

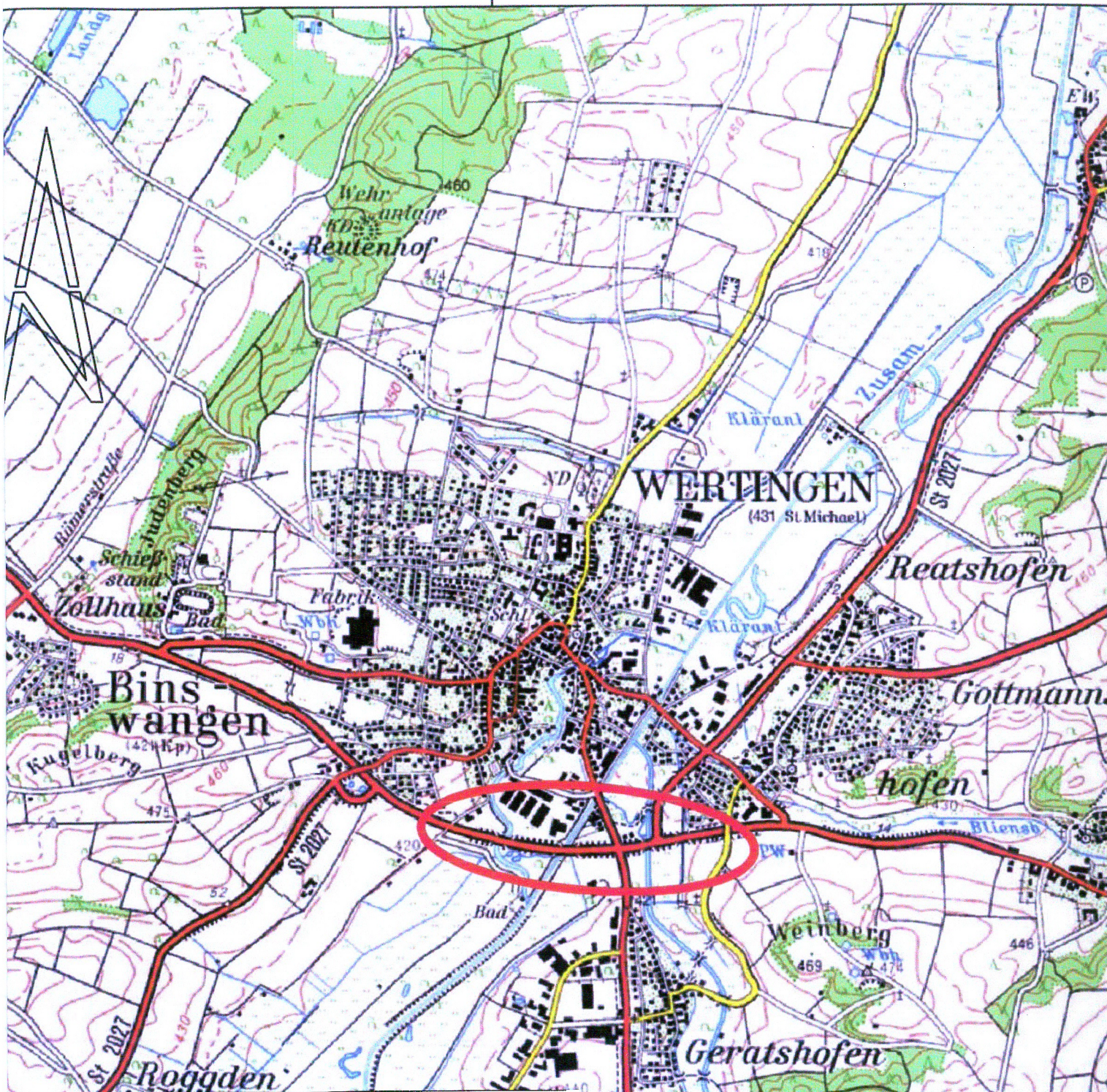
Staatsstraße 2033

Umbau des Kreuzungsbereiches Südliche Entlastungsstraße / Laugnastraße in Wertingen

Bau-km 0+000 bis Bau-km 1+385



**Planfeststellungsbeschluss
vom 9. Dezember 2011**



PLANUNGSGEMEINSCHAFT



Steinbacher Consult
... invent the future

Richard-Wagner-Straße 6
86396 Neusäß
info@steinbacher-consult.com
Fax 0 82 1/4 60 59 - 0



Ingenieurbüro Gansloser GmbH & Co. KG

Wergardweg 2
89407 Dillingen
info@gansloser.de
Fax 0 90 71 / 72 90 622

Diese Unterlage ist urheberrechtlich geschützt. Der Auftraggeber darf die Unterlage im Rahmen dieses Projektes nutzen. Anderweitige Nutzung, Verwertung, Vervielfältigung, insbesondere durch Dritte bedarf unserer Genehmigung.

Datum: 28.02.2011
Auftrag: 209.07768.00
Projekt: 209.07768.00
Zeichnung: ST_G_UEK_0102
Bearbeitung: TA/AB
Geprüft: i. A. T. Albrecht
Freigegeben: *[Signature]*



Stadt Wertingen
Schulstr. 12, 86637 Wertingen

Unterlage: 2
Blatt Nr.: 1

PLANFESTSTELLUNG	bearbeitet	
	gezeichnet	
	geprüft	
	Datei	
Übersichtskarte		
Bau-km 0+000 bis Bau-km 1+385		Maßstab: 1:25.000

Aufgestellt:
Wertingen, den 28.02.2011
[Signature]
Willy Lehmeier
1. Bürgermeister



Inhaltsverzeichnis

	Seite
Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen	IV - V
A. Tenor	1
I. Feststellung des Plans.....	1
II. Planunterlagen	2
III. Straßenrechtliche Verfügungen	4
IV. Kosten der Baumaßnahme	5
V. Auflagen zum Immissionsschutz.....	5
VI. Wasserrechtliche Entscheidungen.....	5
1. Wasserrechtliche Erlaubnis.....	5
2. Wasserrechtliche Auflagen	6
2.1 Bauausführung	6
2.2 Hochwasserschutz.....	9
2.3 Niederschlagswasserbeseitigung.....	10
2.4 Unterhaltungspflichten	10
2.4.1 Allgemeine Auflagen	10
2.4.2 Unterhaltung der Laugna	11
2.5 Auflagenvorbehalt.....	12
VII. Naturschutzrechtliche Entscheidungen, Forstwirtschaft	12
VIII. Sonstige Auflagen	14
1. Denkmalpflege.....	14
2. Versorgungseinrichtungen und Telekommunikation	15
2.1 LEW Netzservice GmbH.....	15
2.2 LEW TelNet GmbH	15
2.3 schwaben netz GmbH	16
2.4 Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co. KG.....	16
3. Grundstückszufahrten während der Bauzeit.....	16
4. Fischereiwesen	17
5. Radwegenetz.....	18
IX. Vorrang der Auflagen und sonstige Regelungen	18
X. Entscheidungen über Einwendungen	19
XI. Verfahrenskosten	19
B. Sachverhalt	20
I. Beschreibung des Vorhabens.....	20
II. Entwicklungsgeschichte der Planung.....	22
III. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	23
C. Entscheidungsgründe	24
I. Allgemeines.....	24
1. Notwendigkeit und Bedeutung der Planfeststellung	24
2. Voraussetzungen der Planfeststellung	24

II.	Verfahrensrechtliche Bewertung.....	25
1.	Zuständigkeit und Verfahren	25
2.	Prüfung der Umweltverträglichkeit	25
III.	Materiell-rechtliche Bewertung des Vorhabens.....	25
1.	Planungsleitsätze.....	25
2.	Planrechtfertigung.....	26
2.1	Allgemeine Ausführungen.....	26
2.2	Einwendungen zur Planrechtfertigung	27
3.	Ermessensentscheidung.....	35
3.1	Allgemeine Ermessenserwägungen.....	35
3.2	Planungsvarianten	36
3.2.1	Variante 1, Planfeststellungsvariante (einstreifiger Kreisverkehrsplatz mit Überführung der Staatsstraße 2033)	38
3.2.2	Variante 2 (einstreifiger Kreisverkehrsplatz ohne Überführung der Staatsstraße 2033)	40
3.2.3	Variante 3 (zweistreifiger Kreisverkehrsplatz ohne Überführung der Staatsstraße 2033)	40
3.2.4	Variante 4 (Anbindung der St 2036 mit Bypässen).....	41
3.2.5	Variante 5 (Unterführung der Laugnastraße und zusätzliche Kreisverkehrsplätze)	41
3.2.6	Variante 6 (2-stufiger Ausbau des Knotenpunts Laugnastraße/St 2033)	42
3.2.7	Varianten A und B (zweistreifiger Kreisverkehrsplatz mit zweistreifigen Zufahrten)	43
3.2.8	Zusammenfassende Darstellung	46
3.3	Ausbaustandard (Dimensionierung) des Vorhabens	47
4.	Raum- und Fachplanung.....	48
4.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung.....	48
4.2	Städtebauliche Belange.....	50
5.	Immissionsschutz.....	50
5.1	Lärmschutz.....	50
5.1.1	§ 50 BImSchG - Trassierung, Gradienten usw.	51
5.1.2	Rechtsgrundlagen.....	51
5.1.3	Ergebnis	52
5.2	Freiwillige Schallschutzmaßnahmen.....	53
5.3	Luftreinhaltung.....	53
6.	Wasserhaushalt, Gewässer- und Bodenschutz.....	54
6.1	Straßenentwässerung/Bauausführung.....	54
6.2	Bodenschutz.....	55
7.	Naturschutz, Landschaftspflege und Artenschutz	56
7.1	Naturschutz und Landschaftspflege.....	56
7.2	Einwände zum allgemeinen Naturschutz	58
7.3	Artenschutz	59
7.3.1	Verbotstatbestände.....	59
7.3.2	Ausnahmen	61
7.3.3	Prüfung der Verbotstatbestände	62
7.3.4	Zusammenfassende Bewertung	64
7.3.5	Einwendungen zum speziellen Artenschutz	66
8.	Land- und Forstwirtschaft, Jagd- und Fischereiwesen	73
8.1	Landwirtschaft	73
8.2	Forstwirtschaft	74
8.3	Jagd- und Fischereiwesen	74

