



**FREISTAAT BAYERN**  
Autobahndirektion Südbayern

**A 94**  
**München – Pocking (A 3)**

**Neubau**  
**Pastetten – Dorfen**

km 16+980 - km 34+423

**Planänderung nach § 17 d FStrG**  
**Hangsicherungsmaßnahmen**

**vom 17.05.2013**

104/13

Autobahndirektion Südbayern  
27. Nov. 2013  
Az. 43541 / A94

P  
4  
43

28. Nov. 2013  
LICHTENWALD  
PRÄSIDENT



Aktenzeichen: 32-4354.1-3-2

29.11.2013 → 43 - 43/29.11.2013

### Regierung von Oberbayern



43/11  
m. d. B. um Gleichstellung in  
Verteilung der  
planfestgesetzten Unteralagen  
und des  
Beschlusses  
29.11.2013

### Planänderungsbeschluss

A 94 München - Pocking  
Abschnitt Pastetten - Dorfen

Hangsicherungsmaßnahmen im Bereich von km 25+045 bis km 32+950

München, 20.11.2013



## **Inhaltsverzeichnis**

<b>A . Entscheidung</b>	<b>3</b>
1. Änderung des Plans	3
2. Festgestellte Planunterlagen	3
3. Nebenbestimmungen	4
4. Wasserrechtliche Erlaubnis	4
4.1 Gegenstand der wasserrechtlichen Gestattung	4
4.2 Erlaubnisbedingungen und Auflagen	4
5. Sofortige Vollziehbarkeit	5
6. Kostenentscheidung	5
<b>B . Sachverhalt</b>	<b>5</b>
1. Beschreibung der Planänderung	5
2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	8
<b>C . Entscheidungsgründe</b>	<b>8</b>
1. Verfahrensrechtliche Bewertung	8
2. Materiell-rechtliche Würdigung der Planänderung	10
2.1 Erforderlichkeit der Planänderung	10
2.2 Öffentliche Belange	10
2.3 Private Belange	12
3. Gesamtergebnis	12
4. Sofortige Vollziehbarkeit	13
5. Kostenentscheidung	13
<b>Rechtsbehelfsbelehrung</b>	<b>13</b>

Aktenzeichen: 32-4354.1-3-2

**Vollzug des FStrG**

**A 94 München - Pocking**

**Abschnitt Pastetten - Dorfen**

**Hangsicherungsmaßnahmen im Bereich von km 25+045 bis km 32+950**

**6. Planänderung vom 17.05.2013**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

**Planänderungsbeschluss**

**A. Entscheidung**

**1. Änderung des Plans**

Der Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern vom 03.12.2009 (Az.: 32-4354.1-A 94-6) für den Neubau der BAB A 94 zwischen Pastetten und Dorfen in der zuletzt durch Planänderungsbeschluss vom 23.08.2013 (Az.: 32-4354.1-3-1) geänderten Fassung wird nach Maßgabe der unter Ziffer 2 aufgeführten Planunterlagen, die Bestandteil dieses Beschlusses sind, geändert.

**2. Festgestellte Planunterlagen**

Folgende Unterlagen vom 17.05.2013 sind Bestandteil dieses Planänderungsbeschlusses:

<b>Unterlage Nr.</b>	<b>Blatt Nr.</b>	<b>Bezeichnung</b>	<b>Maßstab</b>
1 E		Erläuterungsbericht	
3 E	5	Lageplan mit Grüneintragungen	1:2.000
3 E	6	Lageplan mit Grüneintragungen	1:2000
3 E	7	Lageplan mit Grüneintragungen	1:2.000
3 E	8a	Lageplan mit Grüneintragungen	1:2.000
3 E	9	Lageplan mit Grüneintragungen	1:2.000
4 E	6	Streckenhöhenplan mit Grüneintragungen	1:2.000/200

Unterlage Nr.	Blatt Nr.	Bezeichnung	Maßstab
4 E	8	Streckenhöhenplan mit Grüneintragungen	1:2.000/200
6 E		Auszug aus dem Bauwerksverzeichnis mit Grüneintragungen	
11 E	3	Luftbild zur Lärmberechnung	1:5.000
11 E	4	Luftbild zur Lärmberechnung	1:5.000
11 E	5	Luftbild zur Lärmberechnung	1:5.000

Auf die in den Planänderungsunterlagen nachrichtlich enthaltenen weiteren Dokumente wird hingewiesen.

Die mit Planfeststellungsbeschluss vom 03.12.2009 festgestellten Planunterlagen in der zuletzt mit Planänderungsbeschluss vom 23.08.2013 geänderten Fassung werden insoweit ersetzt, als sie mit den in diesem Änderungsbeschluss festgestellten Planunterlagen nicht übereinstimmen. Im Übrigen bleibt der Planfeststellungsbeschluss vom 03.12.2009 in der zuletzt geänderten Fassung unverändert gültig.

### 3. Nebenbestimmungen

Die Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses vom 03.12.2009 werden um folgende Nebenbestimmung ergänzt bzw. geändert:

In Abänderung der Nebenbestimmung A 3.5.1 des Beschlusses vom 03.12.2009 ist im Bereich von km 25+045 bis km 32+950 für die Straßenoberfläche auf beiden Richtungsfahrbahnen ein lärmindernder Belag zu verwenden, der den Anforderungen eines Korrekturwertes  $D_{StrO}$  von - 3 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 entspricht.

### 4. Wasserrechtliche Erlaubnis

#### 4.1 **Gegenstand der wasserrechtlichen Gestattung**

Dem Freistaat Bayern wird die gehobene Erlaubnis für das Einbringen von Bohrpfählen entsprechend den Planänderungsunterlagen vom 07.05.2013 in Grundwasser führende Schichten erteilt.

#### 4.2 **Erlaubnisbedingungen und Auflagen**

Für die erlaubte Gewässerbenutzung sind die einschlägigen Vorschriften des WHG und BayWG mit den dazu ergangenen Verordnungen maßgebend. Die hiernach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den folgenden Erlaubnisbedingungen und -auflagen grundsätzlich nicht enthalten.

- 4.2.1 Baubeginn und Bauende sind dem Wasserwirtschaftsamt München, Heßstraße 128, 80797 München, anzuzeigen.
- 4.2.2 Änderungen der erlaubten Art und des erlaubten Umfangs der Gewässerbenutzung, Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise sind unverzüglich dem Wasserwirtschaftsamt München und dem Landratsamt Erding, Untere Wasserrechtsbehörde, anzuzeigen. Zudem ist rechtzeitig vorher unter Vorlage entsprechender Unterlagen eine hierzu erforderliche Erlaubnis zu beantragen.

5. **Sofortige Vollziehbarkeit**

Dieser Beschluss ist gemäß § 17 e Abs. 2 Satz 1 FStrG sofort vollziehbar.

6. **Kostenentscheidung**

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

## **B. Sachverhalt**

1. **Beschreibung der Planänderung**

Die vorliegende Planänderung in der Fassung der Planunterlagen vom 17.05.2013 beinhaltet im Wesentlichen folgende Neuerungen:

- Maßnahmen zur Böschungsentwässerung, insbesondere Einbau von Rigolen und Sickerstützscheiben zur schadlosen Ableitung von Niederschlags- und Schichtwasser bei erosionsempfindlichen Böden.
- Abschnittsweise Verringerung der Böschungsneigung in Einschnittslagen innerhalb der bereits planfestgestellten Grunderwerbsgrenzen von 1:1,5 auf 1:2.
- Maßnahmen zur lagemäßigen Sicherung der Einschnittsböschungen, insbesondere Errichtung von drei Bohrpfahlwänden am Böschungsfuß zum Abfangen der flacheren Böschungsneigung, Anordnung von Sickerstützscheiben sowie eine entsprechende Anpassung der Entwässerungsanlagen.
- Anpassung der Gestaltung der geänderten Einschnittsböschungen – landschaftspflegerische Maßnahme G1
- Einbau eines lärmindernder Fahrbahnbelags im Bereich von km 25+045 bis km 32+950 in beiden Richtungsfahrbahnen mit einem Korrekturwert  $D_{StrO}$  von - 3 dB(A), statt wie bisher planfestgestellt von -2 dB(A)

Anlass der Planänderung ist insbesondere, dass für die Ausführungsplanung durch die Autobahndirektion Südbayern im Jahr 2011 Baugrunduntersuchungen ab km 24+900 Richtung Osten und die Erstellung von Baugrund- und Gründungsgutachten für die Erdbauwerke in Auftrag gegeben wurden. Ergebnis dieser Baugrundgutachten ist, dass in den untersuchten Bereichen zwischen km. 25+045 und km 34+423 wasserempfindliche bis sehr wasserempfindliche Böden und sehr erosionsempfindliche Sande vorzufinden sind.

Aufgrund dieser hohen Erosionsempfindlichkeit der anstehenden Böden sind daher verschiedene Hangsicherungsmaßnahmen, bestehend aus Maßnahmen zur Entwässerung und Maßnahmen zur lagemäßigen Sicherung der Einschnittsböschungen, erforderlich.

Hinsichtlich der Maßnahmen zur Entwässerung ist im Bereich der Hangsicherungsmaßnahmen von km 25+045 bis km 32+950 in den bislang planfestgestellten Unterlagen vorgesehen, das gesamte Oberflächenwasser zur schadlosen Ableitung und Vorreinigung in die Entwässerungsanlagen 6.1 (von km 24+190) bis 12 (bis km 33+120) einzuleiten.

Diese Entwässerung wird für das in Teilbereichen der Einschnitte anfallende Böschungswasser geändert. Davon betroffen sind die Abschnitte in denen Stützwände geplant sind und Abschnitte bei denen die Querneigung der Fahrbahn von der Böschung abgewandt ist. Hierbei ist eine von der Straßenentwässerung getrennte Fassung des Böschungswassers mittels auf der Vorderseite der Stützwände bzw. auf der der Straßenquerneigung abgewandten Straßenseite längs verlaufenden Rohren vorgesehen (separate Böschungsentwässerung). Im Bereich der nunmehr geplanten Bohrpfahlwände wird hierfür am Fuß der nach oben hin an die jeweilige Bohrpfahlwand angrenzenden Einschnittsböschung eine Entwässerungsmulde eingerichtet, um das von der Böschung ankommende Oberflächenwasser zu sammeln. Anschließend kann das gesammelte Oberflächenwasser über, in unbewehrten Bohrpfählen angeordnete, Rohre abfließen und der Böschungsentwässerung an der der Autobahn zugewandten Bohrpfahlwandseite zufließen.

Das anfallende Böschungswasser wird auf diese Weise aus den Einschnittsbereichen geleitet und breitflächig versickert oder in den nächsten Vorfluter eingeleitet. Durch diese nunmehr separate Böschungsentwässerung werden die Entwässerungsbecken gegenüber der ursprünglichen Planfeststellung mit weniger Wasser beaufschlagt.

Gegenstand der Planänderung ist zudem die Art der Fassung des Oberflächenwassers im Bereich der Einschnittsböschungen. Anders als planfestgestellt, fließt das Oberflächenwasser nicht breitflächig über die

Einschnittsböschungen den am Fuß des Einschnittes angeordneten Entwässerungsleitungen zu, sondern wird durch die Anordnung von Rigolen bereits im Böschungsbereich gefasst, gesammelt und der separaten Böschungsentwässerung zugeführt.

Als Maßnahmen zur lagemäßigen Hangsicherung wird die Regelböschungsneigung von 1:1,5 auf 1:2 verringert, da aufgrund der vorgefundenen Bodenarten, Bodeneigenschaften und Schichtwasservorkommen die in den Baugrundgutachten durchgeführten Standsicherheitsberechnungen ergeben haben, dass eine ausreichende Standsicherheit hier erst bei einer Regelböschungsneigung von 1:2 angenommen werden kann.

Um dabei die Grunderwerbsgrenzen der Planfeststellung vom 03.12.2009 einhalten zu können; werden in Teilbereichen am Fuß der Einschnittsböschungen zudem Stützwände angeordnet und es wird auf die ursprünglich geplanten Bermen verzichtet. Aufgrund des in den Baugrunduntersuchungen vorgefundenen hohen Rammwiderstands des Bodens werden als Stützwände dabei Bohrpfehlwände ausgeführt.

Aufgrund der Änderung der Einschnittsböschungen wird eine Anpassung der im Beschluss vom 03.12.2009 planfestgestellten landschaftspflegerischen Gestaltungsmaßnahme G 1 (landschaftsgerechte Gestaltung und Einbindung der Straßenböschungen und Anschlussstellen im gesamten Streckenabschnitt) notwendig. Die hier bislang vorgesehene Begrünung und Bepflanzung kann dabei grundsätzlich auch weiterhin durchgeführt werden. Es können die genauen Standorte der einzelnen Flächen mit Gras- und Krautfluren bzw. mit Baum- und Strauchpflanzungen jedoch erst im Rahmen der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung und gegebenenfalls erst im Rahmen der Bauausführung abmessungsgenau festgelegt werden, da hierfür die genaue Lage der durchzuführenden bautechnischen Maßnahmen bekannt sein muss und die örtlichen Verhältnisse entscheidend sind.

Um im Zuge der Hangsicherungsmaßnahmen nachteilige schalltechnische Auswirkungen aus der Anordnung der Bohrpfehlwände und der Verschiebung der Böschungskanten zu vermeiden und die in dem Beschluss vom 03.12.2009 festgestellten Lärmpegel an allen Immissionsorten im gegenständlichen Bereich weiterhin beizubehalten, wird im Bereich von km 25+045 bis km 32+950 in beiden Richtungsfahrbahnen nunmehr ein lärmindernder Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert  $D_{\text{StrO}}$  von - 3 dB(A), statt wie bisher planfestgestellt von - 2 dB(A), eingebaut.



Zur weiteren Sachverhaltsdarstellung und Begründung des Antrags verweisen wir auf die Erläuterungen in der Planunterlage 1 E vom 17.05.2013.

## **2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens**

Mit Beschluss vom 03.12.2009 erfolgte die Planfeststellung für den Neubau der BAB A 94 München – Pocking im Abschnitt Pastetten-Dorfen von Bau-km 16+980 bis Bau-km 34+423.

Zu diesem Planfeststellungsbeschluss ergingen zwischenzeitlich folgende ergänzende bzw. abändernde Entscheidungen durch die Regierung von Oberbayern:

Planergänzungsbeschluss vom 13.10.2010 (Az. 32-4354.1-A94-6.1)

Planänderungsbeschluss vom 11.07.2011 (Az. 32-4354.1-A94-6.1)

Planänderungsbeschluss vom 28.07.2011 (Az. 32-4354.1-A94-6.2)

Planänderungsbeschluss vom 17.11.2011 (Az. 32-4354.1-A94-6.3)

Planänderungsbeschluss vom 02.05.2012 (Az. 32-4354.1-A94-6.4).

Planänderungsbeschluss vom 23.08.2013 (Az.: 32-4354.1-3-1)

Mit Schreiben vom 30.07.2013 beantragte die Autobahndirektion Südbayern nunmehr die vorliegende Planänderung für dieses Vorhaben.

Das Wasserwirtschaftsamt München, das Landratsamt Erding sowie die höhere Naturschutzbehörde wurden zu der vorliegenden Planänderung angehört.

## **C. Entscheidungsgründe**

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

### **1. Verfahrensrechtliche Bewertung**

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

Nach § 17d FStrG i. V. m. Art. 76 Abs.1 BayVwVfG bedarf die Änderung eines festgestellten Planes vor Fertigstellung eines Bauvorhabens im Regelfall der Durchführung eines neuen Planfeststellungsverfahrens nach Maßgabe der §§ 17a ff. FStrG i. V. m. Art. 73 ff. BayVwVfG.

Gemäß Art. 76 Abs. 2 BayVwVfG kann die Planfeststellungsbehörde jedoch bei Planänderungen von unwesentlicher Bedeutung vor Fertigstellung des Vorhabens von einem neuen Planfeststellungsverfahren absehen, wenn die Belange anderer nicht berührt werden oder wenn die Betroffenen der Änderung zugestimmt haben.

Führt die Planfeststellungsbehörde in diesen Fällen oder in anderen Fällen einer Planänderung von unwesentlicher Bedeutung ein (vereinfachtes) Planfeststellungsverfahren durch, so bedarf es keines Anhörungsverfahrens und keiner öffentlichen Bekanntgabe des Planfeststellungsbeschlusses (Art. 76 Abs. 3 BayVwVfG).

Eine Planänderung von unwesentlicher Bedeutung im Sinne von Art. 76 Abs. 2 und Abs. 3 BayVwVfG liegt dann vor, wenn die Änderung der Pläne im Verhältnis zur vorangegangenen, mit einem Planfeststellungsbeschluss abgeschlossenen Gesamtplanung nicht erheblich ist, also Umfang, Zweck und Gesamtauswirkungen des Vorhabens im wesentlichen gleich bleiben.

Diese Abweichung vom Grundsatz des Art. 76 Abs. 1 BayVwVfG ist hier gegeben. Bei der vorliegend beantragten Planänderung handelt es sich um eine solche von unwesentlicher Bedeutung, da die Identität des planfestgestellten Vorhabens durch die Planänderung nicht angetastet wird, die mit der ursprünglichen Planung verfolgte Zielsetzung unberührt bleibt und mit der Planänderung weiter verfolgt wird. Es werden vorliegend lediglich in einem räumlich abgrenzbaren Teil aufgrund der unvorhergesehen vorgefundenen Bodenverhältnisse Anpassungen zur Sicherung der Einschnittsböschungen vorgenommen, durch welche der Abwägungsvorgang und das Abwägungsergebnis des Planfeststellungsbeschlusses vom 03.12.2009 nach Struktur und Inhalt nicht angetastet werden. Das Gefüge der ursprünglichen Planung bleibt auch nach der Änderung in seinen Grundzügen unberührt. Seine Identität und Zielsetzung bleiben gewahrt, da sich die Planänderung auf einen untergeordneten Teil der Planung beschränkt.

Zusätzliche Belastungen von einigem Gewicht für die Umgebung oder hinsichtlich einzelner öffentlicher oder privater Belange sind durch die Planänderung ebenfalls nicht zu erwarten, so dass die bereits getroffene Abwägung aller einzustellenden Belange in ihrer Komposition unangetastet bleibt.

Obwohl es sich bei der vorliegenden Änderung somit um eine solche von unwesentlicher Bedeutung im Sinne von Art. 76 Abs. 2 BayVwVfG handelt, haben wir ein Planfeststellungsverfahren in Form eines vereinfachten Verfahrens nach Art. 76 Abs. 3 BayVwVfG durchgeführt, da vorliegend auch über eine wasserrechtliche Zulassung und Nebenbestimmungen zu befinden war.

Auf die Durchführung eines förmlichen Anhörungsverfahrens und die öffentliche Bekanntmachung des Planänderungsbeschlusses konnte nach Art 76 Abs. 3 BayVwVfG verzichtet werden.

## **2. Materiell-rechtliche Würdigung der Planänderung**

### **2.1 Erforderlichkeit der Planänderung**

Die vorliegende Planänderung ist erforderlich, da sich die ursprünglich planfestgestellte Ausführung der Einschnittsböschungen im Bereich von km 25+045 bis km 32+950 aufgrund durchgeführter Baugrundbegutachtungen als nicht ausreichend standfest erwiesen und sich gezeigt hat, dass aufgrund der Erosionsempfindlichkeit der anstehenden Böden die vorliegenden Hangsicherungsmaßnahmen, bestehend aus Maßnahmen zur Böschungsentwässerung und Maßnahmen zur lagemäßigen Sicherung der Einschnittsböschungen notwendig sind, um eine ausreichende Standsicherheit zu gewährleisten.

Daher ist es vernünftiger Weise geboten, diese Maßnahmen und die daraus resultierenden weiteren Anpassungen, wie sie hier beantragt wurden, vorzunehmen.

### **2.2 Öffentliche Belange**

Öffentliche Belange stehen der beantragten Änderung des festgestellten Plans nicht entgegen. Das Wasserwirtschaftsamt München, die untere Wasserbehörde am Landratsamt Erding, die untere Naturschutzbehörde am Landratsamt Erding sowie die höhere Naturschutzbehörde der Regierung von Oberbayern haben der beantragten Planänderung zugestimmt.

#### **2.2.1 Verkehrslärmschutz**

Im Zuge der vorliegenden Planänderung wird zur Vermeidung nachteiliger schalltechnischer Auswirkungen in dem Bereich von km 25+045 bis km 32+950 auf beiden Richtungsfahrbahnen ein Fahrbahnbelag mit einer lärmindernden Wirkung von - 3 dB(A) aufgebracht. Diese gegenüber der ursprünglichen Planfeststellung um - 1 dB(A) erhöhte Lärminderung des Fahrbahnbelages führt dazu, dass an allen Immissionsorten die Lärmpegel des Beschlusses vom 03.12.2009 weiterhin unverändert beibehalten werden bzw. sich dem gegenüber zum Teil eine Pegelminderung von 1 dB(A) ergibt.

Die Planänderung führt daher zu keiner zusätzlichen Verkehrslärmbelastung.

#### **2.2.2 Natur- und Landschaftsschutz**

Nach Überprüfung durch die untere und die höhere Naturschutzbehörde beinhaltet die vorliegende Planänderung keine negativen Auswirkungen auf Belange des Natur- und Landschaftsschutzes.

Die Hangsicherungsmaßnahmen bringen gegenüber der bisherigen Planung keine Änderung der projektspezifischen Wirkungen des Vorhabens auf das FFH-Gebiet „Isental mit Nebenbächen“ (DE 7739-371) mit sich.

Weitere nach dem BNatSchG und dem BayNatSchG geschützte Teile von Natur und Landschaft werden durch die Planänderung ebenfalls nicht betroffen.

Auch hinsichtlich der artenschutzrechtlichen Beurteilung ergibt sich gegenüber dem Beschluss vom 03.12.2009 durch die vorliegenden Maßnahmen keine Änderung.

Die für den Kollisionsschutz des Großen Mausohrs bei angrenzendem Grünland erforderlichen dichten Gehölzpflanzungen beidseits der Trasse können auch bei Einbau von Rigolen in den Böschungen hergestellt werden. Ebenso werden die mit den Pflanzungen verbundenen sonstigen Schutzwirkungen für geschützte Tierarten zukünftig auch mit einer geänderten Anordnung der Böschungsbepflanzung erreicht.

Durch die von der Planänderung umfassten Maßnahmen ergibt sich schließlich kein zusätzlicher Kompensationsbedarf für Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne der §§ 14, 15 BNatSchG. Der von der unteren Naturschutzbehörde vorgeschlagene Vorbehalt für derzeit nicht erkennbare erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft war nicht in die Entscheidung aufzunehmen. Die durch die beantragte Planänderung ausgelösten Auswirkungen auf Natur und Landschaft können abschließend beurteilt werden, so dass die für einen Vorbehalt nach Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG erforderlichen Voraussetzungen nicht vorliegen.

### 2.2.3 Gewässerschutz, Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnis

Das geplante Einbringen der Bohrpfähle ist geeignet, ein Aufstauen, Absenken oder Umleiten von Grundwasser im Sinne des § 9 Abs. 2 Nr. 1 WHG zu bewirken. Im überschrittenen Teil der Bohrpfahlwände sind dem Wasserwirtschaftsamt München zufolge Einflüsse auf bestehende Wasserwegsamkeiten mit zustromseitigem Aufstau und abstromseitigen Absenkungen bisheriger Grundwasserspiegel möglich. Bedingt durch die Einschnittstiefe liegen die beeinflussten Bereiche aber derartig weit unter der natürlichen Geländeoberfläche, dass Auswirkungen auf angrenzende land- und forstwirtschaftliche Flächen und auch weiter entfernte Bebauung nach gegenwärtigem Kenntnisstand nicht zu befürchten sind.

Diese Gewässerbenutzung bedarf gem. § 8 WHG einer wasserrechtlichen Gestattung, die von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern unter Ziffer A 4.1 des Beschlusstexts gesondert ausgesprochen wird.

Die Gestattung kann hier in der Form der gehobenen Erlaubnis gem. § 15 WHG erteilt werden. Bei Beachtung der unter Ziffer A 4.2 dieses Beschlusses angeordneten Auflagen sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls (§ 12 WHG) sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (§§ 14 Abs. 3, 14 Abs. 4 WHG) nicht zu erwarten.

Die Nebenbestimmungen gemäß A 4.2 des Tenors beruhen auf § 13 WHG.

Die zuständige Wasserrechtsbehörde am Landratsamt Erding hat Ihr Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 3 i.V.m. Art. 63 Abs. 1 BayWG erteilt. Das Wasserwirtschaftsamt München hat der Erlaubniserteilung ebenfalls zugestimmt.

In Ansehung der geplanten Maßnahmen einer separaten Böschungsentwässerung bedarf es aufgrund der Regelungen unter Ziffer 4.3.12 des Tenors des Planfeststellungsbeschlusses vom 03.12.2009 keiner neuerlichen wasserrechtlichen Beurteilung.

Dort ist ausgeführt, dass im Fall des Auftretens ergiebigerer Hang- und Schichtwasserauftritte bei der Herstellung der Geländeeinschnitte, deren Schüttung auch mehrere Tage nach ihrem Anschnitt noch anhält, diese in ihrer Lage und Höhe einzumessen, dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt zu melden und in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt geeignete Maßnahmen zur Fassung und schadlosen Ableitung solchen Wassers zu treffen sind.

Bei den vorgesehenen Maßnahmen zur Böschungsentwässerung handelt es sich um solche - wenn auch bereits vorab im Zuge der Baugrunduntersuchungen und nicht erst bei der eigentlichen Herstellung der Geländeeinschnitte für erforderlich erkannte - Maßnahmen, die von der vorgenannten Regelung folglich bereits erfasst sind. Dies wurde seitens des Wasserwirtschaftsamt München ausdrücklich bestätigt.

### **2.3 Private Belange**

Auch private Belange stehen der Planänderung nicht entgegen.

Die Planänderung löst gegenüber der bereits festgestellten Planung keine zusätzliche Betroffenheit von Belangen Privater aus.

