitten in Richtung Lindau ab Bau-km 6+320 (ab der Autobahnunterführung unmittelbar westlich des Freibades) und in Richtung München im gesamten Bereich der Stadt Germering wird ebenfalls abgelehnt. Zu den Gründen verweisen wir auf die Ausführungen unter C.3.3.12.2 dieses Beschlusses, welche hier, nachdem mit dem geplanten Lärmschutzkonzept auch im Bereich der Stadt Germering die Lärmsanierungsgrenzwerte an keiner Stelle überschritten sind, entsprechend gelten.

Dem Wunsch der Stadt Germering, die geplanten Lärmschutzwände absorbierend auszuführen, wird der Vorhabensträger entsprechend seiner Stellungnahme vom 27.03.2013 nachkommen. Hierin hat er zugleich zugesichert, im Bereich der Riegerstraße der Empfehlung der Stadt Germering folgend auch die von der Autobahn abgewandte Nordseite der Lärmschutzwand absorbierend auszuführen, um Reflexionen von Verkehrslärm aus der Riegerstraße zu vermeiden.

Die Hinweise auf Unstimmigkeiten bei den Höhenangaben der Lärmschutzwand-Wall-Kombinationen in den Lage- bzw. Höhenplänen und die Vertauschung der untersuchten Immissionspunkte Ger_IP23Ost und Ger_IP23West in der Unterlage 11.1 wurden durch den Vorhabensträger berücksichtigt und im Rahmen der 1. Tektur vom 10.01.2014 korrigiert, wobei sich bei den betroffenen

Immissionspunkten aufgrund der Vertauschung keine Grenzwertüberschreitungen ergaben.

Die Forderung nach einer durchgehenden Weiterführung des Lärmschutzwalles vom Galeriebauwerk bis zur nördlichen Parkierungsanlage, um eine ungehinderte Lärmausbreitung zum westlichen Siedlungsrand von Germering zu verhindern, wird abgelehnt. Die Stadt Germering befürchtete, dass durch die geplante Absenkung des Lärmschutzwalles am Ende des Galeriebauwerks und dessen Ende am Überführungsbauwerk Starnberger Weg eine ungehinderte Lärmsausbreitung zum westlichen Siedlungsrand von Germering entstehe. Die maßgeblichen Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV werden dort jedoch an allen Immissionsorten eingehalten, so dass eine Anordnung, den Lärmschutzwall durchgehend bis zur PWC-Anlage in Fahrtrichtung Lindau weiterzuführen, nicht gerechtfertigt ist. Hierzu verweisen wir auch auf die Ausführungen unter C.3.3.4.2.6 dieses Beschlusses. Zudem wäre dies auch aus bautechnischen Gründen kritisch, weil in diesem Bereich neben der Autobahn eine Ölpipeline verläuft, die nicht überschüttet bzw. überbaut werden darf. Dennoch hat der Vorhabensträger als freiwillige Leistung zur weiteren Verbesserung der Lärmsituation am westlichen Stadtrand von Germering eine Verlängerung des lärmindernden Fahrbahnbelages Belages mit einem Minderungswirkung von -5 dB(A) bis zu den PWC-Anlagen (Bau-km 5+800) im Rahmen der 1. Tektur vom 14.01.2014 vorgesehen.

Im Bereich der um WC-Anlagen und vor allem um zusätzliche Lkw- und Bus-Parkplätze erweiterten Parkierungsanlage in Fahrtrichtung Lindau (Bau-km 5+800) forderte die Stadt Germering auf dessen Ostseite in Richtung der Stadt Germering ebenfalls weitere aktive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. einen Lärmschutzwall oder eine Lärmschutzwand). Insbesondere sei die lärmtechnische Situation unter dem Gesichtspunkt zu untersuchen, dass Lkw-Fahrer hier ihre vorgeschriebenen Ruhezeiten verbrachten und sich daher in den „ruhigen“ Morgenstunden durch das Warmlaufenlassen der Lkw-Motoren und/oder Aggregate nicht unerhebliche Lärmimmissionen vor allem für die westlichen Wohngebiete Germerings ergeben würden. Es sei hier aus Lärmschutzgesichtspunkten auch eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h bis Bau-km 5+500 über den Bereich der Parkierungsanlagen hinaus dringend empfohlen.

Wir weisen die Forderung auf Anordnung weiterer aktiver Lärmschutzanlagen wie Lärmschutzwälle oder -wände im östlichen Bereich der in Fahrtrichtung Lindau gelegenen PWC-Anlage zurück. Die Ergebnisse der Lärmberechnungen zeigen, dass die einschlägigen Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV auch an der

nächstgelegenen Bebauung am westlichen Siedlungsrand von Germering eingehalten werden. Aufgrund der prognostizierten hohen Verkehrsbelastung der Autobahn sind die Schallemissionen, die aus den erweiterten Rastanlagen resultieren, zudem nur von untergeordneter Bedeutung. Sie machen nur 0,1 dB(A) am gesamten Lärmpegel aus. In der Lärmberechnung werden dabei gemäß RLS-90 alle Geräusche des An- und Abfahrens der Fahrzeugbewegungen je Stellplatz auf den Rastanlagen berücksichtigt. Die Schallemissionen durch den Betrieb von Kühlaggregate der LKW's, Motorengeräusche, Bremsvorgänge etc. sind dagegen gemäß RLS-90 nicht berücksichtigungsfähig. Da die Grenzwerte der Lärmvorsorge der 16.BImSchV eingehalten werden, sind in diesem Bereich daher grundsätzlich keine weiteren Lärmschutzmaßnahmen veranlasst. Auch dazu wird ergänzend auf die Ausführungen unter C.3.3.4.2.6 dieses Beschlusses verwiesen. Allerdings hat sich der Vorhabensträger im Rahmen der 1. Tektur vom 10.01.2014 freiwillig verpflichtet, den lärmindernden Fahrbelag mit einem D_{StrO} von -5 dB(A) bis zu den PWC-Anlagen (Bau-km 5+800) zu verlängern, so dass hierdurch eine weitere Verbesserung der Lärmsituation erreicht wird. Eine zusätzliche Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h bis über den Bereich der Parkieranlagen hinaus wird aus den bereits oben unter C. 3.3.12.2 dieses Beschlusses angeführten Erwägungen zurückgewiesen.

Dem Wunsch der Stadt Germering, den lärmindernden Fahrbelag mit einem D_{StrO} von -5 dB(A) von der Überführung der St 2544 bei Bau-km 8+750 bis mindestens zum Ende des Planfeststellungsbereiches bei Bau-km 8+900 vorzusehen, um einen zusätzlichen Lärmschutz für die Bewohnerinnen und Bewohner des Bereiches nördlich der Anschlussstelle Germering Süd zu erreichen, wurde seitens des Vorhabensträgers auf freiwilliger Basis im Rahmen der 1. Tektur vom 10.01.2014 entsprochen.

Die geforderte Beachtung der Brandschutzanforderungen der Feuerwehr Unterpfaffenhofen für die Parkieranlagen sowie das Galeriebauwerk und die von der Feuerwehr angesprochene Zufahrt zum Kasernengelände auf der Südseite der A 96 in Verlängerung der Otto-Wagner-Straße sind unter den Punkten C.3.3.3.5, C.3.3.3.8 und C.3.3.14 dieses Beschlusses behandelt. Darauf wird verwiesen.

Der von der Stadt Germering wie auch von verschiedenen anderen Beteiligten aus verkehrstechnischen (Knotenpunkt) und städtebaulichen Gründen sowie landschaftsräumlichen Erwägungen begehrt (Wieder-)Errichtung des Brückenbauwerkes in Verlängerung der Otto-Wagner-Straße an der bisherigen, alten Stelle (BW 160/1, Bau-km 7+521) und nicht wie ursprünglich geplant nach

Westen versetzt, ist der Vorhabensträger im Rahmen der 1. Tektur vom 10.01.2014 ebenfalls nachgekommen.

Die Stadt Germering bat schließlich, das geplante Galeriebauwerk in Germering (Bau-km 6+670 bis Bau-km 7+635) technisch so zu erstellen, dass auf seiner Dachfläche Photovoltaikanlagen errichtet werden können. Nachdem dahingehend indessen kein Anspruch der Stadt Germering besteht und eine solche technische Ausgestaltung des Galeriebauwerks für die Installation einer Photovoltaikanlage (für Dritte) vorliegend nicht Gegenstand der Planung des Vorhabensträgers ist, gehört die aufgeworfene Frage auch nicht zum Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Photovoltaikanlagen auf Straßengrundstücken sind aus straßenrechtlicher Sicht als Sondernutzungen einzustufen, welche zwischen dem Straßenbaulastträger und dem Betreiber der Photovoltaikanlage nach Maßgabe des § 8 FStrG entweder öffentlich-rechtlich oder mittels eines zivilrechtlichen Vertrages geregelt werden (vgl. § 8 Abs. 1, Abs. 10 FStrG). Daher ist die Stadt Germering gehalten, sich mit einer entsprechenden Planung an den Vorhabensträger zu wenden. Dieser hat in seiner Stellungnahme vom 27.03.2013 bereits in Aussicht gestellt, dass von seiner Seite bei Erfüllung bestimmter Vorgaben die Errichtung einer Photovoltaikanlage auf der Galerie grundsätzlich möglich ist. Im Übrigen ist eine Genehmigung nach den örtlich einschlägigen baurechtlichen Bestimmungen bei der zuständigen unteren Bauaufsichtsbehörde zu beantragen.

3.3.13 Denkmalschutz

Das Bauvorhaben konnte auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes, insbesondere des Schutzes von Bodendenkmälern zugelassen werden.

Nach Angaben des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege quert der geplante Ausbau der A 96 ein bekanntes Bodendenkmal (Inv. Nr. D-1-7933-0025) sowie eine Verdachtsfläche (Inv. Nr. V-1-7834-0005). Bei dem gesicherten Bodendenkmal handelt es sich um eine Straße der römischen Kaiserzeit in der Gemeinde Gilching (Gemarkung Argelsried), bei der Verdachtsfläche um mögliche vor- und frühgeschichtliche Siedlungen in den Kommunen Gilching und Germering (Gemarkungen Argelsried und Unterpfaffenhofen).