9.	Sonstige öffentliche und private Belange, Eigentumseingriffe	74
9.1	Denkmalpflege.....	74
9.2	Sonstige Belange	75
9.3	Eingriffe in das Eigentum	76
IV.	Forderungen von Trägern öffentlicher Belange und Verbänden.....	76
1.	Landratsamt Dillingen a. d. Donau	77
2.	Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Krumbach	79
3.	Bayer. Bauernverband, Geschäftsstelle Dillingen.....	83
V.	Einwendungen und Forderungen Privater	86
1.	Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden.....	86
1.1	Verweis auf vorstehende Ausführungen	86
1.2	Wertverlust	86
1.3	Dimensionierung der Straßenbaumaßnahme	87
2.	Einzelne Einwender	88
2.1	Eigentümer Grundstück Fl.-Nr. 1756, Gemarkung Wertingen	88
2.2	Eigentümer Grundstück Fl.-Nr. 2128, Gemarkung Wertingen	89
2.3	Eigentümer Grundstück Fl.-Nr. 278, Gemarkung Gottmannshofen	90
2.4	Eigentümer Grundstück Fl.-Nr. 269, Gemarkung Gottmannshofen	90
2.5	Eigentümerin Grundstück Fl.-Nr. 1708/1, Gemarkung Wertingen	92
2.6	Eigentümer Grundstück Fl.-Nr. 1823, Gemarkung Wertingen	93
2.7	Eigentümerin Grundstück Fl.-Nr.1753, Gemarkung Wertingen	94
2.8	Gewerbebetrieb Grundstück Fl.-Nr.1746/1, Gemarkung Wertingen.....	95
2.9	Eigentümer Grundstück Fl.-Nr. 1746/1, Gemarkung Wertingen	101
2.10	Gewerbebetrieb Grundstück Fl.-Nr. 1753/5, Gemarkung Wertingen (Laugnastraße 44)	101
2.11	Gewerbebetrieb Laugnastraße 52 (Lackierbetrieb), 86637 Wertingen	102
2.12	Gewerbebetrieb Laugnastraße 52 (Autohaus), 86637 Wertingen	103
2.13	Eigentümer Grundstück Fl.-Nr. 1708/3, Gemarkung Wertingen	104
2.14	Anwesen Wiesenstraße 7, 86637 Wertingen	106
2.15	Anwesen Riedgasse 32, 86637 Wertingen	108
2.16	Anwohner der Ringstraße, Ortsteil Gottmannshofen, 86637 Wertingen..	108
2.17	Anwesen Laugnastraße 38, 86637 Wertingen	110
2.18	Anwesen Laugnastraße 42, 86637 Wertingen	111
VI.	Gesamtergebnis	111
VII.	Kostenentscheidung	112
D.	Rechtsbehelfsbelehrung, Hinweise	113
I.	Rechtsbehelfsbelehrung	113
II.	Hinweise zur Bekanntmachung	113

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBI	Allgemeines Ministerialamtsblatt
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMV
B	Bundesstraße
BauGB	Baugesetzbuch
BayBO	Bayerische Bauordnung
BayDSchG	Bayerisches Denkmalschutzgesetz
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	Verkehrslärmschutzverordnung (16. VO zum BImSchG)
24. BImSchV	Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. VO zum BImSchG)
BMVBW	Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BW	Bauwerk
BWV	Bauwerksverzeichnis
dB(A)	Dezibel (A-bewertet); der A-Pegel berücksichtigt die frequenzabhängige Empfindlichkeit des menschlichen Gehörs
DIN	Deutsches Institut für Normung
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
D _{StrO}	Korrektur für die Geräuscentwicklung der Straßenoberfläche
DVBI	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz

FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
Fl.-Nr.	Flurnummer
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FOK	Fahrbahnoberkante
FStrG	Fernstraßengesetz
FStrAbG	Fernstraßenausbaugesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
HQ ₁₀₀	Hochwasserquerschnitt beim 100jährigen Hochwasser
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
MABI	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
MLuS	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
PlafeR	Planfeststellungsrichtlinien
PWC	Parkplatz mit Toilette
RAL	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen
RAS	Richtlinien für die Anlage von Straßen
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
Rdnr.	Randnummer
ROG	Raumordnungsgesetz
RQ 35,5	Regelquerschnitt von 35,5 m
saP	spezielle artenschutzrechtliche Prüfung
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrsordnung
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VkBI	Deutsches Verkehrsblatt, Zeitschrift
VLärmSchR 97	Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes vom 2.6.1997 (ARS 26/1997)
VO	Verordnung
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz

RvS-SG32-4354.4-1/9

**Staatsstraße 2033;
Planfeststellung für den Umbau des Kreuzungsbereiches Südliche Entlastungsstraße / Laugnastraße in Wertingen**

Die Regierung von Schwaben erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A. Tenor

I. Feststellung des Plans

1. Der Plan für die Staatsstraße 2033, Umbau des Kreuzungsbereiches Südliche Entlastungsstraße / Laugnastraße, in Wertingen wird

f e s t g e s t e l l t.

2. Die Planfeststellung schließt die für das Vorhaben erforderlichen anderen behördlichen Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Erlaubnisse und Planfeststellungen ein. Ausgenommen hiervon sind wasserrechtliche Gestattungen für Gewässerbenutzungen. Über diese wird unter A.VI. dieses Beschlusses gesondert entschieden.

II. Planunterlagen

1. Der **festgestellte** Plan umfasst folgende Unterlagen:

Straßenquerschnitte M 1 : 50 vom 28.02.2011 (Unterlage 6)

Straßenquerschnitt 1 – Overfly und Rampen

Straßenquerschnitt 2 – Kreisverkehr

Straßenquerschnitt 3 – Geh-/Rad-/Wirtschaftsweg „Am Kaygraben“

Straßenquerschnitt 4 – Geh-/Rad-/Wirtschaftsweg „Alte Zusam“

Lagepläne 1 und 2 M 1 : 1.000 vom 28.02.2011 mit Tektur vom 07.11.2011
(Unterlagen 7.1.1T und 7.1.2)

Bauwerksverzeichnis vom 28.02.2011 mit Tektur vom 07.11.2011 (Unterlage 7.2T)

Lageplan der straßenrechtlichen Verfügungen M 1 : 5.000 vom 28.02.2011
(Unterlage 7.3)

Höhenpläne M 1 : 1.000 / 100 vom 28.02.2011 (Unterlagen 8.1 bis 8.14)

Höhenplan 1 – Overfly

Höhenplan 2 – Rampe Süd-West

Höhenplan 3 – Rampe Süd-Ost

Höhenplan 4 – Rampe Nord-Ost

Höhenplan 5 – Rampe Nord-West

Höhenplan 6 – Wirtschaftsweg entlang „Alte Zusam“

Höhenplan 7 – Radweg zwischen „Alte Zusam“ und „Zusam“

Höhenplan 8 – Anbindung Gewerbegebiet

Höhenplan 9 – Laugnastraße

Höhenplan 10 – Staatsstraße 2036

Höhenplan 11 – Staatsstraße 2027

Höhenplan 12 – Rad-/Wirtschaftsweg zwischen „Zusam“ und „Am Kaygraben“

Höhenplan 13 – Gießeweg

Höhenplan 14 – Rad-/Wirtschaftsweg bei Gießeweg

Landschaftspflegerischer Begleitplan – Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen – M 1 : 1.000 vom 28.02.2011 mit Tektur vom 07.11.2011 (Unterlage 12.3T)

Lageplan der Hochwasserschutzmaßnahmen M 1 : 1.000 vom 28.02.2011 mit Tektur vom 07.11.2011 (Unterlage 13.3T)

Grunderwerbspläne 1 und 2 M 1 : 1.000 vom 28.02.2011 mit Tektur vom 07.11.2011 (Unterlagen 14.1.1 und 14.1.2T)

Grunderwerbsverzeichnis vom 28.02.2011 mit Tektur vom 07.11.2011 (Unterlage 14.2T)

2. Den Planunterlagen **nachrichtlich** beigelegt sind:

Erläuterungsbericht vom 28.02.2011 (Unterlage 1)

Übersichtskarte M 1 : 25.000 vom 28.02.2011 (Unterlage 2)

Übersichtslageplan M 1 : 5.000 vom 28.02.2011 mit Tektur vom 07.11.2011 (Unterlage 3T)

Übersichtshöhenplan M 1 : 5.000 / 500 vom 28.02.2011 (Unterlage 4)

Bauwerksskizze Overfly Kreisverkehr M 1 : 100 / 50 vom 28.02.2011 (Unterlage 10)

Schalltechnische Untersuchungen und Pläne M 1 : 2.000 vom 27.02.2011 (Unterlagen 11.1 bis 11.2.5)

Erläuterungsbericht

Lageplan Status-quo

Lageplan Prognose-Nullfall 2025

Lageplan Prognose-Planfall 2025 ohne Schallschutzmaßnahmen

Lageplan Prognose-Planfall 2025 mit Schallschutzmaßnahmen

Lageplan Prognose-Planfall 2025 mit Schallschutzmaßnahmen und lärminderndem Fahrbahnbelag

Landschaftspflegerischer Begleitplan – Textteil vom 28.02.2011 mit Tektur vom 07.11.2011 (Unterlage 12.1T)

Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan M 1 : 2.500 vom 28.02.2011 (Unterlage 12.2)

Tierökologische Gutachten Vögel und Fledermäuse vom 20.10.2010 (Unterlage 12.4)

Gutachten zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) vom 28.02.2011 mit Tektur vom 07.11.2011 (Unterlage 12.5T)

Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) zur Umgestaltung des Wäldchens auf Fl.-Nr. 276 Retentionsfläche vom 07.11.2011 (Unterlage 12.6T)

Erläuterungsbericht der wassertechnischen Untersuchungen vom 28.02.2011 mit Tektur vom 07.11.2011 (Unterlage 13.1T)

Lageplan der wassertechnischen Untersuchungen M 1 : 1.000 vom 28.02.2011 mit Tektur vom 07.11.2011 (Unterlage 13.2T)

Bauwerksskizzen der Hochwasserschutzmaßnahmen M 1 : 100 vom 28.02.2011 (Unterlage 13.4)

Niederschrift über den Erörterungstermin vom 07.06.2011 (Unterlage 15)

3. Die durch Tektur vom 07.11.2011 ungültigen bzw. geänderten Unterlagen sind in den Planunterlagen ebenfalls enthalten und durch Roteintragung bzw. Markierung kenntlich gemacht.

III. Straßenrechtliche Verfügungen

Soweit nicht Art. 6 Abs. 8, Art 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG gelten, wird Folgendes verfügt:

1. Die nach den Planunterlagen neu zu errichtenden öffentlichen Straßen und Wege werden zu den vorgesehenen Straßenklassen gewidmet. Die Widmung wird mit der Verkehrsübergabe wirksam, wenn die Voraussetzungen von Art. 6 Abs. 3 BayStrWG zu diesem Zeitpunkt vorliegen (Art. 6 Abs. 6 BayStrWG).
2. Die nach den Planunterlagen zur Umstufung vorgesehenen öffentlichen Straßen und Wege oder Wegeteile werden mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck umgestuft (Art. 7 Abs. 5, Art. 6 Abs. 6 BayStrWG).
3. Die nach den Planunterlagen aufzulassenden Teile öffentlicher Straßen und Wege sind mit der Sperrung eingezogen (Art. 8 Abs. 5, Art. 6 Abs. 6 BayStrWG).

IV. Kosten der Baumaßnahme

Die Stadt Wertingen ist Sonderbaulastträgerin (Art. 44 Abs. 1 BayStrWG) an der plangegegenständlichen Maßnahme einschließlich aller Nebenanlagen entsprechend der Vereinbarungen zwischen dem Freistaat Bayern und der Stadt Wertingen vom 27.07.2010 und 20.08.2011 soweit nicht in gesetzlichen Vorschriften, im Bauwerksverzeichnis, in den nachfolgenden Bestimmungen oder in ergänzenden Vereinbarungen eine andere Regelung getroffen worden ist.

V. Auflagen zum Immissionsschutz

1. Bei der durchgehenden Fahrbahn der St 2033 ist ein lärmmindernder Belag zu verwenden, der mindestens den Anforderungen eines Korrekturwertes von $D_{StrO} = -2 \text{ dB(A)}$ entspricht.
2. Baulärm ist auf die Zeit von 7.00 bis 20.00 Uhr und in dieser Zeit auf ein Mindestmaß zu beschränken. Dabei sind die Regelungen der „Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung – 32. BImSchV“ vom 29.08.2002 (BGBl. S. 3478) sowie die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen“ vom 19.08.1970 (MABl 1/1971 S. 2) zu beachten.
3. Der Zulieferverkehr zur Baustelle ist, wenn er durch schutzwürdige Wohngebiete geführt werden muss, ausschließlich tagsüber abzuwickeln.