Insbesondere bringt die Planänderung keine zusätzliche Grundinanspruchnahme mit sich und die Lärmbelastung der Anwohner bleibt durch den Einbau des erhöht lärmindernden Belages mit einem Korrekturwert  $D_{\text{Stro}}$  von - 3 dB(A) unverändert bzw. verbessert sich allenfalls.

Sonstige private Belange, welche durch die Planänderung berührt sein könnten, sind nicht ersichtlich.

### **3. Gesamtergebnis**

Unter Berücksichtigung und Abwägung aller im Verfahren bekannt gewordenen Belange lässt sich feststellen, dass sich die Planänderung vom 17.05.2013 als geboten darstellt.

4. **Sofortige Vollziehbarkeit**

Für den Bau der A 94 im Abschnitt zwischen Pastetten und Dorfen ist nach dem geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraße 2004 (BGBl I. 2004 S. 2574 – Beilage zum FStrAbG in der Fassung vom 4. Oktober als Faltblatt) vordringlicher Bedarf festgestellt. Eine Anfechtungsklage gegen den vorliegenden Beschluss hat deshalb gemäß § 17 e Abs. 2 Satz 1 FStrG keine aufschiebende Wirkung.

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 Beschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe schriftlich Klage beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in 80539 München, Ludwigstraße 23, erhoben werden. Sie muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben. Das Gericht kann Erklärungen oder Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, zurückweisen und ohne weitere Ermittlungen entscheiden, wenn ihre Zulassung nach der freien Überzeugung des Gerichts die Erledigung des Rechtsstreits verzögern würde und der Kläger die Verspätung nicht genügend entschuldigt (§ 87 b Abs. 3 VwGO).

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

Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplom-Juristen im höheren Dienst, Gebietskörperschaften auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt der zuständigen Aufsichtsbehörde oder des jeweiligen kommunalen Spitzenverbandes des Landes, dem sie als Mitglied zugehören, vertreten lassen.



Die Anfechtungsklage gegen den Planänderungsbeschluss für diese Bundesfernstraße, für die nach dem Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt ist, hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Beschluss nach § 80 Abs. 5 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Bekanntgabe dieses Beschlusses bei dem oben genannten Gericht gestellt und begründet werden.

Hinweis: Die Erhebung der Klage und die Antragstellung auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung durch E-Mail sind nicht zulässig.

München, 20.11.2013

Regierung von Oberbayern

*Steinebach*  
Steinebach  
Regierungsrätin



**A 94 München – Pocking (A3)  
Neubau Pastetten – Dorfen**

## Planänderung nach § 17 d FStrG

### Hangsicherungsmaßnahmen

#### UNTERLAGENVERZEICHNIS

Unterlage	Blatt	Bezeichnung	Maßstab
1 E		Erläuterungsbericht	
2 T		Übersichtslageplan (nachrichtlich)	1:25.000
3 E	5	Lageplan mit Grüneintragung	1:2.000
	6	Lageplan mit Grüneintragung	1:2.000
	7	Lageplan mit Grüneintragung	1:2.000
	8a	Lageplan mit Grüneintragung	1:2.000
	9	Lageplan mit Grüneintragung	1:2.000
3 T	5	Lageplan (nachrichtlich)	1:2.000
3 T	6	Lageplan (nachrichtlich)	1:2.000
3 E	1	Lageplan mit Grüneintragung vom 30.06.2011 (nachrichtlich)	1:2.000
3 T	7	Lageplan (nachrichtlich)	1:2.000
3 E	8	Lageplan mit Grüneintragung vom 29.04.2011 (nachrichtlich)	1:2.000
3 T	9	Lageplan (nachrichtlich)	1:2.000
3 E	1	Lageplan mit Grüneintragung vom 21.01.2011 (nachrichtlich)	1:2.000
4 E	6	Höhenplan mit Grüneintragung	1:2.000 / 200
	8	Höhenplan mit Grüneintragung	1:2.000 / 200
5 E	1	Kennzeichnende Querschnitte km 29+480 (nachrichtlich)	1:100
	2	Kennzeichnende Querschnitte km 32+300 (nachrichtlich)	1:100
6 E		Auszug Bauwerksverzeichnis mit Grüneintragung	
11 E	3-5	Luftbilder zur Lärmberechnung	1:5.000

# Erläuterungsbericht

**A 94**

**München – Pocking (A 3)**

**Neubau  
Pastetten – Dorfen**

**km 16+980 – km 34+423**

**Planänderung nach § 17d FStrG  
Hangsicherungsmaßnahmen**

**17.05.2013**

**Peiker**  
Leitender Baudirektor

Bestandteil des Beschlusses der Regierung von Oberbayern  
nach § 17d Satz 1 FStrG, Art. 76 Abs. 3 BayVwVfG  
vom 20.11.2013 Az. 32-4354.1-3-2  
München, 20.11.2013



**Steinebach**  
Regierungsrätin

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>0.</b>	<b>Vorbemerkungen .....</b>	<b>1</b>
0.1.	Allgemeine Hinweise.....	1
0.2.	Hinweise zum bisherigen Verfahren .....	2
0.3.	Gegenständliche Planänderung.....	2
<b>1.</b>	<b>Darstellung der Planänderung.....</b>	<b>5</b>
1.1.	Beschreibung der Baugrundverhältnisse und der erforderlichen bautechnischen Maßnahmen von km 25+045 bis km 26+090 .....	8
1.1.1.	Baugrundverhältnisse .....	8
1.1.2.	Bautechnische Maßnahmen .....	8
1.1.2.1.	Anordnung von Rigolen .....	8
1.2.	Beschreibung der Baugrundverhältnisse und der erforderlichen technischen Maßnahmen von km 26+470 bis km 27+480 .....	9
1.2.1.	Baugrundverhältnisse .....	9
1.2.2.	Bautechnische Maßnahmen .....	10
1.2.2.1.	Anordnung von Rigolen .....	10
1.2.2.2.	Anordnung von Bohrpfahlwänden.....	11
1.3.	Beschreibung der Baugrundverhältnisse und der erforderlichen technischen Maßnahmen von km 27+928 bis km 28+410 .....	11
1.3.1.	Baugrundverhältnisse .....	11
1.3.2.	Bautechnische Maßnahmen .....	12
1.3.2.1.	Anordnung von Rigolen .....	12
1.4.	Beschreibung der Baugrundverhältnisse und der erforderlichen technischen Maßnahmen von km 29+064 bis km 30+522 .....	12
1.4.1.	Baugrundverhältnisse .....	12
1.4.2.	Bautechnische Maßnahmen .....	13
1.4.2.1.	Anordnung von Rigolen .....	13
1.4.2.2.	Anordnung von Bohrpfahlwänden.....	13
1.4.2.3.	Anordnung von Sickerstützscheiben.....	14
1.5.	Beschreibung der Baugrundverhältnisse und der erforderlichen technischen Maßnahmen von km 31+060 bis km 31+450 .....	14
1.5.1.	Baugrundverhältnisse .....	14
1.5.2.	Bautechnische Maßnahmen .....	14

1.6.	Beschreibung der Baugrundverhältnisse und der erforderlichen technischen Maßnahmen von km 32+060 bis km 34+423.....	15
1.6.1.	Baugrundverhältnisse .....	15
1.6.2.	Bautechnische Maßnahmen .....	15
1.6.2.1.	Anordnung von Rigolen .....	15
1.6.2.2.	Anordnung von Sickerstützscheiben.....	16
1.7.	Zusammenfassung der erforderlichen bautechnischen Maßnahmen .....	17
<b>2.</b>	<b>Begründung der Planänderungen .....</b>	<b>18</b>
<b>3.</b>	<b>Durchführung der Baumaßnahme.....</b>	<b>19</b>
3.1.	Zeitliche Abwicklung .....	19
3.2.	Grunderwerb.....	19
<b>4.</b>	<b>Auswirkungen der Planänderungen; .....</b>	<b>20</b>
4.1.	Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach den Umwelt-Fachgesetzen .....	20
4.1.1.	Naturschutzrecht – Vorbemerkungen .....	20
4.1.2.	Kurze Charakterisierung von Natur und Landschaft .....	20
4.1.3.	Naturschutzrechtlich geschützte Gebiete, Arten und Bestandteile der Natur21	
4.1.4.	Schutzmaßnahmen.....	22
4.1.5.	Landschaftspflegerische Maßnahmen zur Gestaltung des Straßenraumes.	22
4.1.6.	Unvermeidbare Beeinträchtigungen.....	23
4.1.7.	Ermittlung des Eingriffs und des Ausgleichsflächenbedarfs.....	24
4.2.	Waldrecht / Erhaltung des Waldes nach Art. 9 BayWaldG .....	25
4.3.	Lärmsituation, Lärmberechnung .....	25
4.4.	Wasserwirtschaft.....	26

## **0. Vorbemerkungen**

### **0.1. Allgemeine Hinweise**

Für den Neubau der Bundesautobahn A 94 im Abschnitt Pastetten – Dorfen wurde nach § 17 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Dabei wurden die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung berücksichtigt.

Die Planfeststellung erstreckt sich insbesondere auf die Maßnahmen zum Bau der Autobahn, auf alle damit in Zusammenhang stehenden Folgemaßnahmen, die aufgrund des Straßenbauvorhabens notwendig werden, sowie auf die im Sinne der Naturschutzgesetze erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von der geplanten Baumaßnahme berührten öffentlichen Belange festgestellt. Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und andere Planfeststellungen nicht erforderlich. Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 WHG. Aufgrund von § 19 WHG kann jedoch auch über die Erteilung dieser Erlaubnis im Planfeststellungsverfahren entschieden werden.

Zweck der Planfeststellung ist es, alle durch das Vorhaben berührten öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und anderen Behörden sowie Betroffenen - mit Ausnahme der Enteignung - umfassend rechtsgestaltend zu regeln.



Insbesondere wird in der Planfeststellung darüber entschieden,

- welche Grundstücke oder Grundstücksteile für das Vorhaben benötigt werden,
- wie die öffentlich-rechtlichen Beziehungen im Zusammenhang mit dem Vorhaben gestaltet werden,
- welche Folgemaßnahmen an anderen öffentlichen Verkehrswegen erforderlich werden,
- wie die Kosten bei Kreuzungsanlagen zu verteilen und die Unterhaltungskosten abzugrenzen sind und
- welche Vorkehrungen im Interesse des öffentlichen Wohles oder im Interesse der benachbarten Grundstücke dem Träger der Straßenbaulast aufzuerlegen sind.

Soll vor Fertigstellung eines Vorhabens der festgestellte Plan geändert werden, ist nach den Regelungen des § 17d FStrG i.V.m. Art. 76 BayVwVfG zu verfahren.

## **0.2. Hinweise zum bisherigen Verfahren**

Für den Neubau der Bundesautobahn A 94 von Pastetten bis Dorfen wurde am 19.05.1999 die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens bei der Regierung von Oberbayern beantragt.

Nach den Tekturen vom 31.10.2002 (1. Tektur), vom 10.03.2006 (2. Tektur) und vom 27.02.2009 (3. Tektur) hat die Regierung von Oberbayern den Planfeststellungsbeschluss am 03.12.2009 erlassen. Dieser wurde beklagt. Mit den Urteilen des Bayerischen Verwaltungsgesichtshofs vom 24.11.2010 wurden sämtliche Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss abgewiesen und die Revision vor dem Bundesverwaltungsgericht nicht zugelassen.

## **0.3. Gegenständliche Planänderung**

Die gegenständliche Planänderung umfasst Hangsicherungsmaßnahmen von km 25+045 bis km 32+950.

Im Neubauabschnitt Pastetten – Dorfen wird die Autobahn zwischen den Ortschaften Lengdorf und Dorfen durch die starkwellige bis hügelige Alt-moränenlandschaft des Isen-Sempt-Hügellandes geführt. Zwischen Lengdorf und Watzling führt die Autobahn dabei an den südlichen Talhängen des Oberen Isentales entlang, das hier in west-östlicher Richtung verläuft.

Aufgrund des sehr bewegten Geländes verläuft die Gradientenlinie der A 94 im Bereich zwischen Lengdorf und Dorfen abwechselnd in Einschnitten, die Tiefen von bis zu 17,2 m erreichen und auf Dämmen, die im Maximum 14,5 m hoch errichtet werden. Geländegleiche Abschnitte kommen nur untergeordnet vor.

Im Rahmen eines im August 2005 erstellten und im Juni 2010 überarbeiteten Baugrundgutachtens der Bodenprüfstelle der Autobahndirektion Südbayern wurde dieser Bereich der A 94 untersucht. Der hierbei betrachtete Abschnitt erstreckt sich von km 25+045 im Anschluss an die Isentalbrücke im Westen bis km 31+560, also bis zur Brücke über das Lappachtal im Osten.

Ergebnis dieser Untersuchungen war neben grundsätzlichen Aussagen zu in diesem Bereich erforderlichen bautechnischen Maßnahmen, dass für die Ausführungsplanung weitere eingehende Baugrunduntersuchungen v.a. im Hinblick auf die in diesem Bereich möglichen Bauweisen erforderlich sind, um die Standsicherheit der Einschnittsböschungen gewährleisten zu können.

Daraufhin wurde das Ingenieurbüro Schubert + Bauer GmbH, Beratende Ingenieure für Geotechnik, im Jahr 2011 beauftragt ab km 24+900 Richtung Osten Baugrunduntersuchungen zu betreuen und für die Erdbauwerke Baugrund- und Gründungsgutachten zu erstellen. Hierbei wurden u.a. detaillierte Baugrundgutachten zum Nachweis der Standsicherheit der Einschnittsböschungen und die dazu notwendigen Sicherungsmittel erstellt. Diese wurden in 6 Teilgutachten für die Bereiche von km 25+045 bis km 26+090, km 26+470 bis km 27+480, km 27+925 bis km 28+410, km 29+065 bis km 30+522, km 31+060 bis km 31+450 und km 30+060 bis km 34+423 aufgeteilt.

Ergebnis dieser Baugrundgutachten ist, dass in den untersuchten Bereichen zwischen km 25+045 und km 34+423 wasserempfindliche bis sehr wasserempfindliche Böden und sehr erosionsempfindliche Sande vorzufinden sind. Dem Schutz der Böden vor Wasser und Witterungseinflüssen kommt daher eine besondere Bedeutung zu.

Aufgrund der hohen Erosionsempfindlichkeit der anstehenden Böden werden zur dauerhaften Entwässerung der hohen Einschnittsböschungen Rigolen erforderlich, die zum einen die wasserführenden Schichten erfassen und entwässern und zum anderen das anfallende Oberflächenwasser fassen und gezielt ableiten. Zudem wird die Regelböschungsneigung der Planfeststellung von 1:1,5 auf 1:2 verringert. Um dabei die vorgegebenen Grunderwerbsgrenzen der Planfeststellung einhalten zu können, werden in Teilbereichen Stützwände am Fuß der Einschnittsböschungen angeordnet oder es wird auf die ursprünglich geplanten Bermen verzichtet. Um eine ausreichende Standsicherheit der Einschnittsböschungen gewährleisten zu können, werden darüber hinaus teilweise auch noch Sickerstützscheiben erforderlich.

Die durchzuführende Planänderung beschränkt sich auf verschiedene Hangsicherungsmaßnahmen von km 25+045 bis km 32+950 und umfasst damit die planfestgestellten Unterlagen 3T (Blatt 5 bis 7 und 9), 3E (Blatt 1 (Lageplan mit Grüneintragung vom 30.06.2011), 8 und 1 (Lageplan mit Grüneintragung vom 21.01.2011)).

Die sich ergebenden Änderungen werden in den Unterlagen 1E (mit Anlage), 3E (Blatt 5 bis 7, 8a, 9), 4E (Blatt 6 und 8) und 6E (BWV-Nr. 284, 285, 286, 287 und 288) dargestellt.

Weitere Unterlagen müssen im Rahmen dieser Planänderung nicht geändert werden.

Da es sich um eine Planänderung von unwesentlicher Bedeutung handelt, die Belange anderer nicht berührt werden bzw. die Betroffenen zugestimmt haben, kommt § 17d FStrG i. V. m. Art. 76 Abs. 2 BayVwVfG zur Anwendung. Für die geringfügige Änderung des festgestellten Plans ist die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung entbehrlich.



## 1. **Darstellung der Planänderung**

Die gegenständliche Planänderung umfasst verschiedene Hangsicherungsmaßnahmen im Bereich zwischen km 25+045 und km 32+950 (BWV-Nr. 284, 285, 286, 287 und 288).

Diese Hangsicherungsmaßnahmen bestehen aus der Anordnung von Maßnahmen zur Entwässerung und Maßnahmen zur lagemäßigen Sicherung der Einschnittsböschungen.

### **Maßnahmen zur Böschungsentwässerung**

In den planfestgestellten Unterlagen ist in den Dammbereichen eine Versickerung des Oberflächenwassers der nach außen geneigten Fahrbahnen breitflächig über die Bankette und Böschungen vorgesehen. In Einschnittsbereichen und überall dort, wo das anfallende Oberflächenwasser ansonsten in Rohrleitungen gesammelt werden muss, wird dieses den geplanten Entwässerungsanlagen zugeleitet.

Im Bereich der gegenständlichen Hangsicherungsmaßnahmen von km 25+045 bis km 32+950 ist in den planfestgestellten Unterlagen vorgesehen, das gesamte Oberflächenwasser zur schadlosen Ableitung und Vorreinigung in die Entwässerungsanlagen 6 (von km 24+190) bis 12 (bis km 33+120) einzuleiten.

Geändert wird die Entwässerung für das in Teilbereichen der Einschnitte anfallende Böschungswasser. Davon betroffen sind die Abschnitte in denen Stützwände geplant sind und Abschnitte bei denen die Querneigung der Fahrbahn von der Böschung abgewandt ist. Hierbei ist eine von der Straßenentwässerung getrennte Fassung des Böschungswassers mittels auf der Vorderseite der Stützwände bzw. auf der der Straßenquerneigung abgewandten Straßenseite längs verlaufenden Rohren vorgesehen (separate Böschungsentwässerung). Das anfallende Böschungswasser wird auf diese Weise aus den Einschnittsbereichen geleitet und breitflächig versickert oder in den nächsten Vorfluter eingeleitet.

Für das Straßenwasser gilt nach wie vor die planfestgestellte Art der Entwässerung in die angeordneten Entwässerungsbecken mittels längs verlaufender Rohre. Aufgrund des von der Straßenentwässerung getrennten Ableitens des Böschungswassers werden die Entwässerungsbecken mit weniger Wasser beaufschlagt.

Gegenstand der Planänderung ist zudem die Art der Fassung des Oberflächenwassers im Bereich der Einschnittsböschungen. Anders als planfestgestellt, fließt das Oberflächenwasser nicht breitflächig über die Einschnittsböschungen den am Fuß des Einschnittes angeordneten Entwässerungsleitungen zu, sondern wird durch die Anordnung von Rigolen bereits im Böschungsbereich gefasst und gesammelt und der separaten Böschungsentwässerung zugeführt.

Die Rigolen sind grundsätzlich mit einer Tiefe von ca. 1,5 m bei einer Breite von ca. 1,0 m geplant. Wegen der geringen Wassermengen, die hier erwartet werden, ist die Anordnung von Sickerrohren in den Rigolen nicht erforderlich. Es ist ausreichend die Rigolen mit durchlässigen Kiesen zu verfüllen. Die typischen Achsabstände für die einzelnen Rigolen liegen bei 6 bis 8 m. Die Rigolen werden Y-artig (Y-Rigolen) miteinander verbunden.

### **Maßnahmen zur lagemäßigen Sicherung der Einschnittsböschungen**

In den planfestgestellten Unterlagen wurden die Einschnittsböschungen mit einer Regelböschung von 1:1,5 als ausreichend standsicher angenommen. Aufgrund der im Rahmen der Baugrundgutachten vorgefundenen Bodenarten, Bodeneigenschaften- und Schichtwasservorkommen wurde die in den Planfeststellungsunterlagen dargestellte Regelböschungsneigung von 1:1,5 als nicht ausreichend standfähig erachtet. Die in den vorgenannten Baugrundgutachten durchgeführten Standsicherheitsberechnungen für die Einschnittsböschungen ergeben bei einer Regelböschungsneigung von 1:2 eine ausreichende Standsicherheit. Die Regelböschungsneigung von 1:1,5 wird daher in dem betrachteten Bereich von km 25+045 bis km 32+750 auf 1:2 verringert. Um dabei die vorgegebenen Grunderwerbsgrenzen der Planfeststellung einhalten zu kön-

nen, werden in Teilbereichen Stützwände am Fuß der Einschnittsböschungen angeordnet oder es wird auf die ursprünglich geplanten Bermen verzichtet.

Aufgrund des in den Baugrunduntersuchungen vorgefundenen, hohen Rammwiderstands des Bodens werden als Stützwände Bohrpfahlwände ausgeführt. Am Fuß der nach oben hin an die Bohrpfahlwand angrenzenden Einschnittsböschung ist eine Entwässerungsmulde vorgesehen, um das von der Böschung ankommende Oberflächenwasser zu sammeln. Anschließend kann das gesammelte Oberflächenwasser über, in unbewehrten Bohrpfählen angeordneten Rohren abfließen und an der der autobahnzugewandten Bohrpfahlwandseite der oben beschriebenen Böschungsentwässerung zufließen.

Durch die Anordnung von Sickerstützscheiben, die tiefer und breiter als die Rigole sind, werden die Reibungswiderstände erhöht, um eine höhere Standsicherheit zu erreichen. Zudem wird das anfallende Wasser abgeführt, was zu einer zusätzlichen Verbesserung der Bodenbeschaffenheit und somit Standsicherheit führt.

Wie bereits unter 0.3 beschrieben wurden detaillierte Baugrundgutachten zum Nachweis der Standsicherheit der Einschnittsböschungen und die dazu notwendigen Sicherungsmittel vom Ingenieurbüro Schubert + Bauer GmbH erstellt.

Diese Baugrundgutachten wurden für die Einschnitte im Bereich von km 25+045 bis km 34+423 angefertigt. Die daraus hervorgehenden Erkenntnisse über den vorhandenen Baugrund und die sich daraus im Einzelnen ergebenden bautechnischen Maßnahmen sind nachfolgend zusammenfassend aufgezeigt. Hierbei ist anzumerken, dass die Baugrundgutachten aufgrund des hier anzutreffenden oft kleinräumigen Wechsels der Schichten sowohl in vertikaler als auch horizontaler Richtung nur einen Ausschnitt der tatsächlich vorliegenden Baugrundverhältnisse abbilden können. Daher kann es im Zuge der Ausführung der Baumaßnahme zu geringfügigen Abweichungen zwischen den hier dargestellten und dem tatsächlichen Umfang der erforderlichen bautechnischen Maßnahmen kom-



men. Die dargestellten Maßnahmen wurden unter der Annahme von sehr ungünstigen Baugrundverhältnissen auf der sicheren Seite geplant.

## **1.1. Beschreibung der Baugrundverhältnisse und der erforderlichen bautechnischen Maßnahmen von km 25+045 bis km 26+090**

### **1.1.1. Baugrundverhältnisse**

Die im Abschnitt von km 25+045 bis km 26+090 vorkommenden Böden sind tertiäre Sande, Tone und Schluffe. Hierbei handelt es sich um überwiegend wasserempfindliche und mit den Sanden sehr erosionsempfindliche Böden. Insofern kommt dem Schutz der Böden vor Wasser und Witterungseinflüssen besondere Bedeutung zu.

Auf der Grundlage der bisher vorliegenden Messungen ist im Einschnitt von km 25+045 bis km 25+660 von teilweise gespannten Grund- oder Schichtwasservorkommen in den Sanden auszugehen. Die höchsten Schichtwasserspiegel wurden für die erdstatischen Berechnungen bei km 25+240 auf der Hangseite (südlich der Trasse) bei 495 m ü.NN und auf der Talseite (nördlich der Trasse) bei 492 m ü.NN bei km 25+480 angesetzt.

Im Einschnitt von km 25+835 bis km 26+090 ist ebenfalls mit Schichtwasservorkommen in den oberen Schichten zu rechnen. Die höchsten Wasserstände können mit 497 m ü.NN, bei km 26+000 lokal auch mit bis zu 499 m ü.NN angenommen werden. Sie liegen somit abschnittsweise nur wenig unter der Geländeoberfläche.

### **1.1.2. Bautechnische Maßnahmen**

#### **1.1.2.1. Anordnung von Rigolen**

In den Einschnittsbereichen von km 25+045 bis km 25+700 und von km 25+800 bis km 26+090 sind zur dauerhaften Böschungsentwässerung Rigolen vorgesehen, die die wasserführenden Sandschichten mit erfassen und entwässern.

Im dazwischen liegenden Einschnitt von km 25+700 bis km 25+800 kann nach den vorliegenden Baugrundaufschlüssen auf Rigolen verzichtet werden.

Auf der Hangseite (südlich der Trasse) wird zwischen km 25+045 und km 25+700 von einer Höhenkote von 491 m ü.NN ausgegangen, bis zu der die Rigolen vom Böschungsfuß aus hochgeführt werden. Auf der Talseite (nördlich der Trasse) wird zwischen km 25+045 und km 25+160 von einer konstanten Höhenkote von 488 m ü.NN, zwischen km 25+160 und km 25+480 von einem linearen Anstieg von 488 bis 492 m ü.NN und zwischen km 25+480 und km 25+700 wiederum von einer konstanten Höhenkote von 492 m ü.NN ausgegangen, bis zu der die Rigolen vom Böschungsfuß aus hochgeführt werden. Auf beiden Seiten der Trasse wird zwischen km 25+800 und km 26+090 von einer Höhenkote von 497 m ü.NN ausgegangen, bis zu der die Rigolen vom Böschungsfuß aus hochgeführt werden.

