



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

A . Entscheidung	3
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 . Sachverhalt	5
1. Beschreibung der Planänderung	5
2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	8
C . Entscheidungsgründe	8
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
Rechtsbehelfsbelehrung	13

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:

Unterlage Nr.	Blatt Nr.	Bezeichnung	Maßstab
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_{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_{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

0.	Vorbemerkungen	1
0.1.	Allgemeine Hinweise.....	1
0.2.	Hinweise zum bisherigen Verfahren	2
0.3.	Gegenständliche Planänderung.....	2
1.	Darstellung der Planänderung.....	5
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
2.	Begründung der Planänderungen	18
3.	Durchführung der Baumaßnahme.....	19
3.1.	Zeitliche Abwicklung	19
3.2.	Grunderwerb.....	19
4.	Auswirkungen der Planänderungen;	20
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 Natur.....	21
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.

Inbesondere 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 Regelböschungeneigung 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_{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.

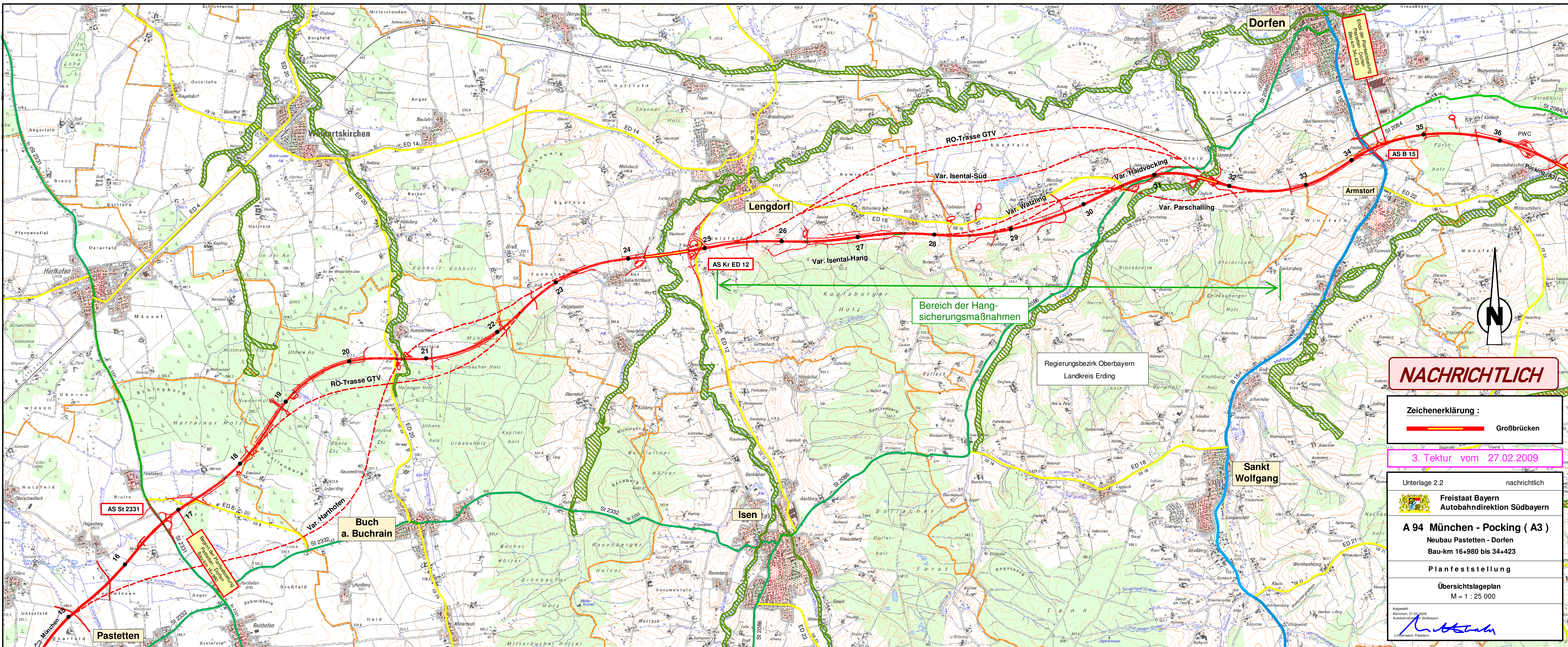
Durch die Berücksichtigung eines Referenzbelages mit einem D_{StrO} -Wert von -3 dB(A) statt bisher -2 dB(A) werden, wie in Unterlage 11 dargestellt, an allen Immissionsorten die Lärmpegel der Planfeststellung gehalten. An vielen Immissionsorten stellen sich Pegelverbesserungen von 1 dB(A) ein.

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.



NACHRICHTLICH

Zeichenerklärung :
 Großbrücken

3. Tektur vom 27.02.2009


Unterlage 2.2 nachrichtlich

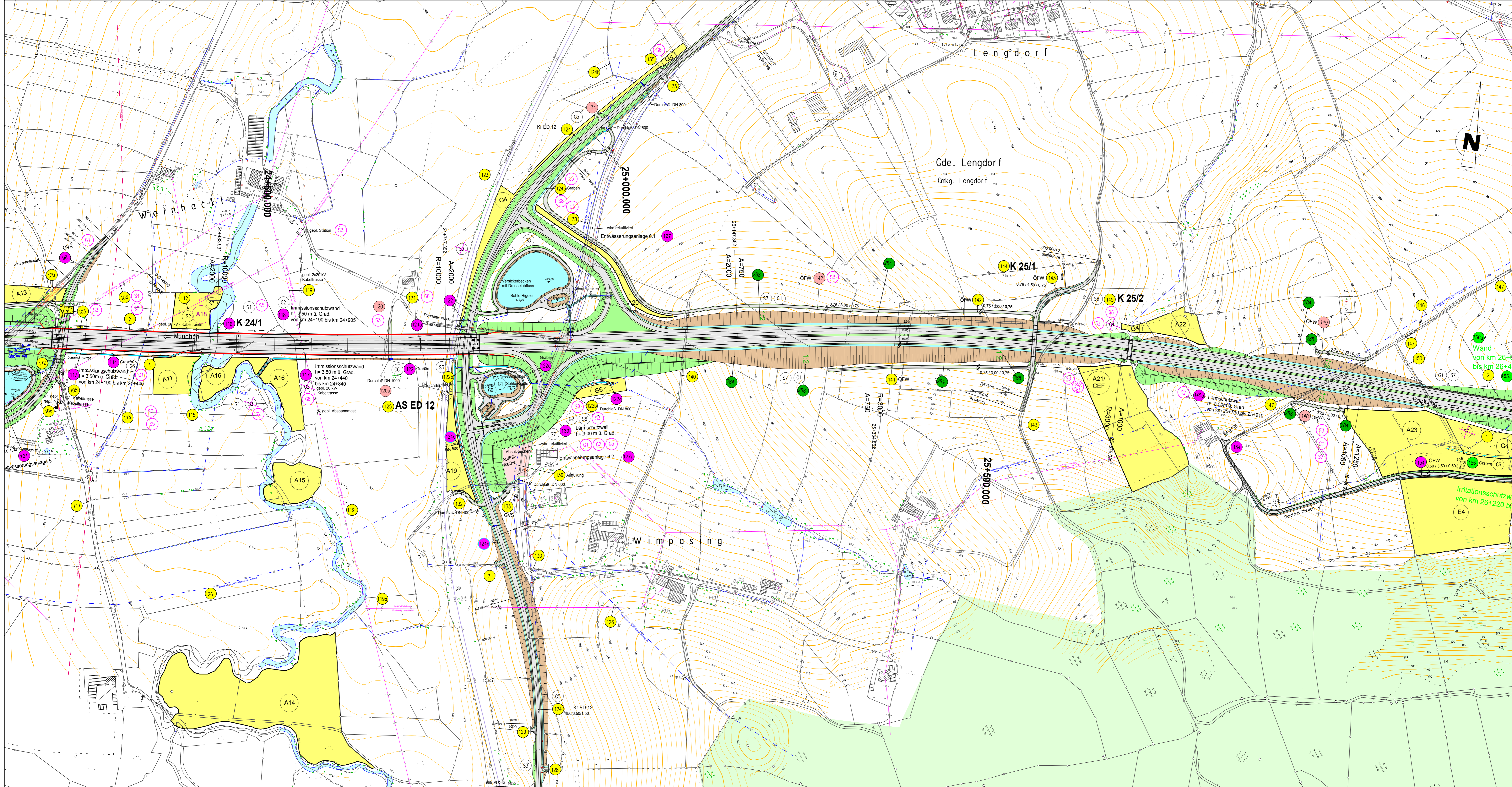
 Freistaat Bayern
 Autobahndirektion Südbayern

A 94 München - Pocking (A3)
 Neubau Pastetten - Dorfen
 Bau-km 16+980 bis 34+423

Planfeststellung

Übersichtslageplan
 M = 1 : 25 000

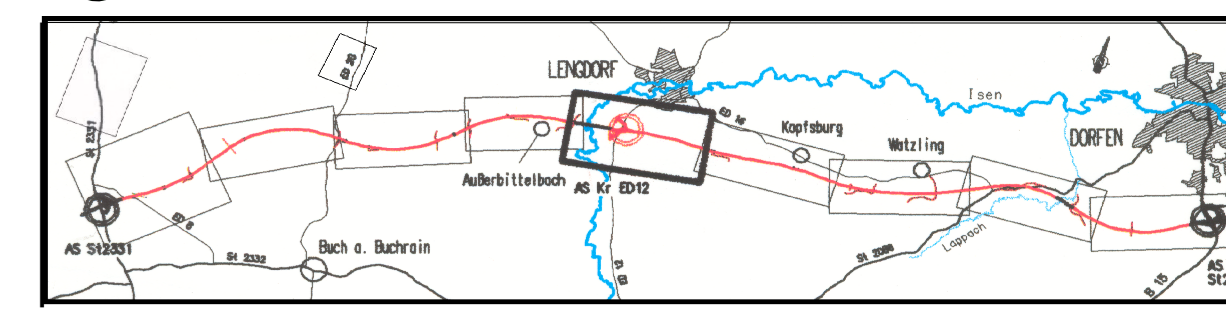
Aufgestellt:
 München, 27.02.2009
 Autobahndirektion Südbayern

 Lichtenwald, Pasing



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	Hängsicherungsmaßnahmen	Dez. 2012	Hleiss / Hofmann

Freistaat Bayern
 Autobahndirektion Südbayern

Unterlage: 3E
 Blatt Nr.: 5
 Datum: Zeichen:

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

**Neubau
 Pastetten - Dorfen**

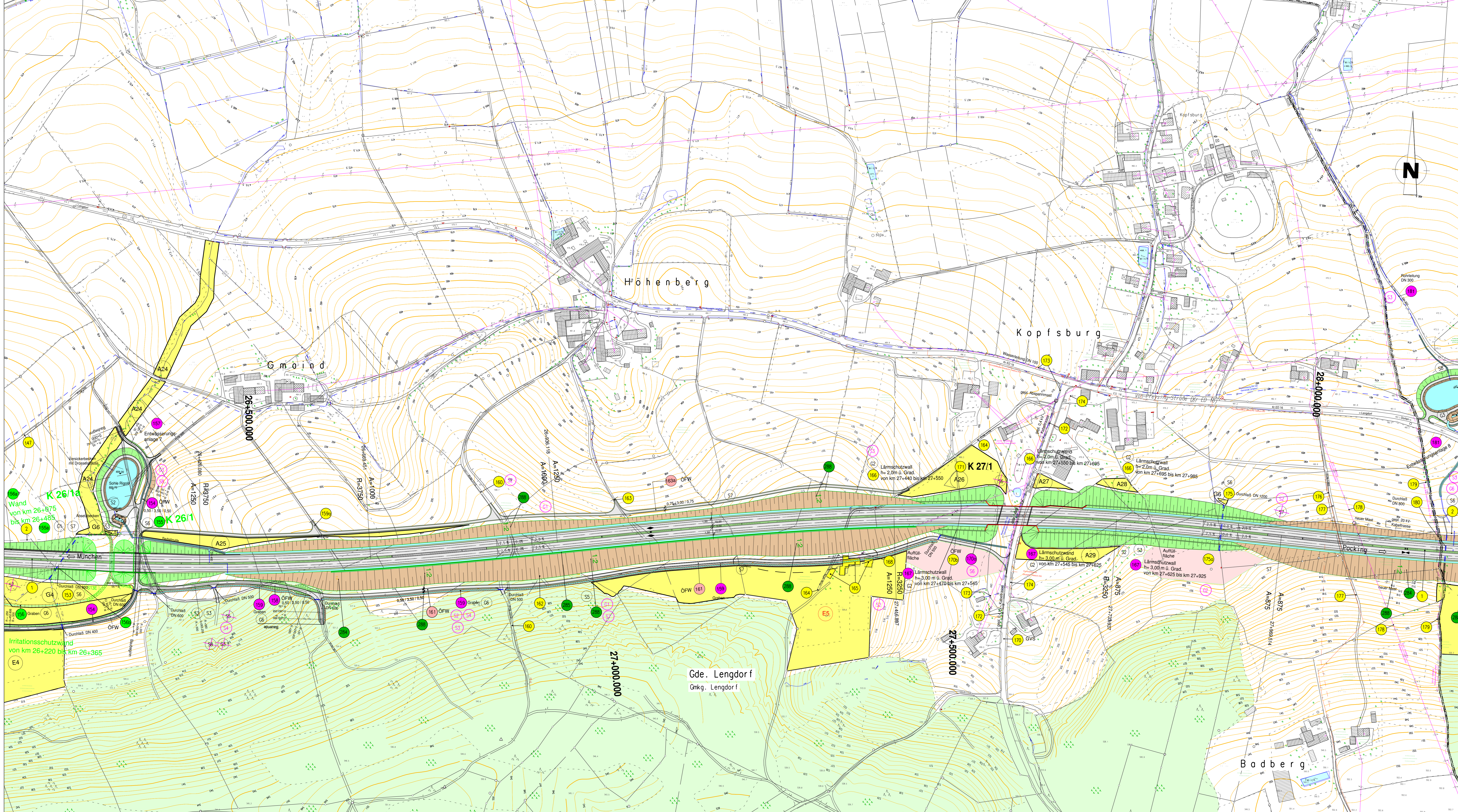
Lageplan
 km 24+200 bis km 26+200
 Maßstab 1 : 2 000

Aufgestellt:
 München, den 30.04.1999
 Autobahndirektion Südbayern
 Wolterreck, Präsident

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

Projekt: Datum:

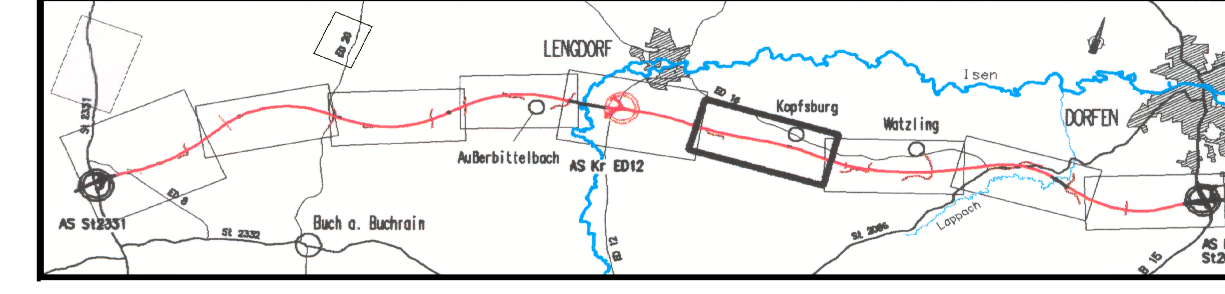
Postdatum: 09.01.2013



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 :
- Bauwerksverzeichnis - Nummer
 - Bauwerksverzeichnis - Nummer 1. Tektur
 - Bauwerksverzeichnis - Nummer 3. Tektur
 - Bauwerksverzeichnis - Nummer Baueintragung
 - 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 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	Wilddurchlass K26/1 a	Juni 2011	Schmidt
2	Änderung K 26/1	Juni 2011	Schmidt
3	Hängesicherungsmaßnahmen	Dez. 2012	Hess / Hofmann

Freistaat Bayern
 Autobahndirektion Südbayern

Unterlage **3 E**
 Blatt Nr. **6**
 Datum
 Zeichen

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

**Neubau
 Pastetten - Dorfen**

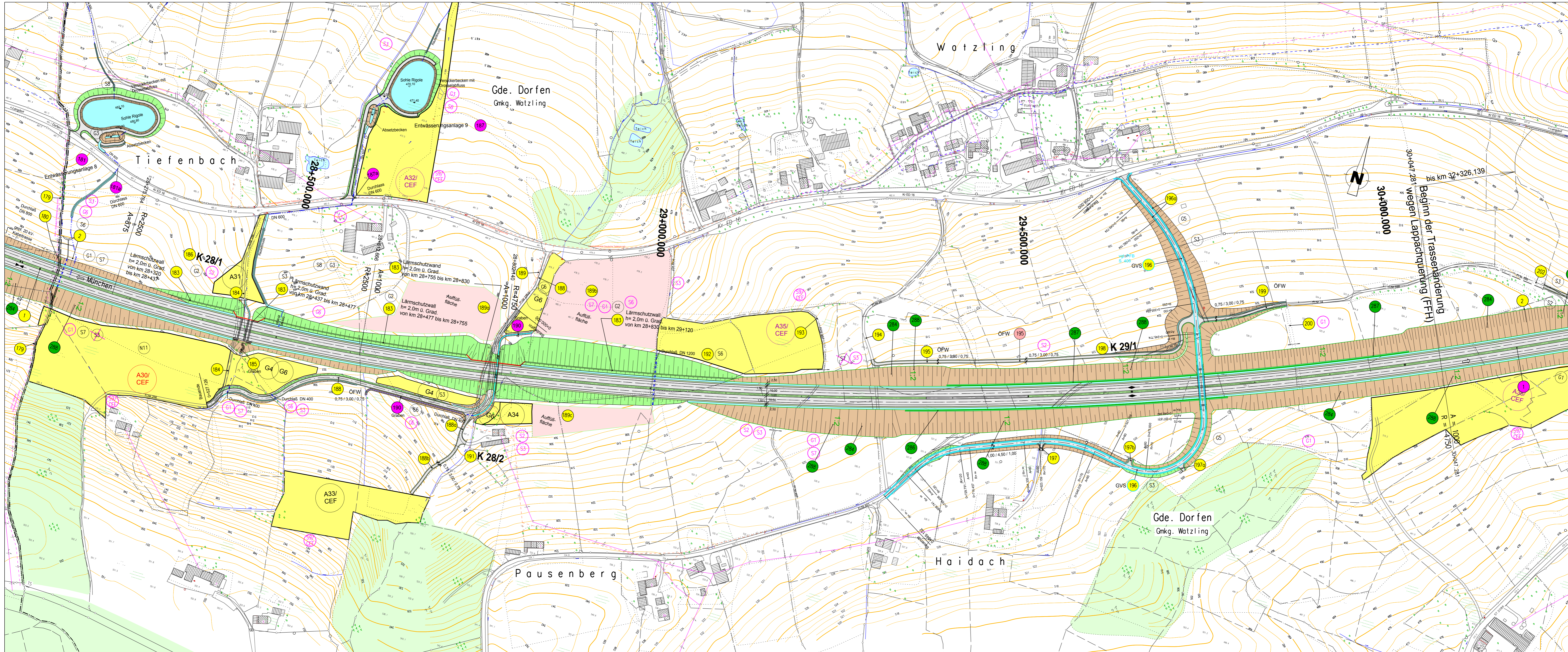
von km 16+980 bis km 34+423

Lageplan
 km 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 § 170 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: 08.01.2013 Datum: 08.01.2013

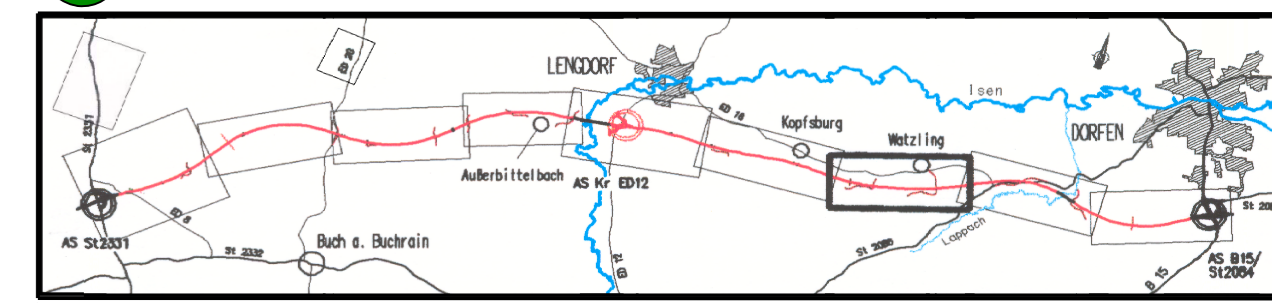


K 28/1 Bau - km 28+457,000
 Brücke über den Graben und Öko - Verbindung
 LW = 12,00 m ; LH ≥ 4,00 m
 B. zw.Gel. = 29,50 m

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
	aufgestellt	Referat 431	Feb. 2009	Petz
	geprüft	Sachgebiet 43	Feb. 2009	Rehm
		Abteilung 4	Feb. 2009	Dr. Wüst

A 94 München - Pocking (A 3)
Neubau Pastetten - Dorfen
 von km 16+980 bis km 34+423

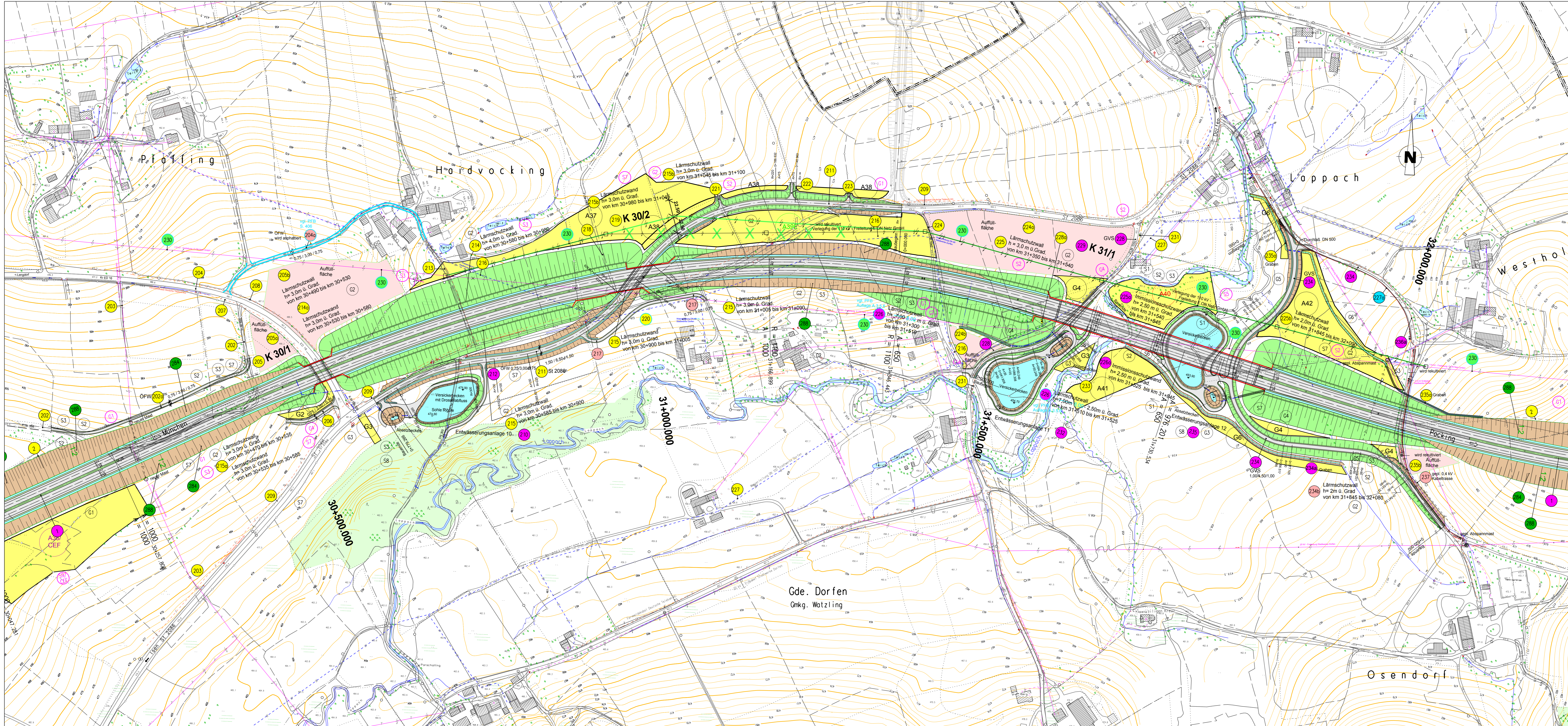
Lageplan
 km 28+200 bis km 30+200
 Maßstab 1 : 2 000

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:

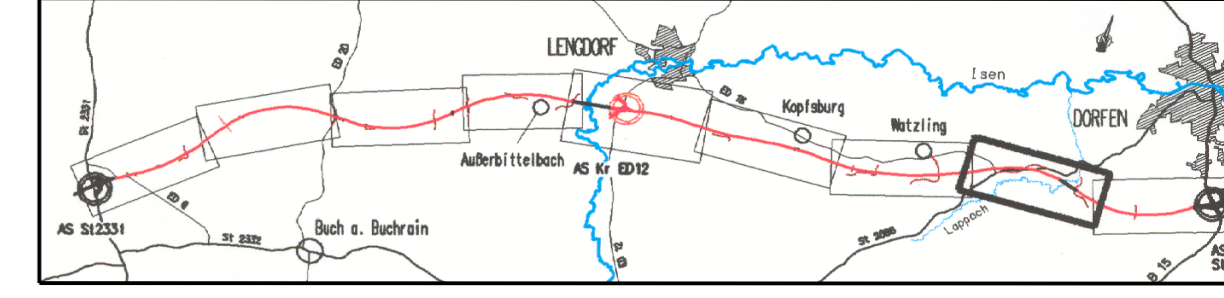
Postam: 07.05.2013 Luftbilder, Geodaten © Bayerische Vermessungsverwaltung



K 30/1 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 _r = 90 gon	K 30/2 Bau - km 30+990,000 Unterführung der Staatsstraße 2086 LW = 14,00 m ; LH ≥ 4,70 m B. zw.Gel. = 29,50 m ; Kr _r = 50 gon
--	--

K 31/1 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	Hiesl
2	Hängsicherungsmaßnahmen	Dez. 2012	Hiesl / Hofmann

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

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

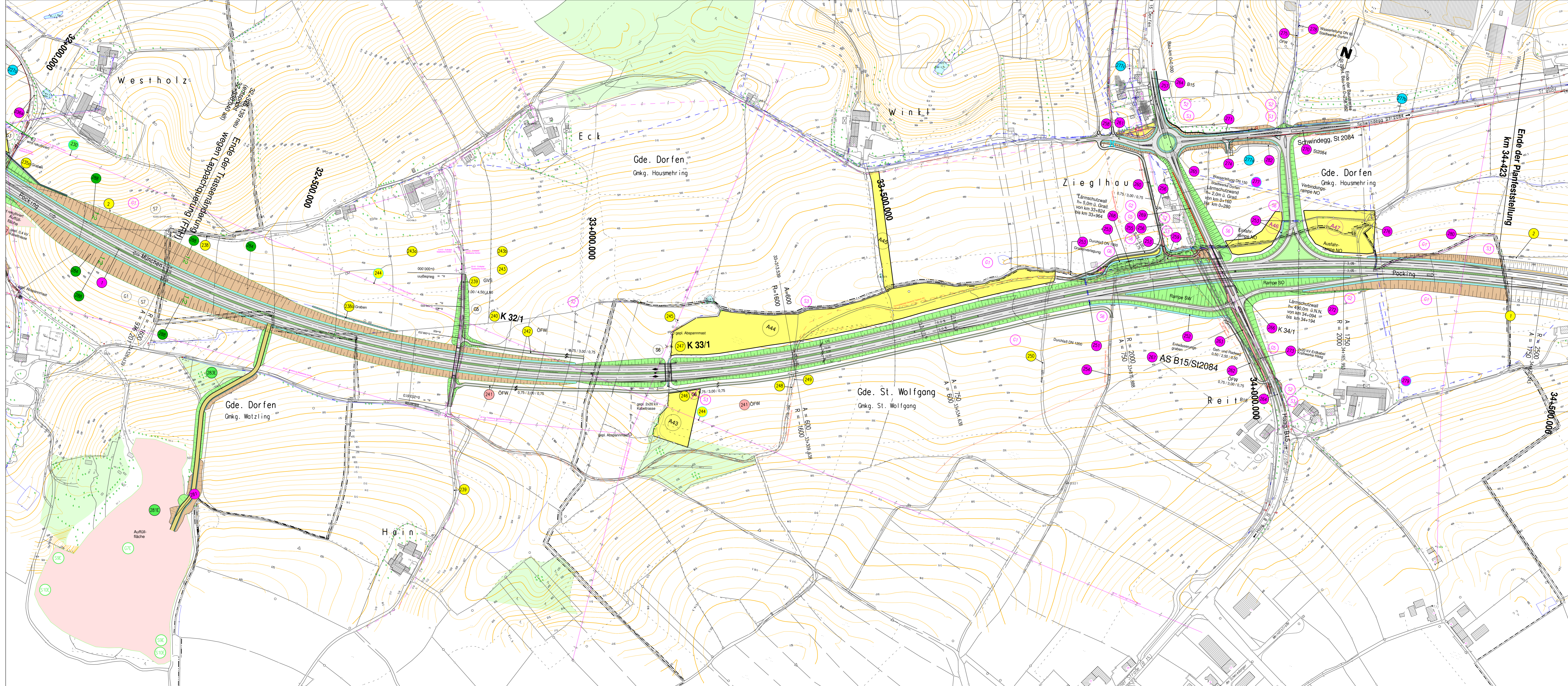
Lageplan	km 30+100 bis km 32+200
Maßstab 1 : 2 000	