VI. Wasserrechtliche Entscheidungen

1. Wasserrechtliche Erlaubnis

Dem jeweiligen Baulastträger der in diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellten Straßen wird gemäß § 15 WHG die

gehobene Erlaubnis

erteilt, nach Maßgabe der festgestellten Planunterlagen und nachstehender Auflagen Straßen- und sonstiges Niederschlagswasser in den Untergrund einzuleiten sowie weitere Gewässerbenutzungen im planfestgestellten Umfang vorzunehmen.

Eine Gewässerbenutzung darf nur an den in den festgestellten Planunterlagen vorgesehenen Standorten stattfinden.

2. Wasserrechtliche Auflagen

2.1 Bauausführung

2.1.1

Erforderliche Grundwasserabsenkungen zur Bauwasserhaltung sowie Spundwandarbeiten bis ins Grundwasser (Einbringung von Stoffen in das Grundwasser) bedürfen der wasserrechtlichen Erlaubnis. Anträge dazu sind beim Landratsamt Dillingen a. d. Donau rechtzeitig vor Baubeginn einzureichen. Grundsätzlich ist eine Versickerung des geförderten Grundwassers vorzusehen. Eine Grundwasserabsenkung über den Bauzustand hinaus ist nicht zulässig.

2.1.2

Sollten bei der Baumaßnahme Recycling-Baustoffe zum Einsatz kommen, so ist der Leitfaden "Anforderungen an die Verwertung von Recycling-Baustoffen in technischen Bauwerken" anzuwenden.

2.1.3

Eventuell notwendige Maßnahmen bei der Querung von Wasserversorgungsleitungen im Zuge der Bauarbeiten sind mit dem örtlichen Wasserversorger abzustimmen.

2.1.4

Bei Erdarbeiten ist generell darauf zu achten, ob eventuell künstliche Auffüllungen, Altablagerungen oder Ähnliches angetroffen werden. In diesem Fall ist umgehend das Landratsamt Dillingen a. d. Donau einzuschalten, das alle weiteren erforderlichen Schritte in die Wege leitet.

2.1.5

Beginn und Ende der Maßnahme sind dem Landratsamt Dillingen a. d. Donau und dem Wasserwirtschaftsamt Donauwörth schriftlich anzuzeigen. Der Beginn der Baumaßnahme ist vor Anfang der Bauarbeiten anzuzeigen.

2.1.6

Dem Wasserwirtschaftsamt Donauwörth sind nachträglich Pläne und Beilagen gemäß der Verordnung über Pläne und Beilagen in wasserrechtlichen Verfahren (WPBV) zu übersenden.

2.1.7

Vor Baubeginn sind dem Wasserwirtschaftsamt Donauwörth Planunterlagen vorzulegen, in denen die Brücke über die Laugna im Zuge der Rampe Nord-Ost (St 2033), Bauwerksverzeichnis Nr. 1.1.04 (Unterlage 7.2T), dargestellt ist.

2.1.8

Die Vorhabensträgerin hat mit dem Freistaat Bayern, vertreten durch das Wasserwirtschaftsamt Donauwörth, über die Nutzung der Gewässergrundstücke der Zusam und Alten Zusam in der Gemarkung Wertingen einen privatrechtlichen Gestattungsvertrag abzuschließen. Zu diesem Zweck hat sie dem Wasserwirtschaftsamt Donauwörth einen Lageplan (Maßstab 1 : 50.000), in dem die Anlagen eingetragen sind, in 5-facher Fertigung zu übersenden.

2.1.9

Die Vorhabensträgerin hat bei der Errichtung und dem Betrieb der Anlage die anerkannten Regeln der Technik und Baukunst, die einschlägigen Vorschriften und Bestimmungen sowie die Unfallverhütungsvorschriften in der jeweils geltenden Fassung einzuhalten.

2.1.10

Der verlorengelassene Retentionsraum von 9.600 m³ ist zeitgleich mit Beginn der Bauarbeiten am Kreuzungsbereich auszugleichen.

2.1.11

Während der Bauausführung muss der Ablauf von Hochwasser stets ohne nennenswerte Beeinflussung möglich sein.

2.1.12

Die Bauarbeiten sind unter größter Schonung des Bewuchses auf den Ufern und Schutzstreifen der oberirdischen Gewässer auszuführen.

2.1.13

Bei der Errichtung der Anlagen dürfen keine wassergefährdenden auslaug- oder auswaschbaren Materialien verwendet werden.

2.1.14

Sollten die Gewässerufer im Brückenbereich durch die Maßnahme angegriffen werden, sind sie in dauerhafter, fach- und sachgerechter Art mit witterungsbeständigen Wasserbausteinen nach Anweisung des Wasserwirtschaftsamts Donauwörth durch die Vorhabensträgerin auf ihre Kosten zu sichern. Die Vorhabensträgerin hat dem Wasserwirtschaftsamt Donauwörth vor dem Einbau von Wasserbausteinen den Nachweis einer anerkannten Prüfstelle über die Eignung der Wasserbausteine zu übersenden. Der Nachweis darf nicht älter als zwei Jahre sein, er muss vom Umfang her den Prüfungen nach den technischen Lieferbedingungen für Wasserbausteine des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Verkehrsblatt - jeweils neueste Fassung - entsprechen.

2.1.15

Kraftstoffbehälter sowie Öl- und Schmierstoffe dürfen auf der Baustelle nur in einem abgeschlossenen Raum oder einem umzäunten abschließbaren Bereich der Baustelle außerhalb des Überschwemmungsgebietes gelagert werden. Der Lagerplatz ist so zu wählen, dass bei einem unvorhergesehenen Auslaufen von Behältern kein Kraft- oder Schmierstoff in den Untergrund oder ins Gewässer gelangen kann. Die Lagerung solcher Stoffe auf der Baustelle ist auf das zur Aufrechterhaltung des Betriebes notwendige Maß zu beschränken. Altöl und unbrauchbar gewordene Kraft- und Schmierstoffe sind in geeigneten Behältern zu sammeln und ordnungsgemäß zu entsorgen.

2.1.16

Unfälle, die schädliche Einwirkungen auf das Grundwasser haben können (z. B. Auslaufen von Öl, Platzen von Hydraulikschläuchen usw., auf der Baustelle und während der Zufahrt zur Baustelle) sind sofort zu melden. Vor Ort sind alle Maßnahmen zu ergreifen, um ein Versickern von wassergefährdenden Stoffen zu verhindern. Auf der Baustelle sind deshalb ausreichende Mengen an Bindemitteln vorzuhalten.

2.1.17

Nach Abschluss der Bauarbeiten hat die Vorhabensträgerin dem Wasserwirtschaftsamt Donauwörth innerhalb von vier Wochen unaufgefordert und kostenlos folgende Bestandspläne zu übersenden:

- Lagepläne M = 1 : 1.000 / 5.000
- Längsschnitte der Anlagen mit allen wesentlichen Maßen, vor allem Unterkante der Brücken und Oberkante der Hochwasserschutzmaßnahmen (Angaben in m ü. NN)

2.2 Hochwasserschutz

2.2.1

Die Straßen, Wege, Kreuzungsbauwerke und Hochwasserschutzmaßnahmen sind so zu sichern, dass Schäden durch Hochwasser an ihnen und am Gewässer möglichst vermieden werden. Für die Sicherung der Ufer sind nicht unbedingt das Maß und die Art der vorhandenen Uferbefestigung maßgebend.

2.2.2

Bei größeren Hochwasserereignissen während der Bauzeit hat die Vorhabensträgerin die Baustelle und die Anlage ständig zu beobachten (auch an arbeitsfreien Tagen und außerhalb der üblichen Arbeitszeiten). In Zeiten mit höheren Abflüssen dürfen keine Baumaschinen und Geräte über Nacht im Überschwemmungsgebiet verbleiben.

Bei Gefahren für das Gewässer oder die Anlagen hat die Vorhabensträgerin unverzüglich - bei einem Hochwasser der Zusam möglichst in Absprache

mit der Flussmeisterstelle Donauwörth - die entsprechenden Sicherungsarbeiten einzuleiten und zügig durchzuführen.

2.3 Niederschlagswasserbeseitigung

2.3.1

Das Abwasser darf keine für das Gewässer schädlichen Konzentrationen an Giftstoffen sowie keine mit dem Auge wahrnehmbaren Schwimmstoffe oder Ölschlieren aufweisen.

2.3.2

Die Anlagen sind ordnungsgemäß zu betreiben und zu überwachen.

2.3.3

Änderungen der erlaubten Art des eingeleiteten Abwassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise, soweit sie sich auf die Ablaufqualität auswirken können, sind unverzüglich dem Landratsamt Dillingen a. d. Donau und dem Wasserwirtschaftsamt Donauwörth anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig eine erforderliche bau- und wasserrechtliche Genehmigung bzw. Erlaubnis mit den entsprechenden Unterlagen zu beantragen.

2.4 Unterhaltungspflichten

2.4.1 Allgemeine Auflagen

2.4.1.1

Die Anlagen sind von der Vorhabensträgerin ständig in einem betriebssicheren Zustand zu erhalten.

2.4.1.2

Die Vorhabensträgerin hat die Anlagen nach Ereignissen (z. B. Hochwasser) umgehend zu überprüfen. Eventuell festgestellte Schäden an den Anlagen oder durch die Anlagen an den Gewässern verursachte Schäden sind von der Vorhabensträgerin umgehend zu beseitigen.

2.4.1.3

Der Vorhabensträgerin obliegt die Gewässerunterhaltung im Bereich der Gewässerkreuzungen insoweit, als es durch ihre Anlagen bedingt ist.

2.4.1.4

Wesentliche Unterhaltungsarbeiten und die etwaige spätere Beseitigung der Anlagen sind dem Landratsamt Dillingen a. d. Donau und dem Wasserwirtschaftsamt Donauwörth mindestens drei Wochen vorher schriftlich mitzuteilen.

2.4.1.5

Sollten die Anlagen nicht mehr benötigt werden, hat die Vorhabensträgerin diese auf ihre Kosten zurückzubauen, wobei der ursprüngliche Zustand wieder herzustellen ist.

2.4.2 Unterhaltung der Laugna

Der jeweilige Straßenbaulastträger hat die Auslaufbauwerke sowie die benutzten Gewässerufer im notwendigen Bereich um die Einleitungsstellen im Einvernehmen mit den ansonsten Unterhaltsverpflichteten zu sichern und zu unterhalten.

2.4.3 Unterhaltung der Zusam

2.4.3.1

Die Anlagen, die der Straßenbaulastträger zur Ausübung der erlaubten Benutzung auf dem Gewässergrundstück errichtet, werden nicht wesentlicher Bestandteil dieses Grundstücks, wenn vor Errichtung der Anlage ein dingliches Recht i. S. d. § 95 Abs. 1 S. 2 BGB durch Vereinbarung begründet worden ist.

2.4.3.2

Der Freistaat Bayern haftet außer bei vorsätzlichem oder grob fahrlässigem Verhalten seiner Organe oder Beauftragten nicht für Schäden, die die Anlagen der Straßenbaulastträgerin durch Unterlassung der Gewässerunterhaltung oder des Gewässerausbaues, baulichen Maßnahmen des Freistaates Bayern oder durch Anlagen, die Behörden des Freistaates Bayern gestatten

oder anordnen, erleiden sollten. Er haftet auch nicht für Gewässereigenschaften der Zusam, die der erlaubten Benutzung entgegenstehen oder sie beeinträchtigen.

2.4.3.3

Unbeschadet der behördlichen Überwachung und der sich daraus ergebenden Befugnisse nach § 101 WHG, Art. 58 BayWG und Art. 14 Abs. 1 Nr. 3 BayAbwAG sind die Beauftragten der das Gewässer verwaltenden Behörde berechtigt, die Anlagen der Straßenbaulastträgerin jederzeit zu betreten und zu besichtigen.