## **1.2. Beschreibung der Baugrundverhältnisse und der erforderlichen technischen Maßnahmen von km 26+470 bis km 27+480**

### **1.2.1. Baugrundverhältnisse**

Bei den im Abschnitt von km 26+470 bis km 27+480 vorkommenden Böden handelt es sich um tertiäre Sande, Tone und Schluffe und darüberliegende, meist bindige Moränenböden. Dies sind, bis auf die Bereiche mit schwach schluffigen Moränenkiesen, sehr wasserempfindliche Böden. Zudem sind die Sande sehr erosionsempfindlich. Daher kommt dem Schutz der Böden vor Wasser und Witterungseinflüssen auch hier eine besondere Bedeutung zu.

Auf der Grundlage der bisher vorliegenden Messungen wurde auf der Hangseite (südlich der Trasse) für die erdstatischen Berechnungen von Schichtwässern auf Kote 503 m ü.NN ausgegangen, die bei Hochwasserständen bis ca. 3 m über der Gradienten liegen. Im Bereich der Böschungsfüße bzw. oberhalb der Stützwände ab km 26+750 bis km 27+480 stehen Sande an.

Von km 26+470 bis in etwas km 26+750 sind im Bereich des Böschungsfußes Tone zu erwarten.

Auf der Talseite (nördlich der Trasse) wird davon ausgegangen, dass die Wasserspiegel unter der Einschnittssohle liegen, so dass hier nur eine Tiefenentwässerung vorzusehen ist. Dies setzt sowohl auf der Hang- als auch auf der Talseite jedoch die entwässernde Wirkung der oberen Sandschicht voraus, deren Verlauf und Mächtigkeit im Rahmen der Aushubarbeiten überprüft werden muss. Sollten sich bei den neuen Pegelmessungen gegenüber den alten Messstellen größere Spiegelschwankungen ergeben, müssen diese Angaben angepasst werden.

Auf der Hangseite sind im Bereich der Böschungsschulter auch mächtige Schichten aus bindigen Moränenböden in Wechsellagerungen mit Moränenkiesen zu erwarten. Hier wurden lokal einzelne Schichtwasservorkommen festgestellt. Sie sind jedoch auch in den übrigen Bereichen nicht auszuschließen. Da die Moränenböden von Sanden unterlagert werden und der Grundwasserspiegel deutlich tiefer liegt, dürften diese Schichtwasservorkommen sehr gering ergiebig sein und schnell ausbluten. Insofern werden keine dauerhaften Maßnahmen zur Entwässerung dieser Schichtwasservorkommen notwendig werden. Sollte -wider Erwarten- bereichsweise ein stärkeres und vor allem dauerhaftes Schichtwasservorkommen angetroffen werden, so ist auch hier die Anordnung von Rigolen erforderlich.

## **1.2.2. Bautechnische Maßnahmen**

### **1.2.2.1. Anordnung von Rigolen**

Südlich der Trasse ist von km 26+470 bis in etwas km 26+750 im Bereich der erwarteten Tone die Anordnung von Rigolen vorgesehen.

In diesem Abschnitt wird von einer Höhenkote von 503 m ü.NN ausgegangen, bis zu der die Rigolen vom Böschungsfuß aus hochgeführt werden.

In den übrigen Abschnitten ist die neben der Fahrbahn in Sanden angeordnete Tiefenentwässerung ausreichend.



### **1.2.2.2. Anordnung von Bohrpfahlwänden**

Die Standsicherheitsberechnungen ergaben auf der Nordseite der Trasse bei einer Regelböschungneigung von 1:2 ausreichend Standsicherheiten.

Auf der Südseite der Trasse ist im Abschnitt von km 26+620 bis km 27+440 eine 3,0 m hohe Bohrpfahlwand am Böschungsfuß vorgesehen. Die 1:2 geneigte Böschung oberhalb der Stützwände ist hier ebenfalls ausreichend standsicher.

Die überschnittene Bohrpfahlwand besteht abwechselnd aus langen und kurzen Bohrpfählen. Die langen Bohrpfähle weisen eine Einbindetiefe von bis zu ca. 8,0 m unter Gradienten auf und werden mit einem Abstand von 3,0 m angeordnet. Zwischen den langen Bohrpfählen werden drei kurze Bohrpfähle mit einer Einbindetiefe von bis zu ca. 3,9 m eingebracht.

## **1.3. Beschreibung der Baugrundverhältnisse und der erforderlichen technischen Maßnahmen von km 27+928 bis km 28+410**

### **1.3.1. Baugrundverhältnisse**

Die im Abschnitt von km 27+928 bis km 28+410 vorkommenden Böden sind tertiäre Sande, Tone und Schluffe, die von bindigen Moränenböden und Moränenkiesen überlagert werden. Folglich stehen im gesamten Bau- feld, bis auf die Bereiche mit schwach schluffigen Moränenkiesen, sehr wasserempfindliche Böden an. Zudem sind die in diesem Abschnitt teils feinkornarmen Sande sehr erosionsempfindlich. Daher kommt dem Schutz der Böden vor Wasser und Witterungseinflüssen auch hier eine besondere Bedeutung zu.

Auf der Grundlage der bisher vorliegenden Messungen ist südlich der Trasse von Wasserspiegeln auszugehen, die bei km 28+120 maximal mit 499 m ü.NN und bei km 28+240 mit maximal 502 m ü.NN angesetzt wurden. Der mittlere Wasserspiegel liegt näherungsweise ca. 1 m tiefer. Zwischen diesen beiden Angaben kann der Wasserspiegel näherungsweise linear interpoliert werden.

Nördlich der Trasse liegen die Wasserstände tiefer.

### **1.3.2. Bautechnische Maßnahmen**

#### **1.3.2.1. Anordnung von Rigolen**

Auf der Hangseite (südlich der Trasse) sind aufgrund der zu erwartenden Schichtwasservorkommen Rigolen zur dauerhaften Böschungsentwässerung in etwa bis auf die Höhenkote des mittleren Wassermessspiegels vorgesehen.

Auf der Hangseite wird zwischen km 28+000 und km 28+120 von einer Höhenkote von 498 m ü.NN, zwischen km 28+120 und km 28+240 von einem linearen Anstieg von 498 m ü.NN auf 501 m ü.NN und zwischen km 28+240 und km 28+300 von einer konstanten Höhenkote von 501 m ü.NN ausgegangen, bis zu der die Rigolen vom Böschungsfuß aus hochgeführt werden. Sollten sich bei neueren Pegelmessungen gegenüber den alten Messstellen größere Spiegelschwankungen ergeben, müssten diese Angaben angepasst werden.

Da im Bereich der bindigen Moränenböden zwischen km 28+300 und km 28+400 geringergiebiges Grund- oder Schichtwasser nicht ausgeschlossen werden kann, ist vorgesehen ab km 28+300 bei den nur auf der Hangseite vorliegenden Böschungshöhen von mehr als 4 m Rigolen bis ca. 2,0 m unter der Geländeoberfläche anzuordnen.

Die Standsicherheitsberechnungen ergaben bei einer Regelböschungseigung von 1:2 ausreichende Standsicherheiten.

### **1.4. Beschreibung der Baugrundverhältnisse und der erforderlichen technischen Maßnahmen von km 29+064 bis km 30+522**

#### **1.4.1. Baugrundverhältnisse**

Im Abschnitt von km 29+064 bis km 30+522 vorkommenden Böden sind bindige Moränenböden, Moränenkiese und Beckensedimente, im Ostteil reicht der Einschnitt bis in die unterlagernden tertiären Tone, Schluffe und Sande. Die sandigen, teils kiesigen Schluffe der Beckensedimente wurden besonders in den tieferen Schichtabschnitten häufig mit nur weicher oder breiiger Konsistenz erkundet, wodurch dieser bis 11 m mächtige Boden

sehr wenig standfest ist. Auf der Hangseite sind zwischen km 29+350 und km 29+750 hohe Wasserstände bis Kote 529 m ü.NN maßgeblich, während auf der Talseite und im restlichen Abschnitt Wasserstände unter 518 m ü.NN maßgeblich sind, die teilweise unter dem Planum liegen. Bis auf die schwach schluffigen Moränenkiese stehen im gesamten Baufeld sehr wasserempfindliche Böden an. Zudem sind die Sande sehr erosionsempfindlich. Insofern kommt dem Schutz der Böden vor Wasser und Witterungseinflüssen besondere Bedeutung zu.

## **1.4.2. Bautechnische Maßnahmen**

### **1.4.2.1. Anordnung von Rigolen**

Von km 29+064 bis in etwa km 30+500 ist zur Entwässerung die Anordnung von Rigolen vorgesehen. Auf beiden Seiten der Trasse werden die Rigolen vom Böschungsfuß aus bis zur Höhe des obersten Schichtwasserspiegels hochgeführt. Die Anordnung der Rigolen ist in diesem Bereich stark von den örtlichen Verhältnissen abhängig.

### **1.4.2.2. Anordnung von Bohrpfahlwänden**

Im Abschnitt von km 29+350 bis km 29+750 ist auf der Hangseite (südlich der Trasse) eine überschnittene Bohrpfahlwand am Böschungsfuß mit einer Höhe bezogen auf den Fahrbahnrand von 4,0 m vorgesehen. Die Bohrpfahlwand besteht abwechselnd aus langen und kurzen Bohrpfählen. Die langen Bohrpfähle werden rückverankert und weisen eine Einbindetiefe von ca. 11,75 m unter Gradienten auf und werden mit einem Abstand von 3,0 m angeordnet. Zwischen den langen Bohrpfählen werden jeweils drei kurze Bohrpfähle mit einer Einbindetiefe von ca. 6,75 m eingebracht.

Auf der Talseite (nördlich der Trasse) ist eine überschnittene Bohrpfahlwand am Böschungsfuß mit 3,0 m Höhe über dem Fahrbahnrand zwischen km 29+400 und km 30+000 vorgesehen. Diese Bohrpfahlwand besteht durchgehend aus gleichlangen Bohrpfählen, welche eine Einbindetiefe von ca. 11,55 m unter Gradienten aufweisen.



### **1.4.2.3. Anordnung von Sickerstützscheiben**

Im Bereich der Beckensedimente von km 29+065 bis km 30+500 ist auf beiden Seiten der Trasse zur dauerhaften Stabilisierung die Herstellung von Sickerstützscheiben erforderlich. Der Aushub für die Sickerstützscheiben ist bis zum Erreichen der bindigen Moränenböden steifer Konsistenz vorzusehen.

## **1.5. Beschreibung der Baugrundverhältnisse und der erforderlichen technischen Maßnahmen von km 31+060 bis km 31+450**

### **1.5.1. Baugrundverhältnisse**

Die im Abschnitt von km 31+060 bis km 31+450 vorkommenden Böden sind tertiäre Sande, Tone und Schluffe, sowie Lößlehme und Deckschichten. Die Lößlehme und die schluffigen bis stark schluffigen Sande sind sehr wasserempfindlich. Zudem sind die Sande sehr erosionsempfindlich. Insofern kommt dem Schutz der Böden vor Wasser und Witterungseinflüssen auch hier besondere Bedeutung zu.

Bei den Bohrungen wurde kein Grund- oder Schichtwasser festgestellt. Daher sind hier keine Maßnahmen zur Böschungsentwässerung vorgesehen.

### **1.5.2. Bautechnische Maßnahmen**

Die Einschnittsböschungen in dem untersuchten Abschnitt sind ohne zusätzliche Sicherungsmaßnahmen bei einer Böschungsneigung von 1:2 ausreichend standsicher. Durch den Entfall der ursprünglich geplanten Bermen können die Grunderwerbsgrenzen der Planfeststellung gehalten werden.



## **1.6. Beschreibung der Baugrundverhältnisse und der erforderlichen technischen Maßnahmen von km 32+060 bis km 34+423**

### **1.6.1. Baugrundverhältnisse**

Bei den im Abschnitt von km 32+060 bis km 34+423 vorkommenden Böden handelt es sich um tertiäre Sande, Tone und Schluffe, sowie Lößlehme und Deckschichten. Es stehen im Baufeld somit überwiegend wasserempfindliche und mit den Sanden sehr erosionsempfindliche Böden an. Insofern kommt auch hier dem Schutz der Böden vor Wasser und Witterungseinflüssen besondere Bedeutung zu.

Auf der Grundlage der bisher vorliegenden Messungen ist ab km 32+150 im Bereich der Einschnittsböschung südlich der Trasse und ab km 32+250 im Bereich der Einschnittsböschung nördlich der Trasse mit Schichtwasservorkommen in den Wechsellagerungen aus Sanden und Tonen / Schluffen zu rechnen.

Es werden Wasserstände bis 484 m ü.NN im Süden und bis 487 m ü.NN auf der Nordseite erwartet.

Ab km 34+100 liegt der Grundwasserspiegel sehr tief und es wurden oberhalb der Gradienten keine Schichtwasservorkommen festgestellt.

### **1.6.2. Bautechnische Maßnahmen**

#### **1.6.2.1. Anordnung von Rigolen**

Das Schichtwasservorkommen von km 32+150 auf der Südseite und ab km 32+250 auf der Nordseite machen eine dauerhafte Entwässerung der Böschung mit Rigolen erforderlich. Diese Rigolen erfassen die oberste wasserführende Sandschicht mit und entwässern diese. Auf der Südseite bei km 32+200 kann von einer Oberkante der Rigolen auf Höhenkote 481 m ü.NN ausgegangen werden, die bis auf 484 m ü.NN bei km 32+280 in etwa linear ansteigt. Ab km 32+400 werden auf dieser Seite der Trasse keine Rigolen mehr erforderlich.

Auf der Nordseite wird zwischen km 32+250 und km 32+450 von einer Höhenkote von 487 m ü.NN ausgegangen, bis zu der die Rigolen vom Böschungsfuß aus hochgeführt werden.

Diese Höhenangaben werden im Rahmen der Aushubarbeiten für den Einschnitt überprüft und gegebenenfalls angepasst.

#### **1.6.2.2. Anordnung von Sickerstützscheiben**

Bei km 32+600 wurden weiche bis breiige Schichten sowie Torfe festgestellt. Hier werden analog zum Einschnitt von km 29+065 bis km 30+500 Sickerstützscheiben in den Böschungen auf beiden Seiten des Einschnitts erforderlich.

Die Achsabstände der Sickerstützscheiben liegen voraussichtlich bei 6 m, haben eine Breite von 2 m und eine erforderliche horizontale Länge senkrecht zur Böschung von 3 m. Die Sickerstützscheiben werden bis auf die Torfschicht hinabgeführt.

### 1.7. Zusammenfassung der erforderlichen bautechnischen Maßnahmen

Nachfolgend sind die erforderlichen bautechnischen Maßnahmen im Bereich von km 25+045 bis km 32+950 zusammenfassend aufgeführt.

Bautechnische Maßnahme	Talseite / Einschnittsböschung nördlich der Trasse	Hangseite / Einschnittsböschung südlich der Trasse
Rigolen (unterhalb der angegebenen Kote)	km 25+045 bis km 25+160 (488 m ü.NN)	km 25+045 bis km 25+700 (491 m ü.NN)
	km 25+160 bis km 25+480 (488 – 492 m ü.NN linear)	
	km 25+480 bis km 25+700 (492 m ü.NN)	
	km 25+800 bis km 26+090 (497 m ü.NN)	km 25+800 bis km 26+090 (497 m ü.NN)
		km 26+470 bis km 26+750 (503 m ü.NN)
		km 28+000 bis km 28+120 (498 m ü.NN)
		km 28+120 bis km 28+240 (498 – 501 m ü.NN linear)
		km 28+240 bis km 28+300 (501 m ü.NN)
		km 28+300 bis km 28+400 (2 m unter GOK-Böschung)
	km 29+064 bis km 30+500 (Höhe des obersten GW-Spiegels) nach örtlichen Verhältnissen	km 29+064 bis km 30+500 (Höhe des obersten GW-Spiegels) nach örtlichen Verhältnissen
km 32+250 bis km 23+450 (487 m ü.NN)	km 32+150 bis km 31+200 (481 m ü.NN)	
	km 32+200 bis km 32+280 (481 – 484 m ü.NN)	
	km 32+280 bis km 32+400 (484 m ü.NN)	
Bohrpfahlwände		km 26+620 bis 27+440 (Höhe über Fahrbahnrand 3,0 m)
	km 29+400 bis km 30+000 (Höhe ü. Fahrbahnrand 3,0 m)	km 29+350 bis km 29+750 (Höhe über Fahrbahnrand 4,0 m)
Sickerstützscheiben	km 29+065 bis km 30+500	km 29+065 bis km 30+500
	km 32+450 bis km 32+950 (nach örtlichen Erfordernissen)	km 32+400 bis km 32+950 (nach örtlichen Erfordernissen)

## **2. Begründung der Planänderungen**

Aufgrund der Planänderung ergeben sich keine Auswirkungen auf Lage und Höhe der planfestgestellten Trasse der A 94 im Neubauabschnitt Passetten – Dorfen.

Die vorgefundenen ungünstigen Baugrundverhältnisse im Bereich von km 25+045 bis km 32+950 machen im Zuge der Bauausführung umfangreiche bautechnische Maßnahmen erforderlich, um eine ausreichende Standsicherheit der Einschnittsböschungen gewährleisten zu können.

### **3. Durchführung der Baumaßnahme**

#### **3.1. Zeitliche Abwicklung**

Im Abschnitt Pastetten – Dorfen wurden am 13.04.2012 sogenannte Vorwegmaßnahmen begonnen. Der Einschnitt zwischen km 29+730 und km 30+500 wird im Rahmen der Vorwegmaßnahmen im Mai 2013 begonnen. Mit dem Bau des Gesamtabschnittes soll voraussichtlich im Jahr 2016 begonnen werden. Insgesamt ist mit einer Bauzeit von ca. drei bis vier Jahren für die Gesamtmaßnahme zu rechnen.

#### **3.2. Grunderwerb**

Für die Planänderung werden keine Flächen Dritter neu oder zusätzlich beansprucht.



#### **4. Auswirkungen der Planänderungen;**

##### **4.1. Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach den Umwelt-Fachgesetzen**

###### **4.1.1. Naturschutzrecht – Vorbemerkungen**

Die gegenständlichen bautechnischen Planänderungen, die sich unmittelbar auf die Einschnittsböschungen zwischen km 25+045 und km 32+950 beschränken, betreffen die Belange von Natur und Landschaft durch Änderung der Gestalt von Straßennebenflächen sowie durch Anpassung geplanter landschaftspflegerischer Maßnahmen im Rahmen der Gestaltungsmaßnahme G 1 (Landschaftsgerechte Gestaltung und Einbindung der Straßenböschungen und Anschlussstellen im gesamten Streckenabschnitt). Die bautechnisch erforderlichen Hangsicherungsmaßnahmen führen dabei nur zu Änderungen von unmittelbar neben dem Verkehrsraum der Autobahn gelegenen Einschnittsböschungen. Die Planänderungen haben gegenüber den Planfeststellungsunterlagen zur 3. Tektur vom 27.02.2009 keine wesentlichen Änderungen hinsichtlich der Beurteilung der Belange von Natur und Landschaft zur Folge.

###### **4.1.2. Kurze Charakterisierung von Natur und Landschaft**

Der Bereich in dem die Planänderungen vorgesehen sind, umfasst den rund 8 km langen Teilabschnitt der A 94 zwischen Lengdorf und Osendorf südwestlich von Dorfen. In diesem Teilabschnitt wird die Autobahn durch den nördlichen Rand der starkwelligen bis hügeligen Altmoränenlandschaft des Isen-Sempt-Hügellandes geführt. Zwischen Lengdorf und Watzling führt die Autobahn dabei an den südlichen Taleinhängen des Oberen Isentales entlang. Die stark bewegten Flächen werden überwiegend landwirtschaftlich genutzt. Nach Süden schließt als großes zusammenhängendes Waldgebiet das Kopfsburger Holz an; zudem sind noch mehrere kleine Waldflächen vorhanden. Landschaftsbildprägend sind ferner die zahlreichen kleinen Bachläufe mit begleitenden Gehölzbeständen, alte Baumhecken, Baumgruppen und Einzelbäume. Als landschaftlich be-

deutliche Reste einer ehemals verbreiteten Kulturlandschaft sind auch noch zahlreiche blütenreiche Krautsäume und Wiesen anzutreffen. Auf Höhe von Watzling/Pfaffing nähert sich der Autobahntrasse von Südwesten her der tief eingeschnittene Talraum der Lappach. Der mäandrierende Bachlauf wird von naturnahen Auwaldbeständen begleitet. Die A 94 quert das Lappachtal nordwestlich von Osendorf mit einer Talbrücke.

#### **4.1.3. Naturschutzrechtlich geschützte Gebiete, Arten und Bestandteile der Natur**

Das FFH-Gebiet "Isental mit Nebenbächen" (DE 7739-371) wird im gegenständlichen Teilabschnitt im Bereich des Lappachtales von der Autobahn gequert; die Planänderungen haben jedoch keine Änderungen der projektspezifischen Wirkungen und damit der Beurteilung im Rahmen der Planfeststellungsunterlagen zur 3. Tektur vom 27.02.2009 zur Folge.

Außerdem liegt der Teilabschnitt im weiteren Jagdbereich von Individuen der Fledermausart Großes Mausohr, die in der Wochenstube in Schwindkirchen leben. Diese Wochenstube ist ein Teil des FFH-Gebietes "Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland" (DE 7839-371). Zum Schutz der Fledermäuse vor Kollisionen mit Fahrzeugen auf der geplanten A 94 ist in den Planfeststellungsunterlagen zur 3. Tektur vom 27.02.2009 vorgesehen, dass in Bereichen mit trassennahem Grünland Pflanzungen von dichten Gehölzen beidseits der Autobahn erfolgen.

Der gegenständliche Teilabschnitt ist Lebensraum zahlreicher europäisch geschützter Tierarten; die Planänderungen haben jedoch keine Änderungen der projektspezifischen Wirkungen und damit der Beurteilung im Rahmen der Planfeststellungsunterlagen zur 3. Tektur vom 27.02.2009 zur Folge.

Schutzgebiete nach §§ 23 – 25, 27 und 29 BNatSchG sind im gegenständlichen Teilabschnitt nicht vorhanden.

Die südliche Grenze des nach § 26 BNatSchG geschützten Landschaftsschutzgebietes "Isental und südliche Quellbäche" verläuft im gegenständlichen Teilabschnitt entlang der am südlichen, unteren Taleinhang der Isen



verlaufenden Kreisstraße ED 16 (bis Pfaffing). Die ebenfalls in West-Ost-Richtung verlaufende Trasse der A 94 liegt südlich der Kreisstraße; das Landschaftsschutzgebiet ist von den Planänderungen nicht betroffen.

Ein nach § 28 BNatSchG geschütztes Naturdenkmal befindet sich in Tiefenbach (Eiche); dieses ist von den Planänderungen aber nicht betroffen.

Im gegenständlichen Teilabschnitt sind zahlreiche gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG bzw. Art. 23 Abs. 1 BayNatSchG vorhanden; diese sind von den Planänderungen jedoch nicht betroffen

Die im gegenständlichen Teilabschnitt zahlreich vorhandenen, nach § 39 Abs. 5 BNatSchG bzw. Art. 16 Abs. 1 BayNatSchG geschützten Flächen (Allgemeiner Schutz wild lebender Tiere und Pflanzen) sind von den Planänderungen ebenfalls nicht betroffen.

#### **4.1.4. Schutzmaßnahmen**

Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen der vorhandenen Lebensstätten und Arten werden im Rahmen der Baudurchführung die in den Planfeststellungsunterlagen zur 3. Tektur vom 27.02.2009 festgelegten Schutzmaßnahmen berücksichtigt. Durch die gegenständliche Planänderung ergeben sich diesbezüglich keine Änderungen.

#### **4.1.5. Landschaftspflegerische Maßnahmen zur Gestaltung des Straßenraumes**

Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes, von Erholung und Naturgenuss sowie des landschaftlichen Gefüges werden im Rahmen der Baudurchführung die in den Planfeststellungsunterlagen zur 3. Tektur vom 27.02.2009 festgelegten Gestaltungsmaßnahmen durchgeführt. Durch die gegenständliche Planänderung ergeben sich aufgrund der bautechnisch erforderlichen Maßnahmen nur bei der landschaftspflegerischen Maßnahme G 1 (Landschaftsgerechte Gestaltung und Einbindung der Straßenböschungen und Anschlussstellen im gesamten Streckenab-

schnitt) Anpassungen; diese beschränken sich auf die in Kap. 1 angeführten Einschnittsböschungen.

Die in den Planfeststellungsunterlagen zur 3. Tektur vom 27.02.2009 im Bereich der gegenständlichen Einschnittsböschungen vorgesehene Begrünung und Bepflanzung mit Gras- und Krautfluren bzw. mit Bäumen und Sträuchern in unterschiedlicher Anordnung und Zusammensetzung kann grundsätzlich auch weiterhin durchgeführt werden. Die genauen Standorte der einzelnen Flächen mit Gras- und Krautfluren bzw. mit Baum- und Strauchpflanzungen kann jedoch erst im Rahmen der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung festgelegt werden, da hierfür die genaue Lage der durchzuführenden bautechnischen Maßnahmen bekannt sein muss. Diese können zum Teil jedoch auch erst im Rahmen der Bauausführung abmessungsgenau festgelegt werden, da für die Festlegungen wiederum die örtlichen Verhältnisse maßgebend sind. Die für den Kollisionsschutz des Großen Mausohrs bei angrenzendem Grünland erforderlichen dichten Gehölzpflanzungen beidseits der Trasse können auch bei Einbau von Rigolen in den Böschungen hergestellt werden. Ebenso werden die mit den Pflanzungen verbundenen sonstigen Schutzwirkungen für geschützte Tierarten zukünftig mit einer geänderten Anordnung der Böschungsbepflanzung erreicht.

Die durch den Einbau der Rigolen mögliche Verringerung der Böschungseigung von 1:1,5 auf 1:2 hat neben der Verbesserung der Standsicherheit auch eine optisch und landschaftsgestalterisch günstigere Ausformung der Böschungen zur Folge.