Aufgestellt: München, den 30.04.1999
Autobahndirektion Südbayern

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
Regierungsrat

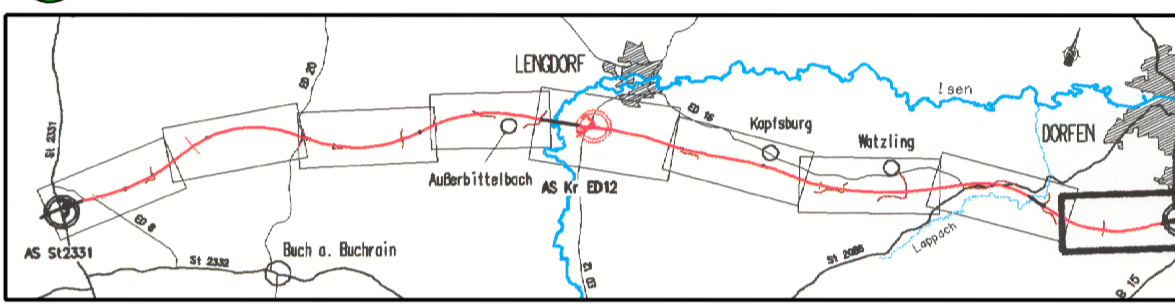
Projekt: Datum:
Postleitzahl: 87105-2013 Luftbilder, Geodaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung



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
 - 318 Bauwerksverzeichnis - Nummer 1. Tektur
 - 319 Bauwerksverzeichnis - Nummer 3. Tektur
 - 316 Bauwerksverzeichnis - Nummer Baueintragung
 - 317 Bauwerksverzeichnis - Nummer Planänderung vom 25.11.2011
 - 315 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. 2010	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		Zeichen	
Planfeststellung		bearbeitet	gezeichnet
A 94 München - Pocking (A 3)		Referat 431	Feb. 2009
Neubau Pastetten - Dorfen		Sachgebiet 43	Feb. 2009
von km 16+980 bis km 34+423		geprüft	Abteilung 4
		Dr. Wist	Feb. 2009
		Lageplan	
		km 32+200 bis km 34+500	
		Maßstab 1 : 2.000	

Aufgestellt:
 München, den 30.04.1999
 Autobahndirektion Südbayern

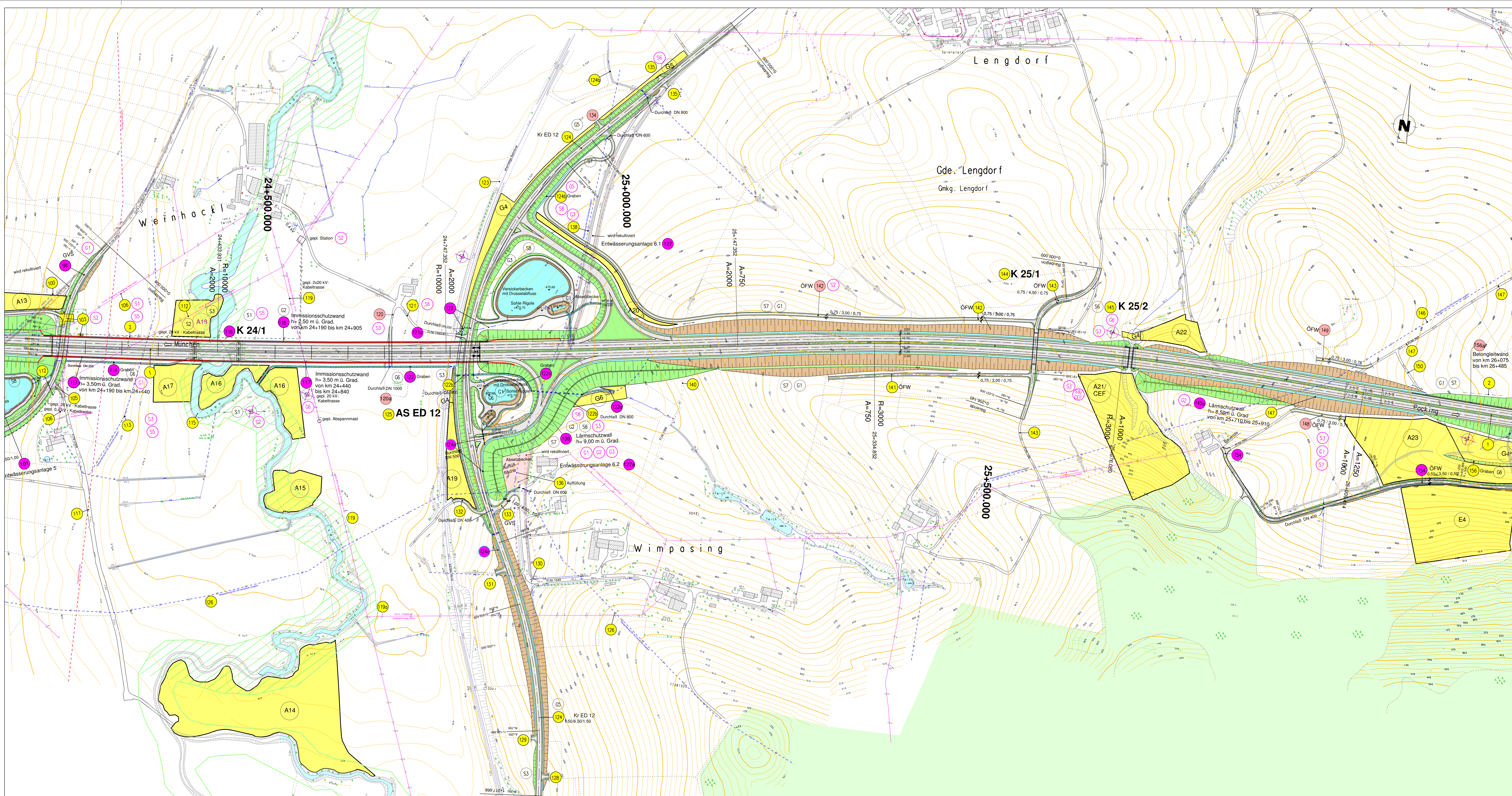
Wolterreck, Präsident

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

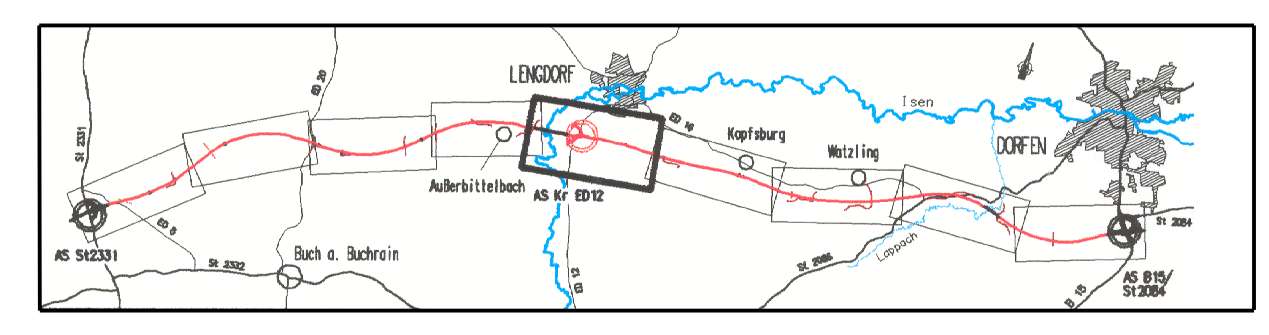
Stierbach, Staatsrat
Regierungsratin

Projekt: Datum: 06.01.2013

Luftbild, Geodaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung



- 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

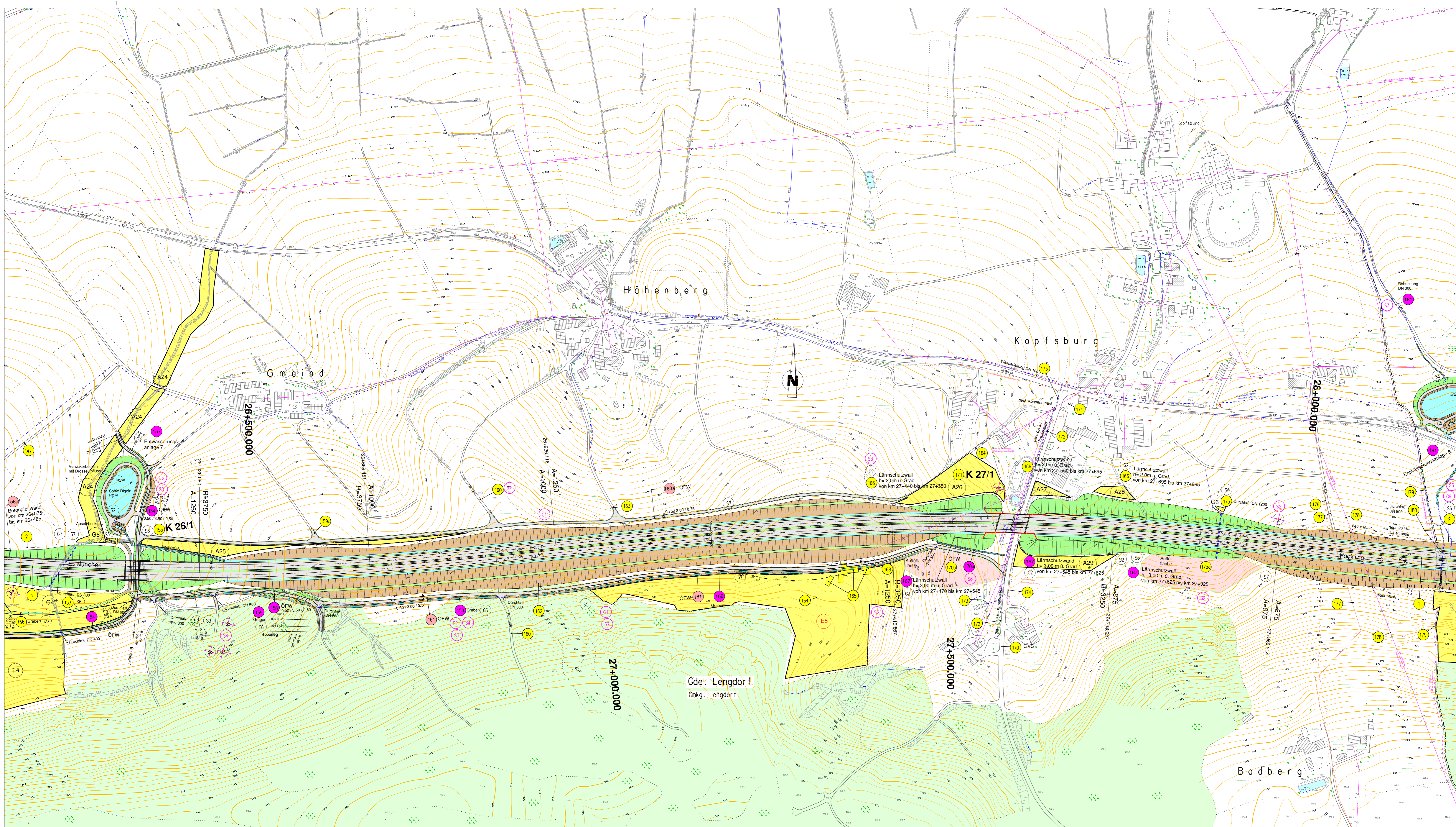
Freistaat Bayern Autobahndirektion Südbayern <small>Sodestraße 7-11, 80335 München, Tel. 089 54502-0, Fax 089 54502-200, E-Mail: poststelle@autobayern.de</small>		Unterlage Blatt Nr. Datum Zeichen	3 T 5 	
Planfeststellung	bearbeitet gezeichnet	Feb. 2009	Schmidt / M.Swita	
A 94 München - Pocking (A 3)	aufgestellt	Referat 431 Sachgebiet 43	Feb. 2009 Feb. 2009	Peitz Rehm
Neubau Pastetten - Dorfen	geprüft	Abteilung 4	Feb. 2009	Dr. Wüst
von km 16+980 bis km 34+423		Lageplan		
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

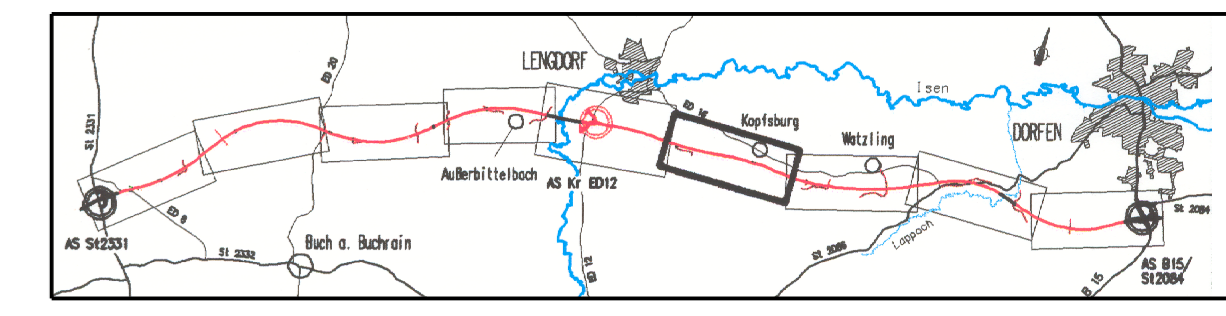
Projekt: 19.11.2009
Lufbildfoto, Geodaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung



K 26/1 Bau - km 26+31,000
 Unterführung eines öffentlichen
 Feld - und Waldweges
 LW = 20,00 m ; LH = 4,70 m
 B. zw.Gel. = 29,50 m ; Kr= 100 gon

K 27/1 Bau - km 27+589,000
 Unterführung der GVS Kopfsburg -
 Badberg und Öko - Verbindung
 LW = 40,00(2x20)m ; LH = 4,70 m
 B. zw.Gel. = 29,50 m ; Kr= 115 gon

- Legende:
- 255 Bauwerksverzeichnis - Nummer
 - 314 Bauwerksverzeichnis - Nummer 1. Tektur
 - 314 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

Unterlage: 3 T
 Blatt Nr.: 6
 Datum: Zeichen:

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

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

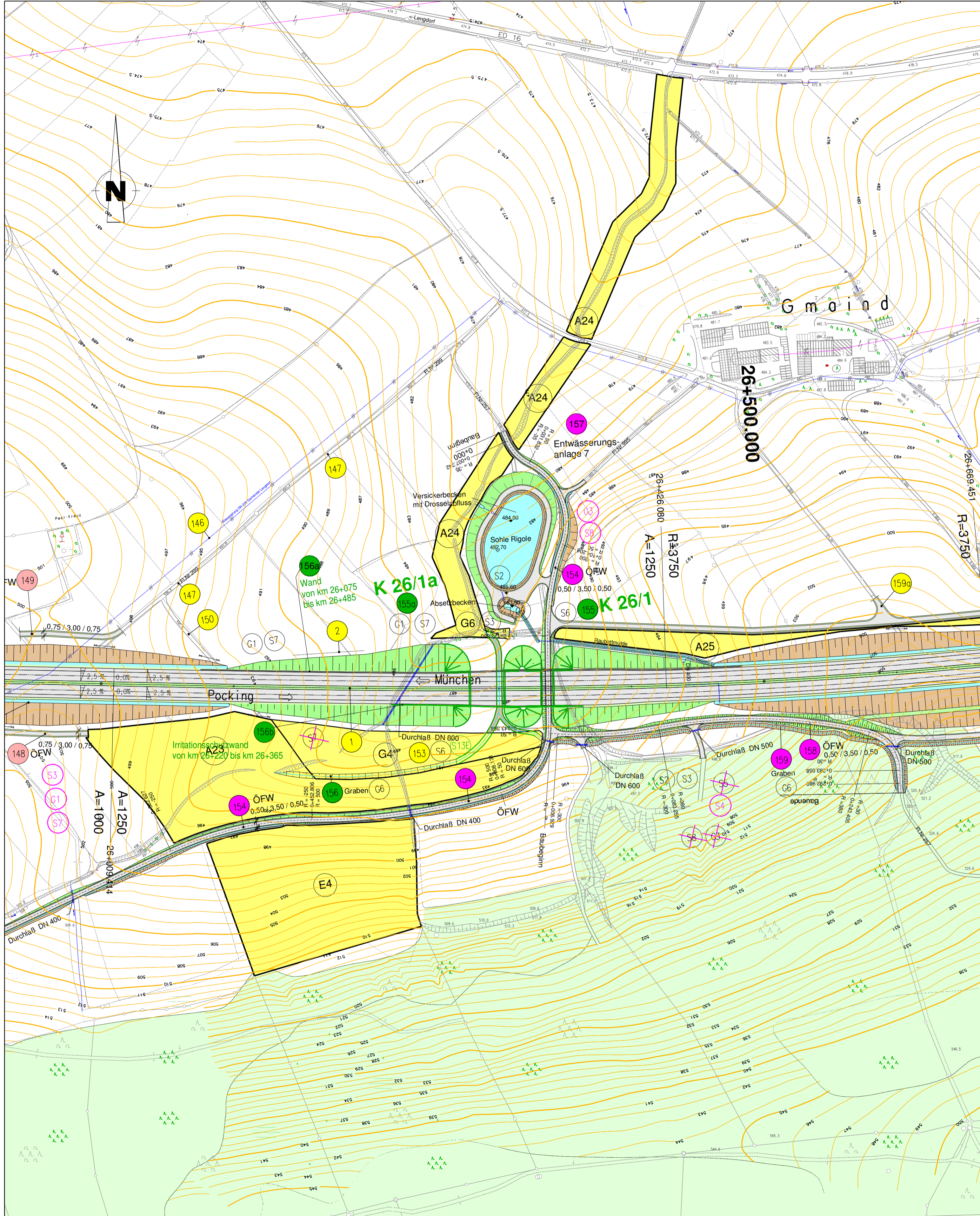
Aufgestellt: München, den 30.04.1999
 Autobahndirektion Südbayern
Waltereck
 Waltereck, Präsident

Planfestgestellt mit Beschluss
 der Regierung von Oberbayern, Az. 3471/99 - 1 A94-6
 München, 03.12.2008
Waltereck
 Oberregierungsrat

NACHRICHTLICH

Projekt: Datum:

Lufbildfoto, Geodaten © Bayerische Vermessungsverwaltung

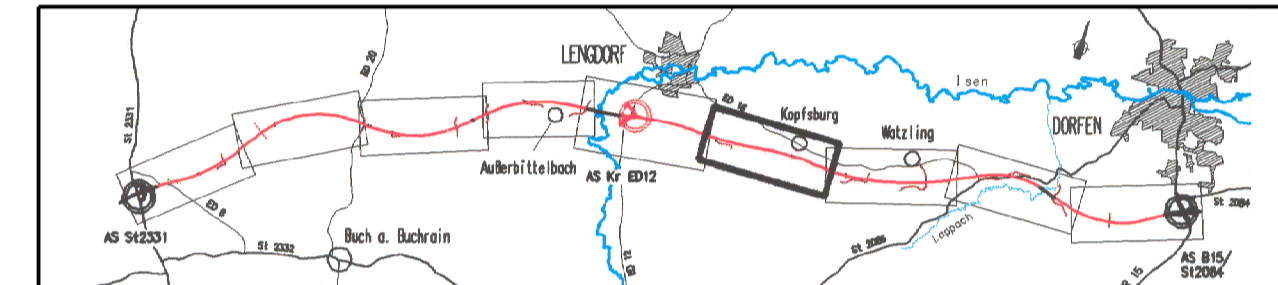


K 26/1a Bau - km 26+290,500
 Wilddurchlass mit Graben
 LW = 25,00 m ; LH ≥ 6,00 m
 B. zw.Gel. = 29,50 m ; Kr₂ = 100 gon

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 ; Kr₂ = 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

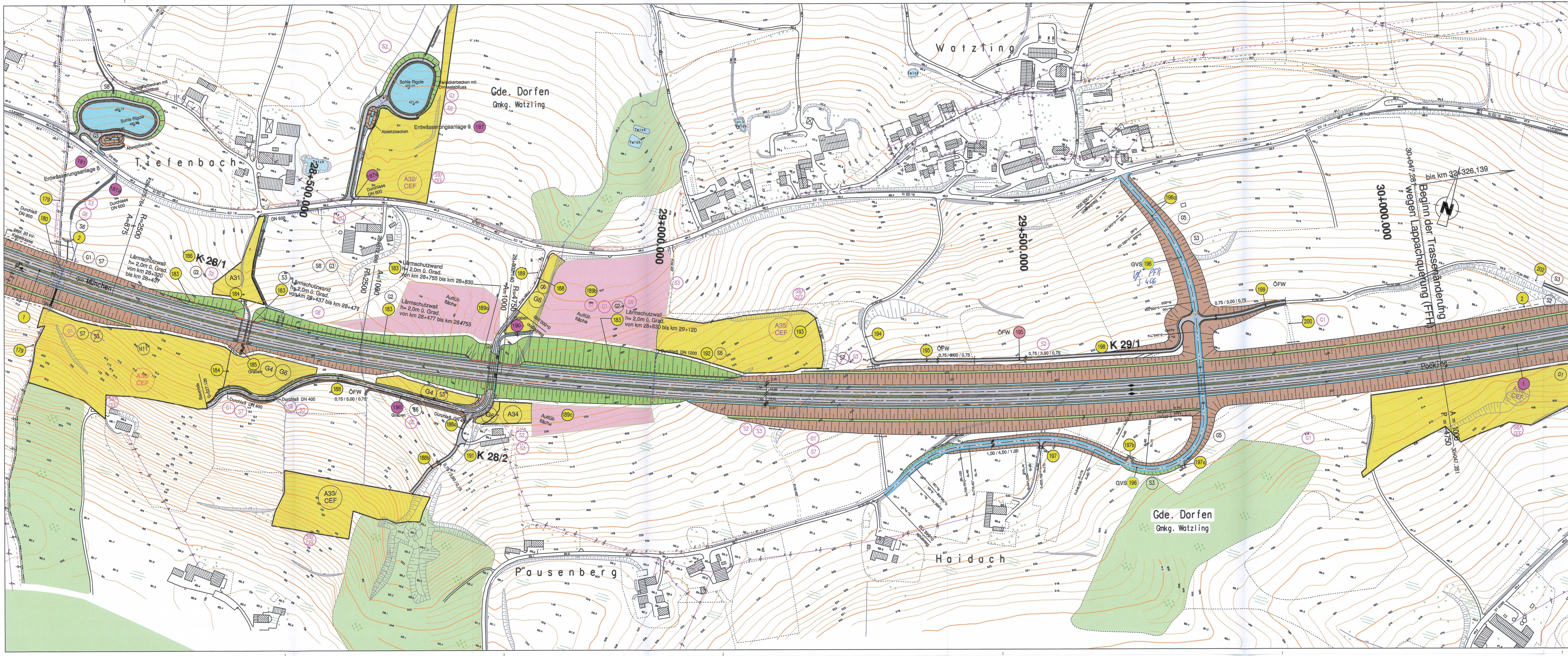
Aufgestellt:
 München, den 27.02.2009
 Autobahndirektion Südbayern
Lichtenwald
 Lichtenwald, Präsident

1. Tektur vom 31.10.2002
 zu den Planfeststellungsunterlagen
 vom 30.04.1999

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

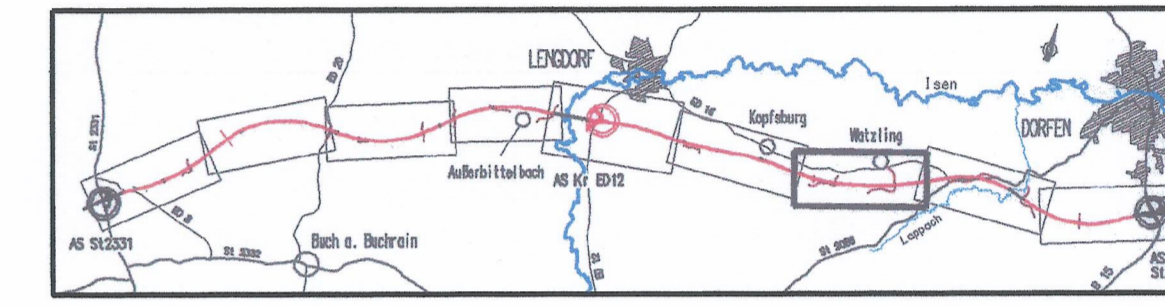
Nr.	Art der Änderung	Datum	Name
1	Wilddurchlass K 26/1a	Juni 2011	Schmidt
2	Änderung K 26/1	Juni 2011	Schmidt

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 3 E Blatt Nr. 1 Datum Zeichen															
Planfeststellung A 94 München - Pocking (A 3) Neubau Pastetten - Dorfen von km 16+980 bis km 34+423		<table border="1"> <tr> <td>bearbeitet</td> <td>gezeichnet</td> <td>Feb. 2009</td> <td>Schmidt / M.Swita</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">aufgestellt</td> <td>Referat 431</td> <td>Feb. 2009</td> <td>Peetz</td> </tr> <tr> <td>Sachgebiet 43</td> <td>Feb. 2009</td> <td>Rehm</td> </tr> <tr> <td>geprüft</td> <td>Abteilung 4</td> <td>Feb. 2009</td> <td>Dr. Wüst</td> </tr> </table>	bearbeitet	gezeichnet	Feb. 2009	Schmidt / M.Swita	aufgestellt	Referat 431	Feb. 2009	Peetz	Sachgebiet 43	Feb. 2009	Rehm	geprüft	Abteilung 4	Feb. 2009	Dr. Wüst
bearbeitet	gezeichnet	Feb. 2009	Schmidt / M.Swita														
aufgestellt	Referat 431	Feb. 2009	Peetz														
	Sachgebiet 43	Feb. 2009	Rehm														
geprüft	Abteilung 4	Feb. 2009	Dr. Wüst														
Lageplan 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															
NACHRICHTLICH		Bestandteil des Bescheids der Regierung von Oberbayern nach § 17d Satz 1 FStrG, Art. 76 Abs. 2 BayVwVfG vom 17.11.2011 Az. 32-4934/11/13/160 München, 17.11.2011  Beier Oberregierungsrat															
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 ; K_{kr} = 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@adsoo.bayern.de

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

Planfeststellung	bearbeitet	gezeichnet	Feb. 2009	Schmidt / M. Swita
A 94 München - Pocking (A 3)	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

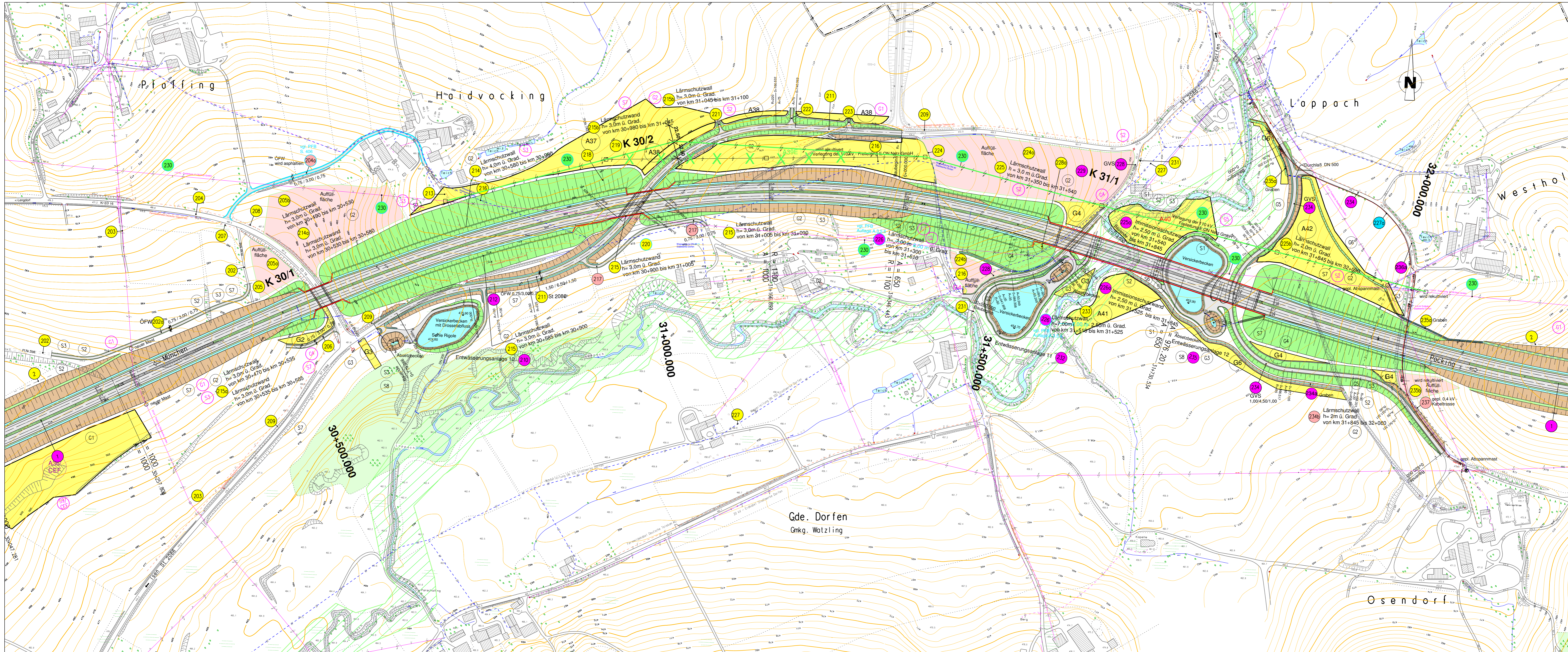
Lageplan
 km 28+200 bis km 30+200
 Maßstab 1 : 2 000

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

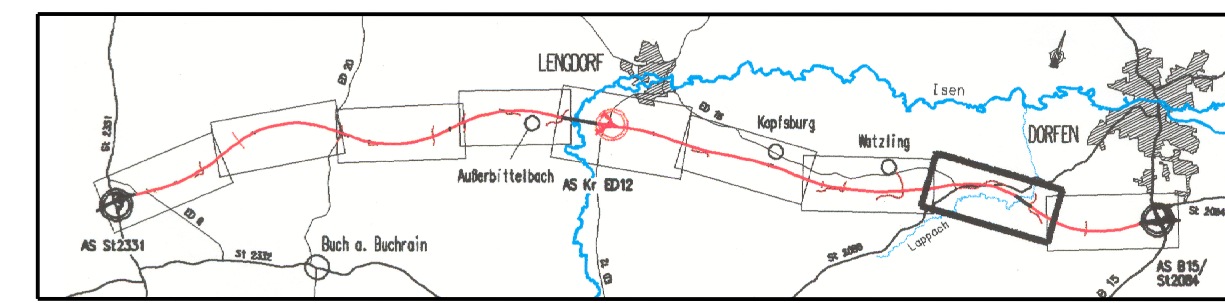
Projekt: Datum:
 Plandatum: 25.11.2009 Leitbild(er), Geodaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung



K 30/1 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	K 30/2 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
---	---

K 31/1 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 Blau eintragung
 - 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

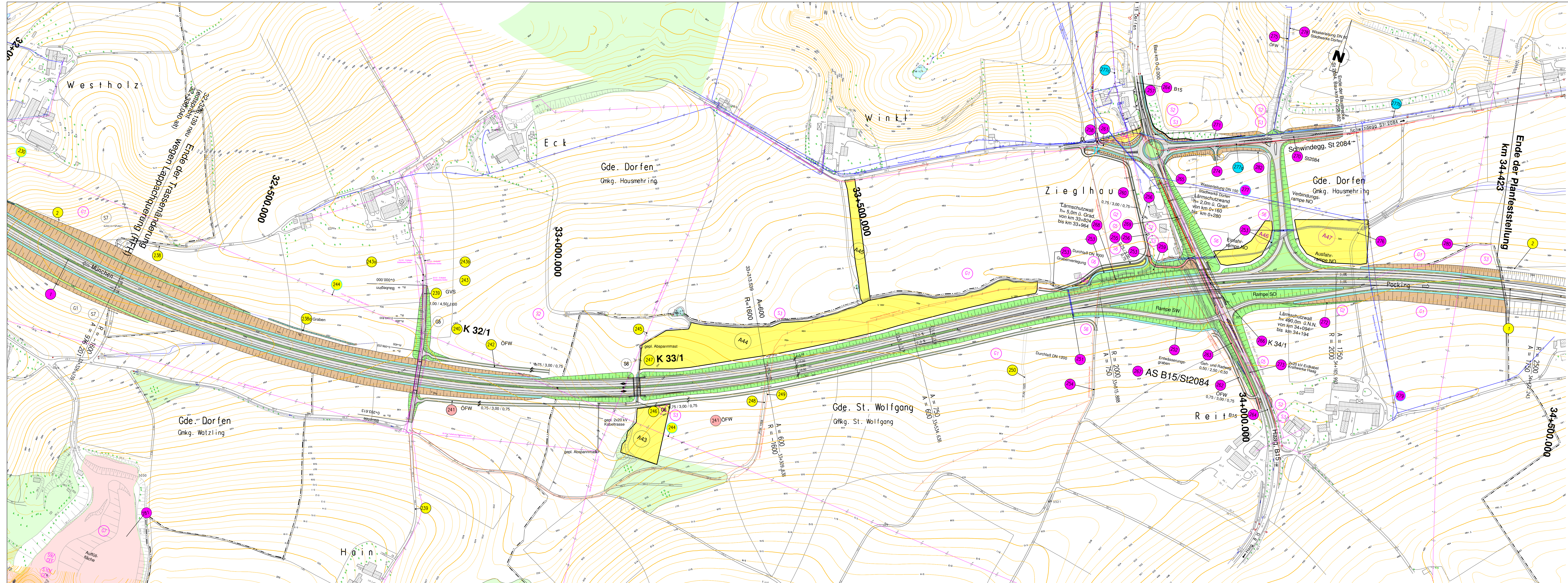
Aufgestellt: München, den 27.02.2009
Autobahndirektion Südbayern
Lichtenwald
Lichtenwald, Präsident

1. Tektur vom 31.10.2002
zu den Planfeststellungsunterlagen
vom 30.04.1999

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

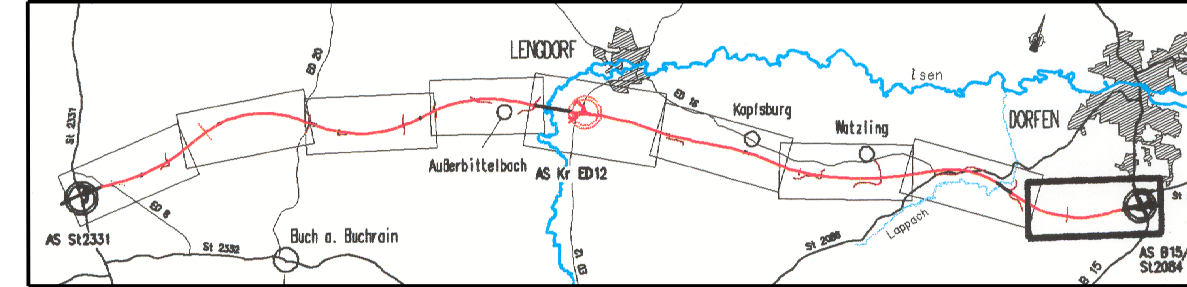
Nr.	Art der Änderung	Datum	Name
1	Änderung der 110 kV-Leitung	April 2011	Hless

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 3 E Blatt Nr. 8 Datum Zeichen
Planfeststellung	bearbeitet gezeichnet Referat 431 Sachgebiet 43 Abteilung 4	Feb. 2009 Feb. 2009 Feb. 2009 Feb. 2009
A 94 München - Pocking (A 3)	Schmidt / M.Swita Peez Rehm Dr. Wüst	
Neubau Pastetten - Dorfen	Lageplan	
von km 16+980 bis km 34+423	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	
NACHRICHTLICH		
Projekt:	Datum:	
Postdatum: 05.05.2011	Luftbilder, Geobdaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung	



K 32/1 Bau - km 32+792,000 Überführung der GVS "Hainer Straße"	K 33/1 Bau - km 33+117,500 Brücke über einen Graben und Öko - Verbindung
LW = 42,00(2x21,0)m ; LH > 4,70 m B. zw.Gel. = 9,00 m ; Kr ≈ 100 gon	LW = 8,00 m ; LH > 2,00 m B. zw.Gel. = 29,50 m

- Legende :
- 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
Woltereck
Woltereck, Präsident

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

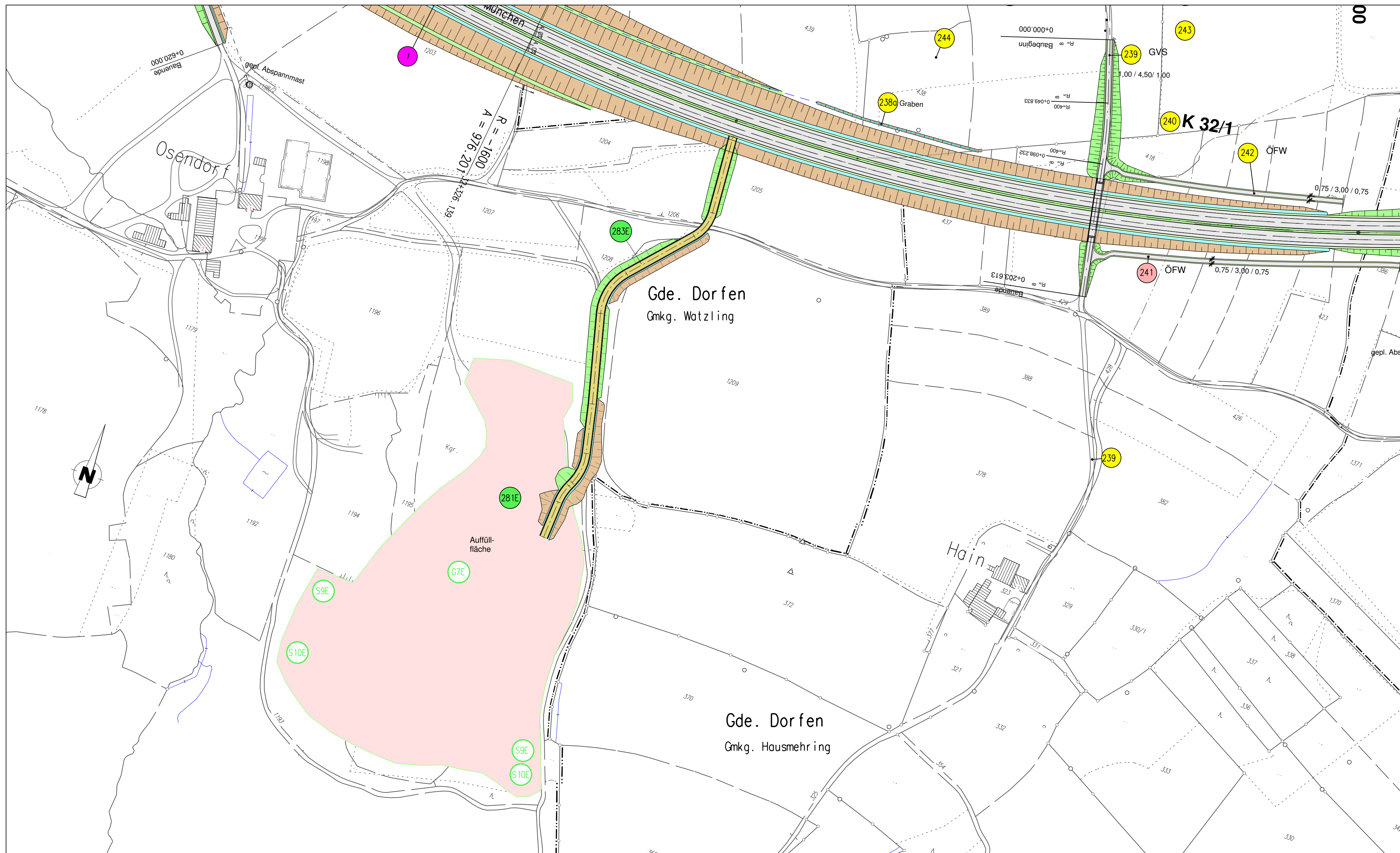
Freistaat Bayern Autobahndirektion Südbayern <small>Siedelstraße 7-11, 80335 München, Tel. 089/54552-0, Fax 089/54552-300, E-Mail poststelle@adbs.bayern.de</small>		Unterlage 3 T Blatt Nr. 9 Datum Zeichen
Planfeststellung	bearbeitet gezeichnet	Feb. 2009 Schmidt / M.Swita
A 94 München - Pocking (A 3)	aufgestellt Referat 431	Feb. 2009 Preetz
Neubau Pastetten - Dorfen	Sachgebiet 43	Feb. 2009 Rehm
von km 16+980 bis km 34+423	geprüft Abteilung 4	Feb. 2009 Dr. Wüst
	Lageplan	
	km 32+200 bis km 34+500	
	Maßstab 1 : 2 000	

Aufgestellt: München, den 30.04.1999
Autobahndirektion Südbayern
Woltereck
Woltereck, Präsident

Planfestgestellt mit Beschluss der Regierung von Oberbayern, Az. 32-1134-1-A94-6
München, 03.12.2003

NACHRICHTLICH

Projekt: Datum: 01.12.2009
Lufbildfoto, Geodaten: © 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 **3E**
Blatt Nr. **1**
Datum Zeichen

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

Woltereck
Woltereck, Präsident

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

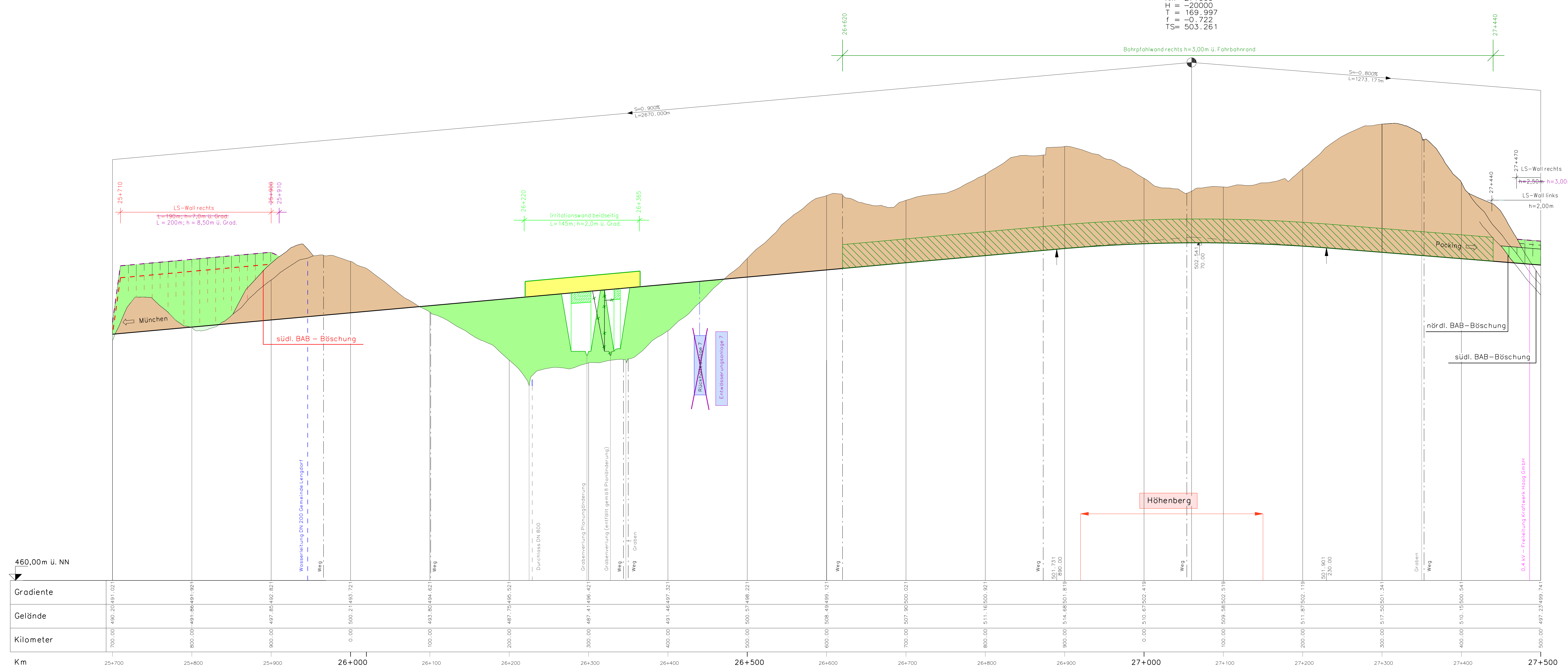
Beier
Oberregierungsrat

NACHRICHTLICH

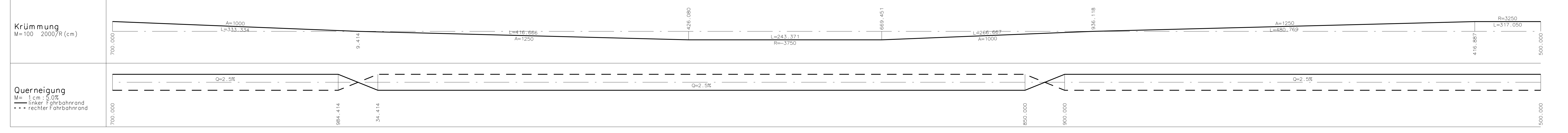
K 26/10 Bau - km 26+290,500
 Wilddurchlass mit Graben
 LW = 25,00m ; LH ≥ 6,00m
 B. zw. Gel. = 29,50m ; Kr 4 = 100 gon