2.4.3.4

Die Straßenbaulastträgerin hat die Auslaufbauwerke sowie die Flussufer im notwendigen Umfang unterhalb der Einleitungsstellen im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Donauwörth und dem ansonsten Unterhaltsverpflichteten zu sichern und zu unterhalten.

Darüber hinaus hat die Straßenbaulastträgerin nach Maßgabe der jeweiligen gesetzlichen Bestimmungen alle Mehrkosten zu tragen, die beim Ausbau oder bei der Unterhaltung des benutzten Gewässers aus der Abwassereinleitung mittelbar oder unmittelbar entstehen.

2.5 Auflagenvorbehalt

Weitere Auflagen, die sich im öffentlichen Interesse als notwendig erweisen, bleiben vorbehalten.

VII. Naturschutzrechtliche Entscheidungen, Forstwirtschaft

1. Der landschaftspflegerische Begleitplan (Maßnahmenplan, Unterlage 12.3T) ist im Benehmen mit dem Landratsamt Dillingen a. d. Donau - Untere Naturschutzbehörde - zu vollziehen.
2. Zur Gewährleistung einer möglichst umweltschonenden Durchführung der Baumaßnahmen und der fachkundigen Durchführung der naturschutzrecht-

lichen Kompensationsmaßnahmen ist eine Umweltbaubegleitung (ökologische Bauleitung) einzusetzen.

3. Die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen zur Gestaltung, zum Ausgleich und zum Ersatz sind in angegebenem Umfang (Form, Ausführung und Ausführungszeitpunkt) zu leisten, zu pflegen und bezüglich der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf Dauer bis zum Ende der Betriebszeit des Straßenteilstückes und deren Rückbau zu erhalten.
4. Für die Meldung der planfestgestellten Ausgleichsflächen gemäß dem landschaftspflegerischem Begleitplan – Maßnahmenplan – (Unterlage 12.3T) an das Ökoflächenkataster beim Bayerischen Landesamt für Umwelt ist spätestens acht Wochen nach Bestandskraft dieses Beschlusses der Regierung von Schwaben – Höhere Naturschutzbehörde – der vollständig ausgefüllte Meldebogen des Bayerischen Landesamtes für Umwelt in elektronisch weiterverarbeitbarer Form zu übermitteln.
5. Die Hiebsmaßnahme sowie die Bepflanzung im Zuge der Maßnahme T 1 (Grundstücke Flurnummern 276 und 277, Gemarkung Gottmannshofen) (u. a. Baumartenwahl) ist in enger Abstimmung und im Einvernehmen mit der Unteren Forstbehörde am Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Wertingen und der Unteren Naturschutzbehörde im Landratsamt Dillingen a. d. Donau vorzunehmen. Die Problematik bei der Verwendung von Eschen (Eschentriebsterben) ist zu berücksichtigen. Vorhandene ältere Bäume sind, wo immer möglich, zu belassen.
6. Die geplante Aufforstung in Bezug auf die Maßnahme T 1 (Grundstücke Flurnummern 276 und 277, Gemarkung Gottmannshofen) muss dem Waldbegriff i. S. des Art. 2 BayWaldG entsprechen. Insbesondere die im Zusammenhang mit der vorgeschlagenen Initialpflanzung erwartete Sukzession garantiert nicht zwangsläufig die Entstehung von Wald im Sinne des Gesetzes. Um das Vorhaben in einem überschaubaren Zeitabschnitt in Einklang mit den waldgesetzlichen Bestimmungen zu bringen, ist die Entwicklung der Fläche drei Jahre nach Fertigstellung des Projektes auf seine Waldeigenschaft zu überprüfen, ggf. sind vorhandene Fehlstellen in der Verjüngung mit Ergänzungspflanzungen zu schließen. Die Aufforstungsverpflichtung endet erst, wenn vom Amt für Ernährung, Landwirtschaft und

Forsten im Rahmen einer Schlussabnahme bestätigt wird, dass die Aufforstung gesichert ist.

7. Eine ordnungsgemäße forstwirtschaftliche Nutzung auf den Flächen Flurnummern 276 und 277, Gemarkung Gottmannshofen, muss auch zukünftig, unter Berücksichtigung tierökologischer Belange, gewährleistet sein.

VIII. Sonstige Auflagen

1. Denkmalpflege

1.1

Soweit durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der -ausführung möglich, sind Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden (z. B. durch Überdeckungen in Dammlage) oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen.

1.2

Die Vorhabensträgerin bezieht die vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilten erforderlichen Schritte (einschließlich der Prospektion von Verdachtsflächen) zur Vermeidung einer vorhabensbedingten Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen mit dem erforderlichen Zeitbedarf in seinen Bauablauf ein.

1.3

Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat die Vorhabensträgerin die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Befunde und Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten der wissenschaftlichen Auswertung der Befunde und Funde zählen nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen.

Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrags der Aufwendung) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im oben genannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen der Vorhabensträgerin und dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zustande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.

2. Versorgungseinrichtungen und Telekommunikation

2.1 LEW Netzservice GmbH

2.1.1

Vor Beginn der Bauarbeiten haben sich die ausführenden Firmen über die genaue Kabellage bei der zuständigen Betriebsstelle Wertingen, Am Mühlanger 2, 86637 Wertingen, Tel. 0800/539 638 3, zu erkundigen und die den Schutz der Kabel betreffenden Maßnahmen abzusprechen.

2.1.2

Die in der Stellungnahme der LEW Netzservice GmbH vom 11.05.2011 aufgeführten Anlagen (Ziffern 1 bis 6) sind im Rahmen der Bauausführung zu berücksichtigen.

2.1.3

Der uneingeschränkte Betrieb der Versorgungsleitungen ist auch während der Bauzeit zu gewährleisten.

2.2 LEW TelNet GmbH

2.2.1

Vor Beginn der Bauarbeiten sind von den ausführenden Baufirmen die aktuellen Kabel-Einmesspläne bei der LEW TelNet GmbH, Oskar-von-Miller-Straße 1 b, 86356 Neusäß, Tel. 0821/328 2551, einzuholen und die zum Schutz der Kabel zu treffenden Maßnahmen abzusprechen.

2.2.2

Der Betrieb der Anlagen der LEW TelNet GmbH ist auch während der Bauzeit sicherzustellen.

2.2.3

Die Lage der Fernmeldekabeltrassen der LEW TelNet GmbH, die in der Stellungnahme vom 15. April 2011, welche der Vorhabensträgerin vorliegt, näher dargestellt ist, ist im Rahmen der Ausführungsplanung zu berücksichtigen.

2.3 schwaben netz GmbH

2.3.1

Die Anlagen der schwaben netz GmbH sind in deren Bestand und Betrieb, auch während der Bauarbeiten zu sichern. Vor Beginn der Bauarbeiten sind die aktuellen Bestandspläne bei der schwaben netz GmbH einzuholen.

2.3.2

Die schwaben netz GmbH ist sechs Wochen vorher über den Beginn der Bauarbeiten zu informieren.

2.4 Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co. KG

Die Anlagen der Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co. KG sind während der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern. Sie dürfen nicht überbaut werden und vorhandenen Überdeckungen dürfen nicht verringert werden. Sollte eine Umverlegung der Telekommunikationsanlagen erforderlich werden, so sind die notwendigen Schritte mindestens drei Monate vor Baubeginn bei der Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co. KG zu veranlassen.

3. Grundstückszufahrten während der Bauzeit

Es ist sicherzustellen, dass alle von den Baumaßnahmen berührten privaten, gewerblichen oder landwirtschaftlichen Grundstücke auch während der

Bauzeit eine ausreichende Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten.

4. Fischereiwesen

4.1

Der Termin des Beginns der Arbeiten am Gewässer ist den Fischereiberechtigten (bei Verpachtung den Fischwasserpächtern) wenigstens 14 Tage vorab schriftlich bekanntzugeben.

4.2

Bei der Ausführung der Arbeiten am Gewässer ist größtmögliche Rücksicht auf die Belange der Fischerei zu nehmen.

4.3

Während der Bauarbeiten ist so umsichtig vorzugehen, dass keine gewässer- oder fischschädlichen Substanzen in die Gewässer gelangen.

4.4

Der Eintrag von Sedimenten aus dem Baustellenbereich ist zu verhindern.

4.5

Die Vorhabensträgerin hat durch Verschulden verursachte Schäden, die der Fischerei durch die Bauarbeiten entstehen, zu ersetzen.

4.6

Eventuell notwendige Einleitungsbauwerke sind möglichst naturnah zu gestalten. Soweit erforderlich, sind sie durch einen groben Steinwurf zu sichern. Betonierungen, Pflasterungen und Verfugungen unterhalb der Mittelwasserlinie sind unzulässig.

4.7

Die Gewässerkreuzungen sind für aquatische Lebewesen durchgängig zu gestalten. Es ist dafür zu sorgen, dass sich natürliches Sohlsubstrat in den Durchlässen ablegen kann.

4.8

Es ist dafür Sorge zu tragen, dass bei einer (evtl. notwendigen) Wasserhaltung die Sichttiefe des eingepumpten Grundwassers 0,8 m nicht unterschreitet. Notfalls sind geeignete Vorrichtungen (Absetzbecken, Reisigfilter o. ä.) vorzuschalten.

4.9

Name, Anschrift und Rufnummer des verantwortlichen Betriebsbeauftragten sind den Fischereiberechtigten (bei Verpachtung den Fischwasserpächtern) in Vorflutern im Bereich der Einleitungsstelle schriftlich bekanntzugeben.

4.10

Wenn bei technischen Störungen oder in Notfällen fischschädliche Substanzen in den Vorfluter gelangen, sind die betroffenen Fischereiberechtigten (bei Verpachtung die Fischwasserpächter) unverzüglich zu benachrichtigen.

4.11

Weitere Auflagen, die sich im öffentlichen Interesse wie auch im Interesse der Fischerei als notwendig erweisen sollten bleiben vorbehalten.

5. Radwegenetz

Die Verbindung des Geh- und Radweges/Wirtschaftsweges Bauwerksverzeichnis Nr. 1.1.09 (Unterlage 7.2T) mit dem Geh- und Radweg Bauwerksverzeichnis Nr. 1.1.12 (Unterlage 7.2T) im Bereich des Kreisverkehrs 2 ist im Rahmen der Ausführungsplanung, insbesondere im Hinblick auf die von Westen kommenden Verkehrsteilnehmer, zu optimieren. Erforderlichenfalls sind zusätzliche Querungshilfen vorzusehen.

IX. Vorrang der Auflagen und sonstige Regelungen

Die festgesetzten Auflagen und sonstigen Regelungen dieses Beschlusses gehen den Planunterlagen insoweit vor, als sich inhaltliche Überschneidungen ergeben.

X. Entscheidungen über Einwendungen

1. Die Vorhabensträgerin hat die zur Erledigung von Einwendungen abgegebenen schriftlichen Zusicherungen und im Erörterungstermin zu Protokoll gegebenen mündlichen Zusagen einzuhalten und die versprochenen Maßnahmen durchzuführen.
2. Die Einwendungen und Anträge gegen die Planfeststellung des Vorhabens werden zurückgewiesen soweit ihnen nicht durch Auflagen, Tekturen oder Roteintragungen Rechnung getragen worden ist und soweit sie sich nicht im Laufe des Planfeststellungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben.

XI. Verfahrenskosten

1. Die Stadt Wertingen trägt die Kosten des Planfeststellungsverfahrens.
2. Für diesen Beschluss wird keine Gebühr erhoben.

B. Sachverhalt

I. Beschreibung des Vorhabens

Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses ist der Umbau des Kreuzungsbereichs der Südlichen Entlastungsstraße Wertingen und der Laugnastraße, zwischen der Kreuzung der Staatsstraße St 2033 mit dem Gießeweg im Westen und der Wohnbebauung von Gottmannshofen im Osten.