#### **4.1.6. Unvermeidbare Beeinträchtigungen**

Die bautechnischen Maßnahmen der gegenständlichen Planänderung (Einbau von Rigolen und Sickerstützscheiben, Errichtung von Bohrpfahlwänden) haben unter Berücksichtigung der angepassten Gestaltungsmaßnahme G 1 keine unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Naturhaushalt, Landschaftsbild und Naturgenuss/Erholung zur Folge.

Die bautechnischen Maßnahmen finden ausschließlich im Bereich der von km 25+045 bis km 32+950 bereits in den Planfeststellungsunterlagen zur 3. Tektur vom 27.02.2009 geplanten Einschnittsböschungen und damit unmittelbar neben dem Verkehrsraum der Autobahn gelegenen Straßenebenenflächen statt. Eine zusätzliche Inanspruchnahme und Beeinträchtigung von naturschutzfachlich bedeutsamen Lebensraumstrukturen und Biotopflächen ist nicht erforderlich. Hinsichtlich des landschaftlichen Funktionsgefüges ergeben sich ebenfalls keine Änderungen.

Der Einbau der Rigolen und Sickerstützscheiben ist nach Abschluss der Baumaßnahmen oberflächlich nicht mehr direkt erkennbar, da die Böschungflächen auch mit den eingebauten Sicherungsmaßnahmen abwechslungsreich begrünt und bepflanzt werden können.

Die Errichtung von Bohrpfehlwänden südlich von Höhenberg (Länge: rd. 820 m, Fahrbahn Richtung Pocking,) und südlich von Watzling (Länge: rd. 400 m und 600 m, Fahrbahnen Richtung Pocking bzw. München) führt zwar zu Änderungen im Hinblick auf die Gestalt der Einschnittsböschungen. Diese beschränken sich jedoch auf die direkt an die Fahrbahnen angrenzenden und nur von den Verkehrsteilnehmern wahrnehmbaren Straßenebenenflächen. Eine Fernwirkung in Richtung Isental ist aufgrund der tiefen Einschnitte bei Höhenberg (rd. 6 m bis rd. 16 m) und bei Watzling (rd. 12 m bis rd. 17 m) sowie der vorgesehenen Begrünung und Bepflanzung der nordseitigen, den Siedlungsflächen und dem Isental zugewandten Böschungflächen nicht zu erwarten. Die südseitigen Böschungflächen werden ebenfalls unter Berücksichtigung der geänderten standörtlichen Gegebenheiten begrünt und bepflanzt und in die Landschaft eingebunden. Auch hier ist keine Fernwirkung zu erwarten, da das angrenzende Gelände, nach Süden stark ansteigt und mit Wald bestockt ist (Höhenberg) bzw. tief in das Lappachtal abfällt (Watzling).

#### **4.1.7. Ermittlung des Eingriffs und des Ausgleichsflächenbedarfs**

Aufgrund der Beschränkung der baulichen Maßnahmen auf das bereits planfestgestellte Baufeld ergibt sich kein zusätzlicher Ausgleichsflächen-



bedarf bezüglich der Arten- und Biotopausstattung bzw. des Naturhaushaltes.

Mit Hilfe der auf die neuen standortlichen Gegebenheiten angepassten landschaftspflegerischen Maßnahmen im Rahmen der vorgesehenen Gestaltungsmaßnahme G 1 werden die geänderten Einschnittsböschungen neu gestaltet und in die Landschaft eingebunden. In Bezug auf das Landschaftsbild ergibt sich daher ebenfalls kein zusätzliches Ausgleichserfordernis.

#### **4.2. Waldrecht / Erhaltung des Waldes nach Art. 9 BayWaldG**

Wald im Sinne des Waldgesetzes ist von den Planänderungen nicht betroffen.

#### **4.3. Lärmsituation, Lärmberechnung**

Um nachteilige schalltechnische Auswirkungen aus der Anordnung der Bohrpfahlwände und der Verschiebung der Böschungskanten aufgrund der von 1:1,5 auf 1:2 abgeminderten Böschungsneigung zu vermeiden, wird im Bereich von km 25+045 bis km 32+950 ein lärmindernder Fahrbahnbelag auf beiden Richtungsfahrbahnen der A 94 eingebaut, welcher gegenüber dem Referenzbelag nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) eine höhere Lärminderung (langfristiger  $D_{\text{StrO}}$ -Wert) von mindestens -3 dB(A) gewährleistet. Beim künftigen Unterhalt des Fahrbahnbelags wird dessen Ausbesserung und Erneuerung so durchgeführt, dass die vereinbarte zusätzliche Lärminderung gegenüber dem Referenzbelag dauerhaft gewährleistet ist.

Durch die Berücksichtigung eines Referenzbelages mit einem  $D_{\text{StrO}}$ -Wert von -3 dB(A) statt bisher -2 dB(A) werden, wie in Unterlage 11 dargestellt, an allen Immissionsorten die Lärmpegel der Planfeststellung gehalten. An vielen Immissionsorten stellen sich Pegelverbesserungen von 1 dB(A) ein.

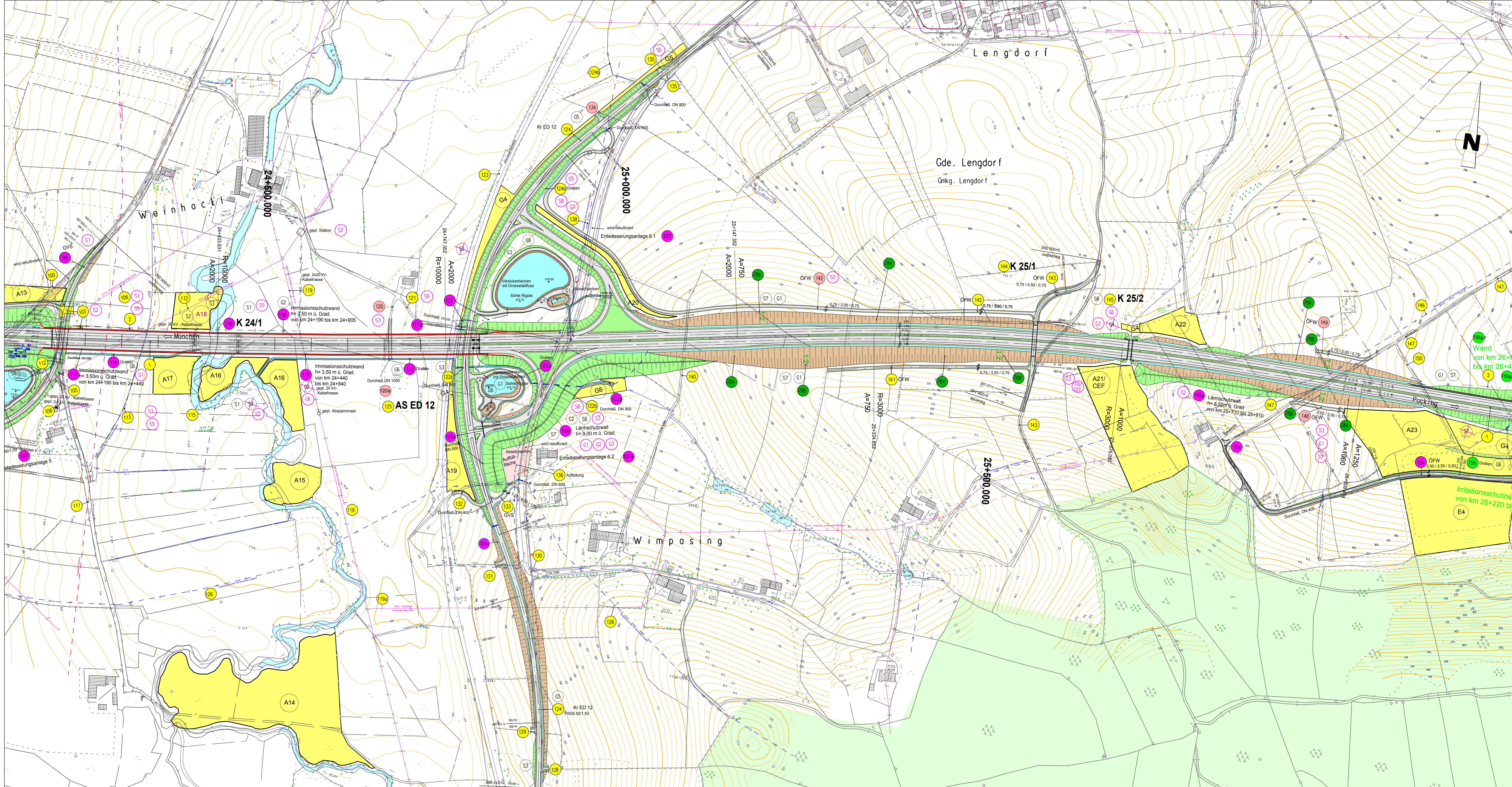
#### 4.4. **Wasserwirtschaft**

Die Entwässerung des anfallenden Straßenwassers erfolgt wie planfestgestellt in die angeordneten Entwässerungsbecken mittels längs verlaufenden Entwässerungsleitungen. Aufgrund des von der Straßenentwässerung in Teilbereichen getrennten Ableitens des Böschungswassers werden die Entwässerungsbecken mit weniger Wasser beaufschlagt.

Die Art der Fassung des Oberflächenwassers im Bereich der Einschnittsböschungen weicht von der Planfeststellung ab. Das Oberflächenwasser fließt nicht breitflächig über die Einschnittsböschungen den am Fuß des Einschnittes angeordneten Entwässerungsleitungen zu, sondern wird durch die Anordnung von Rigolen bereits im Böschungsbereich gefasst und gesammelt und der separaten Böschungsentwässerung zugeführt.

Die Anordnung der überschnittenen Bohrpfahlwände kann nach Aussage des Wasserwirtschaftsamtes München vom 30.04.2013 in Teilbereichen zu einem Aufstau des Grundwassers führen. Bedingt durch die Einschnitttiefe liegen die beeinflussten Bereiche so weit unter der natürlichen Geländeoberfläche, dass Auswirkungen auf angrenzende land- und forstwirtschaftliche Flächen und weiter entfernte Bebauung nicht zu befürchten sind.



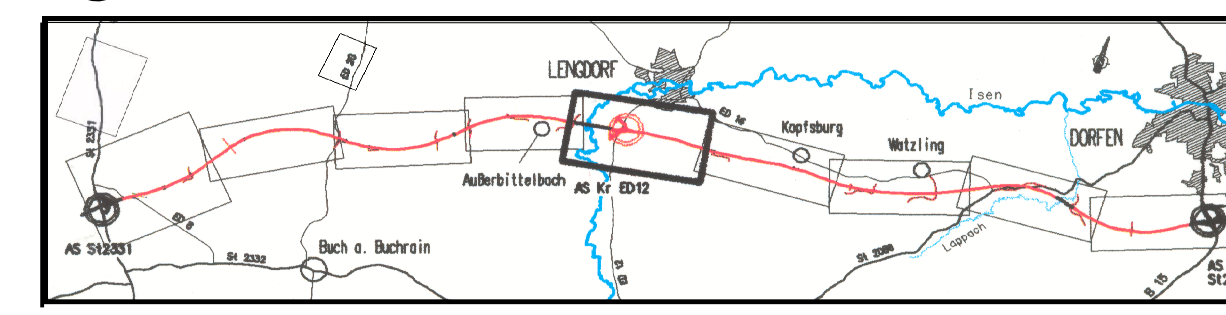


**K 24/1** Bau - km 24+500,500  
 Brücke über das Isental  
 LW = 595 m ; LH max = 11,00 m  
 B. zw.Gel. = 29,50 m ; Kr= 100 gon

**K 25/1** Bau - km 25+555,000  
 Überführung eines öffentlichen  
 Feld- und Waldweges  
 LW = 42,00(2x21,0) m ; LH ≥ 4,70 m  
 B. zw.Gel. = 6,00 m ; Kr= 100 gon

**K 25/2** Bau - km 25+687,000  
 Brücke über einen Graben  
 LW = 4,00 m ; LH ≥ 2,50 m  
 B. zw.Gel. = 29,50 m

- Legende :
- 255 Bauwerksverzeichnis - Nummer
  - 31a Bauwerksverzeichnis - Nummer
  - 31b Bauwerksverzeichnis - Nummer
  - 31c Bauwerksverzeichnis - Nummer
  - 31d Bauwerksverzeichnis - Nummer
  - 31e Bauwerksverzeichnis - Nummer
1. Tektur  
 3. Tektur  
 Blauintragung  
 Planänderung  
 Planänderung



**Planänderung vom 17.05.2013**  
 zu den Planfeststellungsunterlagen  
 vom 30.04.1999

Aufgestellt:  
 München, den 17.05.2013  
 Autobahndirektion Südbayern  
 Peiker, Leitender Bauinspektor

**Planänderung vom 29.04.2011**  
 zu den Planfeststellungsunterlagen  
 vom 30.04.1999

Aufgestellt:  
 München, den 29.04.2011  
 Autobahndirektion Südbayern  
 Lichtenwald, Präsident

**3. Tektur vom 27.02.2009**  
 zu den Planfeststellungsunterlagen  
 vom 30.04.1999

Aufgestellt:  
 München, den 27.02.2009  
 Autobahndirektion Südbayern  
 Lichtenwald, Präsident

**1. Tektur vom 31.10.2002**  
 zu den Planfeststellungsunterlagen  
 vom 30.04.1999

Aufgestellt:  
 München, den 31.10.2002  
 Autobahndirektion Südbayern  
 Wolterreck, Präsident

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name
1	Hängesicherungsmaßnahmen	Dez. 2012	Hleiss / Hofmann

Freistaat Bayern Autobahndirektion Südbayern		Unterlage Blatt Nr. 5	3E
---	--	--------------------------	----

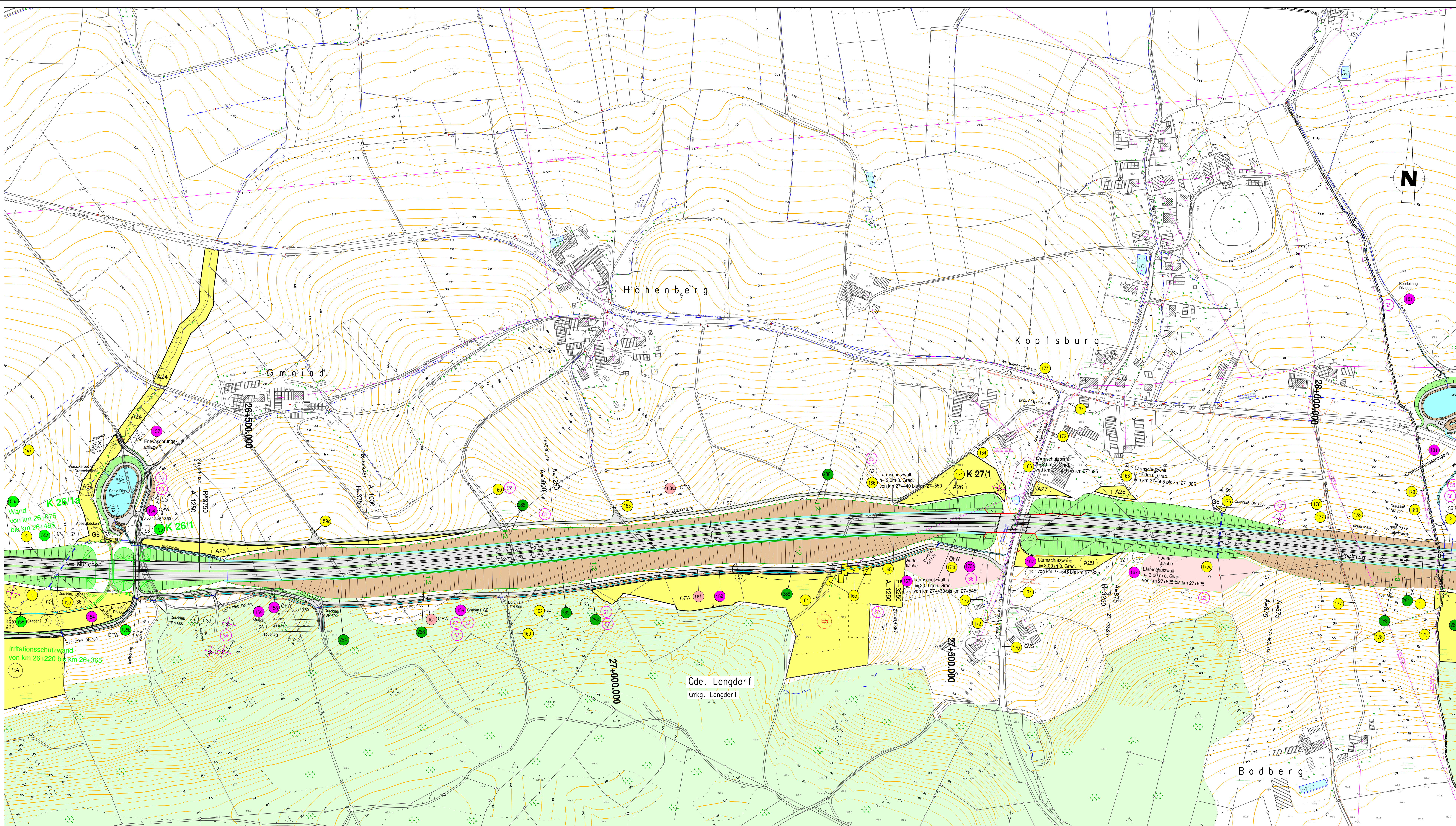
<b>Planfeststellung</b>	bearbeitet	gezeichnet	Feb. 2009	Schmidt / M.Switla
	Referat 431	Feb. 2009	Petz	
	aufgestellt	Sachgebiet 43	Feb. 2009	Rehm
	geprüft	Abteilung 4	Feb. 2009	Dr. Wüst
<b>A 94 München - Pocking (A 3)</b>		<b>Lageplan</b>		
<b>Neubau Pastetten - Dorfen</b>		km 24+200 bis km 26+200		
von km 16+980 bis km 34+423		Maßstab 1 : 2 000		

Aufgestellt:  
 München, den 30.04.1999  
 Autobahndirektion Südbayern  
 Wolterreck, Präsident

Bestandteil des Beschlusses der Regierung von Oberbayern  
 nach § 170 Abs. 1 FStVG, Art. 76 Abs. 3 BayVwVG  
 vom 20.11.2013 Az. 32-4354.1-3/2  
 München, den 20.11.2013  
 Steinebach, Regierungsrätin

Projekt: \_\_\_\_\_ Datum: \_\_\_\_\_  
 Postdatum: 09.01.2013 Luftbildverf. Geodaten © Bayerische Vermessungsverwaltung

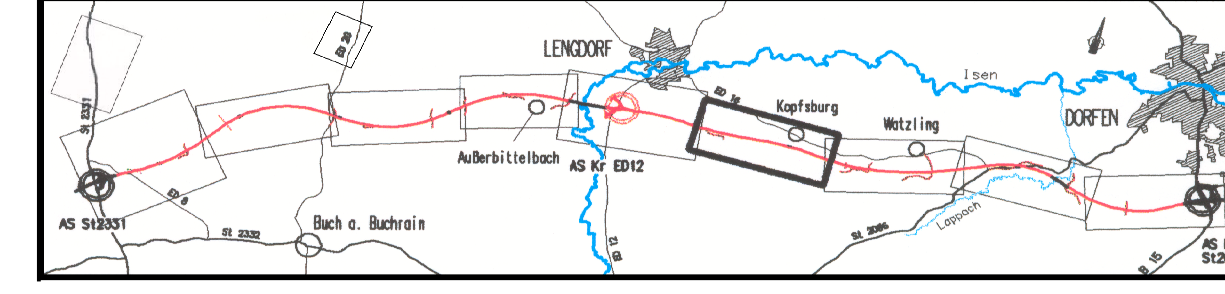




**K 26/1a** Bau - km 26+290,500  
 Wilddurchlass mit Graben  
 LW = 25,00 m ; LH = 6,00 m  
 B. zw. Gel. = 29,50 m ; Kr = 100 gon

**K 26/1** Bau - km 26+331 336,000  
 Unterführung eines öffentlichen  
 Feld - und Waldweges  
 LW = 20,00 8,00 m ; LH = 4,70 m  
 B. zw. Gel. = 29,50 m ; Kr = 100 gon

- Legende :
- 255 Bauwerksverzeichnis - Nummer
  - 31a Bauwerksverzeichnis - Nummer 1. Tektur
  - 31a Bauwerksverzeichnis - Nummer 3. Tektur
  - 31a Bauwerksverzeichnis - Nummer Blauantragung
  - Bauwerksverzeichnis - Nummer Planänderung
  - Bauwerksverzeichnis - Nummer Planänderung



**Planänderung vom 17.05.2013**  
 zu den Planfeststellungsunterlagen  
 vom 30.04.1999

Aufgestellt: München, den 17.05.2013  
 Autobahndirektion Südbayern  
 Peiker, Leitender Bauingenieur

**Planänderung vom 29.04.2011**  
 zu den Planfeststellungsunterlagen  
 vom 30.04.1999

Aufgestellt: München, den 29.04.2011  
 Autobahndirektion Südbayern  
 Lichtenwald, Präsident

**3. Tektur vom 27.02.2009**  
 zu den Planfeststellungsunterlagen  
 vom 30.04.1999

Aufgestellt: München, den 27.02.2009  
 Autobahndirektion Südbayern  
 Lichtenwald, Präsident

**1. Tektur vom 31.10.2002**  
 zu den Planfeststellungsunterlagen  
 vom 30.04.1999

Aufgestellt: München, den 31.10.2002  
 Autobahndirektion Südbayern  
 Wolterbeck, Präsident

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name
1	Wilddurchlass K26/1 a	Juni 2011	Schmidt
2	Änderung K 26/1	Juni 2011	Schmidt
3	Hängsicherungsmaßnahmen	Dez. 2012	Hess / Hofmann

Freistaat Bayern  
 Autobahndirektion Südbayern

Unterlage: **3 E**  
 Blatt Nr.: **6**  
 Datum: **30.04.1999**  
 Zeichen: **---**

Planfeststellung	bearbeitet	gezeichnet	gezeichnet	Datum	Schmidt / M. Swita
<b>A 94 München - Pocking (A 3)</b>  <b>Neubau Pastetten - Dorfen</b>  von km 16+980 bis km 34+423	Referat 431	Referat 431	Referat 431	Feb. 2009	Peetz
	Sachgebiet 43	Sachgebiet 43	Sachgebiet 43	Feb. 2009	Rehm
	Abteilung 4	Abteilung 4	Abteilung 4	Feb. 2009	Dr. Wüst

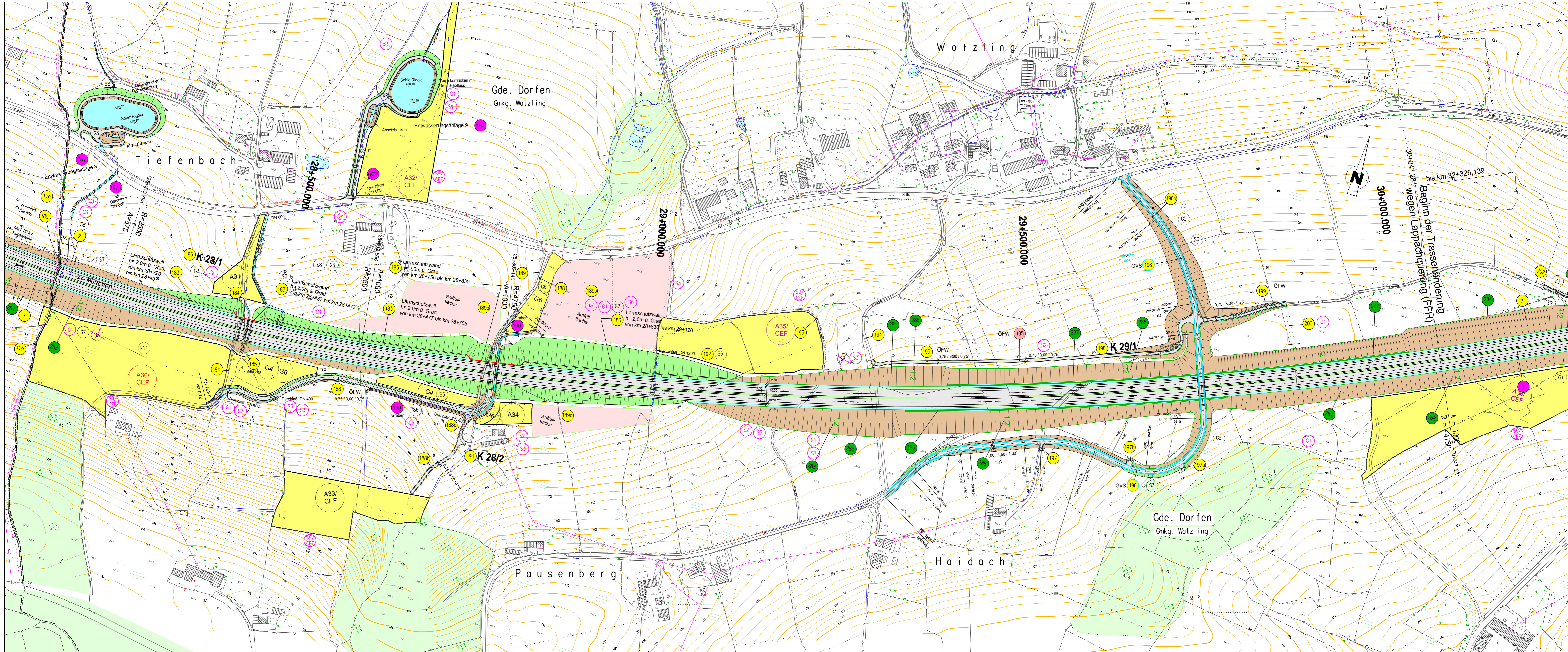
**Lageplan**  
 km 26+200 bis km 28+200  
 Maßstab 1 : 2 000

Aufgestellt: München, den 30.04.1999  
 Autobahndirektion Südbayern  
 Wolterbeck, Präsident