Daher werden vorliegend umfangreiche Auflagen zur Vermeidung der Beeinträchtigung oder Zerstörung von Bodendenkmälern vorgesehen, weil sie aufgrund ihrer unwiederbringlichen Natur nicht verloren gehen sollen. Auch wenn hierdurch die Beeinträchtigung oder gar Zerstörung von Bodendenkmälern nicht zur Gänze ausgeschlossen werden kann, rechtfertigt es dieser Umstand nicht, auch nicht unter Berücksichtigung allgemeiner wie völkerrechtlicher Verpflichtungen des

3.3.4.2.4.2 Ortsteil Geisenbrunn

Bei dem ebenfalls nördlich der A 96 gelegene Ortsteil Geisenbrunn der Gemeinde Gilching weist die nächstgelegene Bebauung einen Abstand von ca. 500 m zur A 96 auf, so dass hier zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte an allen Anwesen herkömmliche Lärmschutzmaßnahmen ausreichen. Geplant ist - neben dem Einbau eines lärmindernden Straßenbelages mit einem D_{strO} von -2 dB(A) - die Errichtung von 3,0 m hohen Lärmschutzwällen sowie von 2,0 m hohen Wänden auf den Bauwerken auf einer Länge von insgesamt 1,25 km. Im Bereich von Bau-km 4+036 bis Bau-km 4+198, in dem drei Hochspannungsleitungen die A 96 queren, wird im Zuge der 1. Tektur vom 10.01.2014 anstelle des ursprünglich vorgesehenen 3,0 m hohen Walls eine Wall-Wand-Kombination (1,4 m Wallhöhe / 1,6 m Wandhöhe) errichtet.

Auch gegen dieses Maßnahmenkonzept bestehen keine Bedenken.

Zur Einhaltung der Grenzwerte der Lärmvorsorge werden für den Ortsteil Geisenbrunn der Gemeinde Gilching somit neben dem Einsatz eines lärmindernden Straßenoberbaus mit einem D_{strO} von -2 dB(A) folgende aktive Lärmschutzanlagen erstellt:

Lage	Art	von Bau-km	bis Bau-km)	Höhe [m ü. FOK]	Bemerkung
nördlich der BAB A 96	Wall	3+755	4+036	3,0	
	Wall/Wand	4+036	4+198	1,4/1,6	
	Wand	4+198	4+246	2,0	auf Bauwerk 156/2
	Wall	4+246	4+720	3,0	
	Wand	4+720	4+767	2,0	auf Bauwerk 157/1
	Wall	4+767	5+000	3,0	

Im Ortsteil Geisenbrunn werden damit an allen Wohngebäuden die maßgeblichen Tag- und Nachtgrenzwerte eingehalten.

Die vollständige und rechtzeitige Realisierung dieser aktiven Lärmschutzmaßnahmen für den Ortsteil Geisenbrunn wird durch die unter A.3.6 dieses Beschlusses verfügten Auflagen gewährleistet.

3.3.4.2.4.3 Im Bereich Germering

In Germering reicht die Bebauung auf einer Länge von rd. 1 km bis auf ca. 22 m bis 26 m an die Fahrbahn heran, wobei sich die Trasse in diesem Bereich überwiegend

schon in Tieflage befindet. Hier wurden auch bereits aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Wällen und Wall-Wand-Kombinationen mit einer Höhe von bis zu 9,0 m über FOK bzw. 3,0 m über GOK errichtet, wobei es allerdings in dem Areal, in dem die Bebauung am nächsten an die Autobahn heranreicht, bislang noch keine Maßnahmen gibt. Am westlichen Ende der Bebauung in Germering befinden sich fünf exponierte Hochhäuser.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen

Nachdem eine Verlegung der Trasse in Richtung Süden weg von der Bebauung aus tatsächlichen und wirtschaftlichen Erwägungen ausscheidet, weil die Nordfahrbahn bis zum westlichen Ende der Bebauung bereits 3-streifig angelegt ist und südlich des heutigen Straßenverlaufs das ehemalige Truppenübungsgelände der Bundeswehr mit großen bis heute genutzten unterirdischen Tanklagern liegt, wurden für den Bereich von Germering durch den Vorhabensträger nachfolgende aktive Lärmschutzkonzeptionen näher betrachtet:

Die **Variante 1** sieht Wall-Wand-Kombinationen unter Ausnutzung der bereits vorhandenen Wälle und Lärmschutzwände vor. Dabei weisen die Wall-Wand-Kombinationen, um einen ausreichenden Lärmschutz zu bieten, eine Höhe bis zu 18,0 m über FOK bzw. 14,0 m über GOK auf, die Lärmschutzwände eine Höhe bis zu 16,0 m über FOK bzw. 10,0 m über GOK. Zusätzlich wird bei dieser Option in Teilbereichen ein lärmindernder Belag vorgesehen.

Auch die als **Variante 2** untersuchten Lärmschutzmaßnahmen sehen Wall-Wand-Kombinationen sowie in bestimmten Bereichen Lärmschutzwände vor. Allerdings werden diese auf ein städtebaulich und bautechnisch sinnvolles Höchstmaß von 10,0 m über Gelände begrenzt, so dass bei dieser Variante die Wall-Wand-Kombinationen bzw. Lärmschutzwände eine Höhe von bis zu 16,0 m über FOK bzw. 10,0 m über GOK aufweisen. Darüber hinaus ist auch hier in Teilbereichen ein lärmindernder Belag vorgesehen.

In der betrachteten **Variante 3** werden in einzelnen Bereichen ebenfalls Wall-Wand-Kombinationen geplant. In dem Bereich der bis zum Fahrbahnrand nächstgelegenen Bebauung ist jedoch eine rund 965 m lange Lärmschutzgalerie über der Fahrbahn in Fahrtrichtung Lindau situiert. Die Länge der Galerie und der lärmindernden Fahrbahnbeläge wurde dabei letztlich so gewählt, dass die Grenzwerte der Lärmvorsorge mit Ausnahme der Südfassade in den oberen beiden Geschossen des Hochhauses in der Pestalozzistraße 1 überall eingehalten werden. Die Galerie ist so konzipiert, dass sie auf der nördlichen, bebauten Seite geschlossen und nach Süden auf der der Bebauung abgewandten Seite geöffnet ist. Darüber hinaus wird auf der

Galerie eine 1,0 m hohe Lärmschutzwand aufgesetzt und es wird zusätzlich in Teilbereichen lärmindernder Belag vorgesehen.

Nach Abwägung der entscheidungsrelevanten Gesichtspunkte und aufgrund der auch in Germering bestehenden besonders sensiblen städtebaulichen Situation hat der Vorhabensträger hier die Variante 3 als zu projektierende Lösung gewählt. Dies ist unseres Erachtens nicht zu beanstanden. Die Variante 3 stellt aus nachfolgenden Erwägungen eine geeignete und tragfähige Lärmschutzkonzeption für den Bereich Germering dar:

Den erreichbaren Lärmschutz betreffend werden bei den Varianten 1 und 3 die Grenzwerte der Lärmvorsorge am Tag an allen Gebäuden eingehalten. Die Nachtgrenzwerte werden lediglich in den beiden oberen Stockwerken an der Südfassade eines Hochhauses am westlichen Ortsende um bis zu max. 0,9 dB(A) überschritten.

Bei der Variante 2 wurde die Höhe der Wände aus städtebaulichen und bautechnischen Erwägungen auf eine Höhe von 10,0 m über Gelände begrenzt. Bei dieser Variante können jedoch bereits die Taggrenzwerte an der Hochhausbebauung in den oberen Geschossen nicht mehr eingehalten werden. Die Nachtgrenzwerte werden an den Hochhäusern sowie der ersten (und teilweise zweiten) Reihe der nach Osten anschließenden Reihenhausbauung an insgesamt ca. 30 - 35 Gebäuden z.T. beträchtlich überschritten. Damit erweisen sich hier die Varianten 1 und 3 als deutlich vorzugswürdig, wobei die Galerielösung in der Variante 3 den besten Lärmschutz bietet.

Mit Blick auf die Kosten wurden bei dem Vergleich der Varianten auch hier sowohl die Bau-, als auch die Erhaltungs- und Betriebskosten in die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung mit einbezogen.

Die Variante 3 ist dabei die teuerste Variante, wobei jedoch wiederum durch die Öffnung der Galerie auf der der Bebauung abgewandten Seite eine Kosteneinsparung bei den Baukosten und vor allem bei den Betriebskosten ermöglicht wird, weil auf eine künstliche Belüftung verzichtet werden kann und weniger Beleuchtungseinrichtungen angeordnet werden müssen. Die Variante 2 ist die kostengünstigste Option, hinsichtlich der Lärmwirksamkeit aber eben auch die schlechteste. Bezieht man auch die Nutzungsdauer der einzelnen Bestandteile der Konzepte mit in die Betrachtung ein, so bleibt die Reihung der Varianten zwar gleich, jedoch verringert sich die Kostendifferenz.

In Ansehung des Ortsbildes und städtebaulicher Aspekte sind bei der Variante 1 Wände mit einer Höhe von bis zu 14,0 m über GOK notwendig, um eine

vergleichbare Schutzwirkung zur Galerie zu erreichen, bei der Variante 2 sind sie immerhin noch 10,0 m hoch, wobei sich durch die Tieflage der Autobahn von der Fahrbahn aus eine Höhe der Wandoberkante von bis zu 18,0 m ergibt. Bei diesen Höhen erweist sich eine optisch befriedigende Einbindung in das Ortsbild zumindest als sehr schwierig, wenn nicht gar unmöglich. Die Wandanlagen wären auch im Fall einer Bepflanzung vor allem von der Hochhausbebauung her einsehbar, schon weil eine Bepflanzung unmittelbar an der Lärmschutzwand den bereits oben genannten funktionalen und rechtlichen Zwängen unterliegt und deshalb die Lärmschutzanlagen nur begrenzt optisch verdeckt werden können. Zudem ist im Bereich von Germering auf einer Länge von ca. 100 m gar kein Platz für eine Bepflanzung vor der Wand vorhanden, da hier parallel zur Fahrbahn eine Gemeindestraße verläuft. Die Wand bliebe in diesem Bereich somit voll einsehbar. Da die Wände auf der Südseite der Gärten und Häuser zu errichten wären, käme es trotz einer teilweise transparenten Gestaltung zudem zu unerwünschten Verschattungen.

Daher sind die beiden Varianten 1 und 2 aus städtebaulicher Sicht auch bei möglichst verträglich gestalteten Wänden kritisch zu sehen, Variante 1 aufgrund der noch größeren Höhe der Wände dabei noch mehr als Variante 2.

Bei der Galerielösung hingegen liegt die Oberkante der baulichen Anlage lediglich maximal 5,0 m - 6,0 m über Gelände, auf der halben Länge sogar geländegleich. Der Deckel der Galerie soll dabei extensiv begrünt werden. Die bei den beiden Varianten 1 und 2 gegebenen nachteiligen Wirkungen für die benachbarten Grundstücke werden bei dieser Lösung weitgehend vermieden. Unter städtebaulichen Gesichtspunkten ist folglich die Variante 3 eindeutig vorzugswürdig.