Die St 2033 führt von der Anbindung an die B 2 zwischen Langweid und Meitingen über Wertingen nach Dillingen a. d. Donau, geht an der Landesgrenze zu Baden-Württemberg bei Ziertheim (Landkreis Dillingen a. d. Donau) in die dortige Landesstraße L 2033 über und stellt die Verbindung zur B 466 in Baden-Württemberg her. Als Autobahnzubringer zur A 8 und als Hauptverbindung nach Augsburg ist die St 2033 eine wichtige Ost-West-Achse im Landkreis Dillingen a. d. Donau.

Die St 2036 beginnt in Wertingen an der St 2033 und führt über Emersacker und Gersthofen ebenfalls zur Bundesstraße 2.

Bei Wertingen kreuzt die St 2033 die Laugnastraße (Gemeindestraße) / Staatsstraße 2036 nach Geratshofen. Diese Kreuzung ist mit einer Signalanlage versehen. In unmittelbarer Nähe östlich davon befindet sich im Planfeststellungsbereich ohne Signalanlage die Einmündung der St 2027 aus Richtung Buttenwiesen in die St 2033.

Durch den Umbau des Kreuzungsbereichs wird der höhengleiche Knotenpunkt an der durchgängigen St 2033 beseitigt und es werden gesonderte Geh- und Radwege einschließlich Unterführungen geschaffen.

Die Baulänge beträgt an der St 2033 etwa 1.385 m. Hinzu kommen 1.400 m für Rampen, 300 m für weitere Anschlüsse und 1.400 m für Geh-, Rad- und asphaltierte Wirtschaftswege.

Die planfestgestellte Maßnahme gliedert sich im Wesentlichen in folgende Teile:

- Kreisverkehrsplatz 1 (ca. Bau-km 0+880) als Anschluss an die bestehende Laugnastraße, an die St 2036 nach Geratshofen, an die St 2033 in Verlängerung der St 2027 und an das angrenzende Gewerbegebiet einschließlich des Anschlusses an den Kreisverkehrsplatz 2;
- Kreisverkehrsplatz 2 (ca. Bau-km 0+820) zur Anbindung des Kreisverkehrsplatzes 1 an das Gewerbegebiet an der Laugnastraße;
- Brückenbauwerke über die Zusam (bei Bau-km 0+630), über die Laugna (bei Bau-km 1+010) und über den Forellenbach (bei Bau-km 1+190);
- Dreifeld-Brückenbauwerk (sog. „Overfly“, bei Bau-km 0+880) über den Kreisverkehrsplatz 1 mit höhenfreiem Anschluss der St 2033 an den Kreisverkehrsplatz 1 über Ein- und Ausfahrrampen (bei Bau-km 0+640 und 1+180);
- Querung von bestehenden und verlängerten Hochwasserdurchlässen (bei Bau-km 0+980 und 1+150);
- bauliche Veränderungen an der bestehenden Einmündung der St 2027 nach Buttenwiesen (bei Bau-km 1+060);
- Fuß- und Radwegunterführung östlich des Kreisverkehrsplatzes 1 (bei Bau-km 0+916);
- Fuß- und Radwegunterführung im Bereich des Gießeweges (bei Bau-km 0+113).

Mit dem planfestgestellten Vorhaben soll einerseits die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrsflusses auf der durchgängigen St 2033 als überregionaler Verkehrsachse zwischen Dillingen a. d. Donau und dem Raum Augsburg verbessert werden und andererseits auch den örtlichen kommunalen Interessen der Stadt Wertingen Rechnung getragen werden. Die Verkehrsinfrastruktur wird damit erheblich verbessert.

II. Entwicklungsgeschichte der Planung

Im Dezember 2007 wurde vom Büro für Verkehrsplanung Modus Consult Ulm GmbH eine Ermittlung der derzeitigen und künftigen Verkehrsbelastung im Untersuchungsraum durchgeführt. Das Ergebnis wurde in einem Verkehrsgutachten vom 10.12.2007 präsentiert. Weitere Untersuchungen und Leistungsfähigkeitsberechnungen zum Kreisverkehrsplatz 1 wurden vom Büro für Verkehrsplanung Modus Consult Ulm GmbH im Juli 2010 vorgestellt. Die Ergebnisse sind auszugsweise in den Anlagen zum Erläuterungsbericht (Unterlage 1) enthalten.

Auf der Basis von mehreren vom Staatl. Bauamt Krumbach entworfenen Knotenpunktvarianten für den „Umbau des Kreuzungsbereiches Südliche Entlastungsstraße / Laugnastraße in Wertingen“ wurde nach Abstimmung zwischen dem Staatl. Bauamt Krumbach, der Stadt Wertingen, dem Landratsamt Dillingen a. d. Donau und dem Wasserwirtschaftsamt Donauwörth die vorliegende Planung ausgearbeitet.

Wegen des kommunalen Interesses an einer möglichst raschen Realisierung des Kreuzungsumbaus hat die Stadt Wertingen bereits im Jahre 2009 mit dem Freistaat Bayern (vertreten durch das Staatliche Bauamt Krumbach) eine Vereinbarung zur Übertragung der Straßenbaulast an dem plangegegenständlichen Staatsstraßenabschnitt geschlossen (Art. 44 BayStrWG). Diese Vereinbarung (öffentlich-rechtlicher Vertrag) wurde durch die nachfolgende Vereinbarung vom 27.07. / 28.08.2010 ersetzt und mit ergänzender Vereinbarung vom 26.04.2011 unter Hinweis auf das Planfeststellungsverfahren präzisiert. Die Finanzierung des Vorhabens erfolgt durch die Stadt Wertingen; diese beantragt hierfür Zuwendungen vom Freistaat Bayern nach dem FAG.

Ein Bürgerentscheid in Wertingen am 05.12.2010 endete mit mehrheitlichem Votum für den Kreuzungsumbau in der hier festgestellten Form. Daraufhin erging der Planungsauftrag an die Planungsgemeinschaft Steinbacher Consult / Ingenieurbüro Gansloser zur Ausarbeitung der Planunterlagen.

III. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Die Stadt Wertingen beantragte mit Schreiben vom 28.02.2011 bei der Regierung von Schwaben die Planfeststellung für den plangegegenständlichen Kreuzungsumbau.

Die unter A.II. des Beschlusstextes aufgeführten Planunterlagen wurden auf Veranlassung der Regierung von Schwaben in der Verwaltungsgemeinschaft Wertingen (für die Stadt Wertingen) vom 29.03.2011 bis einschließlich 28.04.2011 zur allgemeinen Einsicht ausgelegt. Zeit und Ort der Auslegung wurden ortsüblich bekannt gemacht.

Die Regierung von Schwaben gab neben den betroffenen Bürgern auch den beteiligten Trägern öffentlicher Belange Gelegenheit zur Stellungnahme zu dem Vorhaben. Im Anhörungsverfahren wurden von den Behörden und Verbänden Stellungnahmen unterschiedlich starken Umfangs abgegeben. 33 Privatpersonen haben Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben.

Die Forderungen und Einwendungen wurden am 07.06.2011 im Rathaus der Stadt Wertingen erörtert.

Über den Erörterungstermin wurde eine Niederschrift gefertigt, die nachrichtlich den Planunterlagen beigelegt ist (Unterlage 15).

Aufgrund einer privaten Einwendung und der Stellungnahme von Trägern öffentlicher Belange hat die Vorhabensträgerin eine Planänderung erarbeitet, die als Tektur vom 07.11.2011 in die Planung eingegangen ist. Dies wurde den in ihrem Aufgabengebiet betroffenen Trägern öffentlicher Belange und dem Einwendungsführer zur Kenntnis gegeben mit der Möglichkeit, auch hierzu Stellungnahmen abzugeben bzw. Einwendungen zu erheben. Die eingegangenen Äußerungen wurden im Verfahren verwertet bzw. bewertet. Ein erneuter Erörterungstermin war nicht erforderlich.

C. Entscheidungsgründe

I. Allgemeines

1. Notwendigkeit und Bedeutung der Planfeststellung

Nach Art. 36 Abs. 1 BayStrWG dürfen Staatsstraßen in Bayern nur gebaut oder wesentlich geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Demzufolge ist der hier gegenständliche Umbau des Kreuzungsbereiches Südliche Entlastungsstraße / Laugnastraße in Wertingen einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen planfeststellungspflichtig.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihr berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG). Die straßenrechtliche Planfeststellung macht also nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hier-von ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 10 WHG. Gemäß § 19 WHG hatte die Regierung von Schwaben jedoch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss zu entscheiden. Aufgrund der Regelungen in Art. 6 bis 8 BayStrWG konnten auch die in A.III. dieses Beschlusses enthaltenen straßenrechtlichen Verfügungen getroffen werden.

2. Voraussetzungen der Planfeststellung

Die Feststellung der vorgelegten Pläne für den Kreuzungsumbau in Wertingen einschließlich ihrer Folgemaßnahmen liegt im pflichtgemäßen Ermessen der Planfeststellungsbehörde. Dieser Ermessensspielraum geht nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes über ein einfaches Verwaltungsermessen hinaus. Wesentliches Element des Planungsermessens ist die sogenannte planerische Gestaltungsfreiheit. Diese mit dem Wesen jeder Planung zwangsläufig verbundene Gestaltungsfreiheit un-

terliegt jedoch rechtlichen Bindungen. Die Planfeststellungsbehörde muss insbesondere drei Planungsschranken beachten:

- Sie darf nicht gegen zwingende gesetzliche Planungsvorgaben verstoßen (Planungsleitsätze),
- sie hat die Notwendigkeit des geplanten Vorhabens grundsätzlich zu rechtfertigen (Planrechtfertigung),
- sie muss die für und gegen die planerischen Entscheidungen sprechenden öffentlichen und privaten Belange gerecht abwägen (Abwägungsgebot).

Diese Planungsschranken sind – wie nachfolgend unter C.III. näher dargelegt ist – eingehalten.

II. Verfahrensrechtliche Bewertung

1. Zuständigkeit und Verfahren

Die Regierung von Schwaben ist gemäß Art. 39 Abs. 1 BayStrWG in Verbindung mit Art. 3 und 72 ff BayVwVfG sachlich und örtlich zuständige Behörde für die Durchführung dieses Planfeststellungsverfahrens.

2. Prüfung der Umweltverträglichkeit

Ein förmliches Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit ist aufgrund Art. 37 BayStrWG nicht erforderlich. Die Umweltauswirkungen wurden gleichwohl geprüft und mit dem ihnen zukommenden Gewicht in der Planung berücksichtigt. Auf die Planunterlagen, insbesondere auf die landschaftspflegerische Begleitplanung (Unterlage 12) wird Bezug genommen.

III. Materiell-rechtliche Bewertung des Vorhabens

1. Planungsleitsätze

In der Planung sind die maßgeblichen gesetzlichen Planungsleitsätze (zwingende materielle Rechtsätze) beachtet. Eine Verletzung dieser zwingenden Planungsleitsätze ist nicht ersichtlich.

2. Planrechtfertigung

2.1 Allgemeine Ausführungen

Der Umbau des Kreuzungsbereichs Südliche Entlastungsstraße / Laugnastraße in Wertingen im Zuge der Staatsstraßen 2033 / 2036 und die damit verbundenen, in den Planunterlagen dargestellten Folgemaßnahmen sind aus Gründen des Gemeinwohls unter besonderer Berücksichtigung der straßenrechtlichen Zielsetzungen erforderlich (Art. 9 BayStrWG).