Bestandteil des Beschlusses der Regierung von Oberbayern  
 nach § 17a Satz 1 FStrG, Art. 76 Abs. 3 BayVwVG  
 vom 20.11.2013 Az. 32-4354.1-3-2  
 München, den 20.11.2013  
 Steinbach, Regierungsrat

Projekt: 06/01/2013 Datum: 06/01/2013



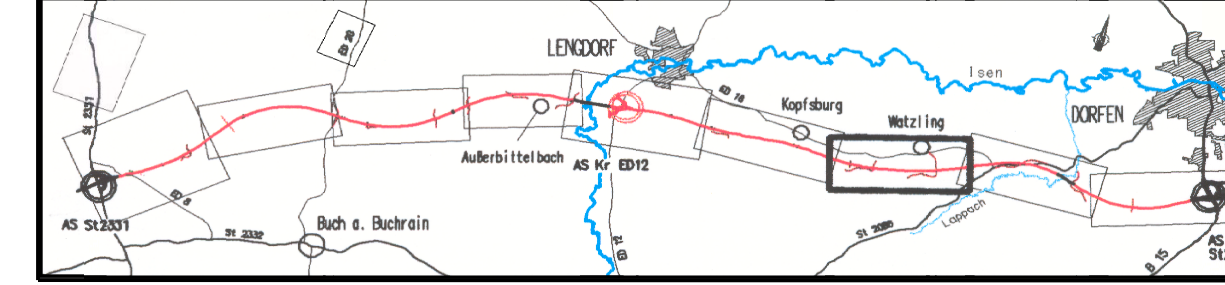


**K 28/1** Bau - km 28+457,000  
 Brücke über den Graben und Öko - Verbindung  
 LW = 12,00 m ; LH ≥ 4,00 m  
 B. zw.Gel. = 29,50 m

**K 28/2** Bau - km 28+790,000  
 Unterführung des öffentlichen Feld - und Waldweges, Graben und Öko - Verbindung  
 LW = 42,00(2x21,0) m ; LH ≥ 4,70 m  
 B. zw.Gel. = 6,00 m ; Kr = 100 gon

**K 29/1** Bau - km 29+729,500  
 Überführung der GVS Pausenberg - Watzling  
 LW = 46,00 m ; LH ≥ 4,70 m  
 B. zw.Gel. = 9,00 m ; Kr = 100 gon

- Legende :
- 255 Bauwerksverzeichnis - Nummer
  - 31a Bauwerksverzeichnis - Nummer 1. Tektur
  - 31a Bauwerksverzeichnis - Nummer 3. Tektur
  - 255 Bauwerksverzeichnis - Nummer Blauintragung
  - 255 Bauwerksverzeichnis - Nummer Planänderung



**Planänderung vom 17.05.2013**  
 zu den Planfeststellungsunterlagen vom 30.04.1999  
 Aufgestellt: München, den 17.05.2013  
 Autobahndirektion Südbayern  
 Peiker, Leitender Baudirektor

**3. Tektur vom 27.02.2009**  
 zu den Planfeststellungsunterlagen vom 30.04.1999  
 Aufgestellt: München, den 27.02.2009  
 Autobahndirektion Südbayern  
 Lichtenwald, Präsident

**1. Tektur vom 31.10.2002**  
 zu den Planfeststellungsunterlagen vom 30.04.1999  
 Aufgestellt: München, den 31.10.2002  
 Autobahndirektion Südbayern  
 Wollereck, Präsident

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name
1	Hängesicherungsmaßnahmen	Dez. 2012	Hless / Hofmann

Freistaat Bayern  
 Autobahndirektion Südbayern

Unterlage 3 E  
 Blatt Nr. 7  
 Datum  
 Zeichen

Planfeststellung	bearbeitet	gezeichnet	Feb. 2009	Schmidt / M. Swita
<b>A 94 München - Pocking (A 3)</b>	aufgestellt	Referat 431	Feb. 2009	Petz
	geprüft	Sachgebiet 43	Feb. 2009	Rehm
	geprüft	Abteilung 4	Feb. 2009	Dr. Wüst

**Neubau Pastetten - Dorfen**  
 von km 16+980 bis km 34+423

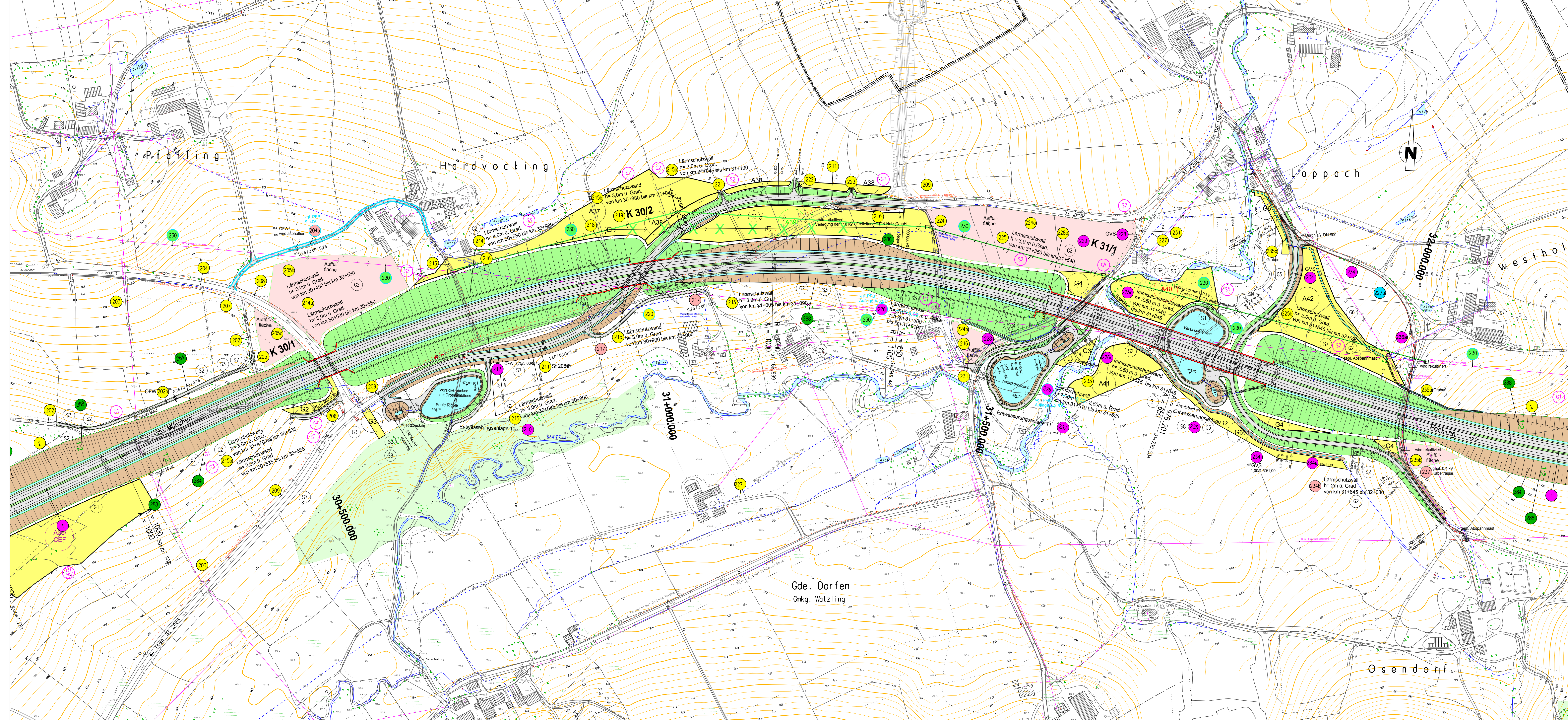
**Lageplan**  
 km 28+200 bis km 30+200  
 Maßstab 1 : 2 000

Aufgestellt: München, den 30.04.1999  
 Autobahndirektion Südbayern  
 Wollereck, Präsident

Beständigung Beschlusses der Regierung von Oberbayern nach § 17d Satz 1 FStrG, Art. 76 Abs. 3 BayVwVfG vom 20.11.2013 Az. 32-4354-1-3-2  
 München, 20.11.2013  
 Sternbach  
 Regierungsrätin

Projekt: Datum:  
 Postam: 07.05.2013 Luftbilder, Geodaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung

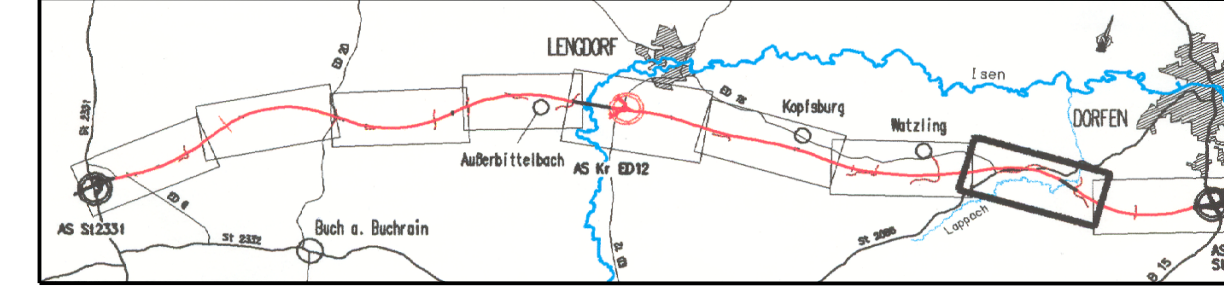




<b>K 30/1</b> Bau - km 30+555,000 Unterführung der Kreisstraße ED 16 LW = 14,00 m ; LH ≥ 4,70 m B. zw.Gel. = 29,50 m ; Kr <sub>r</sub> = 90 gon	<b>K 30/2</b> Bau - km 30+990,000 Unterführung der Staatsstraße 2086 LW = 14,00 m ; LH ≥ 4,70 m B. zw.Gel. = 29,50 m ; Kr <sub>r</sub> = 50 gon
--	--

<b>K 31/1</b> Bau - km 31+693,500 Brücke über das Lappachtal LW = 275,00 m ; LH max = 15,00 m B. zw.Gel. = 29,50 m
---

- Legende :
- 255 Bauwerksverzeichnis - Nummer
  - 31a Bauwerksverzeichnis - Nummer 1. Tektur
  - 31b Bauwerksverzeichnis - Nummer 3. Tektur
  - 31c Bauwerksverzeichnis - Nummer Blaueintragung
  - 31d Bauwerksverzeichnis - Nummer Planänderung
  - 31e Bauwerksverzeichnis - Nummer Planänderung



**Planänderung vom 17.05.2013 zu den Planfeststellungsunterlagen vom 30.04.1999**  
Aufgestellt: München, den 17.05.2013  
Autobahndirektion Südbayern  
Peiker, Leitender Baudirektor

**Planänderung vom 29.04.2011 zu den Planfeststellungsunterlagen vom 30.04.1999**  
Aufgestellt: München, den 29.04.2011  
Autobahndirektion Südbayern  
Lichtenwald, Präsident

**3. Tektur vom 27.02.2009 zu den Planfeststellungsunterlagen vom 30.04.1999**  
Aufgestellt: München, den 27.02.2009  
Autobahndirektion Südbayern  
Lichtenwald, Präsident

**1. Tektur vom 31.10.2002 zu den Planfeststellungsunterlagen vom 30.04.1999**  
Aufgestellt: München, den 31.10.2002  
Autobahndirektion Südbayern  
Wolterbeck, Präsident

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name
1	Änderung der 110 kV-Leitung	April 2011	Hiebs
2	Hängesicherungsmaßnahmen	Dez. 2012	Hiebs / Hofmann

Freistaat Bayern Autobahndirektion Südbayern		Unterlage 3 E Blatt Nr. 8 a
Planfeststellung	bearbeitet gezeichnet	Feb. 2009 Schmidt / M. Swita

<b>A 94 München - Pocking (A 3)</b>	Referat 431	Feb. 2009 Peltz
<b>Neubau Pastetten - Dorfen</b>	Sachgebiet 43	Feb. 2009 Rehm
von km 16+980 bis km 34+423	geprüft	Ableitung 4 Feb. 2009 Dr. Wüst

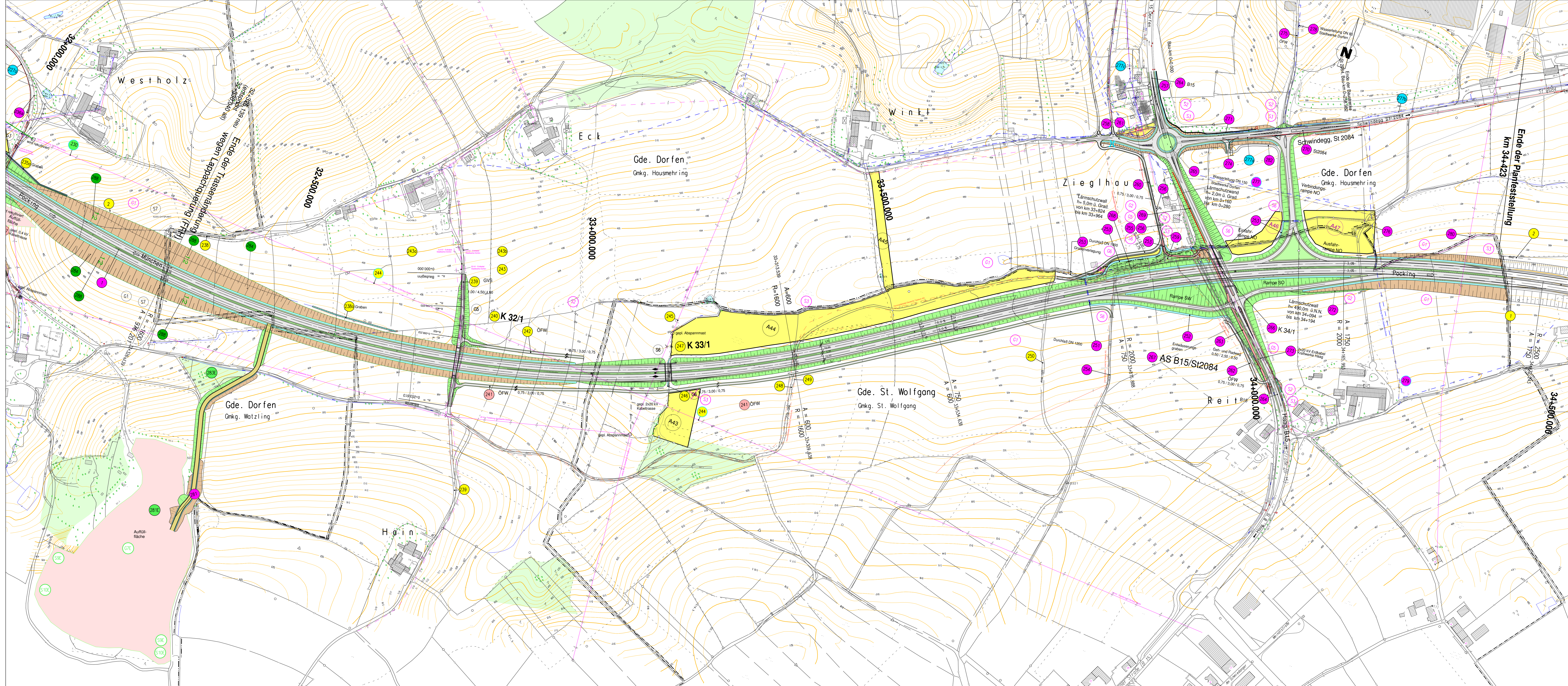
<b>Lageplan</b>	km 30+100 bis km 32+200
Maßstab 1 : 2 000	

Aufgestellt: München, den 30.04.1999  
Autobahndirektion Südbayern  
Wolterbeck, Präsident

Bestandteil des Beschlusses der Regierung von Oberbayern nach § 170 Satz 1 FStrG, Art. 76 Abs. 3 BayVVfG vom 20.11.2013 Az. 32-4354-1-3-2 München, 20.11.2013  
Steinebach, Regierungspräsident

Projekt: Datum: Poststempel: 07.05.2013

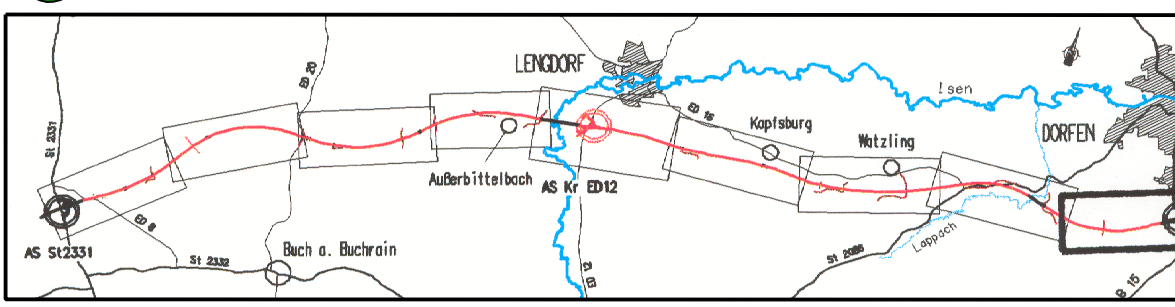




**K 32/1** Bau - km 32+792,000  
 Überführung der GVS "Hainer Straße"  
 LW = 42,00(2x21,0) m ; LH = 4,70 m  
 B. zw.Gel. = 9,00 m ; Kr = 100 gon

**K 33/1** Bau - km 33+117,500  
 Brücke über einen Graben und Öko - Verbindung  
 LW = 8,00 m ; LH = 2,00 m  
 B. zw.Gel. = 29,50 m

- Legende :
- 255 Bauwerksverzeichnis - Nummer
  - 31a Bauwerksverzeichnis - Nummer 1. Tektur
  - 31b Bauwerksverzeichnis - Nummer 3. Tektur
  - 31c Bauwerksverzeichnis - Nummer Baueintragung
  - 31d Bauwerksverzeichnis - Nummer Planänderung vom 25.11.2011
  - 31e Bauwerksverzeichnis - Nummer Planänderung



**Planänderung vom 17.05.2013**  
 zu den Planfeststellungsunterlagen  
 vom 30.04.1999

Aufgestellt:  
 München, den 17.05.2013  
 Autobahndirektion Südbayern

*Peiker, Leitender Bauingenieur*

**Planänderung vom 21.01.2011**  
 zu den Planfeststellungsunterlagen  
 vom 27.02.2009

Aufgestellt:  
 München, den 21.01.2011  
 Autobahndirektion Südbayern

*Lichtenwald, Präsident*

**3. Tektur vom 27.02.2009**  
 zu den Planfeststellungsunterlagen  
 vom 30.04.1999

Aufgestellt:  
 München, den 27.02.2009  
 Autobahndirektion Südbayern

*Lichtenwald, Präsident*

**1. Tektur vom 31.10.2002**  
 zu den Planfeststellungsunterlagen  
 vom 30.04.1999

Aufgestellt:  
 München, den 31.10.2002  
 Autobahndirektion Südbayern

*Wolterreck, Präsident*

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name
1	Planänderung vom 22.10.2012	Nov. 2012	Hess
2	Planänderung vom 25.11.2010	Nov. 2010	Hess
3	Hängsicherungsmaßnahmen	Dez. 2012	Hess / Hofmann

Freistaat Bayern Autobahndirektion Südbayern				Unterlage	3 E
				Blatt Nr.	9
				Datum	
				Zeichen	
Planfeststellung		bearbeitet	gezeichnet	Feb. 2009	Schmidt / M.Swita
<b>A 94 München - Pocking (A 3)</b>		aufgestellt	Referat 431	Feb. 2009	Pretz
		geprüft	Sachgebiet 43	Feb. 2009	Rehm
<b>Neubau Pastetten - Dorfen</b>		geprüft	Abteilung 4	Feb. 2009	Dr. Wist
		<b>Lageplan</b>		km 32+200 bis km 34+500	
				Maßstab 1 : 2.000	

Aufgestellt:  
 München, den 30.04.1999  
 Autobahndirektion Südbayern

*Wolterreck, Präsident*

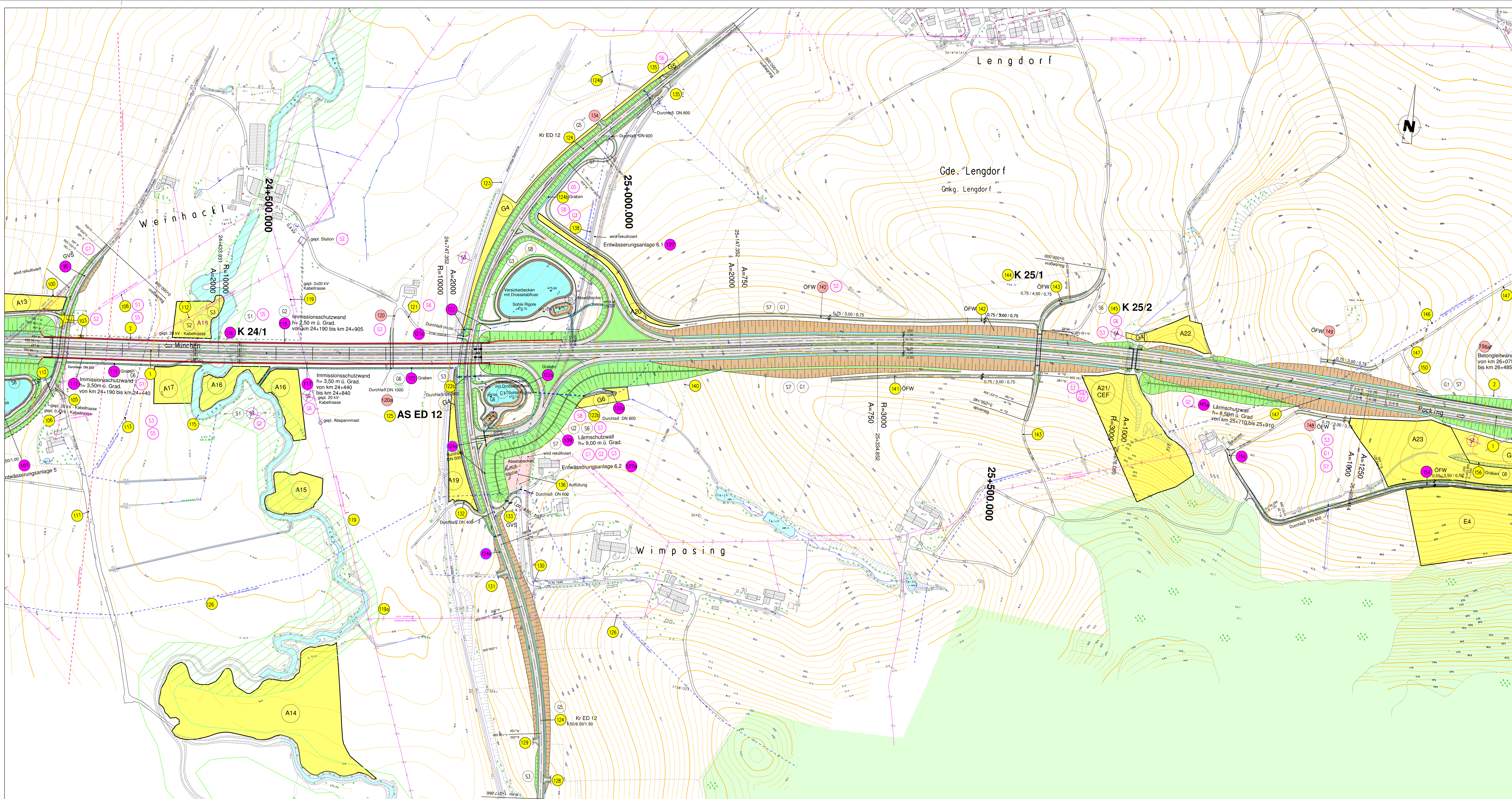
Bestandteil des Beschlusses der Regierung von Oberbayern  
 nach § 11 Abs. 1 FStVG, Art. 76 Abs. 3 BayVwVfG  
 vom 20.11.2013 Az. 52-4354-1-9-2  
 München, 20.11.2013

*Stierbach, Staatsrat*  
*Regenergrün, Regierungsrätin*

Projekt: Datum: 06.01.2013

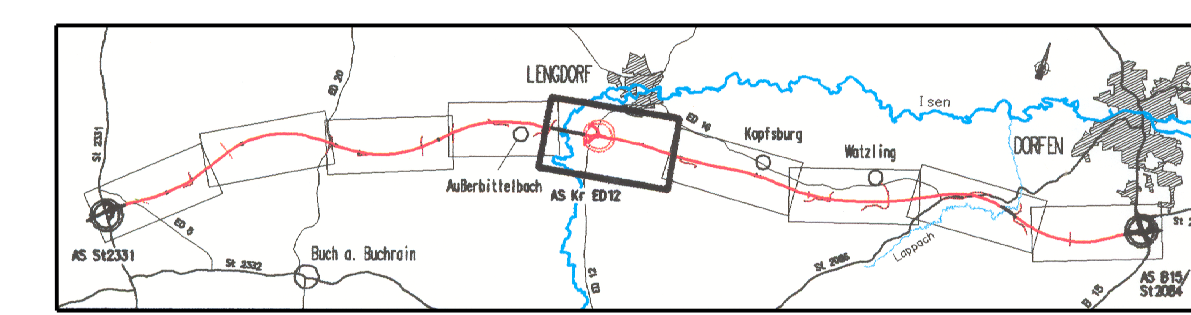
Luftbild, Geodaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung





<b>K 24/1</b> Bau - km 24+500,500 Brücke über das Isental LW = 585 m ; LH max = 11,00 m B. zw.Gel. = 29,50 m ; Kr± = 100 gon	<b>K 25/1</b> Bau - km 25+555,000 Überführung eines öffentlichen Feld - und Waldweges LW = 42,00(2x21,0) m ; LH± 4,70 m B. zw.Gel. = 6,00 m ; Kr± = 100 gon
	<b>K 25/2</b> Bau - km 25+687,000 Brücke über einen Graben LW = 4,00 m ; LH± 2,50 m B. zw.Gel. = 29,50 m