Betreffend die Kriterien des Landschaftsbildes und Naturschutzes ist festzuhalten, dass bei den Varianten 1 und 2 auch in Germering die bereits bestehende Zäsur der Landschaft durch die A 96 noch zusätzlich erheblich verstärkt würde. Eine Einbindung der hohen Wände in das Landschaftsbild ist aus den oben bereits angeführten Gründen nur schwer bzw. nicht möglich. Nachdem die Wände bei den Varianten 1 und 2 aufgrund der großen Höhe zur Vermeidung von Verschattungen vorrangig transparent auszugestalten wären, würde sich auch das Kollisionsrisiko für Flugtiere gegenüber der Galerielösung erhöhen.

Nach Abwägung aller Kriterien stellt sich damit die Variante 3 insgesamt als tragfähigste Lösung dar, was auch die Mehrkosten im Vergleich zu einer aus städtebaulicher Sicht unbefriedigenden Lösung mit sehr hohen Wänden rechtfertigt.

In der Summe werden daher für den Bereich Germering zusätzlich zu einem lärmindernden Straßenoberbau mit einem D_{Stro} von -2 dB(A) folgende aktive Lärmschutzmaßnahmen ergriffen:

Lage	Art	von Bau-km	bis Bau-km	Höhe [m ü. FOK]	Bemerkung
nördlich der BAB A 96	Wall	6+320	6+590	4,0	Wall mit 2,0 – 4,0 m Höhe vorhanden
	Wall/Wand	6+590	6+670	4,0/2,5	Wall mit 4,0 m Höhe vorhanden
	Galerie FR Lindau	6+670	7+630	6,5/1,0	1,0 m Wand auf Galerie
	Wall/Wand	7+630	7+850	7,0/3,0	3,0 m Wand auf Einschnittsböschung
	Wall/Wand	7+850	8+065	9,0/4,5	Einschnitt h= 6,0 m
	Wall/Wand	8+090	8+200	9,0/5,0	Einschnitt h= 7,0 m
	Wall/Wand	8+230	8+337	4,0/8,0	Wall/Wand auf Einschnittsböschung
	Wall	8+337	8+500	6,0	
Fahrbahn FR Lindau	lärmmin- der Belag (-5 dB(A))	5+800	6+670		
Fahrbahn FR Lindau	lärmmin- der Belag (-5 dB(A))	7+630	8+900		
Fahrbahn FR München	lärmmin- der Belag (-5 dB(A))	5+800	8+900		

Mit diesen aktiven Lärmschutzmaßnahmen wird die Einhaltung der Grenzwerte tags an sämtlichen Immissionsorten und nachts bis auf zwei Ausnahmefälle sichergestellt. Für diese beiden letztgenannten Schutzfälle wird, wozu sogleich noch nähere Ausführungen erfolgen, passiver Lärmschutz vorgesehen.

Die vollständige und rechtzeitige Realisierung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen für den Bereich der Stadt Germering wird durch die unter A.3.6 dieses Beschlusses verfügten Auflagen gewährleistet.

Passive Lärmschutzmaßnahmen

Für die Südfassade des 4. und 5. OG der Pestalozzistraße 1 in Germering, wo infolge des Bauvorhabens die Grenzwerte der 16. BImSchV in der Nacht trotz der vorgesehenen aktiven Lärmschutzanlagen weiterhin noch um 0,4 bzw. 0,9 dB(A)

überschritten werden (Immissionsort GR_IP01, vgl. Unterlage 11.1 T, Anhang A S. 6 und Anhang D S. 1, Unterlage 11.2 Blatt 3 T), haben wir den betroffenen Grundstückseigentümern dem Grunde nach einen ergänzenden Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen lärmdämmenden Einrichtungen in zum Wohnen bestimmten Räumen (passiver Lärmschutz) unter A.3.6.6 dieses Beschlusses zuerkannt, sofern das vorhandene Schalldämm-Maß nicht ausreicht. Die gesetzlichen Anforderungen sind mit den vorgesehenen Maßnahmen erfüllt.

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

Verhältnismäßigkeitsprüfung (Nutzen-Kosten-Analyse)

Der Vorhabensträger kommt mit der vorliegenden Planung seiner gesetzlichen Verpflichtung auf Lärmvorsorge für die betroffenen Wohnbereiche mit der oben beschriebenen und in diesem Beschluss festgesetzten Kombination aus aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen nach.

Zum Schutze der Wohnbevölkerung vor dem Verkehrslärm der A 96 im Ausbaubereich sind, wie oben ausführlich dargestellt, eine ganze Reihe verschiedener aktiver Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen, deren Kosten sich alleine – bei einem Gesamtvolumen des Vorhaben von rund 64 Mio. € - in einer Größenordnung von ca. 41 Mio. €, davon rund 21 Mio. € alleine für das Galeriebauwerk in Germering, bewegen.

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist durch den Vorhabensträger sicherzustellen, dass durch den Straßenbau keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgerausche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Damit ist grundsätzlich den aktiven vor den passiven Lärmschutzmaßnahmen ein hohes Gewicht beizumessen, weil dieser zu einer

wesentlich deutlicheren Verbesserung der Wohnqualität und der Freiräume führt. Dass bei einem Überschreiten der maßgeblichen Grenzwerte aber regelmäßig ein Anspruch auf aktiven Lärmschutz besteht, entspricht hingegen weder der höchstrichterlichen Rechtsprechung noch einer verfassungskonformen Auslegung des § 41 BImSchG. Das Ziel der Einhaltung der Lärmgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV steht unter dem Vorbehalt des § 41 Abs. 2 BImSchG, nach der die Verpflichtung zu aktivem Lärmschutz dann nicht gilt, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden. Um die Unverhältnismäßigkeit des aktiven Lärmschutzes nach § 41 Abs. 2 BImSchG bejahen zu können, muss zwischen Kosten und Nutzen für den erzielbaren Lärmschutz ein offensichtliches Missverhältnis bestehen (Ziff. 12 Abs. 2 VLärmSchR 97).

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. Urteil des BVerwG vom 20.01.2010, Az. 9 A 22/08) muss dabei zunächst untersucht werden, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (sog. Vollschutz). Sollte sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig erweisen, sind - ausgehend von diesem grundsätzlich zu erzielenden Schutzniveau - schrittweise Abschlüsse vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. Dabei sind in Baugebieten dem durch die Maßnahme insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten der Maßnahme gegenüberzustellen und zu bewerten.

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

Bebauung noch eher ein nennenswerter Schutzeffekt zu erzielen sein als bei einer aufgelockerten Bebauung, die auf eine entsprechend geringe Zahl von Bewohnern schließen lässt.

Sind danach die Kosten des Vollschutzes ermittelt, obliegt es der Planfeststellungsbehörde, in Ausübung ihres Abwägungsspielraums zu entscheiden, ob ein teilweiser oder vollständiger Verzicht auf den grundsätzlich gebotenen Vollschutz im Lichte des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes gerechtfertigt erscheint. Hierbei kann sie die oben genannten Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks - soweit sie einschlägig sind - heranziehen. Bei ihrer Entscheidung kann sie auch berücksichtigen, ob öffentliche Belange etwa des Landschaftsschutzes oder der Stadtbildpflege oder private Belange negativer Dritter der Ausschöpfung aller technischen Möglichkeiten aktiven Schallschutzes entgegenstehen (BVerwG Urteil vom 21. April 1999, Az. 11 A 50.97). Auch das Verhältnis der Kosten des Vollschutzes zu den Kosten des Gesamtvorhabens kann ein Gesichtspunkt bei der Prüfung der Verhältnismäßigkeit sein, insbesondere dann, wenn Vollschutz aufgrund der topographischen oder sonstigen Gegebenheiten nur durch besonders aufwändige Bauarbeiten erreichbar ist.

Sofern man zu dem Ergebnis kommt, dass sich ein Vollschutz als unverhältnismäßig erweist, sind - ausgehend von dem erzielbaren Schutzniveau - "schrittweise Abschlüsse" vorzunehmen, um so die "mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand" zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. Hierbei müssen unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung alle Varianten außer Betracht bleiben, die nur einzelnen Wohnungen oder Gebäuden Vollschutz verschaffen, anderen gleich betroffenen Wohnungen oder Gebäuden gleich wirksamen Schutz jedoch ohne sachlich vertretbaren Grund vorenthalten. Die danach verbleibenden Varianten sind hinsichtlich der Kosten je "Schutzfall" miteinander zu vergleichen.

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

Der Vorhabensträger hat die in Betracht kommenden bzw. vorgeschlagenen Lärmschutzkonzepte auf ihren Nutzen für den Lärmschutz und die sich daraus ergebenden Kosten überprüft. Im Ergebnis können die vom Vorhabensträger

vorgesehenen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen für die betroffenen Anwesen unter Berücksichtigung der schutzzielorientierten und differenzierten Nutzen-Kosten-Analyse aus folgenden Erwägungen nicht beanstandet werden:

Die Entscheidung des Vorhabensträgers, im Bereich der Stadt Germering dem Belang Lärmschutz durch eine Kombination aus lärm mindernden Belägen mit einem Korrekturwert von D_{strO} -2 dB(A) bzw. -5 dB(A), Schutzwällen bzw. Wall-Wand-Anlagen und eine Lärmschutzgalerie, hier in einer Länge von 965 m, Rechnung zu tragen, halten wir für sachgerecht und vertretbar.