Die plangegenständliche Maßnahme fügt sich in das bisher verfolgte Gesamtkonzept, nämlich die Leistungsfähigkeit der St 2033 als regionaler Verbindungsachse zwischen Dillingen a. d. Donau und dem Anschluss an die Bundesstraße 2 zu verbessern, nahtlos ein. Bereits in den letzten Jahren wurden an diesem Straßenzug u. a. die Umfahrungen der Wertinger Stadtteile Rieblingen, Prettelshofen und Bliensbach geschaffen. Mit Verwirklichung des Kreuzungsumbaus in Wertingen kann ein weiteres Teilstück dieser Straßenverbindung an die Erfordernisse des derzeitigen und künftigen Verkehrsaufkommens angepasst werden.

Nach den vom Ingenieurbüro Modus Consult methodisch einwandfrei ermittelten Verkehrsmengen und den darauf basierenden Prognosen für das Jahr 2025 ist im Kreuzungsbereich der Südlichen Entlastungsstraße / Laugnastraße (Staatsstraßen 2033 und 2036) von insgesamt 17.747 Kfz/24 h auszugehen. Für den Bereich der Einmündung der St 2027 in die St 2033 beträgt die tägliche Verkehrsmenge 11.757 Kfz.

Die hohe Verkehrsbelastung bzw. die Verkehrszuwächse im plangegenständlichen Bereich werden besonders deutlich, wenn berücksichtigt wird, dass im Jahre 2009 der durchschnittliche tägliche Verkehr auf den Staatsstraßen in Bayern 3.925 Kfz betrug. Planerisches Ziel kann deshalb nur eine leistungsfähige Lösung sein, die den Klassifizierungsmerkmalen einer Staatsstraße (Art. 3 BayStrWG), nämlich unterhalb der Verkehrsbedeutung der Bundesfernstraßen nach § 1 Abs. 1 FStrG dem Durchgangsverkehr zu dienen, gerecht wird. Gleichzeitig werden mit dem planfestgestellten Bauvorhaben auch das landesplanerische Entwicklungsziel und das kommunale Interesse des Sonderbaulastträgers an einer Verbesserung der Verkehrsinf-

rastruktur befriedigt. Durch den direkten Anschluss des angrenzenden Gewerbegebiets an den planfestgestellten Verteilerknoten wird die Ortsentwicklung Wertingens positiv beeinflusst.

Nach Überzeugung der Regierung von Schwaben ist die planfestgestellte Straßenbaumaßnahme erforderlich, um das bestehende und künftige Verkehrsaufkommen zu bewältigen und die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu gewährleisten. Durch die Schaffung eines leistungsfähigen Knotenpunktes einschließlich des Lückenschlusses im Radwegenetz sowie der höhenfreien Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer wird ein Ausbaustandard geschaffen, der auch die zukünftigen hohen Verkehrsbelastungen im erforderlichen Umfang berücksichtigt und die daraus resultierenden Verkehrsbedürfnisse angemessen befriedigt.

2.2 Einwendungen zur Planrechtfertigung

Im Verfahren ist die Planrechtfertigung des Vorhabens in verschiedener Hinsicht angezweifelt worden.

– Verkehrsprognose

Es wurde vorgebracht, dass die der Planfeststellung zu Grunde liegende Verkehrsprognose zu hoch angesetzt und die Baumaßnahme daher überdimensioniert sei. Allgemein sei in den kommenden Jahren von einer Abnahme des allgemeinen Straßenverkehrs auszugehen. Die in der Verkehrsprognose dargestellte Verkehrszunahme sei daher nicht nachvollziehbar.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde bestehen an der Schlüssigkeit der vorgelegten Verkehrsprognose keine Zweifel. Die allgemeine überregionale Entwicklung der Fahrleistungen kann nur einen Hinweis bei der Erstellung einer Verkehrsprognose darstellen. Generell beinhalten Prognosen Unsicherheiten. Reinen Spekulationen, zum Beispiel eine durch eine rückläufige Bevölkerungsentwicklung oder die globale Wirtschaftskrise zurückgehende Verkehrsentwicklung, kann im Rahmen einer Verkehrsprognose, die wissenschaftlichen Grundsätzen standhalten

muss, nicht Rechnung getragen werden. Diesbezügliche Einwände werden zurückgewiesen.

– Verkehrsberechnung

Auch die von der Vorhabensträgerin vorgelegte Verkehrsberechnung ist in verschiedener Hinsicht angezweifelt worden. So sei etwa bei der Beurteilung der **Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs 1** nicht der Verkehr berücksichtigt worden, der aus Donauwörth kommend in Richtung Augsburg verlaufe. Derzeit werde dieser Verkehr über die Gottmannshofer Str. an die St 2033 angebunden. Künftig solle die Verbindung jedoch über den Knotenpunkt St 2027 / St 2033 bei Bau-km 1+060 erfolgen. Berücksichtige man diesen zusätzlichen Verkehr, so werde der mit der Planfeststellungslösung vorgesehene Kreisverkehr 1 überlastet.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Zunächst ist festzuhalten, dass Verkehrsteilnehmer zwischen Donauwörth und Augsburg in erster Linie die Verbindung über die Bundesstraße B 2 wählen und kaum den Umweg über Wertingen nehmen werden. Der ankommende Verkehr am Knotenpunkt St 2027 / St 2033 bei Bau-km 1+060 wird daher insbesondere regionalen Bezug haben. Darüber hinaus hat das von der Vorhabenssträgerin beauftragte Ingenieurbüro (Modus Consult GmbH) im Erörterungstermin vom 7. Juni 2011 überzeugend dargelegt, dass auch der o. a. Verkehr aus Richtung Donauwörth, der über die St 2027 zum Kreisverkehr 1 verläuft, im Rahmen der Verkehrsberechnung berücksichtigt wurde. Auch unter Berücksichtigung dieses zusätzlichen Verkehrs sei die Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs 1 mit der Qualitätsstufe A „ausgezeichnet“ zu bewerten. Nähere Anhaltspunkte, die auf die Unrichtigkeit dieser Berechnung hindeuten, waren für die Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich und wurden auch von den Einwendungsführern nicht vorgebracht.

Die Einwendung ist ebenfalls zurückzuweisen, da sie nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nur zum Teil praktischen Bezug hat. Der ortskundige Verkehr in Fahrtrichtung Augsburg wird nach wie vor über die Gottmannshofer Straße und Rieblinger Straße auf die St 2033 auffah-

ren und nicht den Umweg über den Knoten St 2027 / 2033 bei Bau-km 1+060 nehmen.

Des Weiteren wurden von einigen Einwendern Unstimmigkeiten in den der Verkehrsprognose zugrundeliegenden **Verkehrserhebungen** eingewandt. Die Einwendungsführer haben in diesem Zusammenhang eine Grafik vorgelegt, die von der Modus Consult GmbH erstellt worden sei und welche die Verkehrsbelastung der beiden Knotenpunkte Laugnastraße / St 2033 und St 2033 / St 2027 (ca. Bau-km 1+060) aufzeigt. Die dort dargestellten Verkehrsmengen seien un schlüssig, da die Zahl der Fahrzeuge, die am Knotenpunkt Laugnastraße / St 2033 ankommen ca. 40 % höher sei als die Zahl der Fahrzeuge die den Knotenpunkt St 2033 / St 2027 in Richtung Osten verlassen würden.

Die dargelegte Unstimmigkeit wurde von der Vorhabensträgerin bestätigt, hat jedoch für die vorliegende Planfeststellung keine Bedeutung. Der Vertreter der Modus Consult GmbH hat im Erörterungstermin vom 7. Juni 2011 nachvollziehbar dargelegt, dass im Rahmen der Verkehrszählung ein sog. Zählblatt bei der Zusammenstellung der Rohdaten nicht berücksichtigt worden sei. Dies habe zu der dargelegten Unstimmigkeit geführt. Bei der Erstellung der vorliegenden Planfeststellungsunterlagen sei dieser Fehler allerdings korrigiert worden und hat dementsprechend keine Auswirkungen auf die vorliegende Planfeststellung.

Weiter wurde von einigen Einwendern auf **Unstimmigkeiten bei der Beurteilung der Variante 2** im Erläuterungsbericht hingewiesen. Im Erläuterungsbericht, Seite 14 (Unterlage 1), sei im Rahmen der Variante 2 ein Kreisverkehrsplatz mit 50 m Durchmesser untersucht worden. Auf der Skizze Anlage 1, Blatt 1 zum Erläuterungsbericht (Unterlage 1), sei jedoch ein Kreisverkehrsplatz mit lediglich 33 m dargestellt.

Auch dieses Vorbringen hat für die vorliegende Planfeststellung keine Auswirkungen. Der Vertreter der Modus Consult GmbH hat im Erörterungstermin vom 7. Juni 2011 erläutert, dass der in der Anlage dargestellte Kreisverkehrsplatz mit einem Durchmesser von 35 m herangezogen wurde, um die generelle Leistungsfähigkeit unter Berücksichtigung der konkreten Verkehrsmengen zu untersuchen. Der Kreisverkehrsplatz

mit einem Durchmesser von 50 m wurde später im Rahmen der Variantenuntersuchung gewählt, da die verschiedenen Anschlussäste nur bei dieser Dimensionierung angebunden werden können. In Bezug auf die Leistungsfähigkeit habe der unterschiedliche Durchmesser keine nennenswerten Auswirkungen. Die damalige Berechnung in Zusammenhang mit dem kleineren Kreisverkehrsplatz ist demzufolge nicht nochmals überarbeitet worden. Die Darlegungen des Ingenieurbüros sind schlüssig; von Seiten der Einwendungsführer erfolgte im Rahmen der Anhörung diesbezüglich kein weiterer substantiiertes Widerspruch.

Die vorliegend herangezogene Verkehrsprognose ist auch nicht deshalb fehlerhaft, weil sogenannte **Mautflüchtlinge** nicht berücksichtigt worden sind. Ein derartiger Mautausweichverkehr ist vorliegend nicht zu erkennen. In der Vergangenheit hat sich im Planfeststellungsbereich in Zusammenhang mit der Mauterhebung keine wesentliche Zunahme des Schwerlastverkehrs gezeigt. Es ist zudem davon auszugehen, dass ein Kraftfahrer eines mautpflichtigen Fahrzeugs zum Zwecke der Umgehung der Mautpflicht nur dann auf nachgeordnete Straßen ausweichen wird, wenn dies für ihn noch zu akzeptablen Reisezeiten führt. Werden die Reisezeiten unverhältnismäßig lang, stellt die Ausweichstrecke in der Regel keine kostensparende Alternative dar. Die der Mautpflicht unterliegenden Fahrzeuge sind ganz überwiegend dem gewerblichen Güterkraftverkehr zuzuordnen. Für diesen hat die Einhaltung von Lieferterminen eine herausragende Bedeutung. Eine Ausweichroute wird sich also nur dann als wirtschaftliche Alternative zu einer Autobahn darstellen, wenn sich die Fahrzeiten allenfalls geringfügig verlängern. Derartige Voraussetzungen werden im vorliegenden Fall nicht gesehen.

– Keine Steigerung der Verkehrssicherheit

Es wurde vorgetragen, dass sich die Verkehrssicherheit im Planfeststellungsbereich durch die vorliegende Straßenbaumaßnahme nicht verbessern würde. Es könnten sich demgegenüber sogar gefährliche Unfallschwerpunkte ergeben. So wurde etwa der Einmündungsbereich der St 2027 bei Bau-km 1+060 angesprochen. Der vom Knotenpunkt Laugnastraße/St 2033 in Richtung Donauwörth fließende Verkehr muss hier nach links abbiegen und den aus Augsburg kommenden Verkehr auf

der „Rampe Nord-Ost“, Bauwerksverzeichnis Nr. 1.1.04 (Unterlage 7.2T), kreuzen. In der Gegenrichtung kann der Verkehr auf der St 2027 von Donauwörth kommend an dieser Stelle nicht mehr direkt in östlicher Richtung auf die St 2033 einfahren, sondern muss künftig den Umweg über den Knotenpunkt Laugnastraße / St 2033 nehmen und dort mehrere Einmündungen passieren.