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



Km	25+700	25+800	25+900	26+000	26+100	26+200	26+300	26+400	26+500	26+600	26+700	26+800	26+900	27+000	27+100	27+200	27+300	27+400	27+500																																			
Gradiente	700.00	490.20	491.02	0.00	500.21	493.72	0.00	497.85	492.82	100.00	493.80	494.62	200.00	487.75	495.32	300.00	487.41	496.42	400.00	491.46	497.32	500.00	500.57	498.22	600.00	506.48	499.12	700.00	507.90	500.02	800.00	511.16	500.92	900.00	514.68	501.61	0.00	510.67	502.41	100.00	505.58	502.51	200.00	511.87	502.11	300.00	517.50	501.34	400.00	510.15	500.54	500.00	497.23	499.74
Gelände	700.00	490.20	491.02	0.00	500.21	493.72	0.00	497.85	492.82	100.00	493.80	494.62	200.00	487.75	495.32	300.00	487.41	496.42	400.00	491.46	497.32	500.00	500.57	498.22	600.00	506.48	499.12	700.00	507.90	500.02	800.00	511.16	500.92	900.00	514.68	501.61	0.00	510.67	502.41	100.00	505.58	502.51	200.00	511.87	502.11	300.00	517.50	501.34	400.00	510.15	500.54	500.00	497.23	499.74
Kilometer	700.00	800.00	900.00	0.00	100.00	200.00	300.00	400.00	500.00	600.00	700.00	800.00	900.00	0.00	100.00	200.00	300.00	400.00	500.00	600.00	700.00	800.00	900.00	0.00	100.00	200.00	300.00	400.00	500.00	600.00	700.00	800.00	900.00	0.00	100.00	200.00	300.00	400.00	500.00	600.00	700.00	800.00	900.00	0.00	100.00	200.00	300.00	400.00	500.00					



Planänderung vom 17.05.2013
 zu den Planfeststellungsunterlagen
 vom 30.04.1999
 Aufgestellt: München, den 17.05.2013
 Autobahndirektion Südbayern
 Peikert, Leitender Bauingenieur

Planänderung vom 30.06.2011
 zu den Planfeststellungsunterlagen
 vom 30.04.1999
 Aufgestellt: München, den 30.06.2011
 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 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
 Bahnhof 1-11, 80339 München, Tel. 089 54502-0, Fax 089 54502-200, E-Mail: poststelle@adbsb.bayern.de

Planfeststellung	bearbeitet	gezeichnet	Feb. 2009	Schmidt/Lösch/Swita
A 94 München - Pocking (A 3) Neubau Pastetten - Dorfen km 16+980 bis 34+423	aufgestellt	Referat 431	Feb. 2009	Petz
	geprüft	Sachgebiet 43	Feb. 2009	Rehm
		Abteilung 4	Feb. 2009	Dr. Wüst

Höhenplan
 BAB A 94
 km 25+700 bis km 27+500
 Maßstab 1 : 2.000 / 200

Aufgestellt: München, den 30.04.1999
 Autobahndirektion Südbayern
 Wolterbeck, Präsident

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

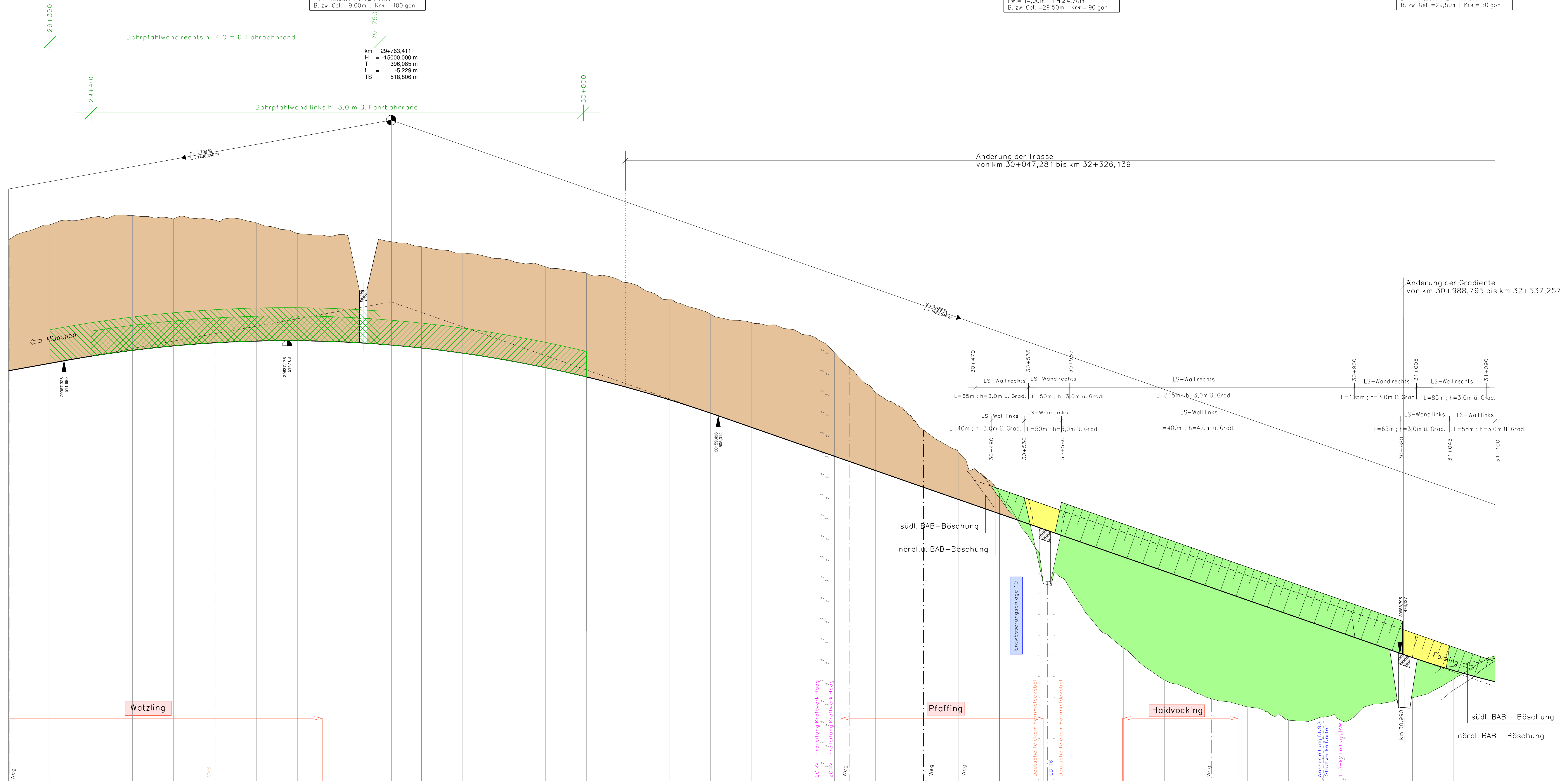
Projekt: Datum: 14.12.2012

Lufbildkart. Geodaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung

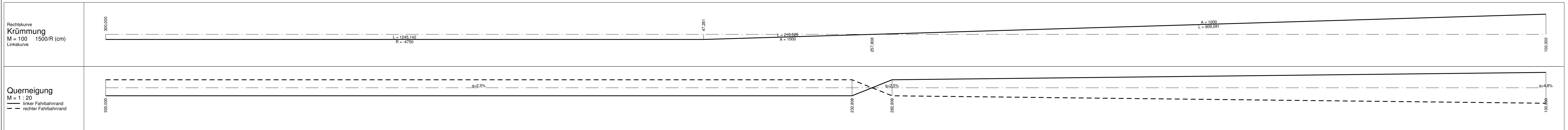
K 29/1 Bau - km 29+729,500
Überführung der GVS
Pausenberg - Watzling
LW = 46,00m ; LH ≥ 4,70m
B. zw. Gel. = 9,00m ; Krκ = 100 gon

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



Station	300,000	350,000	400,000	450,000	500,000	550,000	600,000	650,000	700,000	750,000	763,411	800,000	850,000	900,000	950,000	100,000	150,000	200,000	250,000	300,000	350,000	400,000	450,000	500,000	550,000	600,000	650,000	700,000	750,000	800,000	850,000	900,000	950,000	100,000			
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	506,803	504,862	502,228	500,996	500,996	499,888	498,157	491,415	489,675	487,834	486,193	484,452	482,711	480,970	479,228	477,487	475,746	474,005	472,264	
Gelände	526,300	528,15	529,03	529,25	529,87	529,71	529,39	527,09	526,96	526,36	525,411	524,45	522,72	520,97	519,07	517,28	515,13	512,29	508,86	504,69	500,66	496,66	492,66	488,66	484,66	480,66	476,66	472,66	468,66	464,66	460,66	456,66	452,66	448,66	444,66	440,66	436,66
Station	300,000	350,000	400,000	450,000	500,000	550,000	600,000	650,000	700,000	750,000	763,411	800,000	850,000	900,000	950,000	100,000	150,000	200,000	250,000	300,000	350,000	400,000	450,000	500,000	550,000	600,000	650,000	700,000	750,000	800,000	850,000	900,000	950,000	100,000			
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																		



Planänderung vom 17.05.2013
zu den Planfeststellungsunterlagen
vom 30.04.1999

3. Tektur vom 27.02.2009
zu den Planfeststellungsunterlagen
vom 30.04.1999

1. Tektur vom 31.10.2002
zu den Planfeststellungsunterlagen
vom 30.04.1999

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name
1	Hängerschutzmaßnahmen	Dez. 2012	Hies-Hofmann

Freistaat Bayern
Autobahndirektion Südbayern

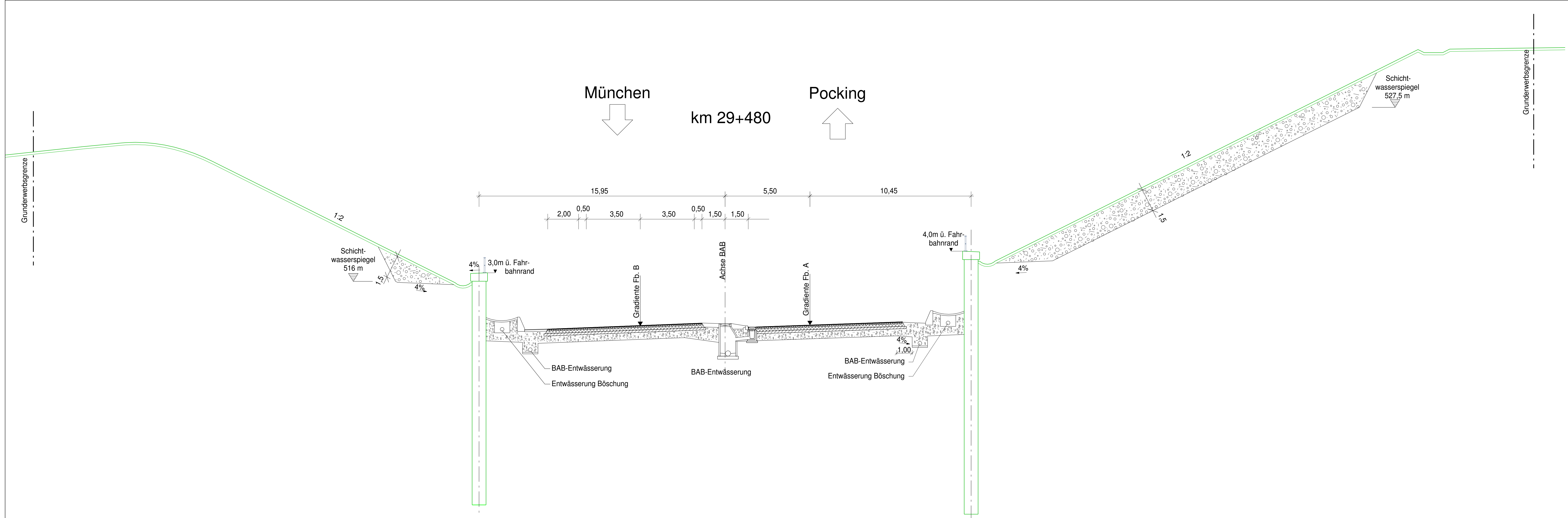
Planfeststellung
A 94 München - Pocking (A 3)
Neubau
Pastetten - Dorfen
km 16+980 bis 34+423

Höhenplan
BAB A 94
km 29+300 bis km 31+100
Maßstab 1 : 2.000 / 200


Aufgestellt: München, den 30.04.1999
Autobahndirektion Südbayern

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

Projekt: Datum:

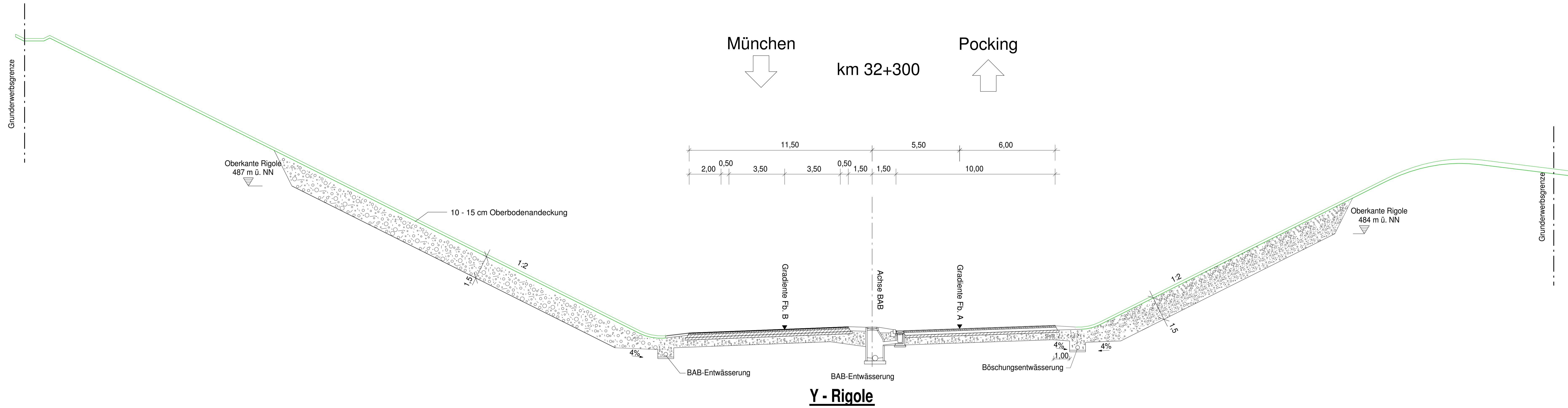


Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

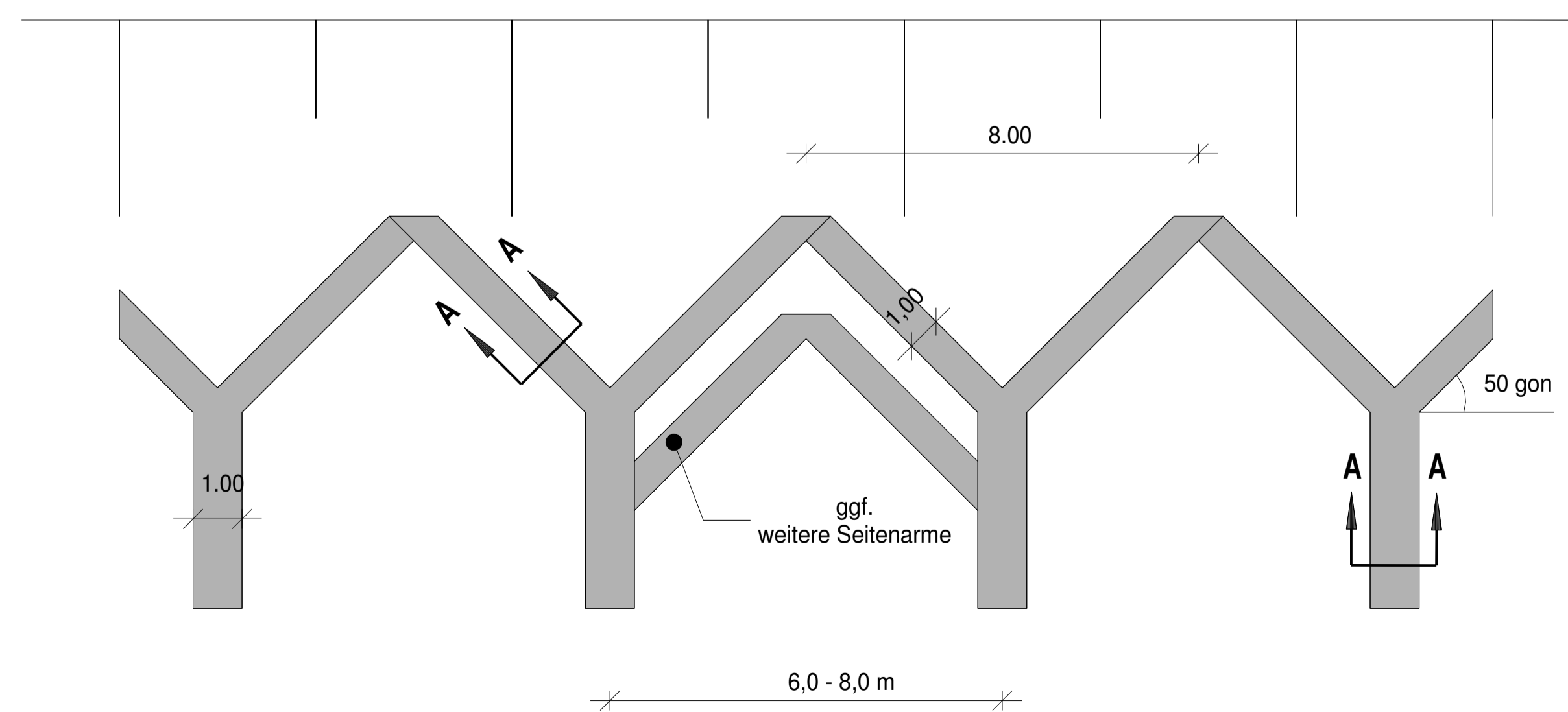
Freistaat Bayern Autobahndirektion Südbayern <small>Siedstraße 7-11, 80330 München, Tel. 089-54532-0, Fax 089-54532-200, E-Mail: poststelle@abdb.bayern.de</small>		Unterlage Blatt Nr. Datum	5 E 1 Zeichen
--	---	---------------------------------	---------------------

Planfeststellung	bearbeitet	gezeichnet	Dez. 2012	Hiess/Hofmann
A 94 München - Pocking (A 3) Neubau Pastetten - Dorfen von km 16+980 bis km 34+423	aufgestellt	Referat 431	Dez. 2012	Köhl
	geprüft	Sachgebiet 43	Dez. 2012	Rehm
	geprüft	Abteilung 4	Dez. 2012	Peiker
Kennzeichnender Querschnitt bei km 29+480				
Maßstab 1 : 100				

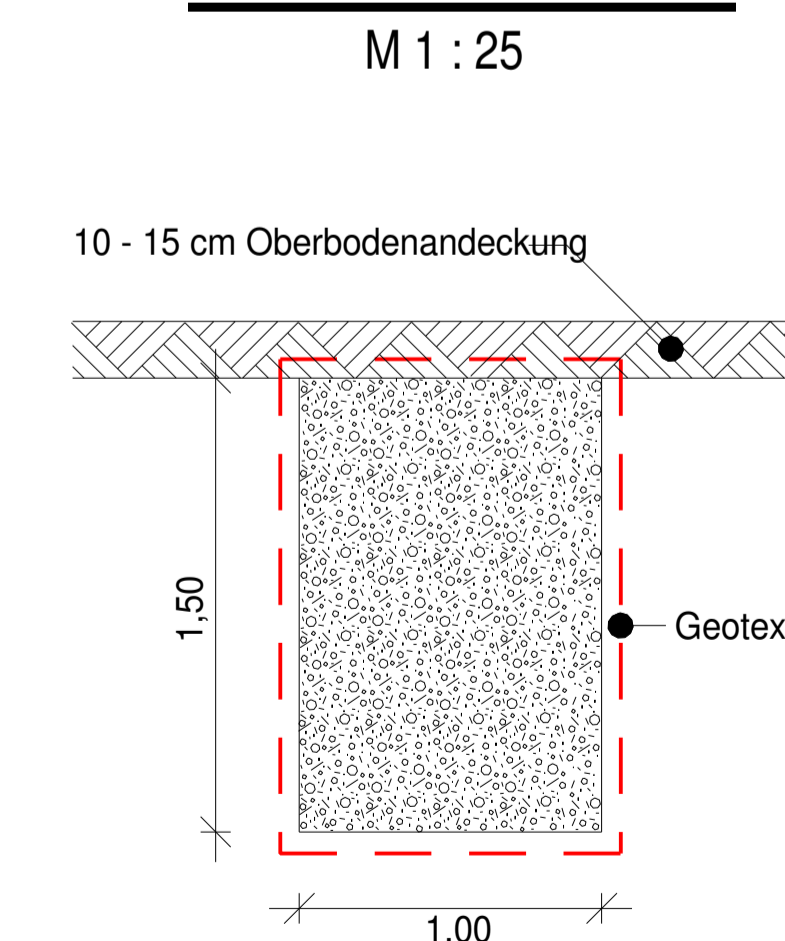
NACHRICHTLICH



Ansicht Böschungfläche



Querschnitt A - A



Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

Freistaat Bayern Autobahndirektion Südbayern <small>Siedlerstraße 7-11, 80333 München, Tel. 089-5452-0, Fax 089-5452-200, E-Mail: poststelle@abdb.bayern.de</small>				Unterlage	5 E
				Blatt Nr.	2
				Datum	Zeichen

Planfeststellung	bearbeitet	gezeichnet	Dez. 2012	Hiebs/Hofmann
A 94 München - Pocking (A 3) Neubau Pastetten - Dorfen von km 16+980 bis km 34+423	aufgestellt	Referat 431 Sachgebiet 43	Dez. 2012	Köhl Rehm
	geprüft	Ableitung 4	Dez. 2012	Peiker
	Kennzeichnender Querschnitt bei km 32+300			
Maßstab 1 : 100				

NACHRICHTLICH

Planfeststellung

Bauwerksverzeichnis

Verzeichnis der Wege, Gewässer, Bauwerke
und sonstige Anlagen
für die

A 94 München – Pocking (A3)

Neubau Pastetten – Dorfen

km 16+980 - km 34+423

1. Tektur vom 31.10.2002

(die geänderten Textteile sind mit Roteintrag gekennzeichnet)

3. Tektur vom 27.02.2009

(die geänderten Textteile sind mit Lilaeintrag gekennzeichnet)

Planänderung vom 21.01.2011

(die geänderten Textteile sind mit Grüneintrag gekennzeichnet)

Planänderung vom 17.05.2013

(die geänderten Textteile sind mit Grüneintrag gekennzeichnet)

Aufgestellt:

München, 17.05.2013

AUTOBAHNDIREKTION SÜDBAYERN



Peiker
Leitender Baudirektor

Bestandteil d. 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

Bauwerksverzeichnis

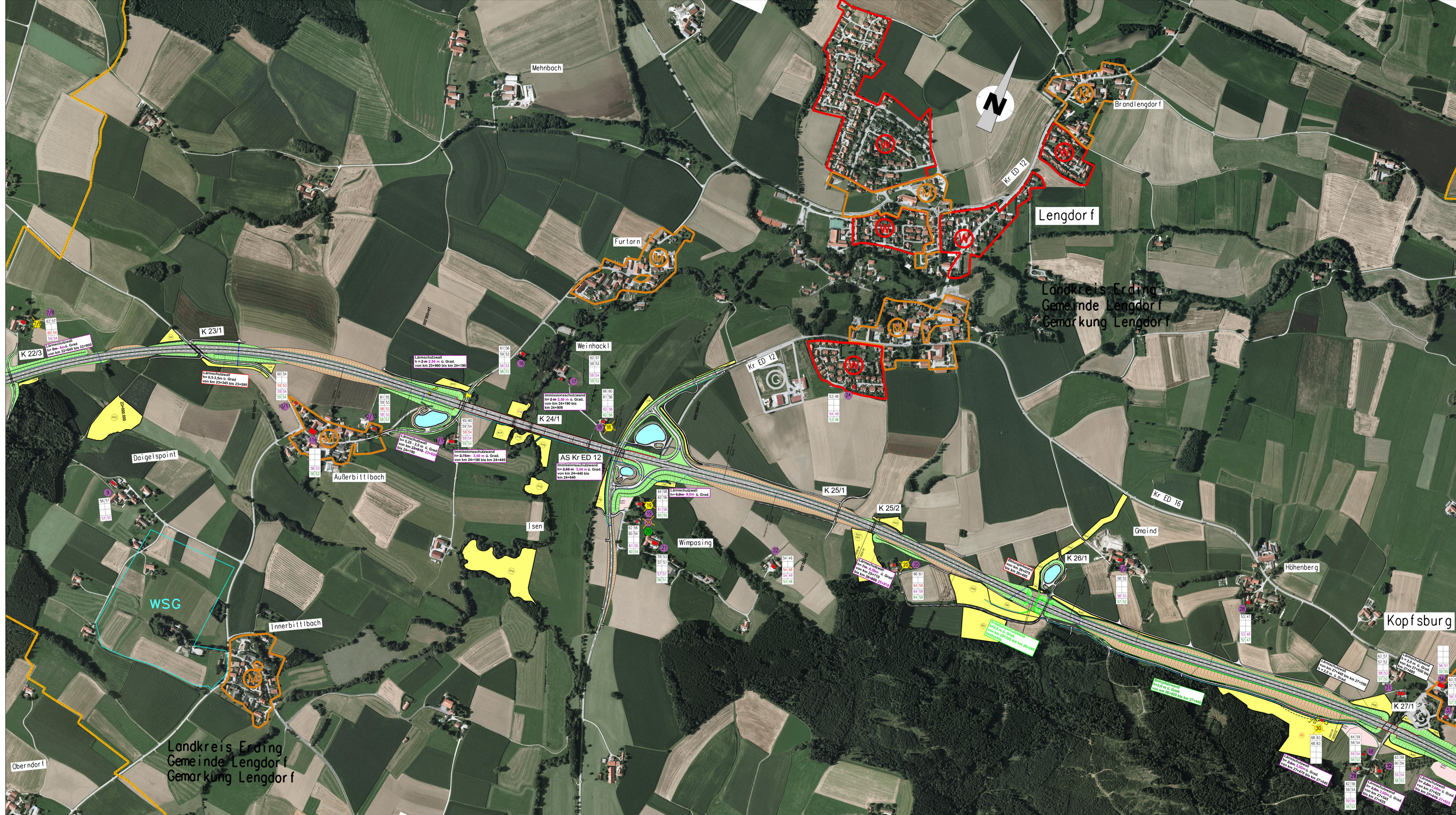
A 94 München - Pocking (A3) - Neubau von Pastetten bis Dorfen

Lfd. Nr.	km (Strecke oder Achsenschnittpunkt)	Bezeichnung	a) bisheriger b) künftiger Eigentümer oder Unterhaltungspflichtiger	Vorgesehene Regelung
1	2	3	4	5
283E	32+440 - 32+505 Südlich	vorübergehende Errichtung eines WW	a) und b) Die Eigentümer	<p>Um den Massentransport zur Deponie für Überschussmassen bei Osendorf (Ifd.Nr. 281E) während der Bauzeit sicher zu stellen, wird auf den Fl. Nr. 1205, 1206, 1208, 1209, 1210, 1211, Gmkg. Watzling, vorübergehend ein WW errichtet.</p> <p>Baulänge: rund 370 m Fahrbahnbreite: 6,00 m Bankette: 2 x 0,50 m Kronenbreite: 7,00 m Oberbau: Kiestragschicht mit wassergebundener Decke Die Kosten trägt die Bundesrepublik Deutschland.</p> <p>Im Übrigen gilt Entschädigungsrecht.</p>
284	25+045 – 32+450	Rigolen zur Böschungsentwässerung	a) --- b) Bundesrepublik Deutschland	<p>Zur dauerhaften Böschungsentwässerung werden in den unten aufgeführten Bereichen Rigolen erforderlich, welche die wasserführenden Schichten erfassen und entwässern. Die Rigolen sind mit einer Tiefe von ca. 1,5 m und einer Breite von ca. 1,0 m geplant. Als typische Achsabstände zwischen den einzelnen Rigolen sind 6 m bis 8 m vorgesehen. Die Rigolen sollten miteinander Y-artig verbunden werden, bei größeren Rigolenlängen können auch mehrere Y-Stränge erforderlich werden.</p> <p>Die Anordnung der Rigolen ist in der an der Richtungsfahrbahn Mühldorf (Fahrbahn A) angrenzenden Einschnittsböschung (südlich der A 94) in folgenden Bereichen vorgesehen: km 25+045 bis km 25+700, km 25+800 bis km 26+090, km 26+470 bis km 26+750, km 28+000 bis km 28+400, km 29+064 bis km 30+500 und km 32+150 bis km 32+400.</p> <p>In der an der Richtungsfahrbahn München (Fahrbahn B) angrenzenden Einschnittsböschung (nördlich der A 94) ist die Anordnung der Rigolen in folgenden Bereichen vorgesehen: km 25+045 bis km 25+700, km 25+800 bis km 26+090, km 29+064 bis km 30+500 und km 32+250 bis km 32+450.</p> <p>Die Höhen der Rigolenoberkanten werden im Rahmen der Aushubarbeiten überprüft und angepasst.</p>
285	26+620 – 27+440 Südlich	Bohrpfahlwand	a) --- b) Bundesrepublik Deutschland	<p>Zwischen km 26+620 und km 27+440 wird eine Bohrpfahlwand mit einer Höhe von 3,0 m über Fahrbahnrand errichtet. An den Enden wird die Bohrpfahlwand zur Verbesserung der Gestaltung mit einer Neigung von 1:5 bis auf 1 m Höhe abgetrept.</p> <p>Die Regelböschungsneigung wird an dieser Stelle von 1:1,5 auf 1:2 vermindert, wodurch am Böschungsfuß Stützwände erforderlich werden, um die bereits planfestgestellten Grunderwerbsgrenzen einzuhalten.</p> <p>Im Zuge des Voraushubs werden die genauen Bereichsgrenzen für die Querschnitte mit Stützwänden überprüft</p>

Bauwerksverzeichnis

A 94 München - Pocking (A3) - Neubau von Pastetten bis Dorfen

Lfd. Nr.	km (Strecke oder Achsenschnittpunkt)	Bezeichnung	a) bisheriger b) künftiger Eigentümer oder Unterhaltungspflichtiger	Vorgesehene Regelung
1	2	3	4	5
286	29+350 – 29+750 Südlich	Bohrpfahlwand	a) --- b) Bundesrepublik Deutschland	<p>Zwischen km 29+350 und km 29+750 wird eine Bohrpfahlwand errichtet. Die Höhe über Fahrbahnrand beträgt 4,0 m. An den Enden wird die Bohrpfahlwand zur Verbesserung der Gestaltung mit einer Neigung von 1:5 bis auf 1 m Höhe abgetrept.</p> <p>Die Regelböschungsneigung wird an dieser Stelle von 1:1,5 auf 1:2 vermindert, wodurch am Böschungsfuß Stützwände erforderlich werden, um die bereits planfestgestellten Grunderwerbsgrenzen einzuhalten. Um eine ausreichende Standsicherheit der Einschnittsböschungen zu gewährleisten, werden darüber hinaus in Teilbereichen zusätzliche Sickerstützscheiben erforderlich.</p> <p>Im Zuge des Voraushubs werden die genauen Bereichsgrenzen für die Querschnitte mit Stützwänden überprüft</p>
287	29+400 – 30+000 Nördlich	Bohrpfahlwand	a) --- b) Bundesrepublik Deutschland	<p>Zwischen km 29+400 und km 30+000 wird eine Bohrpfahlwand errichtet. Die Höhe über Fahrbahnrand beträgt 3,0 m. An den Enden wird die Bohrpfahlwand zur Verbesserung der Gestaltung mit einer Neigung von 1:5 bis auf 1 m Höhe abgetrept.</p> <p>Die Regelböschungsneigung wird an dieser Stelle von 1:1,5 auf 1:2 vermindert, wodurch am Böschungsfuß Stützwände erforderlich werden, um die bereits planfestgestellten Grunderwerbsgrenzen einzuhalten. Darüber hinaus werden in Teilbereichen zusätzliche Sickerstützscheiben erforderlich, um eine ausreichende Standsicherheit der Einschnittsböschungen zu gewährleisten.</p> <p>Im Zuge des Voraushubs werden die genauen Bereichsgrenzen für die Querschnitte mit Stützwänden überprüft</p>
288	25+045 – 32+750	Einschnittsböschung	a) --- b) Bundesrepublik Deutschland	Die Regelböschungsneigung wird in diesem Bereich von 1:1,5 auf 1:2 vermindert.