Mit der gewählten Konzeption kommt es im Bereich der Stadt Germering gegenüber der derzeitigen Situation, in der Lärmpegelwerte von weit über 60 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts zu verzeichnen sind, zu einer erheblichen Minderung der Lärmbelastung. Für den Planfall mit Prognosehorizont 2025 kann der nach der 16. BImSchV maßgebliche Taggrenzwert nun an allen Gebäuden eingehalten werden. Der Umstand, dass an dem Anwesen Pestalozzistraße 1 an der Südfassade im 4. und 5. OG - trotz einer weiteren Verlängerung des den Lärm um 5 dB(A) mindernden Straßenbelages infolge der 1. Tektur vom 10.01.2014, wodurch hier nochmals zwei der bis dahin vier verbliebene Schutzfälle gelöst werden konnten - insgesamt dennoch zwei Schutzfälle verbleiben, welche aufgrund einer Überschreitung des Nachtgrenzwerts für Wohngebiete von 49 dB(A) mit passiven Lärmschutzmaßnahmen geschützt werden sollen, ist nicht zu beanstanden. Auch für diese betroffenen Wohneinheiten kommt es durch die vorgesehenen Schutzmaßnahmen aufgrund der heute bestehenden hohen Vorbelastung zu einer ganz wesentlichen Verbesserung der Lärmsituation. Die verbleibenden beiden Grenzwertüberschreitungen liegen mit 0,4 bzw. 0,9 dB(A) in einem für das menschliche Ohr nicht wahrnehmbaren Bereich über dem zulässigen Nachtgrenzwert. Um für diese beiden Schutzfälle einen Vollschutz zu erreichen, d.h. eine Einhaltung von maximal 49 dB(A) nachts sicherzustellen, bedürfte es - da sonstige lärm mindernde aktive Schutzmaßnahmen bereits ausgeschöpft sind oder, wie etwa eine weitere Verlängerung des lärm mindernden Straßenbelages mit einem D_{strO} von -5 dB(A) oder auch eine zusätzliche weitere Lärmschutzwand mit bautechnisch vertretbarer Höhe, keine weitere Verbesserung bringen würden - einer Verlängerung des Galeriebauwerks um 100 m auf insgesamt 1.065 m. Die für diese Erweiterung aufzuwendenden zusätzliche Kosten lägen dem Vorhabensträger zufolge bei ca. 2 Mio. €. Im Vergleich dazu errechnen sich Kosten für den passiven Lärmschutz in Höhe von ca. 10.000 Euro (Lärmschutzfenster: ca. 550 €/m², Lüfter: ca. 500 €) für die in den zwei Obergeschossen betroffenen sechs Fenster (Annahme: 1 Fenster hat 2 m²) mit Lüfter. Mit diesen Kosten ergibt sich ein

Kostenverhältnis aktiv/passiv von 200/1. Diese Kostenabschätzungen erscheinen uns plausibel.

Unter Würdigung der Tatsachen, dass in dem betroffenen Gebiet eine erhebliche Vorbelastung durch Verkehrslärm gegeben ist, die geltenden Tagesgrenzwerte der 16. BImSchV zukünftig an allen Gebäuden eingehalten und nur in der Nacht an zwei Immissionsorten am Hochhaus Pestalozzistraße 1 geringfügig um bis zu 0,9 dB(A) überschritten werden, stehen die für die Verlängerung der Galerie im Vergleich zum gewählten Lärmschutzkonzept erforderlichen Kosten gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck. Es ist daher zulässig, die Lärmvorsorge für die oberen beiden Geschosse an der Südfassade des Hochhauses durch passive Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV sicherzustellen. Auf die Regelungen unter A.3.6.6 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Aus diesen Erwägungen weisen wir die Einwendungen, welche auf die vollumfängliche Einhaltung der Lärmgrenzwerte durch aktive Schutzmaßnahmen an sämtlichen Immissionsorten auch am Anwesen Pestalozzistraße 1 bestehen, zurück. Die Forderung, der Vorhabensträger müsse hier noch zu weiteren aktiven Lärmschutzmaßnahmen, soweit hierdurch die Lärmgrenzwerte überall eingehalten werden können, auch im Wege einer Verlängerung des Galeriebauwerks um 100 m verpflichtet werden, erachten wir den obigen Ausführungen entsprechend als unverhältnismäßig und damit unbegründet.

Zu den Details der Lärmberechnungen, den untersuchten Lärmschutzvarianten, der gewählten Lärmschutzlösung sowie den Ergebnissen der Einzelpunktberechnungen wird auf die Unterlagen 1 T, 11.1 T mit den Anhängen A bis D sowie die Unterlage 11.2 Blatt 1 T bis Blatt 3 T verwiesen.

Das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU) hat die Planunterlagen unter dem Aspekt des Schallschutzes überprüft und in seinen Stellungnahmen vom 23.08.2012 sowie vom 24.02.2014 keine grundsätzlichen Bedenken hierzu vorgebracht. Insbesondere wurden die Lärmberechnungen bestätigt und das projektierte Lärmschutzkonzept nicht beanstandet. Die seitens des LfU ausgesprochenen Empfehlungen wurden durch den Vorhabensträger im Rahmen der 1. Tektur vom 10.01.2014 umgesetzt bzw. wurde deren Berücksichtigung in der Bauausführung durch den Vorhabensträger zugesagt.

Auch die Unteren Immissionsschutzbehörden an den Landratsämtern Fürstenfeldbruck und Starnberg haben die Belange des Lärmschutzes als in den Planunterlagen sachgerecht geprüft und berücksichtigt beurteilt.

Planfeststellungsverfahren vorbehalten. ~~Im Einzelnen~~ verweisen wir hierzu auf die ~~Ausführungen~~ unter C.3.2 dieses Beschlusses.

3.3.12.2 Belange der Gemeinde Gilching

Die Gemeinde Gilching hat keine grundsätzlichen Einwände gegen das Bauvorhaben erhoben.

Sie hat aber, wie auch die Gemeinde Weßling, den Wunsch geäußert, dass der 6-streifige Ausbau der A 96 nicht an der Anschlussstelle Oberpfaffenhofen enden, sondern zum Schutz der Wohnbevölkerung, insbesondere im Bereich um St. Gilgen, mit umfangreichen Lärmschutzmaßnahmen weiter Richtung Westen vorangebracht werden sollte.

Hierzu verweisen wir auf die obigen Ausführungen unter C. 3.3.12.1 und C.3.2.

Die Gemeinde Gilching forderte zudem die Umsetzung weiterer Lärmschutzmaßnahmen, um die Anwohner vor schädlichem Verkehrslärm seitens der A 96 zu schützen. Hierzu wird der Einbau eines großporigen Asphalt (Flüsterasphalt mit $D_{Stro} -5 \text{ dB(A)}$) durchgehend von St. Gilgen bis Germering, die durchgehende Errichtung des geplanten Lärmschutzwalles und eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 120 km/h am Tag und von 100 km/h in der Nacht ohne Unterbrechung vom Beginn der Baumaßnahme bis nach Germering für erforderlich erachtet.

Diesen Forderungen nach der Anordnung weitere Lärmschutzmaßnahmen wird aus folgenden Erwägungen nicht nachgekommen:

Die Immissionsberechnungen erfolgten auf Grundlage der vorhandenen bzw. der hier zusätzlich vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen. Die Ergebnisse der Lärmberechnungen zeigen, dass die maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV an allen Immissionspunkten mit Hilfe der hier für tragfähig und ausreichend befundenen planfestgestellten aktiven bzw. passiven Lärmschutzmaßnahmen eingehalten werden. Auch für den Ortsteil St. Gilgen wurden im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens Lärmberechnungen durchgeführt. Die Lärmgrenzwerte nach der 16. BImSchV werden an den dort relevanten Immissionspunkten danach ohne zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen eingehalten. Die insoweit unzutreffenden, im Bereich von St. Gilgen irrig Lärmgrenzwertüberschreitungen annehmenden Aussagen in der ursprünglichen Schalltechnischen Unterlage 11.1 auf den Seiten 16, 17, 20, 21 sowie im Anhang A wurden im Rahmen der 1. Tektur vom 10.01.2014 berichtigt. Weitere Maßnahmen sind daher nicht veranlasst. Darüber hinaus ist grundsätzlich festzuhalten, dass lärm mindernde Beläge mit einem D_{Stro} von -5 dB(A) sowohl teurer in der Herstellung als auch schwieriger zu unterhalten sind, weswegen

dieser Fahrbahnbelag grundsätzlich nur dort Verwendung findet, wo es aus Lärmschutzgründen zwingend erforderlich ist.

Auch eine Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen in der vorliegenden Entscheidung war nicht erforderlich. Das in der Planung vorgesehene Lärmschutzkonzept des Vorhabensträgers garantiert die Einhaltung der Lärmvorsorgewerte der 16. BImSchV auch ohne verkehrsbeschränkende Maßnahmen. Geschwindigkeitsbegrenzungen erfolgen üblicherweise nicht in Planfeststellungsbeschlüssen, die den Bau einer Straße zum Gegenstand haben, es sei denn, dies wäre zur Konfliktbewältigung schon im Planfeststellungsbeschluss geboten (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 03.07.1998, Az. 5 S 1/98, NVwZ-RR 1999, 165). Eine verkehrsrechtliche Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen ist folglich dann nicht erforderlich und damit unverhältnismäßig, wenn der Lärmproblematik schon durch Maßnahmen des aktiven und passiven Lärmschutzes ausreichend begegnet werden kann (vgl. VGH Kassel, Beschluss vom 16.01.2006, Az. 2 TG 2606/05, UPR 2006, 241). Letzteres ist hier mit den in der Planung vorgesehenen Maßnahmen gerade der Fall. Damit gehören verkehrsregelnde Maßnahmen in Form der geforderten durchgehenden Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht zum konzeptionellen Teil des Vorhabens, drängen sich auch nicht im Rahmen der Abwägung auf und sind damit auch nicht beschlussweise festzusetzen (vgl. auch Richtlinien für die Planfeststellung nach dem Bundesfernstraßengesetz - Plafer 07, Nr. 32 Abs. 6).

Darüber hinaus ist zu bemerken, dass nach der gesetzlichen Wertung, dass auf Bundesautobahnen grundsätzlich keine Geschwindigkeitsbeschränkung gilt (§ 3 Abs. 3 S. 2 StVO), Geschwindigkeitsbeschränkungen nur angeordnet werden dürfen, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung z.B. der Verkehrssicherheit oder des Ruhebedürfnisses der Anwohner erheblich übersteigt (vgl. § 45 Abs. 9 S.2 StVO). Der vom Straßenverkehr ausgehende Lärm muss dazu Beeinträchtigungen mit sich bringen, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden muss (vgl. BVerwG, Urteil vom 22.12.1993, Az.: 11 C 45/92; vgl. Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm, Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007, Nr. 1.2). Dazu ist auf die gebietsbezogene Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit sowie auf eine eventuell gegebene Vorbelastung abzustellen. Als Orientierungshilfe dienen dazu unter anderem die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR

97, deren Nr. 37.1 hinsichtlich der sog. Auslösewerte durch das Bundesverkehrsministerium mit Schreiben vom 25.06.2010 neu gefasst und jeweils um 3 dB(A) abgesenkt wurde) bzw. die Lärmschutz-Richtlinien-StV - (2007). Dementsprechend kommen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen insbesondere dann in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr ausgehende Lärm bei einem größeren, zusammenhängend bebauten reinem oder allgemeinem Wohngebiet den Richtwert von 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts überschreitet. Die Voraussetzung der Überschreitung dieser Lärmsanierungsgrenzwerte ist im vorliegenden Ausbauabschnitt der A 96 im Planfall jedoch an keiner Stelle gegeben. Es besteht aus unserer Sicht kein Anlass, diese Bewertung in Frage zu stellen. Das vorgesehene Lärmschutzkonzept des Vorhabensträgers garantiert die Einhaltung der Lärmvorsorgengrenzwerte auch ohne verkehrsbeschränkende Maßnahmen. Geschwindigkeitsbeschränkungen können zudem, soweit sie sich künftig als notwendig erweisen sollten, noch später durch entsprechende verkehrsrechtliche Anordnung der zuständigen Straßenverkehrsbehörde nach pflichtgemäßem Ermessen außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens erfolgen.