- Legende :
- 255 Bauwerksverzeichnis - Nummer
  - 31a Bauwerksverzeichnis - Nummer 1. Tektur
  - 31b Bauwerksverzeichnis - Nummer 3. Tektur
  - G1 Bauwerksverzeichnis - Nummer
  - G1 Bauwerksverzeichnis - Nummer 1. Tektur
  - G1 Bauwerksverzeichnis - Nummer 3. Tektur



**3. Tektur** vom 27.02.2009  
zu den Planfeststellungsunterlagen  
vom 30.04.1999

Aufgestellt: München, den 27.02.2009  
Autobahndirektion Südbayern  
*Lichtenwald*  
Lichtenwald, Präsident

**1. Tektur** vom 31.10.2002  
zu den Planfeststellungsunterlagen  
vom 30.04.1999

Aufgestellt: München, den 31.10.2002  
Autobahndirektion Südbayern  
*Waltereck*  
Waltereck, Präsident

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

Freistaat Bayern Autobahndirektion Südbayern <small>Sodestraße 7-11, 80333 München, Tel. 089 54502-0, Fax 089 54502-200, E-Mail: poststelle@autobayern.de</small>		Unterlage Blatt Nr. Datum Zeichen	3 T 5 
<b>Planfeststellung</b>	bearbeitet gezeichnet	Feb. 2009 Feb. 2009	Schmidt / M.Swita Peitz
<b>A 94 München - Pocking (A 3)</b>	aufgestellt	Referat 431 Sachgebiet 43	Feb. 2009 Feb. 2009
<b>Neubau Pastetten - Dorfen</b>	geprüft	Abteilung 4	Feb. 2009 Dr. Wüst
		<b>Lageplan</b>	
von km 16+980 bis km 34+423		km 24+200 bis km 26+200	
		Maßstab 1 : 2 000	

Aufgestellt: München, den 30.04.1999  
Autobahndirektion Südbayern  
*Waltereck*  
Waltereck, Präsident

Planfestgestellt mit Beschluss  
der Regierung von Oberbayern, Az. 32/1999-1-AS4-6  
München, 03.12.2002

**NACHRICHTLICH**

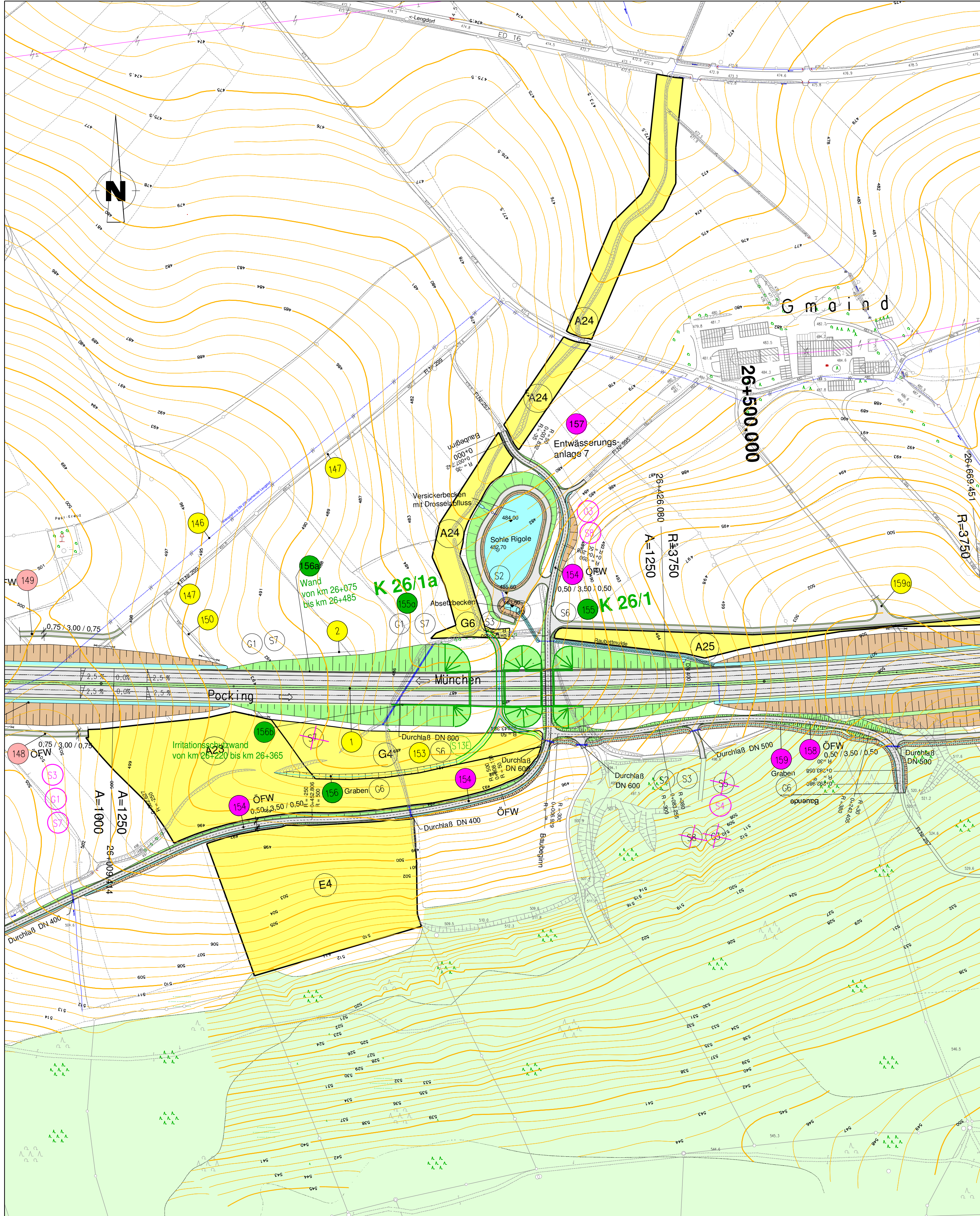
Projekt:  
Pflanzdatum: 19.11.2009

Luftbild: Geodaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung







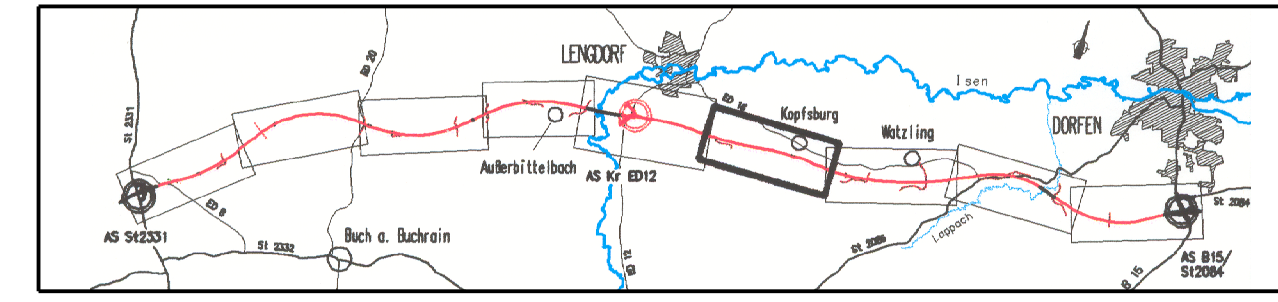


**K 26/1a** Bau - km 26+290,500  
 Wilddurchlass mit Graben  
 LW = 25,00 m ; LH ≥ 6,00 m  
 B. zw.Gel. = 29,50 m ; Kr<sub>2</sub> = 100 gon

**K 26/1** Bau - km 26+331,336,000  
 Unterführung eines öffentlichen  
 Feld - und Waldweges  
 LW = 20,00 m ; LH ≥ 4,70 m  
 B. zw.Gel. = 29,50 m ; Kr<sub>2</sub> = 100 gon

**Legende :**

- Bauwerksverzeichnis - Nummer
- Bauwerksverzeichnis - Nummer **1. Tektur**
- Bauwerksverzeichnis - Nummer **3. Tektur**
- Bauwerksverzeichnis - Nummer **Planänderung vom 30.06.2011**



**Planänderungsunterlagen**  
 vom 30.06.2011 zu den  
 Planfeststellungsunterlagen  
 vom 30.04.1999

Aufgestellt:  
 München, den 30.06.2011  
 Autobahndirektion Südbayern  
*Lichtenwald*  
 Lichtenwald, Präsident

**3. Tektur** vom 27.02.2009  
 zu den Planfeststellungsunterlagen  
 vom 30.04.1999

Aufgestellt:  
 München, den 27.02.2009  
 Autobahndirektion Südbayern  
*Lichtenwald*  
 Lichtenwald, Präsident

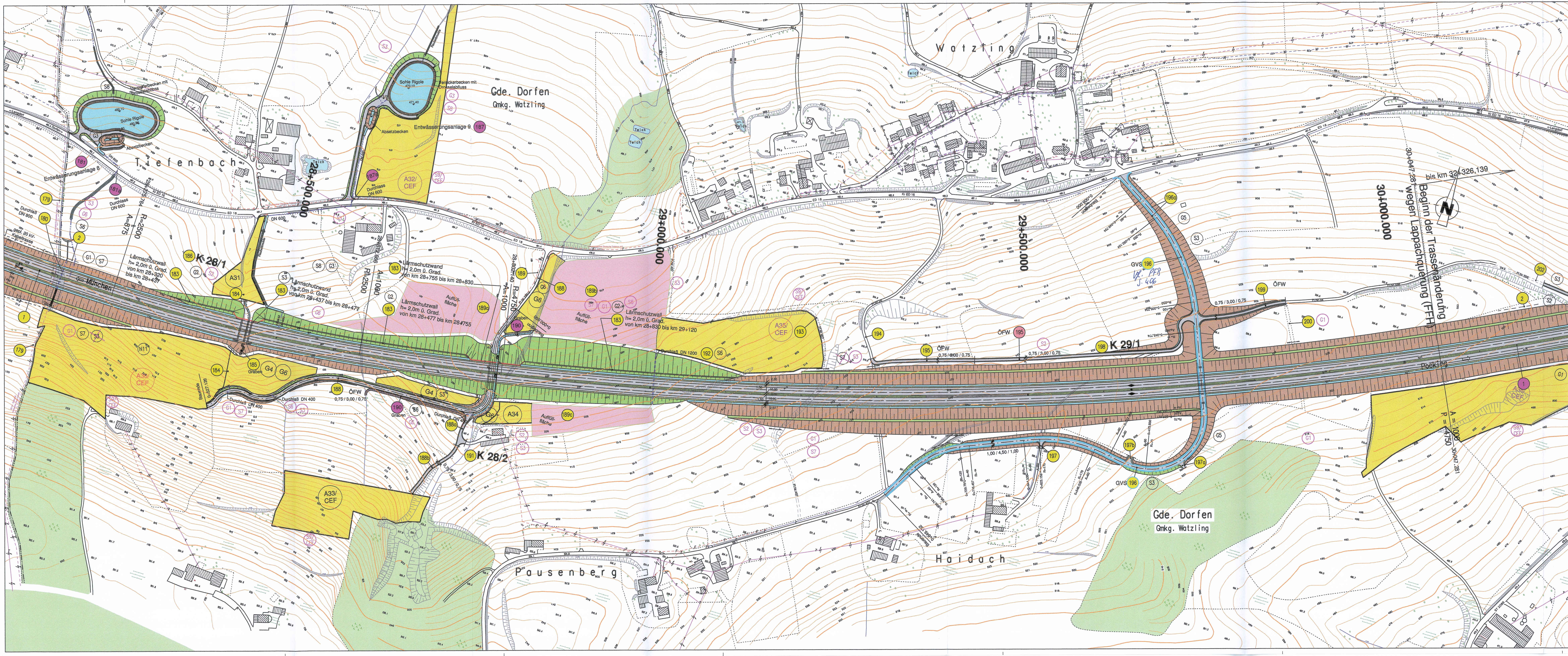
**1. Tektur** vom 31.10.2002  
 zu den Planfeststellungsunterlagen  
 vom 30.04.1999

Aufgestellt:  
 München, den 31.10.2002  
 Autobahndirektion Südbayern  
*Wollereck*  
 Wollereck, Präsident

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name
1	Wilddurchlass K 26/1a	Juni 2011	Schmidt
2	Änderung K 26/1	Juni 2011	Schmidt

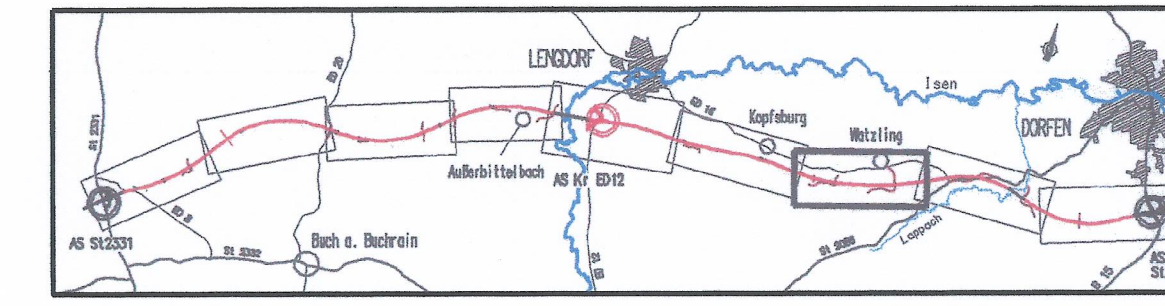
Freistaat Bayern Autobahndirektion Südbayern <small>Seidestraße 7-11, 80335 München, Tel. 089/54552-0, Fax 089/54552-200, E-Mail: poststelle@abdsb.bayern.de</small>			Unterlage <b>3 E</b> Blatt Nr. <b>1</b> Datum Zeichen	
<b>Planfeststellung</b>  <b>A 94 München - Pocking (A 3)</b>  <b>Neubau Pastetten - Dorfen</b>  von km 16+980 bis km 34+423		bearbeitet gezeichnet Referat 431 Sachgebiet 43 Abteilung 4	Feb. 2009 Feb. 2009 Feb. 2009 Feb. 2009	Schmidt / M.Swita Peetz Rehm Dr. Wüst
		<b>Lageplan</b> Bau einer Grünunterführung K 26/1a und Änderung des BW K 26/1 km 26+000 bis km 26+600 Maßstab 1 : 2 000		
Aufgestellt: München, den 30.04.1999 Autobahndirektion Südbayern <i>Wollereck</i> Wollereck, Präsident		Bestandteil des Bescheids der Regierung von Oberbayern nach § 17d Satz 1 FStrG, Art. 76 Abs. 2 BayVV vom vom 17.11.2011 Az. 32-4934/11/13/16 München, 17.11.2011  Beier Oberregierungsrat		
<div style="border: 2px solid red; padding: 5px; display: inline-block; font-weight: bold; color: red;">NACHRICHTLICH</div>				
Projekt:	Datum:			





**K 29/1** Bau - km 29+729,500  
 Überführung der GVS Pausenberg - Watzling  
 LW = 46,00 m ; LH = 4,70 m  
 B. zw.Gel. = 9,00 m ; Kk = 100 gon

- Legende :
- 255 Bauwerksverzeichnis - Nummer
  - 31a Bauwerksverzeichnis - Nummer 1. Tektur
  - 31b Bauwerksverzeichnis - Nummer 3. Tektur
  - G1 Bauwerksverzeichnis - Nummer
  - G1 Bauwerksverzeichnis - Nummer 1. Tektur
  - G1 Bauwerksverzeichnis - Nummer 3. Tektur



**3. Tektur** vom 27.02.2009 zu den Planfeststellungsunterlagen vom 30.04.1999  
 Aufgestellt: München, den 27.02.2009  
 Autobahndirektion Südbayern  
 Lichtenwald, Präsident

**1. Tektur** vom 31.10.2002 zu den Planfeststellungsunterlagen vom 30.04.1999  
 Aufgestellt: München, den 31.10.2002  
 Autobahndirektion Südbayern  
 Wollereck, Präsident

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

Freistaat Bayern  
 Autobahndirektion Südbayern  
 Sedlitzstr. 7-11, 80338 München, Tel. 089 54663-0, Fax 089 54663-200, E-Mail: poststelle@adsoe.bayern.de

Unterlage: 3 T  
 Blatt Nr.: 7  
 Datum:                      Zeichen:                     

Planfeststellung	bearbeitet	gezeichnet	Feb. 2009	Schmidt / M. Swita
<b>A 94 München - Pocking (A 3)</b>	aufgestellt	Referat 431	Feb. 2009	Peetz
	geprüft	Sachgebiet 43	Feb. 2009	Rehm
	geprüft	Abteilung 4	Feb. 2009	Dr. Wüst

**Neubau Pastetten - Dorfen**  
 von km 16+980 bis km 34+423

**Lageplan**  
 km 28+200 bis km 30+200  
 Maßstab 1 : 2 000

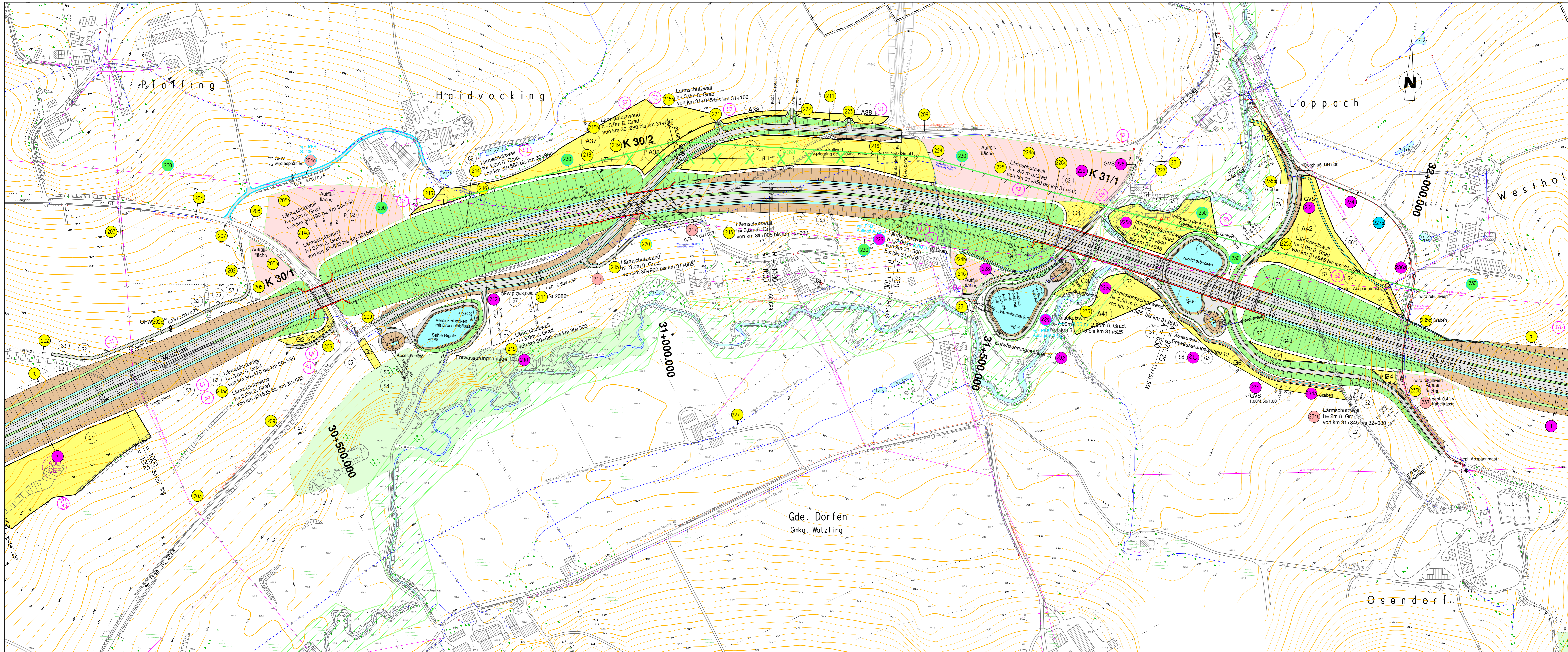
Aufgestellt: München, den 30.04.1999  
 Autobahndirektion Südbayern  
 Wollereck, Präsident

Planfestgestellt mit Beschluss der Regierung von Oberbayern, Az. 32-4354-1-A94-6 München, 03.12.2009

**NACHRICHTLICH**

Projekt:                      Datum:                        
 Plandatum: 25.11.2009                      Leitbild(er), Geodaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung

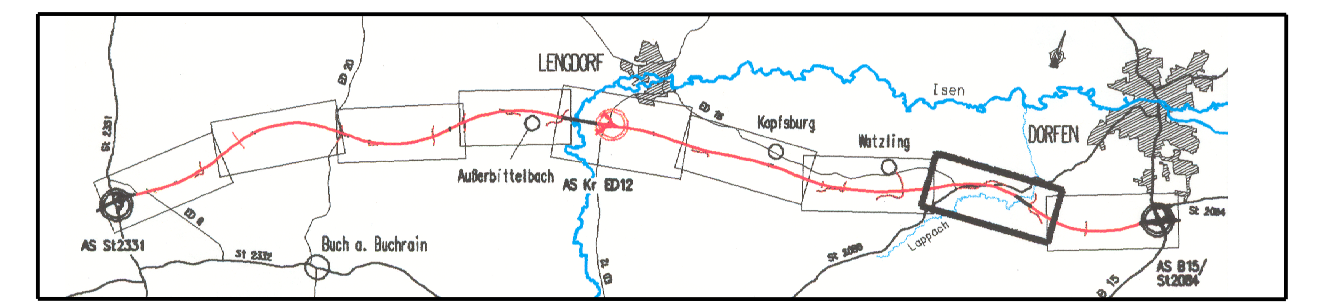




<b>K 30/1</b> Bau - km 30+555,000 Unterführung der Kreisstraße ED 16 LW = 14,00 m ; LH= 4,70 m B. zw.Gel. = 29,50 m ; Kf= 90 gon	<b>K 30/2</b> Bau - km 30+990,000 Unterführung der Staatsstraße 2086 LW = 14,00 m ; LH= 4,70 m B. zw.Gel. = 29,50 m ; Kf= 50 gon
---	---

<b>K 31/1</b> Bau - km 31+693,500 Brücke über das Lappachtal LW = 275,00 m ; LH max = 15,00 m B. zw.Gel. = 29,50 m
---

- Legende :
- 255 Bauwerksverzeichnis - Nummer
  - 31a Bauwerksverzeichnis - Nummer 1. Tektur
  - 31a Bauwerksverzeichnis - Nummer 3. Tektur
  - 31a Bauwerksverzeichnis - Nummer Blaeintragung
  - 31a Bauwerksverzeichnis - Nummer Planänderung



**Planänderung vom 29.04.2011**  
zu den Planfeststellungsunterlagen  
vom 30.04.1999

Aufgestellt:  
München, den 29.04.2011  
Autobahndirektion Südbayern  
*Lichtenwald*  
Lichtenwald, Präsident

**3. Tektur vom 27.02.2009**  
zu den Planfeststellungsunterlagen  
vom 30.04.1999

Aufgestellt:  
München, den 27.02.2009  
Autobahndirektion Südbayern  
*Lichtenwald*  
Lichtenwald, Präsident

**1. Tektur vom 31.10.2002**  
zu den Planfeststellungsunterlagen  
vom 30.04.1999

Aufgestellt:  
München, den 31.10.2002  
Autobahndirektion Südbayern  
*Wollereck*  
Wollereck, Präsident

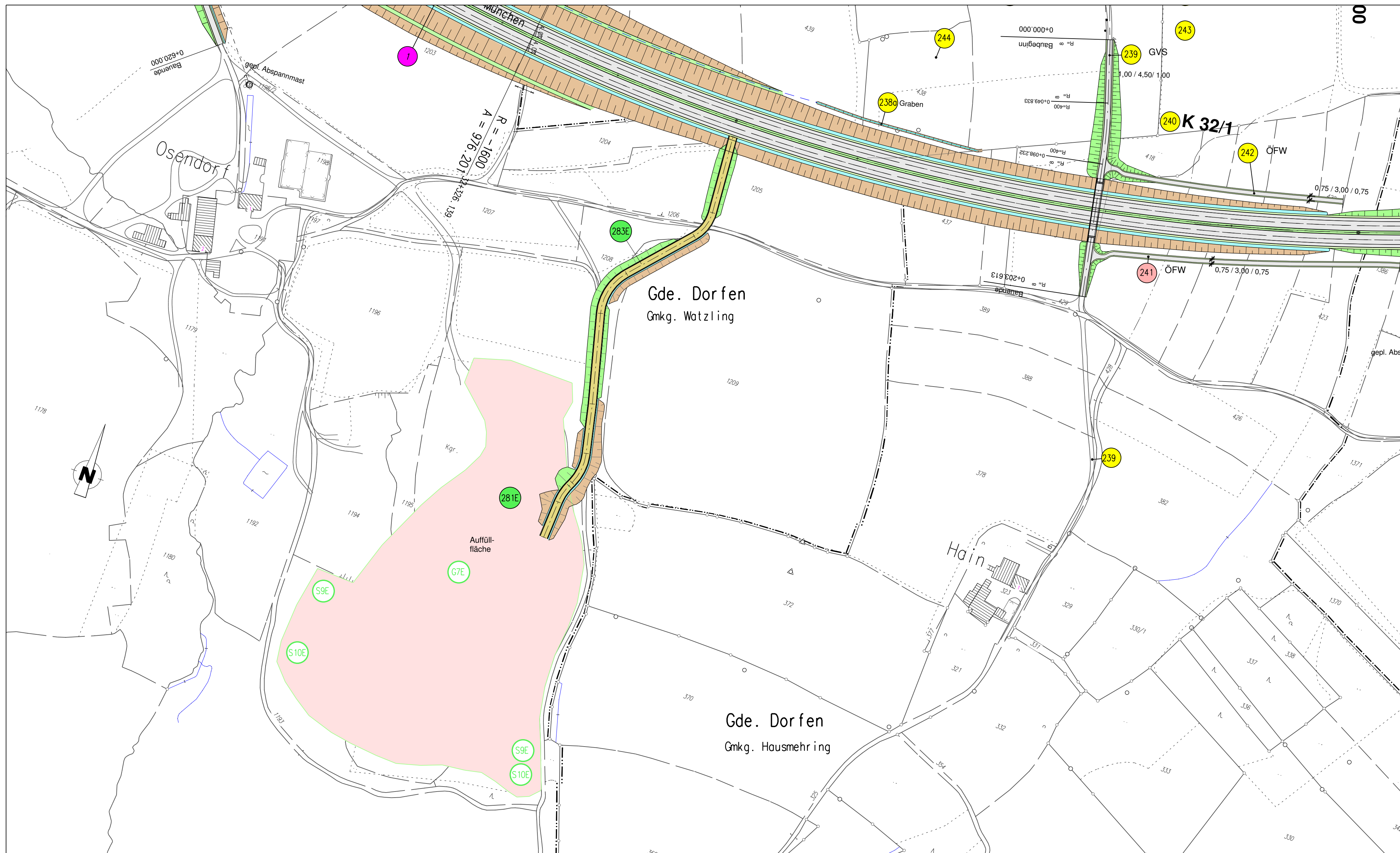
Nr.	Art der Änderung	Datum	Name
1	Änderung der 110 kV-Leitung	April 2011	Hless