Der Vortrag wird zurückgewiesen. Wie oben dargelegt, wird der Verkehr am Knotenpunkt St 2027 / St 2033 insbesondere regionalen Bezug haben und ist daher im Vergleich zu den übrigen Verkehrsströmen im Bereich der Planfeststellung von untergeordneter Bedeutung. Im Übrigen besteht über die Gottmannshofer Straße und Rieblinger Straße für den aus Richtung Donauwörth kommenden Verkehr eine weitere (und in Richtung Osten auch kürzere) Möglichkeit, in die St 2033 einzufahren. Diese Verbindung wird auch nach Fertigstellung der vorliegenden Straßenbaumaßnahme erhalten bleiben.

Entgegen dem Einwand ergeben sich für den Verkehr, der vom Knotenpunkt Laugnastraße / St 2033 kommend in die St 2027 einmündet Verbesserungen für die Verkehrssicherheit. Die entsprechenden Fahrzeuge müssen zwar bei Bau-km 1+060 links abbiegend die „Rampe Nord-Ost“, Bauwerksverzeichnis Nr. 1.1.04 (Unterlage 7.2T), kreuzen. Jedoch wird auf dieser Rampe im Gegensatz zum jetzigen Zustand nur noch der Verkehr verlaufen, der von Westen kommend nicht mehr weiter über die St 2033 und den Overfly fahren wird. Der Kreuzungsbereich ist durch die räumliche Trennung der verschiedenen Fahrspuren übersichtlich gestaltet. Allein aufgrund der Tatsache, dass nach links abgebogen werden muss, kann nicht auf einen „gefährlichen Unfallschwerpunkt“ geschlossen werden.

Gleiches gilt für den Verkehr, der von der St 2027 kommend in östlicher Richtung in die St 2033 einbiegen möchte. Dieser Verkehr kann derzeit bei Bau-km 1+060 an der dortigen Kreuzung, welche nicht mit einer Lichtsignalanlage gesichert ist, nach links in die St 2033 einfahren. Künftig wird dieser Verkehr dort nach rechts auf die „Rampe Nord-Ost“, Bauwerksverzeichnis Nr. 1.1.04 (Unterlage 7.2T), einbiegen und anschließend in den Kreisverkehr 1, Bauwerksverzeichnis Nr. 1.1.07 (Unterlage

7.2T), einfahren. Im Kreisverkehr 1 sind anschließend vier Einmündungen zu passieren; über die „Rampe Süd-Ost“, Bauwerksverzeichnis Nr. 1.1.03 (Unterlage 7.2T), kann dann nach Westen in die St 2033 eingefahren werden. Die beiden Abbiegevorgänge nach rechts, bei denen keine Vorfahrtberechtigung besteht, verlaufen im Gegensatz zum jetzigen Zustand abseits des Verkehrs, welcher künftig über die St 2033 und den Overfly verlaufen wird. Im Kreisverkehr 1 besteht für den Verkehr die Vorfahrtberechtigung beim passieren der genannten Einmündungen. Erfahrungen zeigen eindeutig, dass Kreisverkehrsplätze die sicherste Knotenpunktsform darstellen. Dass sich hier Unfallschwerpunkte bilden sollten, ist abwegig.

Auch in Bezug auf die Einfädelungsspuren zur St 2033 („Rampen Nord-West und Süd-Ost“, Bauwerksverzeichnis Nrn. 1.1.03 und 1.1.06 (Unterlage 7.2T)), bestehen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte für die Entwicklung von Unfallschwerpunkten. Die Einfädelungsspuren wurden mit dem Einfahrtstyp ER1 in Anlehnung an die RAA (Richtlinien für die Anlage von Autobahnen Ausgabe 2008) unter Berücksichtigung der entsprechenden Einfädelungs- und Verziehungslängen dimensioniert und bieten daher ausreichende Reserven. Unmittelbar angrenzend an die Einfädelungsspuren sind die Zufahrtsrampen von der Fahrbahn der St 2033 nicht durch eine Dammlage, welche die Sichtbeziehungen beeinträchtigen könnte, getrennt. Einfahrenden Verkehrsteilnehmern bleibt damit genug Zeit, um den auf der St 2033 verlaufenden Verkehr wahrzunehmen. Der Vortrag einiger Privateinwender, dass sich bei Einfädelungsvorgängen Gefahrensituationen ergeben könnten, wenn Verkehrsteilnehmer auf der St 2033 auf die linke Fahrspur ziehen, um den einfahrenden Fahrzeugen Platz zu machen, mag grundsätzlich zutreffen. Die Vorhabensträgerin hat dies erkannt und in ihrer Stellungnahme vom 06.06.2011 erklärt, dass die Verkehrssicherheit in den fraglichen Bereichen mittels entsprechender Maßnahmen (z. B. Überholverbot, Markierung, Leitschwellen etc.) zu gewährleisten ist. Die entsprechenden Maßnahmen werden außerhalb der vorliegenden Planfeststellung in einem eigenen Verfahren detailliert festgelegt.

Insgesamt stellen die Einfädelungsbereiche eine durchwegs gängige und bewährte Form der Verbindung zweier Verkehrsströme dar. Sie sind in

Anbetracht des zu erwartenden Verkehrs angemessen dimensioniert; dass sich hier „extreme Unfallschwerpunkte“ bilden könnten, ist nicht nachvollziehbar.

Nicht erwähnt wird von den Einwendern im Übrigen die Tatsache, dass der maßgebliche Verkehr, der auf der St 2033 über den Overfly in ost-westlicher Richtung verläuft, im Gegensatz zur Mehrzahl der untersuchten Varianten überhaupt nicht mehr abbiegen bzw. einbiegen muss. Dies trägt aus Sicht der Planfeststellungsbehörde maßgeblich zur Steigerung der Verkehrssicherheit bei.

Entgegen dem Vortrag einiger Privateinwender kann auch mit der Unterführung des Geh- und Radweges Bauwerksverzeichnis Nr. 1.2.09 (Unterlage 7.2T) die Sicherheit für die dortigen Verkehrsteilnehmer gesteigert werden. Im Gegensatz zum jetzigen Zustand haben diese künftig die Möglichkeit, die St 2033 abseits des dortigen Verkehrs zu queren. Im Übrigen wird auch der Vorhalt zurückgewiesen, dass sich im Bereich des Unterführungsbauwerkes ein „Kriminalitätsschwerpunkt“ entwickeln könnte. Generell bestehen keine Erfahrungswerte, die eine derartige Entwicklung belegen könnten. Auch im vorliegenden Fall sind dafür keinerlei Hinweise ersichtlich.

Teilweise ist in diesem Zusammenhang auch die Verkehrsführung des Geh- und Radweges Bauwerksverzeichnis Nr. 1.1.12 (Unterlage 7.2T) im Bereich des Kreisverkehrs 1 aufgrund der Fahrbahnüberquerungen als nicht verkehrssicher kritisiert worden. Diese Ansicht wird nicht geteilt. Die betreffenden Zufahrten zum Kreisverkehr 1 sind im Vergleich zu den anderen Zufahrten relativ schwach frequentiert. Der Kraftfahrzeugverkehr verteilt sich zu dem über jeweils zwei Zu- und Abfahrten zum Kreisverkehr 1. Fußgänger und Radfahrer können diese Fahrspuren relativ problemlos mit den vorgesehenen Querungshilfen bewältigen.

Insgesamt kann die Verkehrssicherheit im Planungsbereich mit der vorliegenden Straßenbaumaßnahme aus Sicht der Planfeststellungsbehörde erheblich gesteigert werden.

– Längere Fahrstrecken

Es wurde weiter der Vorwurf erhoben, dass sich einige Fahrbeziehungen im Bereich der Planfeststellung verlängern würden. Auch damit wäre die Planrechtfertigung infrage gestellt. Auch dieser Vorhalt wird zurückgewiesen. Es mag generell zu treffen, dass sich verschiedene Wegstrecken verlängern, wenn eine Kreuzung durch einen Kreisverkehrsplatz ersetzt wird. Diese geringfügigen Nachteile werden in der Regel jedoch durch die erhebliche Steigerung der Verkehrssicherheit, die sich durch die Einrichtung eines Kreisverkehrsplatzes ergibt, ausgeglichen. Zudem ist zu berücksichtigen, dass an einem leistungsfähigen Kreisverkehrsplatz in der Regel die Wartezeiten entfallen, die insbesondere an einer mit einer Lichtsignalanlage gesicherten Kreuzung anfallen.

– Verlagerung des Straßenverkehrs auf andere Verkehrsträger

Aus Sicht des Bund Naturschutz in Bayern e. V. führt die vorliegende Straßenbaumaßnahme zu einer erhöhten Verkehrsnachfrage. Alternativen, etwa die Verlagerung des Straßenverkehrs auf Schienenwege, seien im vorliegenden Fall nicht untersucht worden. Eine derartige Verlagerung sei auch aus Gründen der allgemein angestrebten CO₂-Reduktion notwendig.

Lenkende Maßnahmen, die eine Verlagerung des Straßenverkehrs zu anderen Verkehrsträgern bewirken sollen, sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Bei diesen Forderungen geht es vorrangig um Verkehrspolitik und das generelle Argument, das neue Straßen zusätzlichen Verkehr anziehen. Diese Einwendungen verkennen den Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahmen (hier: Straßenbaumaßnahme). Innerhalb dieses Verfahrens kann keine Grundsatzdiskussion über die Verkehrspolitik geführt werden. Es sind vielmehr die gesetzlichen Bindungen und die Aufteilung der Gewalten (Art. 20 Grundgesetz) zu beachten. Aus diesem Grund sind derartige Vorschläge bzw. Hinweise nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Sie sind auch keine Vorhabensalternativen im Sinne des

Fachplanungsrechts, sondern andere Vorhaben, über die außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu entscheiden ist.

Im Übrigen ist zu dem Vorhalt, dass die vorliegende Straßenbaumaßnahme zusätzlichen Verkehr anziehen würde, auszuführen, das neue Straßen generell Verkehre aus dem umliegenden Netz abziehen und bündeln sollen. Diese Bündelungen werden häufig als „zusätzlicher“ Verkehr fehlinterpretiert. Mehrverkehr wird daher nicht durch den Neubau von Straßen geschaffen, sondern hat in erster Linie andere Ursachen:

Zunahme der Einwohnerzahlen, Veränderung der Altersstruktur, Ansiedelung von Gewerbebetrieben u. a.. Bei dem vorliegenden Umbau des Knotenpunkts Laugnastraße / St 2033 handelt es sich um einen Streckenabschnitt von sehr begrenzter Länge. Es ist nicht zu erwarten dass Verkehrsteilnehmer eine Fahrt nur aufgrund des erfolgten Kreuzungsumbaus unternehmen.

3. Ermessensentscheidung

3.1 Allgemeine Ermessenserwägungen

Bei der Abwägung der durch die Planung verfolgten öffentlichen Interessen mit den entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen ist dem Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens der Vorrang einzuräumen.