Hinsichtlich der geltend gemachten Belange von Naturschutz und Landschaftspflege wird auf die Ausführungen unter C.3.3.6 dieses Beschlusses und die Planunterlage 12.1 T verwiesen. Danach wurden alle vom Bauvorhaben verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft, auch die geplanten Lärmschutzwälle und Regenbehandlungsanlagen, erfasst und bewertet. Die Eingriffe des Bauvorhabens werden durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen vollständig kompensiert.

Die Forderung der Gemeinde Gilching nach der Errichtung von Wildschutzzäunen wird an dieser Stelle zurückgewiesen. Zu den Gründen hierfür verweisen wir auf die Ausführungen unter C.3.3.10 dieses Beschlusses.

Fragen in Bezug auf die Grunderwerbsverhandlungen bzw. eine Entschädigung wegen der erforderlichen Inanspruchnahme von gemeindlichen Grundstücken sind ebenfalls nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens; vielmehr sind diese, soweit keine gütliche Einigung erzielt wird, in einem gesonderten Enteignungs- bzw. Entschädigungsverfahren zu klären.

3.3.12.3 Belange der Gemeinde Krailling

Die Gemeinde Krailling hat keine grundsätzlichen Einwände gegen das Bauvorhaben erhoben.

Die Gemeinde Krailling hat aber um Überprüfung gebeten, ob auch für das Anwesen „Gut Hüll“ im Gebiet der Gemeinde Krailling aktive Schallschutzmaßnahmen erforderlich sind. Das Anwesen wurde im Rahmen der schalltechnischen

Zu diesem Ergebnis ist auch das Bayerische Landesamt für Umwelt in seiner Überprüfung der schalltechnischen Unterlagen gekommen. Neben der fachlichen Stellungnahme vom 23.08.2012 zu dem Ausbauprojekt im Rahmen des Anhörungsverfahrens hat das Bayerische Landesamt für Umwelt auf Ersuchen der Planfeststellungsbehörde im Nachgang des Erörterungstermins die Situation speziell für das Gut Hüll im Sommer 2013 nochmals gutachterlich gewürdigt und erneut bestätigt, dass der Autobahnausbau zu keinen Lärmgrenzwertüberschreitungen für das Gut Hüll führt.

Eine weitere Überprüfung des Lärmschutzgutachtens durch einen öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen, wie durch die anwaltliche Vertretung des Einwenders Nr. 2006 im Erörterungstermin am 15.07.2013 beantragt wurde, halten wir daher nicht für angezeigt.

Der Vorhabensträger hat sich im Rahmen des Erörterungstermins jedoch dazu bereit erklärt, auf freiwilliger Basis auf einem vom Einwender Nr. 2006 bzw. Nr. 2201 hierfür zur Verfügung zu stellenden Grundstück im Bereich des Gut Hüll einen Lärmschutzwall aufzubringen, sofern dies gewünscht werde.

In diesem Zusammenhang ist, wie auch im Rahmen des Erörterungstermins am 15.07.2013 thematisiert, noch zu bemerken, dass bei der ursprünglichen schalltechnischen Untersuchung in dem Textteil der Unterlage 11.1 unter dem Gliederungspunkt „5.2. Prognose 2025 ohne Schallschutz“ auf der Seite 15 zum einen irrtümlich ausgeführt war, dass es am Gut Hüll zu einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV kommt und zum anderen hier die Tabelle 3 keine Angaben zu Gut Hüll enthielt. Dass das Gut Hüll im Rahmen der Untersuchung jedoch berücksichtigt wurde und die hierfür ermittelten Lärmwerte für den Planfall sämtlich unterhalb der einschlägigen Grenzwerte liegen, war von Anfang an aus den im Anhang A zur Unterlage 11.1 enthaltenen Berechnungsergebnissen (dort auf der Seite 16) ersichtlich. Die genannten ursprünglichen Unrichtigkeiten wurden im Rahmen der 1. Tektur vom 10.01.2014 bereinigt.

3.3.4.2.6 Weitere Einwendungen betreffend den Bereich der Stadt Germering

Von vielen Anwohnern Germerings, insbesondere aus dem Areal des westlichen Siedlungsrandes der Stadt (wie etwa Am Biétricher Holz, An der Bieberwiese, Kerschensteinerstraße, Pestalozzistraße), und von verschiedenen Trägern öffentlicher Belange wurde gefordert, dass die Ortschaft und hier vor allem der Bereich westlich des Galeriebauwerks inklusive der erweiterten PWC-Anlage auf der Nordseite der Autobahn bei Bau-km 5+800 zum Schutz der dahinter am westlichen

Siedlungsrand liegenden Wohnbebauung zusätzlich weiter gegen den Verkehrslärm abgeschirmt werden müsse. Hier bedürfte es zugunsten der betroffenen Anwohner zusätzlicher aktiver Lärmschutzmaßnahmen. Gefordert wurden dabei etwa eine komplette Einhausung der Autobahn in beiden Fahrtrichtungen, eine Verschiebung der Galerie um ca. 50 m in Richtung Westen, eine Verlängerung des Galeriebauwerks bzw. zumindest des im westlichen Anschluss an das Galeriebauwerk vorgesehenen Lärmschutzwalles bis zu der Parkplatzanlage, weiterer Schallschutz auf dem Brückenbauwerk zwischen Freibad und Skateboard-Anlage, eine Absenkung der Fahrbahn, eine Verlängerung des lärmindernden Belages mit einem D_{Stro} von -5 dB(A) in Richtung Westen, die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen oder auch weitere lärmindernde Maßnahmen, da der Ausbau zu einer weiteren Erhöhung der heute schon enormen Verkehrs- und damit Lärmbelastung führe, welche diese Maßnahmen erforderlich machten. In diesem Kontext wurde zudem vielfach eingewandt, dass sich vor allem auch durch die Erweiterung des Parkplatzes Kreuzlinger Forst Nord die Zahl der dort parkenden Lkws primär nachts deutlich erhöhen werde und sich etwa durch laufende Standheizungen als auch laufende Kühlaggregate, An- und Abfahrgeräusche etc. eine Verschlechterung der Lärmsituation für die angrenzende Wohnbebauung ergebe, zumal der Wind hier meist aus westlicher Richtung komme.

Diese Forderungen nach weiteren Vorkehrungen zum Schallschutz über die geplanten Maßnahmen hinaus weisen wir zurück. Weitere zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen für das Gebiet der Stadt Germering allgemein wie auch speziell im Bereich des nördlichen Parkplatzes können dem Vorhabensträger nicht auferlegt werden.

Die Ergebnisse der Lärmuntersuchungen zeigen, dass die einschlägigen Grenzwerte der Lärmvorsorge mit Hilfe der hier für richtig befundenen planfestgestellten aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen im gesamten Umgriff des projektierten 6-streifigen Ausbaus der A 96 eingehalten werden. Dies gilt auch im Hinblick auf die betroffenen Siedlungsbereiche im Germeringer Westen. Auch dort kommt es im Zuge des Vorhabens weder Am Bietricher Holz, noch An der Bieberwiese, der Kerschensteinerstraße, der Pestalozzistraße oder irgendeiner anderen relevanten Bebauungen mit Ausnahme der beiden oberen Geschosse an der Südfassade in der Pestalozzistraße 1, welchen wir vorliegend einen Anspruch auf passiven Lärmschutz zuerkannt haben, zu einer Lärmgrenzwertüberschreitung. Ganz im Gegenteil wird sich mit der vorliegenden Planung aufgrund des darin vorgesehenen Lärmschutzkonzepts für all diese Anwesen eine beträchtliche und spürbare

Verbesserung der Verkehrslärmbelastung gegenüber der heutigen Situation ergeben.

Beispielhaft hierzu haben die durchgeführten Immissionsuntersuchungen gezeigt, dass im Zuge des Vorhabens an dem am ungünstigsten gelegenen Punkt Am Bietricher Holz ein Immissionspegel von 50,3 d(B)A am Tag und 43,9 dB(A) in der Nacht zu verzeichnen ist (Ger_IPT02). Die gesetzlich zulässigen Grenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts werden mithin im Planfall bei weitem nicht erreicht. Die Bebauung An der Bieberwiese, welche von der Autobahn aus betrachtet hinter derjenigen Am Bietricher Holz und damit in noch größerer Entfernung zur Lärmquelle liegt, ist dementsprechend noch weniger betroffen.

Bei den für den Bereich der Wohnanlagen in der Kerschensteinerstraße untersuchten Immissionsorten Ger_IP02, Ger_IP05 bis Ger_IP11 beträgt die maximale Lärmbelastung am Immissionsort Ger_IP02 mit 54,6 dB(A) tags und 48,2 dB(A) nachts. Höhere Werte weist keiner der Orte in der Kerschensteinerstraße auf. Die zulässigen Grenzwerte von 59 d(B)A am Tag und 49 dB(A) in der Nacht werden somit auch hier an keiner Stelle erreicht. Schließlich kommt es auch an den beiden in der benachbarten Theodor-Heuss-Straße gelegenen Schulen, der Kerschensteiner Schule und der Eugen-Papst-Schule zu keinen Überschreitungen der hierfür einschlägigen Lärmgrenzwerte von 57 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts. An der Kerschensteiner Schule (Ger_IPT03) werden der schalltechnischen Untersuchung für den Planfall zufolge tags maximal 51,1 dB(A) und nachts maximal 44,6 dB(A) erreicht, an der Eugen-Papst-Schule (Ger_IPT04) tags maximal 48,6 dB(A), nachts maximal 42,2 dB(A).

Die Situation in der Pestalozzistraße stellt sich, wie bereits eingehend beschrieben, so dar, dass auch dort der Taggrenzwert von 59 dB(A) an allen Immissionsorten eingehalten wird. Für die Nachtzeit kam es in der ursprünglichen Planung an insgesamt vier Stellen in der Pestalozzistraße 1 zu Grenzwertüberschreitungen. Um hier und für den gesamten westlichen Siedlungsrand die Situation nochmals zu verbessern, hat der Vorhabensträger im Rahmen der 1. Tektur vom 10.01.2014 vorgesehen, den lärmindernden Fahrbahnbelag mit einem D_{Stro} von -5 dB(A) auf beiden Richtungsfahrbahnen in Richtung Westen bis zu den Rastplätzen (Bau-km 5+800) zu verlängern, so dass hierdurch nochmals Verbesserungen der Lärmsituation gegenüber der ursprünglichen Planung erreicht werden und zwei der ursprünglich vier offenen Schutzfälle mit nächtlichen Grenzwertüberschreitungen in der Pestalozzistraße 1 gelöst werden konnten.