Freistaat Bayern Autobahndirektion Südbayern <small>Siedlestraße 111, 80335 München, Tel. 089-54502-0, Fax 089-54502-200, E-Mail: poststelle@adbs.bayern.de</small>			Unterlage <b>3 E</b> Blatt Nr. <b>8</b> Datum Zeichen
<b>Planfeststellung</b>	bearbeitet	gezeichnet	Feb. 2009
<b>A 94 München - Pocking (A 3)</b>	aufgestellt	Referat 431	Feb. 2009
	geprüft	Sachgebiet 43	Feb. 2009
		Abteilung 4	Feb. 2009
<b>Neubau Pastetten - Dorfen</b>	Dr. Wüst		
<b>Lageplan</b>			
km 30+100 bis km 32+200			
Maßstab 1 : 2 000			
Aufgestellt: München, den 30.04.1999 Autobahndirektion Südbayern <i>Wollereck</i> Wollereck, Präsident		Planfestgestellt mit Bewilligung der Regierung von Oberbayern Az. 32-4354-1-A94-6.2 München, 28.07.2011 <i>Beier</i> Beier Oberregierungsrat	
<b>NACHRICHTLICH</b>			
Projekt:	Datum:		
Projektam: 05.05.2011	Luftbilder, Geobaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung		









- Legende :
- 255 Bauwerksverzeichnis - Nummer
  - 31a Bauwerksverzeichnis - Nummer **1. Tektur**
  - 31a Bauwerksverzeichnis - Nummer **3. Tektur**
  - 31a Bauwerksverzeichnis - Nummer **Planänderung vom 25.11.2010**

**Planänderungsunterlagen**  
vom 21.01.2011 zu den  
Planfeststellungsunterlagen  
vom 27.02.2009

Aufgestellt:  
München, den 21.01.2011  
Autobahndirektion Südbayern

*Lichtenwald*  
Lichtenwald, Präsident

**3. Tektur vom 27.02.2009**  
zu den Planfeststellungsunterlagen  
vom 30.04.1999

Aufgestellt:  
München, den 27.02.2009  
Autobahndirektion Südbayern

*Lichtenwald*  
Lichtenwald, Präsident

**1. Tektur vom 31.10.2002**  
zu den Planfeststellungsunterlagen  
vom 30.04.1999

Aufgestellt:  
München, den 31.10.2002  
Autobahndirektion Südbayern

*Woltereck*  
Woltereck, Präsident

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name
1	Planänderung vom 22.10.2010	11.2010	Hiess
2	Planänderung vom 25.11.2010	11.2010	Hiess

Freistaat Bayern  
Autobahndirektion Südbayern  
Seidstraße 7-11, 80335 München, Tel. 089/54552-0, Fax 089/54552-200, E-Mail: poststelle@abdsb.bayern.de

Unterlage	<b>3E</b>
Blatt Nr.	<b>1</b>
Datum	Zeichen

Planfeststellung	bearbeitet	gezeichnet	Datum	Name
<b>A 94 München - Pocking (A 3)</b>  <b>Neubau Pastetten - Dorfen</b>  von km 16+980 bis km 34+423			Feb. 2009	Schmidt / M.Swita
	aufgestellt	Referat 431	Feb. 2009	Peetz
	geprüft	Sachgebiet 43	Feb. 2009	Rehm
<b>Lageplan</b> Deponierung von Überschussmassen in der Kiesgrube Osendorf km 32+290 bis km 32+520 Maßstab 1 : 2000				

Aufgestellt:  
München, den 30.04.1999  
Autobahndirektion Südbayern

Bestandteil des Planänderungsbeschlusses der Regierung  
von Oberbayern vom 11.07.2011, Az. 32-4354.1-A94-6.1  
München, 11.07.2011

*Woltereck*  
Woltereck, Präsident

*Beier*  
Oberregierungsrat

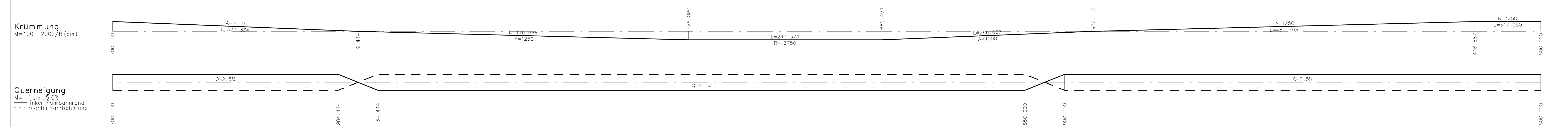
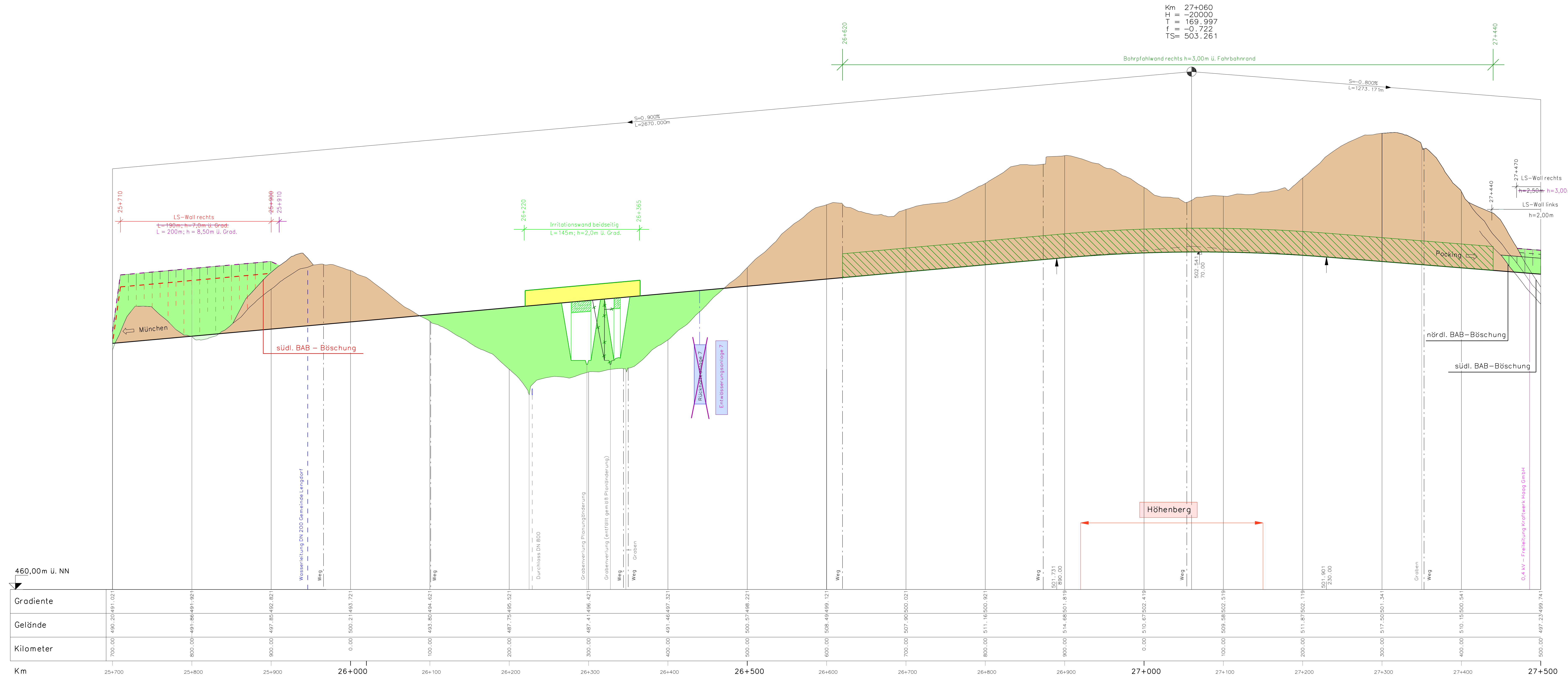
NACHRICHTLICH

Projekt: \_\_\_\_\_ Datum: \_\_\_\_\_  
Plottedatum: 21.01.2011 Luftbild(er), Geodaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung



**K 26/10 Bau** - km 26+290,500  
 Wilddurchlass mit Graben  
 LW = 25,00m ; LH ≥ 6,00m  
 B. zw. Gel. = 29,50m ; Kr 4 = 100 gon

**K 26/1** Bau - km 26+331,336,000  
 Unterführung eines öffentlichen  
 Feld- und Waldweges  
 LW = 20,00m ; LH ≥ 4,70m  
 B. zw. Gel. = 29,50m ; Kr 4 = 100 gon



Km 27+060  
 H = -20000  
 T = 169,997  
 f = -9,722  
 TS = 503,261

**Planänderung vom 17.05.2013**  
 zu den Planfeststellungsunterlagen  
 vom 30.04.1999

Aufgestellt:  
 München, den 17.05.2013  
 Autobahndirektion Südbayern  
*Peikert*  
 Peikert, Leitender Bauingenieur

**Planänderung vom 30.06.2011**  
 zu den Planfeststellungsunterlagen  
 vom 30.04.1999

Aufgestellt:  
 München, den 30.06.2011  
 Autobahndirektion Südbayern  
*Lichtenwald*  
 Lichtenwald, Präsident

**3. Tektur vom 27.02.2009**  
 zu den Planfeststellungsunterlagen  
 vom 30.04.1999

Aufgestellt:  
 München, den 27.02.2009  
 Autobahndirektion Südbayern  
*Lichtenwald*  
 Lichtenwald, Präsident

**1. Tektur vom 31.10.2002**  
 zu den Planfeststellungsunterlagen  
 vom 30.04.1999

Aufgestellt:  
 München, den 31.10.2002  
 Autobahndirektion Südbayern  
*Wolter*  
 Wolter, Präsident

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name
1	Wilddurchlass K 26/1 a	Juni 2011	Schmidt
2	Änderung K 26/1	Juni 2011	Schmidt
3	Hängesicherungsmaßnahmen	Dez. 2012	Hies / Hofmann

Freistaat Bayern Autobahndirektion Südbayern		Unterlage Blatt Nr. 6	4 E
<b>Planfeststellung</b>		bearbeitet	gezeichnet
<b>A 94 München - Pocking (A 3)</b>		Referat 431	Feb. 2009
<b>Neubau Pastetten - Dorfen</b>		Sachgebiet 43	Feb. 2009
km 16+980 bis 34+423		Abteilung 4	Feb. 2009
		Dr. Wüst	
		<b>Höhenplan</b>	
		BAB A 94	
		km 25+700 bis km 27+500	
		Maßstab 1 : 2.000 / 200	

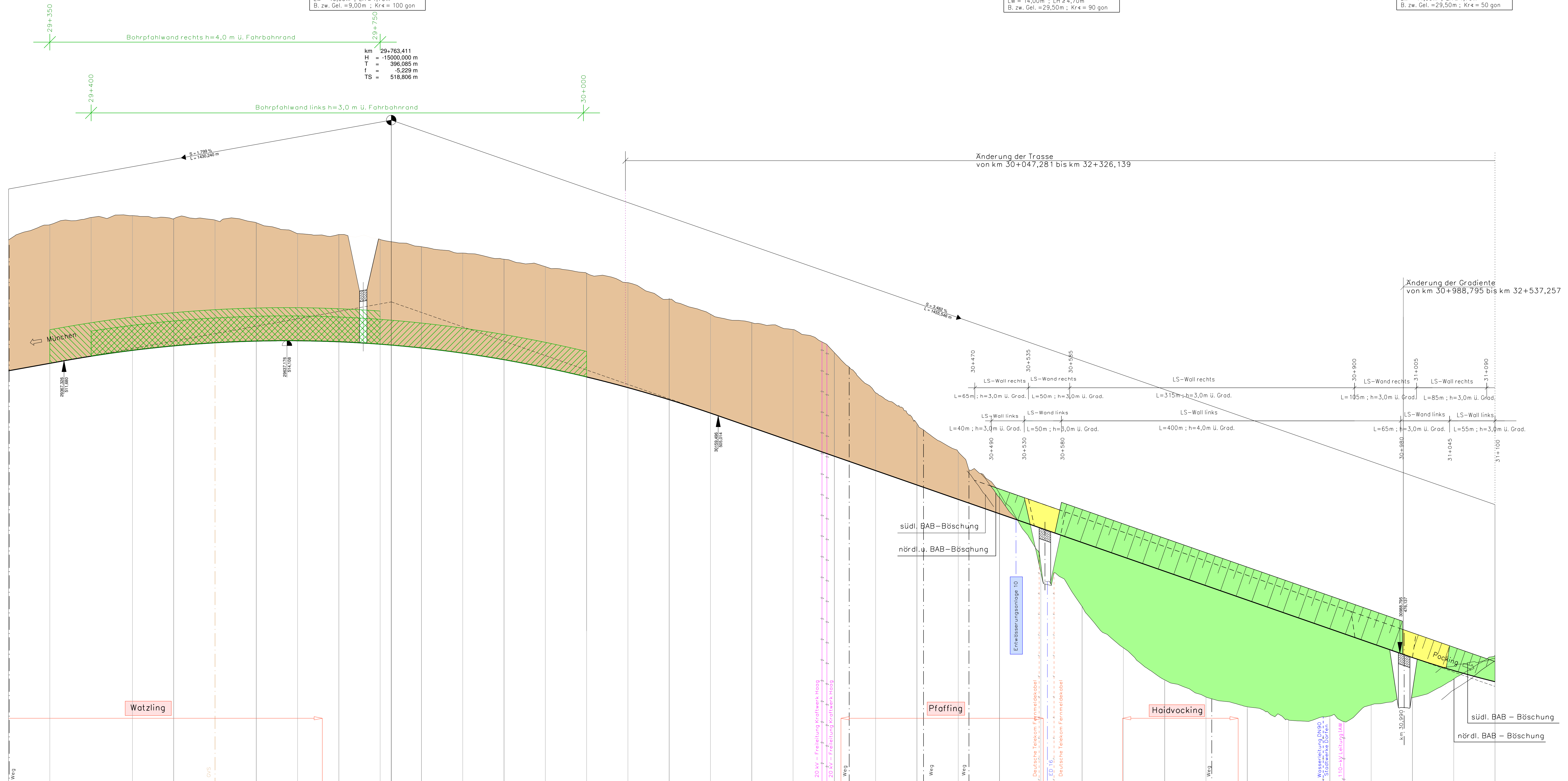
Aufgestellt:  
 München, den 30.04.1999  
 Autobahndirektion Südbayern  
*Wolter*  
 Wolter, Präsident

Beschluss der Regierung von Oberbayern  
 vom 11.10.2013 Az. 32-4354-1-3-2  
 München, 20.11.2013  
*Stierbach*  
 Stierbach, Regierungsrätin

**K 29/1** Bau - km 29+729,500  
 Überführung der GVS  
 Pausenberg - Watzling  
 LW = 46,00m ; LH ≥ 4,70m  
 B. zw. Gel. = 9,00m ; Krκ = 100 gon

**K 30/1** Bau - km 30+555,000  
 Unterführung der Kreisstraße ED 16  
 LW = 14,00m ; LH ≥ 4,70m  
 B. zw. Gel. = 29,50m ; Krκ = 90 gon

**K 30/2** Bau - km 30+990,000  
 Unterführung der Staatsstraße 2086  
 LW = 14,00m ; LH ≥ 4,70m  
 B. zw. Gel. = 29,50m ; Krκ = 50 gon



Km	29+300	29+400	29+500	29+600	29+700	29+800	29+900	30+000	30+100	30+200	30+300	30+400	30+500	30+600	30+700	30+800	30+900	31+000	31+100																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
Gradiente	510,489	511,899	512,233	512,940	513,480	513,884	514,082	514,102	513,976	513,683	513,577	513,224	512,598	511,865	510,846	509,720	508,427	506,996	505,341	503,803	501,862	500,121	498,157	488,157	481,415	481,415	481,933	489,675	487,834	485,193	484,452	482,711	480,970	479,228	477,487	475,746	474,176	472,826																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
Gelände	526,300	528,15	529,03	529,25	529,87	529,71	529,39	528,78	528,96	528,36	528,411	528,45	528,72	528,97	529,07	529,28	529,13	528,69	528,65	528,41	528,29	528,16	527,87	527,46	526,87	526,08	525,00	523,79	522,48	521,07	519,56	517,95	516,24	514,43	512,52	510,51	508,40	506,19	503,88	501,47	498,96	496,35	493,74	491,13	488,52	485,91	483,30	480,69	478,08	475,47	472,86	470,25	467,64	465,03	462,42	459,81	457,20	454,59	451,98	449,37	446,76	444,15	441,54	438,93	436,32	433,71	431,10	428,49	425,88	423,27	420,66	418,05	415,44	412,83	410,22	407,61	405,00	402,39	399,78	397,17	394,56	391,95	389,34	386,73	384,12	381,51	378,90	376,29	373,68	371,07	368,46	365,85	363,24	360,63	358,02	355,41	352,80	350,19	347,58	344,97	342,36	339,75	337,14	334,53	331,92	329,31	326,70	324,09	321,48	318,87	316,26	313,65	311,04	308,43	305,82	303,21	300,60	297,99	295,38	292,77	290,16	287,55	284,94	282,33	279,72	277,11	274,50	271,89	269,28	266,67	264,06	261,45	258,84	256,23	253,62	251,01	248,40	245,79	243,18	240,57	237,96	235,35	232,74	230,13	227,52	224,91	222,30	219,69	217,08	214,47	211,86	209,25	206,64	204,03	201,42	198,81	196,20	193,59	190,98	188,37	185,76	183,15	180,54	177,93	175,32	172,71	170,10	167,49	164,88	162,27	159,66	157,05	154,44	151,83	149,22	146,61	144,00	141,39	138,78	136,17	133,56	130,95	128,34	125,73	123,12	120,51	117,90	115,29	112,68	110,07	107,46	104,85	102,24	99,63	97,02	94,41	91,80	89,19	86,58	83,97	81,36	78,75	76,14	73,53	70,92	68,31	65,70	63,09	60,48	57,87	55,26	52,65	50,04	47,43	44,82	42,21	39,60	36,99	34,38	31,77	29,16	26,55	23,94	21,33	18,72	16,11	13,50	10,89	8,28	5,67	3,06	0,45	-0,16	-0,77	-1,38	-1,99	-2,60	-3,21	-3,82	-4,43	-5,04	-5,65	-6,26	-6,87	-7,48	-8,09	-8,70	-9,31	-9,92	-10,53	-11,14	-11,75	-12,36	-12,97	-13,58	-14,19	-14,80	-15,41	-16,02	-16,63	-17,24	-17,85	-18,46	-19,07	-19,68	-20,29	-20,90	-21,51	-22,12	-22,73	-23,34	-23,95	-24,56	-25,17	-25,78	-26,39	-27,00	-27,61	-28,22	-28,83	-29,44	-30,05	-30,66	-31,27	-31,88	-32,49	-33,10	-33,71	-34,32	-34,93	-35,54	-36,15	-36,76	-37,37	-37,98	-38,59	-39,20	-39,81	-40,42	-41,03	-41,64	-42,25	-42,86	-43,47	-44,08	-44,69	-45,30	-45,91	-46,52	-47,13	-47,74	-48,35	-48,96	-49,57	-50,18	-50,79	-51,40	-52,01	-52,62	-53,23	-53,84	-54,45	-55,06	-55,67	-56,28	-56,89	-57,50	-58,11	-58,72	-59,33	-59,94	-60,55	-61,16	-61,77	-62,38	-62,99	-63,60	-64,21	-64,82	-65,43	-66,04	-66,65	-67,26	-67,87	-68,48	-69,09	-69,70	-70,31	-70,92	-71,53	-72,14	-72,75	-73,36	-73,97	-74,58	-75,19	-75,80	-76,41	-77,02	-77,63	-78,24	-78,85	-79,46	-80,07	-80,68	-81,29	-81,90	-82,51	-83,12	-83,73	-84,34	-84,95	-85,56	-86,17	-86,78	-87,39	-88,00	-88,61	-89,22	-89,83	-90,44	-91,05	-91,66	-92,27	-92,88	-93,49	-94,10	-94,71	-95,32	-95,93	-96,54	-97,15	-97,76	-98,37	-98,98	-99,59	-100,20	-100,81	-101,42	-102,03	-102,64	-103,25	-103,86	-104,47	-105,08	-105,69	-106,30	-106,91	-107,52	-108,13	-108,74	-109,35	-109,96	-110,57	-111,18	-111,79	-112,40	-113,01	-113,62	-114,23	-114,84	-115,45	-116,06	-116,67	-117,28	-117,89	-118,50	-119,11	-119,72	-120,33	-120,94	-121,55	-122,16	-122,77	-123,38	-123,99	-124,60	-125,21	-125,82	-126,43	-127,04	-127,65	-128,26	-128,87	-129,48	-130,09	-130,70	-131,31	-131,92	-132,53	-133,14	-133,75	-134,36	-134,97	-135,58	-136,19	-136,80	-137,41	-138,02	-138,63	-139,24	-139,85	-140,46	-141,07	-141,68	-142,29	-142,90	-143,51	-144,12	-144,73	-145,34	-145,95	-146,56	-147,17	-147,78	-148,39	-149,00	-149,61	-150,22	-150,83	-151,44	-152,05	-152,66	-153,27	-153,88	-154,49	-155,10	-155,71	-156,32	-156,93	-157,54	-158,15	-158,76	-159,37	-159,98	-160,59	-161,20	-161,81	-162,42	-163,03	-163,64	-164,25	-164,86	-165,47	-166,08	-166,69	-167,30	-167,91	-168,52	-169,13	-169,74	-170,35	-170,96	-171,57	-172,18	-172,79	-173,40	-174,01	-174,62	-175,23	-175,84	-176,45	-177,06	-177,67	-178,28	-178,89	-179,50	-180,11	-180,72	-181,33	-181,94	-182,55	-183,16	-183,77	-184,38	-184,99	-185,60	-186,21	-186,82	-187,43	-188,04	-188,65	-189,26	-189,87	-190,48	-191,09	-191,70	-192,31	-192,92	-193,53	-194,14	-194,75	-195,36	-195,97	-196,58	-197,19	-197,80	-198,41	-199,02	-199,63	-200,24	-200,85	-201,46	-202,07	-202,68	-203,29	-203,90	-204,51	-205,12	-205,73	-206,34	-206,95	-207,56	-208,17	-208,78	-209,39	-209,00	-210,01	-210,62	-211,23	-211,84	-212,45	-213,06	-213,67	-214,28	-214,89	-215,50	-216,11	-216,72	-217,33	-217,94	-218,55	-219,16	-219,77	-220,38	-220,99	-221,60	-222,21	-222,82	-223,43	-224,04	-224,65	-225,26	-225,87	-226,48	-227,09	-227,70	-228,31	-228,92	-229,53	-230,14	-230,75	-231,36	-231,97	-232,58	-233,19	-233,80	-234,41	-235,02	-235,63	-236,24	-236,85	-237,46	-238,07	-238,68	-239,29	-239,90	-240,51	-241,12	-241,73	-242,34	-242,95	-243,56	-244,17	-244,78	-245,39	-246,00	-246,61	-247,22	-247,83	-248,44	-249,05	-249,66	-250,27	-250,88	-251,49	-252,10	-252,71	-253,32	-253,93	-254,54	-255,15	-255,76	-256,37	-256,98	-257,59	-258,20	-258,81	-259,42	-260,03	-260,64	-261,25	-261,86	-262,47	-263,08	-263,69	-264,30	-264,91	-265,52	-266,13	-266,74	-267,35	-267,96	-268,57	-269,18	-269,79	-270,40	-271,01	-271,62	-272,23	-272,84	-273,45	-274,06	-274,67	-275,28	-275,89	-276,50	-277,11	-277,72	-278,33	-278,94	-279,55	-280,16	-280,77	-281,38	-281,99	-282,60	-283,21	-283,82	-284,43	-285,04	-285,65	-286,26	-286,87	-287,48	-288,09	-288,70	-289,31	-289,92	-290,53	-291,14	-291,75	-292,36	-292,97	-293,58	-294,19	-294,80	-295,41	-296,02	-296,63	-297,24	-297,85	-298,46	-299,07	-299,68	-300,29	-300,90	-301,51	-302,12	-302,73	-303,34	-303,95	-304,56	-305,17	-305,78	-306,39	-307,00	-307,61	-308,22	-308,83	-309,44	-310,05	-310,66	-311,27	-311,88	-312,49	-313,10	-313,71	-314,32	-314,93	-315,54	-316,15	-316,76	-317,37	-317,98	-318,59	-319,20	-319,81	-320,42	-321,03	-321,64	-322,25	-322,86	-323,47	-324,08	-324,69	-325,30	-325,91	-326,52	-327,13	-327,74	-328,35	-328,96	-329,57	-330,18	-330,79	-331,40	-332,01	-332,62	-333,23	-333,84	-334,45	-335,06	-335,67	-336,28	-336,89	-337,50	-338,11	-338,72	-339,33	-339,94	-340,55	-341,16	-341,77	-342,38	-342,99	-343,60	-344,21	-344,82	-345,43	-346,04	-346,65	-347,26	-347,87	-348,48	-349,09	-349,70	-350,31	-350,92	-351,53	-352,14	-352,75	-353,36	-353,97	-354,58	-355,19	-355,80	-356,41	-357,02	-357,63	-358,24	-358,85	-359,46	-360,07	-360,68	-361,29	-361,90	-362,51	-363,12	-363,73	-364,34	-364,95	-365,56	-366,17	-366,78	-367,39	-368,00	-368,61	-369,22	-369,83	-370,44	-371,05	-371,66	-372,27	-372,88	-373,49	-374,10	-374,71	-375,32	-375,93	-376,54	-377,15	-377,76	-378,37	-378,98	-379,59	-380,20	-380,81	-381,42	-382,03	-382,64	-383,25	-383,86	-384,47	-385,08	-385,69	-386,30	-386,91	-387,52	-388,13	-388,74	-389,35	-389,96	-390,57	-391,18	-391,79	-392,40	-393,01	-393,62	-394,23	-394,84	-395,45	-396,06	-396,67	-397,28	-397,89	-398,50	-399,11	-399,72	-400,33	-400,94	-401,55	-402,16	-402,77	-403,38	-403,99	-404,60	-405,21	-405,82	-406,43	-407,04	-407,65	-408,26	-408,87	-409,48	-410,09	-410,70	-411,31	-411,92	-412,53	-413,14	-413,75	-414,36	-414,97	-415,58	-416,19	-416,80	-417,41	-418,02	-418,63	-419,24	-419,85	-420,46	-421,07	-421,68	-422,29	-422,90	-423,51	-424,12	-424,73	-425,34	-425,95	-426,56	-427,17	-427,78	-428,39	-429,00	-429,61	-430,22	-430,83	-431,44	-432,05	-432,66</