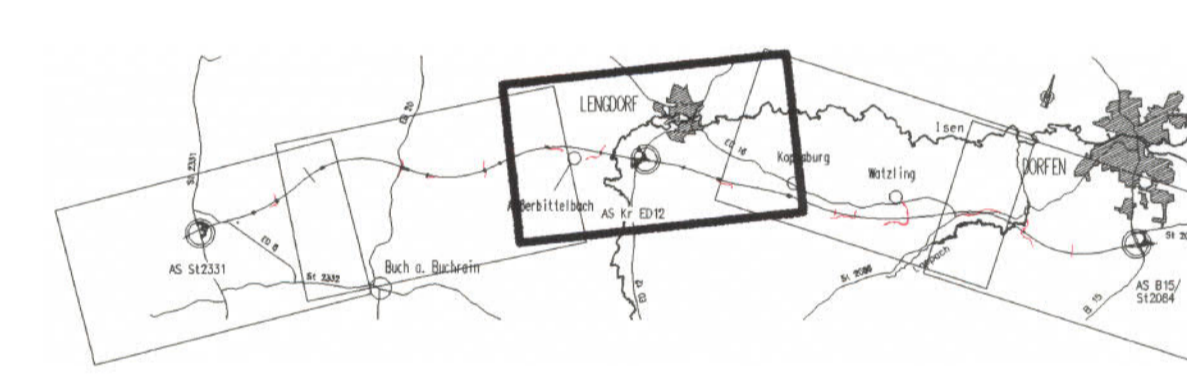


- Legende :**
- (W) Wohngebiete
 - (M) Dorf- und Mischgebiete
 - (A/G) Ausgleichsflächen / Gestaltungsflächen

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

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
Wolterreck
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	Entwässerung	Okt. 02	Huber/Reichl
5	Ausgleichsflächen	Okt. 02	Huber/Hirsch
6	Brücken	Okt. 02	Huber/Maierbacher
7	Lärmschutz	Jul. 08	Hiesl/Hilf Swita
8	Wilddurchlässe K 28/1a und Änderung K 28/1	Jan. 2011	Schmidt
9	Hängsicherungsmaßnahmen	Dec. 2012	Hiesl/Hofmann

Freistaat Bayern
Autobahndirektion Südbayern

Unterlage: 11 E
Blatt Nr.: 3

A 94 München - Pocking (A3)

Planfeststellung

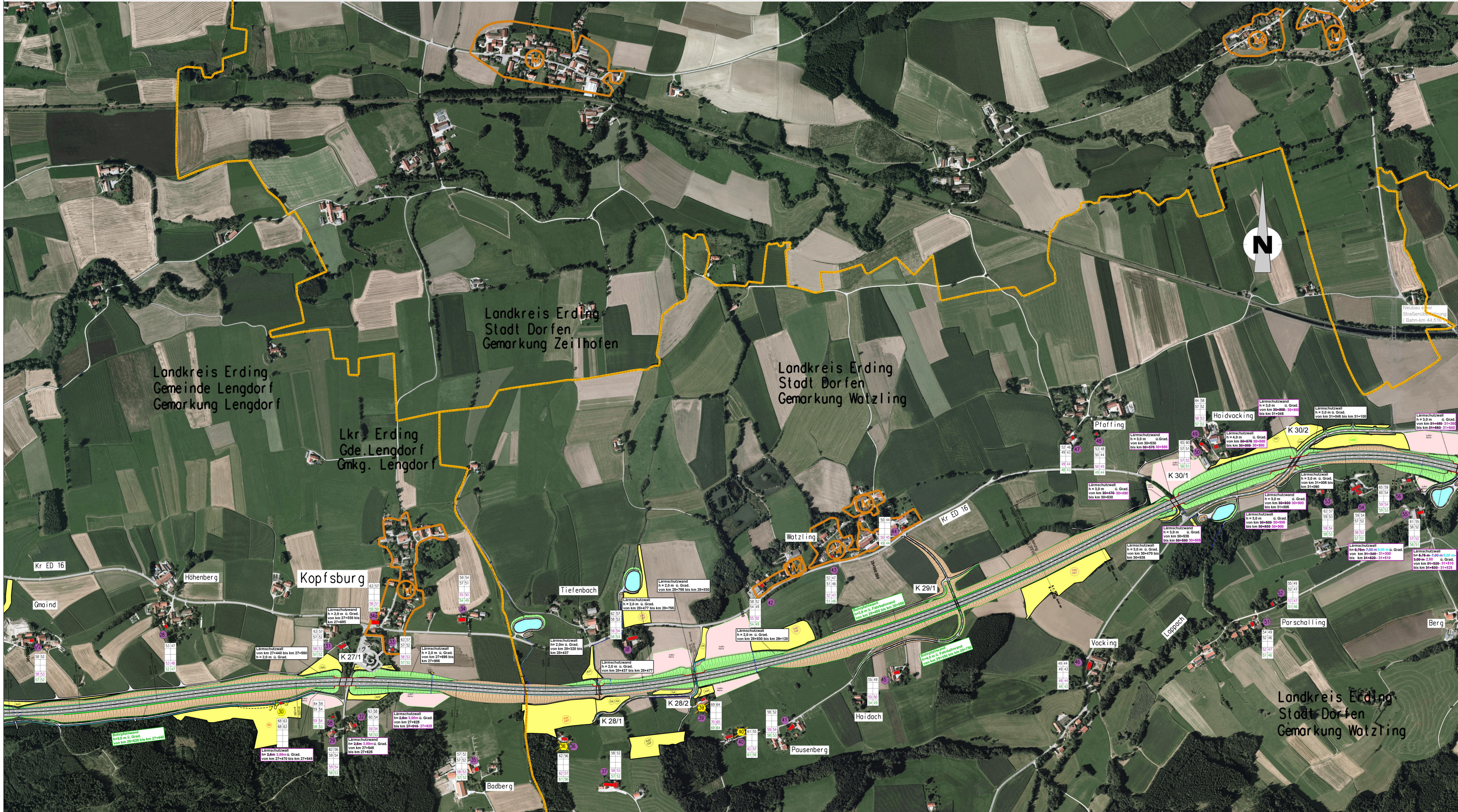
**Neubau
Pastetten - Dorfen**
km 16+980 bis km 34+423

Luftbild zur Lärmberechnung
km 23+000 bis km 27+500

Maßstab: 1 : 5000

Aufgestellt:
München, den 30.04.1999
Autobahndirektion Südbayern
Wolterreck
Wolterreck, Präsident

Beschluss der Regierung von Oberbayern
nach § 17a Abs. 3 BayVwVfG
vom 20.11.2013 Az. 32-4354-1-3-2
München, 20.11.2013
Steinbach
Steinbach
Regierungsrat



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

- Lärmschutzwand oder -wall
h = ...m u. Grad.
von km ... bis km ... aktiver Lärmschutz
gemäß PLF
- Lärmschutzwand oder -wall
h = ...m u. Grad.
von km ... bis km ... Änderung aktiver
Lärmschutz 1. Tektur
- Lärmschutzwand oder -wall
h = ...m u. 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
- 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 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	Hehl/Lösch
5	Verlegung RRB Nr.9	gem. EOT vom 20.11.2003	Jan. 04 Hehl/Lösch
6	Lärmschutz	Jul. 08	Hiesl/Switla
7	Hängsicherungsmaßnahmen	Dec. 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

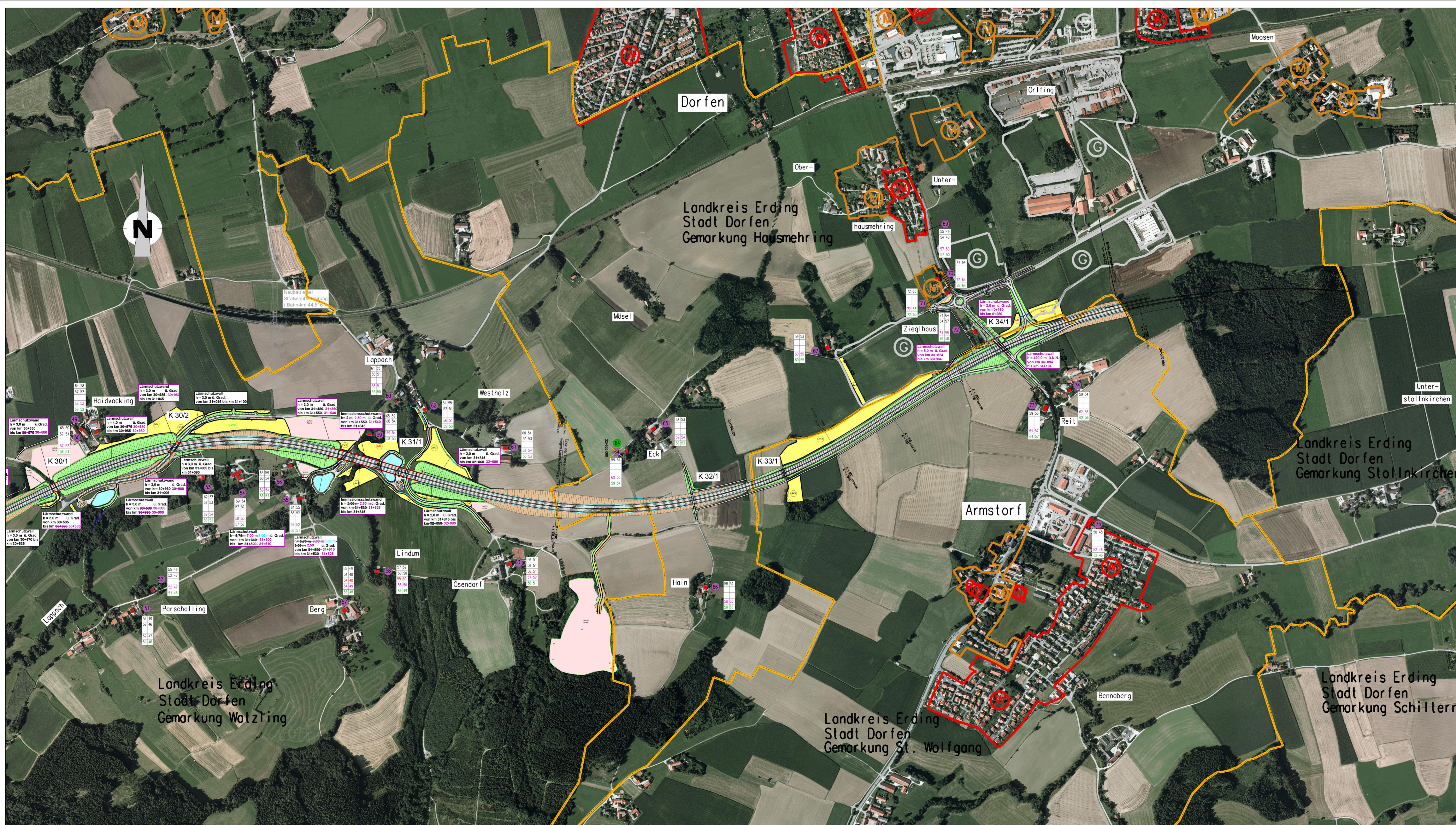
Maßstab: 1 : 5000

Aufgestellt: München, den 30.04.1999
Autobahndirektion Südbayern

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

Woltereck, Präsident
Steinbach, Regierungsrätin

Plottdatum 07.05.2013

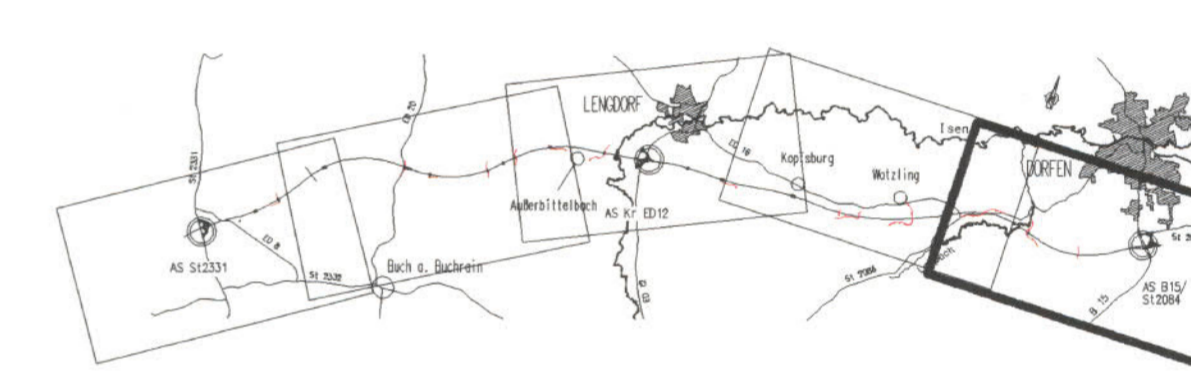


- Legende :**
- W Wohngebiete
 - M Dorf- und Mischgebiete
 - G Gewerbegebiete
 - A/G Ausgleichsflächen / Gestaltungsflächen

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

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

- 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



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/Switla
6	Hängsicherungsmaßnahmen	Dez. 2012	Hies/Hofmann

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

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