Nunmehr kommt es alleine am Immissionsort Ger_IP01 im 4. und 5. OG an der Südfassade trotz des vorgesehenen Konzepts an aktiven Lärmschutzmaßnahmen nachts noch zu einer Grenzwertüberschreitung von 0,4 dB(A) bzw. 0,9 dB(A). Wie unter C.3.3.4.2.4.3 dieses Beschlusses dargelegt, rechtfertigt dies unserer Auffassung nach jedoch nicht die Anordnung weitere aktiver Lärmschutzmaßnahmen, insbesondere nicht eine Galerieverlängerung Richtung Westen um 100 m, welche vorliegend geeignet wäre, die beiden verbliebenen Schutzfälle zu lösen. Vielmehr erachten wir aus Verhältnismäßigkeitserwägungen an dieser Stelle passive Lärmschutzmaßnahmen, wie wir sie den Betroffenen unter A.3.6.6 dieses Beschlusses zugesprochen haben, für sachgerecht.

Entgegen geäußerter Befürchtungen bewirkt auch das für die Galerie vorgesehene westliche Betriebsgebäude samt Zufahrt zur Pestalozzistraße durch den dafür geöffneten Lärmschutzwall keine zusätzliche Lärmbeeinträchtigung für die benachbarte Bebauung. Hier schafft die davorliegende Lärmschutzgalerie einen Grad an Abschirmung, der auch durch einen dahinterliegenden lückenlosen Lärmschutzwall an der Pestalozzistraße keine weitere Verbesserung erfahren würde.

Auch die erforderliche Anschneidung und teilweise Abtragung des bestehenden Lärmschutzwalles an der Pestalozzistraße auf dessen Südseite für den für das Galeriebauwerk notwendigen Betriebsweg bringt hier keine Verschlechterung der Lärmsituation für die Anwohner mit sich, da die Schallschutzwirkung dort vollständig durch das neue Galeriebauwerk übernommen wird.

Speziell im Hinblick auf die PWC-Anlagen bei Bau-km 5+800 ist zudem ergänzend zu konstatieren, dass aufgrund der prognostizierten Verkehrsbelastung der Autobahn die Schallemissionen, die speziell aus den erweiterten Rastanlagen resultieren, nur von untergeordneter Bedeutung sind. Sie machen nur etwa 0,1 dB(A) am gesamten Lärmpegel aus. Dabei wurden in der Lärmberechnung gemäß den Vorgaben der RLS-90 alle Geräusche des An- und Abfahrens der Fahrzeugbewegungen je Stellplatz auf den Rastanlagen berücksichtigt. Die Schallemissionen vom Betrieb von Kühlaggregaten der Lkws, Motorengeräusche, Bremsvorgänge etc. sind hingegen gemäß RLS-90 nicht berücksichtigungsfähig und haben daher für die Ermittlung der Anspruchsvoraussetzungen auf Lärmschutzmaßnahmen keine Bedeutung. Diese Vorgaben sind verbindlich und unsererseits nicht zu beanstanden. Außerdem sind gerade diese Emissionen in Relation zu den Schallemissionen der Autobahn deutlich nachrangig.

Auch für den zum gegenständlichen Planfeststellungsumgriff der A 96 östlich der Lärmschutzgalerie nächstgelegenen Siedlungsteil der Stadt Germering im Bereich Riegerstraße, Neue Gautinger Straße und Am Forst kommt es im Planfall aufgrund des dort geplanten Lärmschutzkonzeptes an keinem der als Ger_IP40 bis Ger_IP50 untersuchten Immissionsorte zu Überschreitungen der maßgeblichen Grenzwerte der Lärmvorsorge. Die maximale Lärmbelastung ist hier am Immissionsort Ger_IP43 mit 52,9 dB(A) tags und 46,6 dB(A) nachts zu verzeichnen und liegt damit unterhalb der zulässigen Lärmgrenzwerte von 59 d(B)A am Tag und 49 dB(A) in der Nacht.

Obschon auch hier bereits ursprünglich keine Lärmgrenzwertüberschreitungen gegeben waren, hat der Vorhabensträger zugunsten des an der projektierten Ausbaustrecke gelegenen östlichen Siedlungsbereichs der Stadt Germering auf freiwilliger Basis im Rahmen der 1. Tektur vom 10.01.2014 verbindlich vorgesehen, den lärmindernden Fahrbelag mit einem D_{Sto} von -5 dB(A) auf beiden Richtungsfahrbahnen in Richtung Osten über den Bau-km 8+750 hinaus bis zum Ende des Planfeststellungsbereichs bei Bau-km 8+900 nach der Überführung der A 96 über die St 2544 zu verlängert, so dass auch in diesem Bereich nochmals eine weitere Verbesserung der Lärmsituation gegenüber der ursprünglichen Planung erreicht werden konnte.

Fortsetzend ließe sich die Einhaltung der gesetzlich vorgegebenen Lärmgrenzwerte für jeden weiteren beliebigen Immissionsort in Gebiet der Stadt Germering konstatieren, wovon hier jedoch aus Gründen der Lesbarkeit und des Umfangs der Entscheidungsgründe abgesehen wird. Die weiteren Einzelheiten hierzu können insbesondere den Planunterlagen 11.1 T und 11.2 Blatt Nr. 1 T bis 3 T entnommen werden, auf die insoweit verwiesen wird.

Die Forderungen nach weiteren aktiven oder auch passiven Lärmschutzmaßnahmen für den Bereich der Stadt Germering insgesamt und insbesondere dessen westlichen wie östlichen Siedlungsrandbereich über die vom Vorhabensträger bereits vorgesehene Lärmschutzkonzeption hinaus sind rechtlich somit nicht zu begründen.

Darin liegt auch keine ungerechtfertigte Ungleichbehandlung im Vergleich zum Ortsteil Geisenbrunn der Gemeinde Gilching, wie von mehreren Einwendern vorgetragen wurde. Welche einzelnen konkreten Lärmschutzmaßnahmen jeweils erforderlich sind, bemisst sich nach der konkreten Situation im Einzelfall vor Ort. Das zum Schutz des Ortsteils Geisenbrunn vor dem Verkehrslärm der A 96 vorgesehene Konzept ist erforderlich, um die Grenzwerte der Lärmvorsorge in diesem Bereich einzuhalten. Ebenso werden für die Stadt Germering die dort zur Wahrung der

Lärmgrenzwerte notwendigen Lärmschutzvorkehrungen in der Planung ergriffen. Eine sachgrundlose Besserstellung der Anwohner von Geisenbrunn im Sinne eines überobligatorischen Lärmschutzes zu deren Gunsten ist nicht ersichtlich.

Darüber hinaus wurde von Anwohnern in Germering gefordert, dass auch bei öffentlich zugänglichen Außenanlagen im Bereich der Stadt Germering, wie etwa Friedhöfen, Parkanlagen, Naherholungsgebieten, dem Golfplatz, der Skateboardanlage und dem Freibad, Lärmgrenzwerte eingehalten und hierfür entsprechende Lärmschutzmaßnahmen (wie etwa eine entsprechende Verlängerung des Galeriebauwerks in Richtung Westen, eine Absenkung der Fahrbahn etc.) konzipiert werden müssten, was in der vorliegenden Planung jedoch fehlerhaft unterblieben sei.

Diesen Einwand weisen wir ebenfalls zurück. Die Forderungen nach Lärmschutz auch für Friedhöfe oder Areale zur Erholung und Freizeitgestaltung für einen unbestimmten Personenkreis sind unbegründet, da in der 16. BImSchV der Schutz derartiger Gebiete nicht vorgesehen ist. § 43 Abs. 1 BImSchG, auf dem die 16. BImSchV beruht, stellt auf den Schutz der Nachbarschaft ab. Dabei handelt es sich um einen konkretisierbaren Personenkreis, der sich mit einer gewissen Regelmäßigkeit im Einwirkungsbereich der Straße aufhält. Der Personenkreis, der den Außenbereich zum Friedhofsbesuch, zur Erholung oder zu Sportzwecken zum stets nur vorübergehenden Aufenthalt nutzt, ist daher nicht bestimmt genug, um den Begriff der Nachbarschaft zu erfüllen. Dies bestätigt auch Nr. 10.4 der VLärmSchR 97.

3.3.4.3 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).

Vorliegend hat der Vorhabensträger die lufthygienischen Auswirkungen des Vorhabens durch das Büro EM Plan aus Augsburg im September 2009 sowie

0,50 m breite Randstreifen (zwischen der durchgehenden Fahrbahn und dem eigentlichen Seitenstreifen) und das standfest ausgebildete Bankett in einer Breite von 1,50 m bzw. im Falle von Schutzplanken von 0,50 m zur Verfügung. Für eine Verbreiterung des Standstreifens über die derzeit geltenden Planungsrichtlinien hinaus, welche zudem mit nicht unerheblichen Eingriffen in das Grundeigentum Dritter sowie einer zusätzlichen Versiegelung von Grund und Boden verbunden wäre, sehen wir daher keine Notwendigkeit.

3.3.3.3 Befestigung der Fahrbahnen

Für die Deckschicht wird grundsätzlich eine lärmindernde Bauweise ($D_{\text{Stro}} - 2 \text{ dB(A)}$) gewählt. In besonders schützenswerten Bereichen werden die Fahrbahnen entsprechend dem Lärmschutzkonzept von Bau-km 0-150 bis 2+430 und 5+800 bis 8+900 in Fahrtrichtung München sowie von Bau-km 0+000 bis 1+236, 1+746 bis 2+430, 5+800 bis 6+676 und 7+630 bis 8+900 in Fahrtrichtung Lindau mit einem Fahrbahnbelag ausgeführt, der eine Lärminderung von -5 dB(A) gewährleistet.

3.3.3.4 Gestaltung der Böschungen und des Mittelstreifens

In der Regel werden alle Böschungen ab 2,0 m Höhe sowohl in Damm- als auch in Einschnittslage mit einer Regelneigung von 1:1,5 ausgebildet. Unter 2,0 m Höhe beträgt die Böschungsbreite konstant 3,0 m.