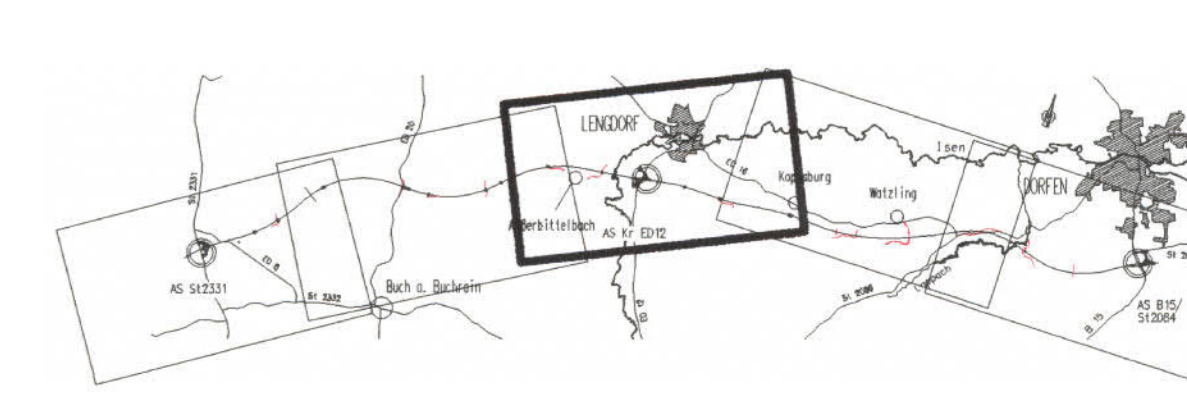


- Legende :**
- (W) Wohngebiete
  - (M) Dorf- und Mischgebiete
  - (G) Gewerbegebiete
  - (A/G) Ausgleichsflächen / Gestaltungsflächen

- Lärmschutzwand oder -wall  
h = ... m ü. Grad.  
von km ... bis km ...
- Lärmschutzwand oder -wall  
h = ... m ü. Grad.  
von km ... bis km ...
- Lärmschutzwand oder -wall  
h = ... m ü. Grad.  
von km ... bis km ...

- aktiver Lärmschutz gemäß PLF
- Änderung aktiver Lärmschutz
- Änderung aktiver Lärmschutz
- 1. Tektur
- 3. Tektur
- 3. Tektur
- Berechnungspunkt der schalltechnischen Berechnung, Grenzwerte eingehalten (16. BImSchV 9)
- 3. Tektur
- Berechnungspunkt der schalltechnischen Berechnung, Grenzwerte nicht eingehalten, passiver Lärmschutz
- 4
- Berechnungspunkt der schalltechnischen Berechnung, Grenzwerte nicht eingehalten, passiver Lärmschutz
- 6
- 3. Tektur

- 63 59 — Beurteilungspegel ohne Lärmschutzmaßnahme (dB (A))
- 59 54 — Beurteilungspegel mit Lärmschutzmaßnahme (dB (A))
- 58 52 — Beurteilungspegel mit Lärmschutzmaßnahme (dB (A))
- 58 52 — Beurteilungspegel
- 58 52 — Beurteilungspegel
- 1. Tektur
- 3. Tektur
- Planänderung



**Planänderung vom 17.05.2013 zu den Planfeststellungsunterlagen vom 30.04.1999**

Aufgestellt: München, den 17.05.2013  
Autobahndirektion Südbayern  
Peiker, Leitender Baudirektor

**3. Tektur vom 27.02.2009 zu den Planfeststellungsunterlagen vom 30.04.1999**

Aufgestellt: München, den 27.02.2009  
Autobahndirektion Südbayern  
Lichtenwald, Präsident

**1. Tektur vom 31.10.2002 zu den Planfeststellungsunterlagen vom 30.04.1999**

Aufgestellt: München, den 31.10.2002  
Autobahndirektion Südbayern  
Wolterreck, Präsident

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name
1	Lärmschutz	Okt. 02	Huber/Nowak
2	Wegenetz	Okt. 02	Huber/Nowak
3	Zufahrten	Okt. 02	Huber/Nowak
4	Einwässerung	Okt. 02	Huber/Reich
5	Ausgleichsflächen	Okt. 02	Huber/Reich
6	Brücken	Okt. 02	Huber/Malerbecher
7	Lärmschutz	Juli 08	Hiesl/M Swita
8	Wilddurchlässe K 28/1a und Änderung K 26/1	Juni 2011	Schmidt
9	Hängsicherungsmaßnahmen	Dez. 2012	Hiesl/Hofmann

Freistaat Bayern Autobahndirektion Südbayern	Unterlage	11 E
A 94 München - Pocking (A3)	Blatt Nr.	3
Planfeststellung	Reg. Nr.	
Neubau Pastetten - Dorfen km 16+980 bis km 34+423	Datum	
	Name	

Planfeststellung	bearbeitet	gezeichnet	Feb. 2009	Schmidt/M Swita
	aufgestellt	Ref. 431	Feb. 2009	Pietz
		Sg. 43	Feb. 2009	Rehm
	geprüft	Abt. 4	Feb. 2009	Dr. Wüst
<b>Luftbild zur Lärmrechnung</b> km 23+000 bis km 27+500				
Maßstab: 1 : 5000				

Aufgestellt: München, den 30.04.1999  
Autobahndirektion Südbayern

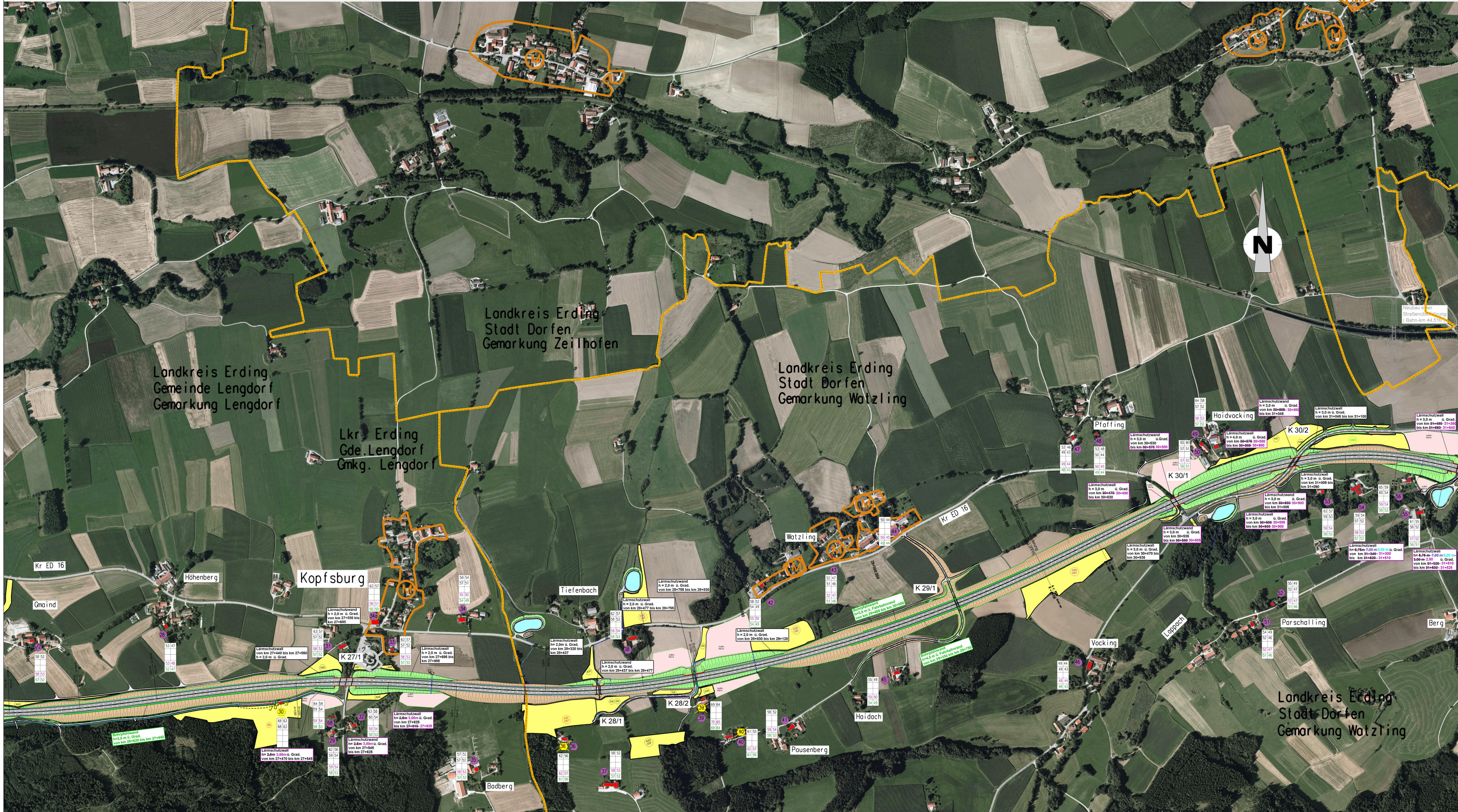
Wolterreck, Präsident

Beschluss der Regierung von Oberbayern  
München, 17.05.2013  
Az. 32-4354-1-3-2  
München, 20.11.2013

Steinbach, Regierungsrat

Plottatum: 07.05.2013

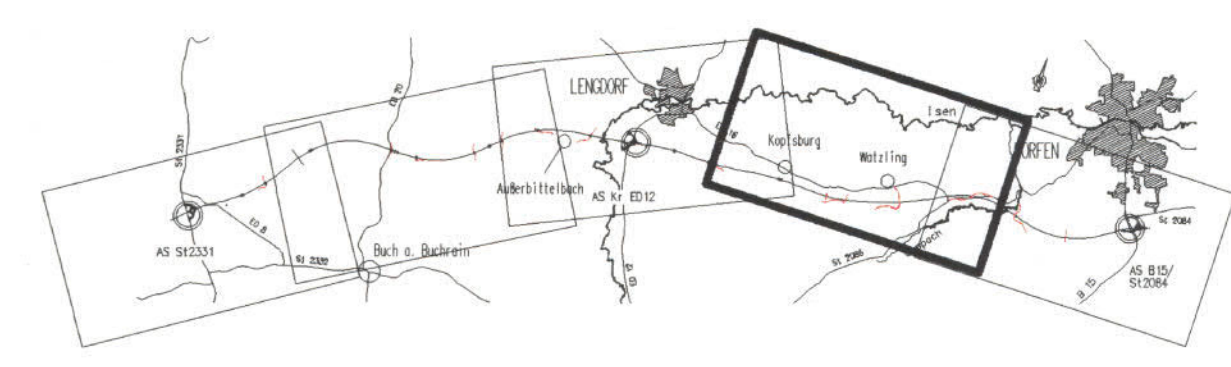




- Legende:**
- W Wohngebiete
  - M Dorf- und Mischgebiete
  - G Gewerbegebiete
  - A/G Ausgleichsflächen / Gestaltungsflächen

- Lärmschutzwand oder -wall  
h = ... m ü. Grad.  
von km ... bis km ... aktiver Lärmschutz gemäß PLF
- Lärmschutzwand oder -wall  
h = ... m ü. Grad.  
von km ... bis km ... Änderung aktiver Lärmschutz 1. Tektur
- Lärmschutzwand oder -wall  
h = ... m ü. Grad.  
von km ... bis km ... Änderung aktiver Lärmschutz 3. Tektur
- 1 Berechnungspunkt der schalltechnischen Berechnung, Grenzwerte eingehalten ( 16. BImSchV 9 ) 3. Tektur
- 4 Berechnungspunkt der schalltechnischen Berechnung (30.04.1999), Grenzwerte nicht eingehalten, passiver Lärmschutz 3. Tektur
- 6 Berechnungspunkt der schalltechnischen Berechnung, Grenzwerte nicht eingehalten, passiver Lärmschutz 3. Tektur

- 63 59 Beurteilungspegel ohne Lärmschutzmaßnahme (dB (A))
  - 59 54 Beurteilungspegel mit Lärmschutzmaßnahme (dB (A))
  - 58 52 Beurteilungspegel mit Lärmschutzmaßnahme (dB (A)) 1. Tektur
  - 58 52 Beurteilungspegel mit Lärmschutzmaßnahme (dB (A)) 3. Tektur
  - 58 52 Beurteilungspegel Planänderung
- Tag Nacht



**Planänderung vom 17.05.2013**  
zu den Planfeststellungsunterlagen  
vom 30.04.1999

Aufgestellt: München, den 17.05.2013  
Autobahndirektion Südbayern  
Peiker/Letendender Baudirektor

**3. Tektur vom 27.02.2009**  
zu den Planfeststellungsunterlagen  
vom 30.04.1999

Aufgestellt: München, den 27.02.2009  
Autobahndirektion Südbayern  
Lichtenwald, Präsident

**1. Tektur vom 31.10.2002**  
zu den Planfeststellungsunterlagen  
vom 30.04.1999

Aufgestellt: München, den 31.10.2002  
Autobahndirektion Südbayern  
Woltereck, Präsident

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name	
1	Wegenetz	Okt. 02	Huber/Nowak	
2	Zufahrten	Okt. 02	Huber/Nowak	
3	Entwässerung	Okt. 02	Huber/Reichl	
4	Ausgleichsflächen	Okt. 02	Heil/Lösch	
5	Verlegung RRB Nr.9	gem. EOT vom 20.11.2003	Jan. 04	Heil/Lösch
6	Lärmschutz	Jan. 08	Hiesl/Switla	
7	Hängsicherungsmaßnahmen	Dez. 2012	Hiesl/Hofmann	

Freistaat Bayern  
Autobahndirektion Südbayern

A 94 München - Pocking ( A3 )

Unterlage: 11 E  
Blatt Nr.: 4

Planfeststellung	bearbeitet	gezeichnet	Feb. 2009	Schmid/M. Swita
Neubau Pastetten - Dorfen km 16+980 bis km 34+423	aufgestellt	Ref. 431	Feb. 2009	Preetz
	geprüft	Sp. 43	Feb. 2009	Rehm
	geprüft	Abt. 4	Feb. 2009	Dr. Wüst

**Luftbild zur Lärmrechnung**  
km 26+500 bis km 31+500

Maßstab: 1 : 5000

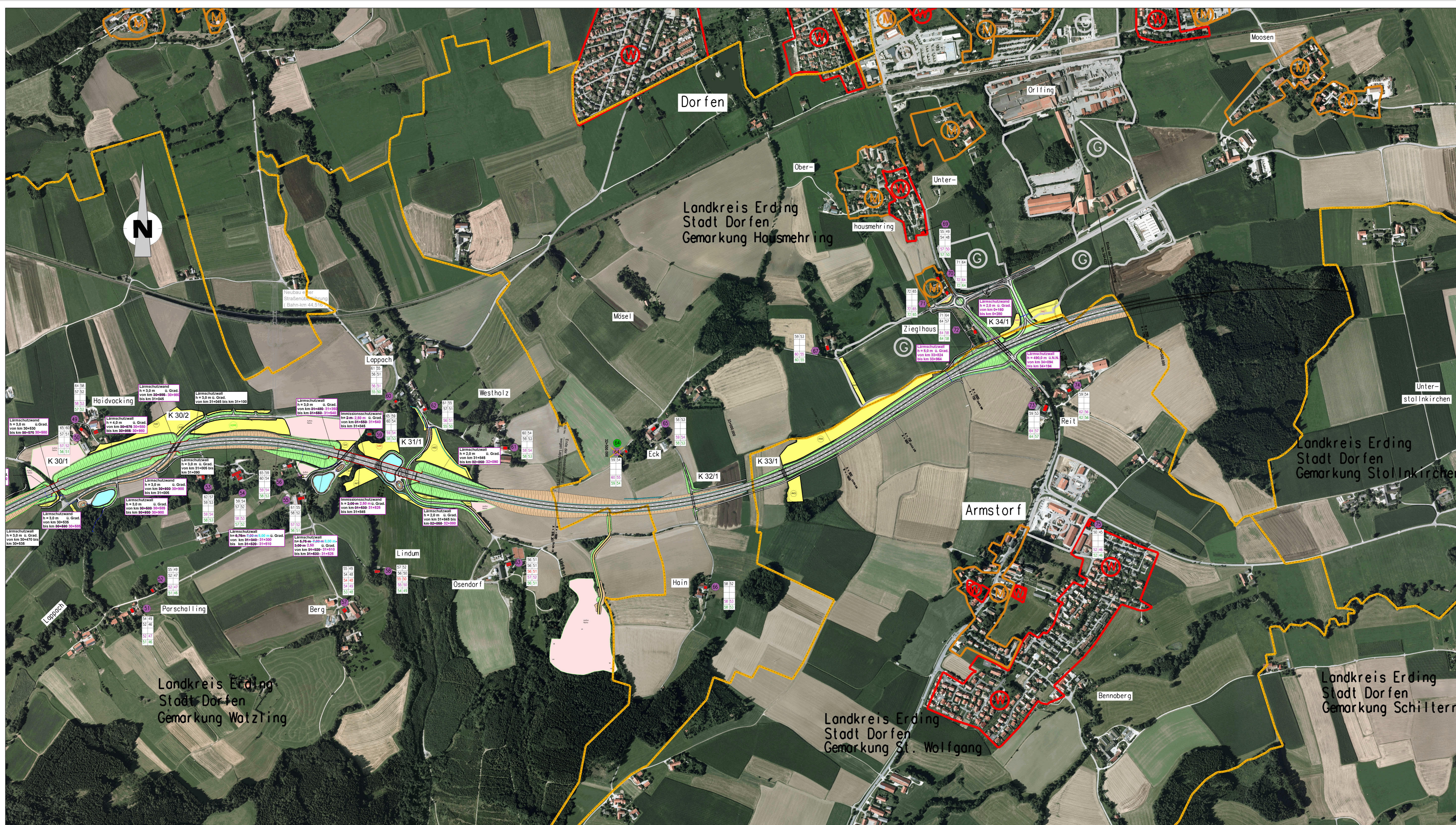
Aufgestellt: München, den 30.04.1999  
Autobahndirektion Südbayern

Bestandteil des Beschlusses der Regierung von Oberbayern  
nach § 170 Abs. 1 FStrG, Art. 76 Abs. 3 BayVwVfG  
vom 20.11.2013, Az. 32-4354-1-3-2  
München, 20.11.2013

Woltereck, Präsident  
Steinbach, Regierungsrätin

Plottdatum 07.05.2013



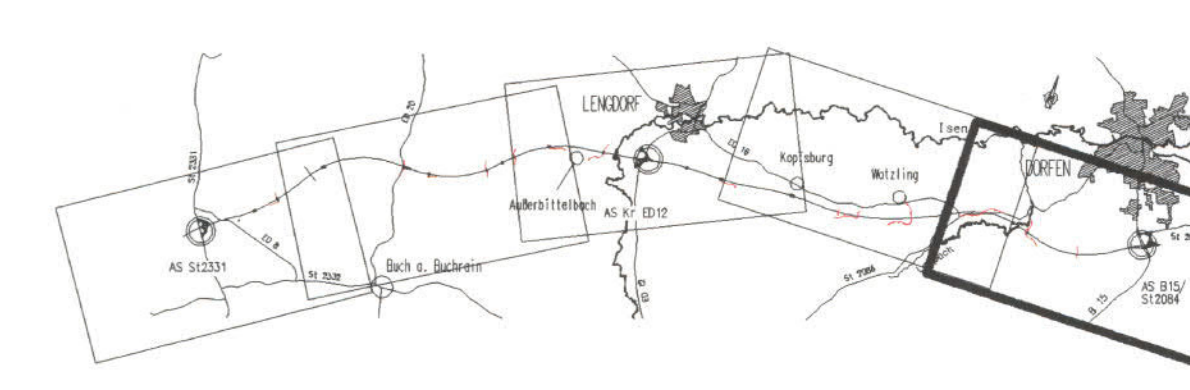


- Legende :**
- W Wohngebiete
  - M Dorf- und Mischgebiete
  - G Gewerbegebiete
  - A/G Ausgleichsflächen / Gestaltungsflächen

- Lärmschutzwand oder -wall  
h = ...m ü. Grad.  
von km ... bis km ... aktiver Lärmschutz  
gemäß PLF
- Lärmschutzwand oder -wall  
h = ...m ü. Grad.  
von km ... bis km ... Änderung aktiver  
Lärmschutz 1.Tektur
- Lärmschutzwand oder -wall  
h = ...m ü. Grad.  
von km ... bis km ... Änderung aktiver  
Lärmschutz 3.Tektur

- 1 Berechnungspunkt der schalltechnischen Berechnung,  
Grenzwerte eingehalten (16. BimSchV 9) 3.Tektur
- 4 Berechnungspunkt der schalltechnischen Berechnung (30.04.1999),  
Grenzwerte nicht eingehalten, passiver Lärmschutz
- 4 Berechnungspunkt der schalltechnischen Berechnung,  
Grenzwerte nicht eingehalten, passiver Lärmschutz 3.Tektur

- 63 59 — Beurteilungspegel ohne Lärmschutzmaßnahme (dB (A))
- 59 54 — Beurteilungspegel mit Lärmschutzmaßnahme (dB (A))
- 58 52 — Beurteilungspegel mit Lärmschutzmaßnahme (dB (A)) 1.Tektur
- 58 52 — Beurteilungspegel 3.Tektur
- 58 52 — Beurteilungspegel Planänderung



**Planänderung vom 17.05.2013**  
zu den Planfeststellungsunterlagen  
vom 30.04.1999

Aufgestellt:  
München, den 17.05.2013  
Autobahndirektion Südbayern

*Peiker*  
Peiker, Leitender Bauingenieur

**3. Tektur vom 27.02.2009**  
zu den Planfeststellungsunterlagen  
vom 30.04.1999

Aufgestellt:  
München, den 27.02.2009  
Autobahndirektion Südbayern

*Lichtenwald*  
Lichtenwald, Präsident

**1. Tektur vom 31.10.2002**  
zu den Planfeststellungsunterlagen  
vom 30.04.1999

Aufgestellt:  
München, den 31.10.2002  
Autobahndirektion Südbayern

*Wolter*  
Wolter, Präsident

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name
1	Lärmschutz	04.02	Huber/Nowak
2	Wegenetz	04.02	Huber/Hartmann
3	Entwässerung	04.02	Huber/Reichl
4	Ausgleichsflächen	04.02	Huber/Hirsch
5	Lärmschutz	Juli 02	Hiersch/M.Switla
6	Hängsicherungsmaßnahmen	Dez. 2012	Hies/Hofmann

Freistaat Bayern Autobahndirektion Südbayern		Unterlagen	11 E
A 94 München - Pocking ( A3 )		Blatt Nr.	5
Planfeststellung		Bsp. Nr.	
Neubau Pastetten - Dorfen km 16+980 bis km 34+423		Datum	Name
bearbeitet	gezeichnet	Feb. 2009	Schmid/M.Switla
aufgestellt	Ref. 431	Feb. 2009	Petz
geprüft	Sp. 43	Feb. 2009	Rehm
	Abt. 4	Feb. 2009	Dr. Wüst
Luftbild zur Lärmrechnung km 30+500 bis km 33+722		Maßstab:	1 : 5000

Aufgestellt:  
München, den 30.04.1999  
Autobahndirektion Südbayern

*Wolter*  
Wolter, Präsident

Beschluss der Regierung von Oberbayern  
nach § 170 Abs. 1 StVO, Art. 76 Abs. 3 BayVwVG  
vom 20.11.2013 Az. 32-4354-1-3-2  
München, 20.11.2013

*Stierbach*  
Stierbach  
Regierungspräsident

Platdatum: 07.05.2013