3.3.3.5 Galeriebauwerke bei Gilching und Germering und deren Betriebsgebäude

In den Bereichen mit sehr geringem Abstand zur Wohnbebauung bei Gilching und Germering werden von Bau-km 1+230 bis Bau-km 1+750 und von Bau-km 6+670 bis Bau-km 7+635 über der nördlichen Fahrbahn (Fahrtrichtung Lindau) Galeriebauwerke, die an der der Bebauung abgewandten Seite geöffnet sind, errichtet. Die nördliche Fahrbahn beider Galerien wird in der Breite des 6-streifigen Ausbaus der A 96 durch die Galeriebauwerke hindurchgeführt (Fahrbahnbreite 14,50 m). Entlang der Galeriewand wird die Fahrbahn auf der Nordseite durch einen befestigten 1,0 m breiten Notgehweg eingefasst. Auf der südlichen Seite wird zum Schutz der Galeriestützen gegen Fahrzeuganprall eine Betonschutzwand erforderlich.

Die Galeriebauwerken, auf denen vorliegend jeweils zusätzlich eine Lärmschutzwand mit 1,0 m Höhe geplant ist, werden, wie auch von verschiedenen Anwohnern gefordert, dabei technisch so gestaltet, dass künftig auch eine höhere Lärmschutzwand auf den Galeriedeckeln aufgebracht werden kann, sofern dies erforderlich werden sollte.

Die Betriebs- und Sicherheitseinrichtung der Galerien entsprechen den Vorgaben der Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln, Ausgabe 2006 (RABT 2006) und sind im Einzelnen in Unterlage 1 T, S. 49 bis 54, beschrieben, worauf verwiesen wird.

Kritik wurde in diesem Kontext vor allem zu den für die Galeriebauwerke vorgesehenen drei Betriebsgebäuden sowie zu den in der ursprünglichen Planung darauf vorgesehenen Funkmasten geäußert.

Vorgetragen wurde dabei insbesondere, dass die Betriebsgebäude entfallen bzw. an anderen Standorten abseits der Wohnbebauungen in Gilching und Germering situiert werden sollten. Entsprechendes gelte aufgrund der Gefahr gesundheitsgefährdender elektromagnetischer Strahlung in Ansehung der auf den Betriebsgebäuden vorgesehenen Funkanlagen.

Diese Kritik vermag nicht durchzugreifen. Die Erforderlichkeit der Betriebsgebäude und deren gewählte Lage ergeben sich aus den technischen und betrieblichen Anforderungen. Die Betriebsgebäude sind notwendig unmittelbar an der jeweiligen Galerie zu platzieren, weil diese die für den Betrieb der Galerie notwendige sicherheits-, verkehrs- und energietechnischen Komponenten enthalten und in unmittelbarer Nähe der Hauptverbraucher (v.a. Beleuchtung) angeordnet werden müssen.

Einer etwa von den Einwendern Nr. 3400 bis Nr. 3499a durch die Betriebsgebäude befürchteten erhöhten Unfallgefahr, insbesondere für die in den unmittelbar angrenzenden Wohngebieten zahlreich vorhandenen Kinder, wird dabei seitens des Vorhabensträgers wirksam und im Rahmen seiner Verkehrssicherungspflicht ausreichend entgegengewirkt. So werden die Betriebsgebäude eingezäunt, um den Zugang unberechtigter Dritter auf das jeweilige Grundstück zu verhindern. Folglich besteht auch keine Gefahr, dass Kinder etwa beim Spielen zufällig auf das Grundstück eines der Betriebsgebäude gelangen. Auch ist der durch das Betriebsgebäude ausgelöste Verkehr nur äußerst selten und gering: An- und Abfahrten erfolgen hier nur bei Bedarf und nur durch das eigene Betriebspersonal, durch die Wartungsfirma oder durch die Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS) im Zusammenhang mit Übungs- und Störfalleinsätzen. Eine mit den Betriebsgebäuden einhergehende erhöhte Unfallgefahr für Dritte ist somit nicht zu verzeichnen.

Was die erforderliche Funkausstattung anlangt, so ist, um einen Tunnel bzw. eine Galerie sicher betreiben zu können, gem. den Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln - RABT - die Funkversorgung für Behörden und

Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS) und für den Straßenbetriebsdienst (Autobahnmeisterei) zu gewährleisten, vgl. Punkt 6.2.3 der RABT.

Zunächst waren hierfür insgesamt drei Funkmasten auf den drei Betriebsgebäuden in Gilching und Germering vorgesehen. Obschon auch von diesen Standorten in den Siedlungsbereichen keine Gesundheitsgefährdung für die benachbarten Anwohner durch elektromagnetische Strahlung zu besorgen war, hat sich der Vorhabensträger entschieden, die ursprünglich vorgesehenen Funkmaststandorte zu verändern, da genauere Untersuchungen gezeigt haben, dass bei entsprechender Situierung ein einziger Standort für die Funkversorgung ausreichend ist. Im Wege der 1. Tektur vom 10.01.2014 ist daher nunmehr vorgesehen, nur noch einen, maximal 30 m hohen, Funkmast mit Funkcontainer (in welchem die gesamte Funktechnik mit Koppelung auf das LWL-Kabel untergebracht wird) bei Bau-km 4+700 abseits der Wohnbebauungen (im Bereich der schon ursprünglich für das Sickerbecken 7 überplanten Fläche) für beide Galerien zu errichten. Die Betriebsgebäude der Galerien werden über das bereits vorhandene Lichtwellenleiterkabel an den Funkmast angeschlossen. Damit können die bisher an den drei Betriebsgebäuden vorgesehenen Funkmasten entfallen.

Die Tunnelfunkanlage hält die Vorgaben der 26. BImSchV - Verordnung über elektromagnetische Felder – zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen und zur Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen durch elektrische, magnetische und elektromagnetische Felder ein. Dass sich die elektromagnetische Strahlung in einem zulässigen, unbedenklichen Bereich bewegt, wird auch dadurch sichergestellt, dass die Funkanlage nur betrieben werden darf, wenn dem Vorhabensträgers durch die Bundesnetzagentur zuvor eine „Standortbescheinigung zur Gewährleistung des Schutzes von Personen in elektromagnetischen Feldern“ nach der Verordnung über das Nachweisverfahren zur Begrenzung elektromagnetischer Felder (BEMFV) erteilt wurde. Anlass zu der Befürchtung, es werde durch die Funkanlage eine gesundheitsschädigende elektromagnetische Strahlung verursacht, besteht somit nicht.

Was die vielfach vorgetragene Forderung anlangt, es müsse sichergestellt werden, dass nicht künftig private Mobilfunkbetreiber die bzw. den für das Vorhaben erforderlichen Funkmasten für die Ausweitung ihrer privaten Mobilfunknetze mit in Anspruch nehmen können, so ist dieses Thema nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und damit einer Regelung in diesem Beschluss nicht zugänglich. Hierfür bedarf es im konkreten Einzelfall vielmehr der Durchführung

eines eigenständigen Verfahrens, in dessen Rahmen jedenfalls auch die jeweils betroffene Kommune beteiligt würde.

Die von der Freiwilligen Feuerwehr Unterpfaffenhofen vorgebrachte Erschwerung eines Feuerwehreinsatzes aufgrund der aus Schallschutzgründen geplanten Galeriebauwerke können wir nicht erkennen. Im Brandfall ist davon auszugehen, dass ein Großteil der flüchtenden Personen den "kurzen Weg" über die Betongleitwand auf der Stützenseite wählen wird. Die Fahrbahn Richtung München wird deswegen im Brandfall gesperrt, so dass keine Gefahr für flüchtende Personen besteht. Der seitliche Rauchabzug ist im Brandfall über die Öffnungen der Galerien sichergestellt. Mit größeren Sichtbehinderungen ist folglich nicht zu rechnen. Auf das zur Ausbreitung des Brandrauches erstellte Lüftungsgutachten wird verwiesen. Eine ausreichende Löschwasserversorgung ist für den Bereich der Galerien gemäß den Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln – RABT - sichergestellt. Danach wird die Löschwasserleitung für eine Durchflussmenge von 1.200 l/min bei einem Entnahmedruck zwischen 6 bar und 10 bar für eine Löszeit von einer Stunde ausgelegt. Zur Löschwasserversorgung werden in den Galerien genormte Löschwasserentnahmestellen angeordnet.

3.3.3.6 Bautechnische Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten

Das Verfahren zur Erweiterung des Trinkwasserschutzgebiets der Gemeinde Gilching befindet sich gerade in Bearbeitung. Die A 96 durchquert von Str.-km 152,300 bis 153,100 (Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+600) die künftige Wasserschutzzone III B des Wassergewinnungsgebiets.

Des Weiteren erfolgt derzeit die Neubewertung des Einzugsgebietes und Festlegung der künftigen Grenzen des Wasserschutzgebietes der Stadt Germering. Wahrscheinlich liegt die A 96 zukünftig in Zone III B des Wassergewinnungsgebiets.

Für das anfallende Oberflächenwasser werden Schutzmaßnahmen nach Stufe 2 entsprechend den Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag 2002) vorgesehen.

3.3.3.7 Straßenkreuzungen und Änderungen im Straßen- und Wegenetz

Durch den 6-streifigen Ausbau der A 96 sind nur geringfügige Änderungen am vorhandenen Wegenetz erforderlich. Die vorhandenen Kreuzungen von Straßen und Wegen werden aufrechterhalten. Neue Kreuzungen oder größere Verlegungen vorhandener Kreuzungen sind nicht geplant.

An der Anschlussstelle Gilching wird für Rechtsabbieger von der St 2069 in die A 96 Fahrtrichtung München eine Direktrampe ergänzt, um eine ausreichende Leistungsfähigkeit dieses Knotenpunktes zu erreichen. Die Fahrbahnbreite der

Rampe beträgt 5,50 m mit beidseitig je 1,50 m breiten Banketten. Die die Notwendigkeit dieser Maßnahme in Abrede stellenden Einwendungen werden unter Verweis auf die Ausführungen unter C.3.2 und C.3.4.2.2.1 dieses Beschlusses zurückgewiesen.

Betreffend das Wegenetz erachtet die Feuerwehr Unterpfaffenhofen zur Sicherstellung des Brandschutzes für den Bereich des ehemaligen Kasernenareals (Otto-Wagner-Straße 82) auf der Südseite der A 96 für den Zeitraum der Brückenbauarbeiten im Bereich der Otto-Wagner-Straße eine südwestliche Verschwenkung des parallel zur Autobahn verlaufenden Betriebswegs der Bahnstromleitung unter Fällung von drei bis vier Bäumen auf dem Grundstück Flurnummer 666/3 der Gemarkung Unterpfaffenhofen sowie die Aufkiesung diese Weges für erforderlich, um die im Eigentum der Stadt Germering stehenden ehemaligen Kasernengebäude im Bereich der östlich gelegenen Fahrzeughalle anfahren zu können. Diese Maßnahmen werden nach eigener Aussage durch die Stadt Germering in Abstimmung mit der Freiwilligen Feuerwehr Unterpfaffenhofen umgesetzt.

Dem von der Stadt Germering wie auch von vielen Bürgern Germerings aus verkehrstechnischen (Knotenpunkt) und städtebaulichen Gründen sowie landschaftsräumlichen Erwägungen formulierten Wunsch nach einer (Wieder-)Errichtung des Brückenbauwerkes in Verlängerung der Otto-Wagner-Straße an der bisherigen, alten Stelle (BW 160/1, Bau-km 7+521) und nicht wie ursprünglich geplant nach Westen versetzt, ist der Vorhabensträger im Rahmen der 1. Tektur vom 10.01.2014 nachgekommen. Die dahingehenden Einwendungen haben sich daher erledigt.

3.3.3.8 Parkplatzanlagen

Um dem Stellplatzdefizit auf der A 96 entgegenzuwirken, werden die zwei bestehenden Parkplätze westlich von Germering ausgebaut, auf beiden Seiten eine WC-Anlage errichtet sowie neue Stellplätze geschaffen. Damit werden künftig auf der Nordseite 21 Lkw-, drei Bus- und 39 Pkw-Stellplätze und auf der Südseite 16 Lkw-, drei Bus- und 21 Pkw-Stellplätze zur Verfügung stehen.

Die von der Freiwilligen Feuerwehr Unterpfaffenhofen gewünschte Errichtung von zusätzlichen rückwärtigen Behelfszufahrten zu den beiden Parkplätzen durch den Vorhabensträger, um hierdurch weitere und gegenüber den vorhandenen Anschlussstellen erleichterte bzw. verkürzte Zufahrtsmöglichkeiten für die Feuerwehr auf die Autobahn zu schaffen, kann dem Vorhabensträger nicht auferlegt werden.

Durch die im Planbereich gelegenen Autobahnanschlussstellen Oberpfaffenhofen, Gilching und Germering Süd sind auch den feuerwehrlischen Anforderungen genügende Zuwegungen zu möglichen Einsatzstellen auf der Autobahn vorhanden. Die darüber hinaus geforderten Feuerwehrezufahrtswege gehören nicht zum notwendigen Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens und unterliegen nicht der Straßenbaulast des Vorhabensträgers. Der Vorhabensträger hat jedoch für den Fall, dass die Stadt Germering rückwertige Zufahrten zu den beiden PWC-Anlagen herstellen kann, zugesichert, eine Anbindung dieser Zufahrten an die PWC-Anlagen zuzulassen, sofern die Zufahrtsmöglichkeiten auf die Parkplatzanlagen seitens der Stadt Germering durch entsprechende Sicherungsmaßnahmen, etwa abschließbare Tore, gegen die Benutzung durch unbefugte Dritte wirksam gesichert werden.

Das Polizeipräsidium Oberbayern Nord hat mit Blick auf die geplanten Erweiterungen der beiden Parkplätze vorgetragen, dass bei der Planung und Markierung der Stellplätze die aktuellen Fahrzeugbreiten berücksichtigt werden sollten und dass die Parkplätze, nicht zuletzt für das Sicherheitsgefühl der Verkehrsteilnehmer, ausreichend beleuchtet werden müssten.

Was die vorgesehenen Stellplatzbreiten auf den beiden Parkplätzen betrifft, so entsprechen diese den hierfür maßgeblichen Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS), Ausgabe 2011. Die Regelabmessungen der Parkstände gehen aus der darin unter Kapitel 6.2.4 aufgeführten Tabelle 4 hervor. Bei einer Schrägaufstellung der Parkstände ist demnach eine Parkstandbreite von 2,50 m vorgesehen. Zudem weist die gegenständliche Planung der beiden PWC-Anlagen nördlich und südlich der A 96 je zwei Parkplätze für mobilitätsbehinderte Personen mit einer Parkstandbreite von 3,50 m auf. Da die Überarbeitung und Einführung der aktuell gültigen Planungsvorschriften für die Rastanlagen an Straßen erst vor wenigen Jahren erfolgte, wurden bei den Empfehlungen für die Parkplatzdimensionierung die aktuellen Fahrzeugabmessungen mit berücksichtigt. Eine Abweichung hiervon ist nach unserem Dafürhalten nicht angezeigt, zumal eine Verbreiterung der Parkstände einen größeren Eingriff in Natur- und Landschaft und weitere Bodenversiegelungen einschließlich der sich daraus ergebenden Kompensationserfordernisse bedingen sowie ggf. eine zusätzliche Grundinanspruchnahme von dritter Seite erfordern würde. Unter Beachtung aller im Verfahren zu berücksichtigenden Belange ist eine größere Dimensionierung der Stellplatzbreiten somit nicht geboten.

Hinsichtlich der Parkplatzbeleuchtung ist festzuhalten, dass die Beleuchtung hier entsprechend den Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS), Ausgabe 2011

(dort unter Punkt 9.4 Beleuchtung) sowie den dazu ergangenen Hinweisen aus dem Einführungsschreiben der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern vom 23.12.2011 vorgesehen ist. Danach ist bei kleineren, unbewirtschafteten Rastanlagen bis zu einer Anzahl von 30 Lkw-Stellplätzen, wie sie hier auch nach dem Ausbau sowohl auf der Nord- als auch auf der Südseite der A 96 vorliegen, nur das unmittelbare Umfeld des WC-Gebäudes zu beleuchten, nicht jedoch die gesamte Parkplatzanlage. Bei solchen kleineren und folglich überschaubaren Rastanlagen ist davon auszugehen, dass eine über das direkte Umfeld des WC-Gebäudes hinausreichende Beleuchtung nicht erforderlich ist, da hier von Pkw- und Lkw-Fahrern nachts auch ohne eine Vollaussleuchtung ein ausreichendes Sicherheitsgefühl empfunden wird.

Darüber hinaus hat der Vorhabensträger erklärt, dass entsprechend dem Hinweis zu Ziffer 9 der ERS des Einführungsschreibens der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern vom 23.12.2011 auch die jeweiligen Ein- und Ausfahrtsbereiche der beiden PWC-Anlagen artenschutzangepasst beleuchtet werden und bereits jetzt im Rahmen der Ausführungsplanung Leerrohre vorgesehen werden, damit eine Beleuchtung der Gesamtanlagen zu einem möglichen späteren Zeitpunkt, soweit erforderlich, ohne größeren Aufwand ermöglicht werden kann.

Nachdem eine gesamte Beleuchtung der Verkehrsanlage, ohne dass ein bemerkenswerter Akzeptanzgewinn davon zu erwarten wäre, vorliegend primär zu höheren Bau- und laufenden Betriebskosten (Kosten für Strom und laufenden Unterhalt, eine spezielle Beleuchtungstechnik, um naturschutzfachlich unerwünschte zusätzliche Lockeffekte für Insekten und insektenjagende Tiere zu unterbinden), halten wir die vorgesehene Beleuchtung der beiden ausgebauten PWC-Anlagen für ausreichend.

Was die von verschiedener Seite aus Gründen des Lärmschutzes für die Wohnbebauung am Westrand Germerings geforderte Abschirmung des erweiterten Parkplatzes an der Nordseite der A 96 betrifft, verweisen wir auf die Ausführungen zum Lärmschutz unter C.3.3.4.2 und dort speziell zu den Darstellungen unter C.3.3.4.2.4.3 und C.3.3.4.2.6 dieses Beschlusses. Zu den im Zusammenhang mit den Parkplatzanlagen geäußerten Einwänden betreffend Belange der Natur- und Landschaftspflege sowie des Artenschutzes verweisen wir auf die Ausführungen unter C.3.3.6.3 sowie unter C.3.3.6.1.2 dieses Beschlusses.

Die näheren technischen Einzelheiten sind in den Planunterlagen 1 T und 7.2 T, auf die insoweit verwiesen wird, beschrieben.

fachlich zu beurteilen, für die der Vorhabensträger keine Voruntersuchung durchführen muss (Verdachtsfläche ohne gesicherte Erkenntnisse).

3.3.14 Belange des Brandschutzes

Durch die unter A.3.1.23 dieses Beschlusses beauftragte frühzeitige Information der Feuerwehr Unterpfaffenhofen vor Beginn der Bauausführung kann eine bestmögliche Erreichbarkeit möglicher Feuerwehreinsatzorte auf dem Ausbauabschnitt während der Bauphase rechtzeitig sichergestellt werden. Nachdem der Vorhabensträger während der bauzeitlichen Unpassierbarkeit der Brücke im Bereich der Otto-Wagner-Straße in Germering zudem die unter A.3.10 dieses Beschlusses verfügten Auflagen zu beachten hat, ist ein ausreichender Brandschutz auch für das ehemalige Kasernenareal südlich der A 96 sichergestellt. Zu dem weiteren Vorbringen der Freiwilligen Feuerwehr Unterpfaffenhofen wird auf die Ausführungen unter C.3.3.3.5 sowie C.3.3.3.8 dieses Beschlusses verwiesen.

3.3.15 Belange der Flugsicherheit

Das planfestgestellte Bauvorhaben kann bei Beachtung der unter A.3.1.21 und A.3.11 dieses Beschlusses festgesetzten Nebenbestimmungen auch im Hinblick auf die Belange der Flugsicherheit sowie die Belange des Flugplatzunternehmers zugelassen werden.

Durch die unter A.3.1.21 tenorierte frühzeitige Informationspflicht des Vorhabensträgers gegenüber dem Flugplatzunternehmer können die Belange der Flugsicherheit bzw. des Flughafensbetriebs mit hinreichender Vorlaufzeit zwischen den Beteiligten im Detail abgestimmt und in der Ausführungsplanung sowie der tatsächlichen Bauvorbereitung und -durchführung berücksichtigt werden.

Mittels der unter dem Punkt A.3.11.1 dieses Beschlusses beauftragten Anzeigepflicht von Luftfahrthindernissen beim Luftamt Südbayern ist eine Prüfung der Vereinbarkeit der konkreten Bauausführung mit den Belangen der Flugsicherheit entsprechend den Vorgaben des Luftverkehrsgesetz (LuftVG) sichergestellt.

Zudem obliegt dem Vorhabensträger gem. A.3.11.2 dieses Beschlusses die Verpflichtung, im Zuge der Bauausführung durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass es hierdurch zu keinen vermeidbaren Beeinträchtigungen des Flugbetriebes kommt.

Schließlich sind aus Gründen der Aufrechterhaltung der Flugsicherheit sowie der öffentlichen Sicherheit die gesetzlich festgelegten Bauschutz- und Hindernisfreiflächen des Sonderflughafens Oberpfaffenhofen grundsätzlich einzuhalten, vgl. A.3.11.3 dieses Beschlusses. Allerdings ist es aufgrund der - dem aktuellen Planungsstand geschuldeten - heutigen Erkenntnisse nicht