Für die Baumaßnahme sprechen zunächst die Belange, die – wie unter C.III.2. dieses Beschlusses dargelegt – die Rechtfertigung des Vorhabens stützen (vgl. BVerwG, 19.05.1998, NVwZ 1999, S. 528 ff). Ungeachtet dessen muss – selbst wenn die Straßenbaumaßnahme vernünftigerweise geboten ist – in der Abwägung geprüft werden, ob unüberwindbare Belange dazu nötigen, von der Planung abzusehen (BVerwG, 10.04.1997, BVBl 1997, 115). Bei der Beurteilung einer solchen Null-Variante ist festzustellen, dass den durch die Planung verfolgten öffentlichen Interessen der Vorrang vor den privaten Betroffenheiten sowie den anderen durch die Planung betroffenen und dem Vorhaben entgegenstehenden Belangen einzuräumen ist. Die nachteiligen Auswirkungen der Baumaßnahme sind jedenfalls nicht von

solcher Schwere und solchem Gewicht, dass sie die Sinnhaftigkeit des Projekts in Frage stellen.

Die aufgrund der Topographie unvermeidbaren Eingriffe in die Natur und in das Landschaftsbild werden durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltenen Maßnahmen kompensiert.

Der Lärmschutz wird im Planfeststellungsbereich gegenüber dem Status Quo erheblich verbessert. Sämtliche Grenzwerte der Lärmvorsorge werden eingehalten.

Andere straßenbauliche Lösungen (Planungsalternativen) sind zwar denkbar und könnten – je nach Variante mehr oder weniger – ebenfalls eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse bewirken; keine dieser Varianten stellt jedoch eine gegenüber der planfestgestellten Maßnahme vorzugswürdige Alternative dar.

Zusammenfassend wird festgestellt, dass das Vorhaben den Ergebnissen der vorbereitenden Planungen und dem damit verfolgten Planungsziel entspricht. Sie berücksichtigt die in den einschlägigen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Ge- und Verbote und entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebots. Sie enthält keine unverhältnismäßigen Eingriffe in die privaten Rechte Dritter und ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung des Planfeststellungsbeschlusses gerechtfertigt.

3.2 Planungsvarianten

Teil des Abwägungsprogramms ist die Prüfung von Planungsalternativen (vgl. Urteil des BVerwG vom 31.01.2002, Az. 4 A 15/01). Es sind (nur) solche Planungsalternativen abzuwägen, die sich nach Lage der Dinge aufdrängen oder sich anderweitig hätten anbieten müssen. Eine Planungsalternative darf von der Planfeststellungsbehörde nur dann nicht verworfen werden, wenn sie sich ihr als vorzugswürdige Lösung hätte aufdrängen müssen (vgl. Urteil des BVerwG vom 28.03.1998, Az. 4 A 7/97). Trassenvarianten brauchen nur so weit untersucht zu werden bis erkannt

wird, dass sie nicht eindeutig vorzugswürdig sind (vgl. Urteil des BVerwG vom 26.03.1998, Az. 4 A 7/97). Bei der Variantenprüfung können bereits in einem dem Planfeststellungsverfahren vorausgehenden Verfahrensschritt diejenigen Varianten ausgeschieden werden, die aufgrund einer Grobanalyse für eine weitere Überprüfung nicht mehr ernstlich in Betracht kommen (vgl. Urteil des BVerwG vom 26.06.1992, DVBl 1992, 1435; Urteil des BVerwG vom 16.08.1995, BayVBl 1996, 182; Urteil des BVerwG vom 25.01.1996, DVBl 1996, 677; Urteil des BVerwG vom 26.03.1998, Az. 4 A 7/97-A 241). Gesichtspunkte für das Ausscheiden einer Alternativplanung können grundsätzlich alle planerischen Belange sein. Hierzu gehören z. B. Kostengesichtspunkte ebenso wie Umweltgesichtspunkte und verkehrstechnische Gesichtspunkte. Das Ausscheiden einer nach dem Stand der Planung nicht mehr ernstlich in Betracht kommenden Variante hat dabei stets das Ergebnis einer abwägenden Prüfung zu sein. Die Ermittlung des Abwägungsmaterials hat jeweils so konkret zu sein, dass eine sachgerechte Entscheidung möglich ist (Urteil des BVerwG vom 26.06.1992, Az. 4 B 1-11.92).

Im Rahmen der Vorplanung wurden neben der hier festgestellten Lösung fünf mögliche Planungsvarianten untersucht. Es sind dies die Variante 2 (einstreifiger Kreisverkehr), die Variante 3 (zweistreifig befahrbarer Kreisverkehr), die Variante 4 (Anbindung Gewerbegebiet an Kreuzung mit Bypassen), die Variante 5 (Unterführung Laugnastraße, Kreisverkehr Staatsstraße 2036, Kreisverkehr Staatsstraße 2033 / Staatsstraße 2027 und Verbindungsstraße) sowie Variante 6 (zweistufiger Ausbau der Kreuzung). Darüber hinaus wurden im Rahmen des Anhörungsverfahrens von einem Aktionsbündnis zwei weitere Varianten mit der Bitte um Überprüfung vorgestellt. Im Einzelnen wird auf die Darstellungen unter 3.3 im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) verwiesen.

Die Aussagen der Vorhabensträgerin sind im Ergebnis sowie in den wesentlichen Inhalten nachvollziehbar und überzeugend. Der Planfeststellungsbehörde haben sich aus den in den Planunterlagen genannten Gründen andere geeignete Varianten als die Planfeststellungslinie zur Erreichung der Planungsziele nicht als vorzugswürdig aufgedrängt und auch nicht aufdrängen müssen. Trassenvarianten, welche die vorgenannten Ziele mit geringerer Eingriffsintensität erreicht hätten, sind nicht ersichtlich.

3.2.1 Variante 1, Planfeststellungsvariante (einstreifiger Kreisverkehrsplatz mit Überführung der Staatsstraße 2033)

Die Variante 1 stellt die hier festgestellte Lösung dar. Hinsichtlich der näheren Beschreibung der Variante 1 wird auf die obigen Ausführungen unter B.I. verwiesen. Die von der Vorhabensträgerin vorgelegten verkehrstechnischen Untersuchungen des Ingenieurbüros für Verkehrsplanung Modus Consult Ulm GmbH vom 22. Juli 2010 zufolge, ist auch der für das Jahr 2025 prognostizierte Verkehr im Bereich der Planfeststellung zu bewältigen. Bei der Beurteilung der verkehrlichen Wirksamkeit des Knotenpunkts hat die Vorhabensträgerin in Anlehnung an das Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) eine absteigende Einteilung von den Stufen A bis F vorgenommen. Die Variante 1 wurde hierbei mit der Stufe A beurteilt. Diese Stufe beschreibt einen Zustand, in dem eine ausgezeichnete Verkehrsqualität anzutreffen ist. Die Verkehrsteilnehmer erleiden nur geringe Zeitverluste. Die Mehrzahl der Fahrzeuge muss gar nicht warten und kann nahezu ungehindert und ohne nennenswerten Aufenthalt den Knotenpunkt passieren, vgl. Bundesministerium für Verkehr, Forschung, Straßenbau und Straßenverkehrstechnik, Heft 669, „Verfahren für die Berechnung der Leistungsfähigkeit und Qualität des Verkehrsablaufs auf Straßen“, 1994.

Um Erschwernisse für Fußgänger und Radfahrer zu vermeiden, ist die Unterführung Bauwerksverzeichnis Nr. 1.2.06 (Unterlage 7.2T) vorgesehen worden. Die durchgängige Führung der St 2033 entspricht dem Charakter dieser Verkehrsachse als überregionale Verbindung des Raumes Dillingen mit Augsburg. Im Übrigen entspricht die Variante 1 auch den Zielsetzungen des „Vorbehaltsnetz Kreisverkehre auf freier Strecke der Bundes- und Staatsstraßen“, Stand Dezember 2005, in welchem Hauptverkehrsachsen aufgezeigt sind, an denen möglichst auf den Bau von Kreisverkehrsplätzen verzichtet werden sollte. Die St 2033 ist im Planfeststellungsbereich in diesem Vorbehaltsnetz enthalten.

Gegenüber den Varianten hat die Planfeststellungslösung allerdings wirtschaftliche Nachteile, da sich mit dem Bau des Overflys entsprechend höhere Baukosten ergeben.

Im Lauf des Verfahrens ist immer wieder die Frage aufgeworfen worden, ob sich durch die Höhenlage des Overflys zusätzliche Lärmbelastungen für die dortigen Anwohner ergeben könnten. Die Vorhabensträgerin hat in diesem Zusammenhang eigene Vergleichsberechnungen vorgelegt, vgl. Schalltechnische Untersuchung, S. 16 (Unterlage 11.1). Im Rahmen dieser Berechnung wurde der hier festgestellten Variante 1 eine Gestaltung des Knotenpunkts Laugnastraße / St 2033 gegenübergestellt, bei der mit Ausnahme der Höhenlage des Overflys alle sonstigen Randbedingungen unverändert belassen wurden. Es hat sich gezeigt, dass sich die Bodenabsorption durch die Höhenlage des Overflys in gewissem Umfang reduziert, womit die Schallausbreitung begünstigt wird. Im Gegenzug ergibt sich eine Reduzierung der Schallausbreitung, da durch die Rampen im Knotenbereich etwa ein Drittel des Verkehrs jeweils zur anderen Seite hin abgeschirmt wird. Im Ergebnis bedeutet dies, dass sich durch den Overfly im nördlichen Nahbereich (Gewerbegebiet) des Knotenpunkts ein höherer Beurteilungspegel von 0,3 dB(A) ergibt. In seitlicher Richtung (Wohngebiet Ortsteil Gottmannshofen) ergibt sich demgegenüber eine Reduzierung der Lärmbelastung in gleichem Umfang. Die Einhaltung der jeweils einschlägigen Grenzwerte ist in jedem Fall gewährleistet.

Von einigen Privateinwendern ist im Rahmen des Verfahrens vorgetragen worden, dass sich mit der Variante 1 für die dortigen Verkehrsteilnehmer gegenüber den anderen Varianten nur geringe zeitliche Vorteile ergeben würden. Der Einwand ist nicht zielführend. Bei dem vorliegend zu behandelndem Kreuzungsumbau handelt es sich grundsätzlich um eine eher punktuelle, räumlich begrenzte Straßenbaumaßnahme. Es liegt daher in der Natur der Sache, dass sich bei den verschiedenen zu untersuchenden Varianten bezüglich der Fahrzeiten nur begrenzte Unterschiede ergeben können. Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, dass die Reduzierung der Wartezeiten nicht das alleinige und ausschlaggebende Planungsziel des Kreuzungsumbaus darstellt. Von den Wartezeiten für die Verkehrsteilnehmer abgesehen, weisen die übrigen Varianten andere Nachteile auf, die nachfolgend noch näher auszuführen sind.

3.2.2 Variante 2 (einstreifiger Kreisverkehrsplatz ohne Überführung der Staatsstraße 2033)

Bei der Variante 2 wird der Kreisverkehr 1 in Form eines fünfarmigen, einstreifigen Kreisverkehrsplatzes ausgebildet. Auf die Einrichtung eines Overflys wird hierbei verzichtet. Dementsprechend können Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft, die sich mit diesem Brückenbauwerk ergeben können, vermieden werden. Die Verkehrsuntersuchung hat jedoch ergeben, dass der Knotenpunkt Laugnastraße / St 2033 bei der Variante 2 nicht ausreichend leistungsfähig ist. In Bezug auf die Abwicklung des Straßenverkehrs wurde für diese Variante lediglich die Qualitätsstufe „E“ ermittelt, vgl. Erläuterungsbericht (Unterlage 1), Anlage 2. Innerhalb dieser Stufe findet der Übergang von dem bis dahin stabilen zu einem instabilen Verkehrszustand statt. Bereits geringe Zunahmen der Verkehrsstärke führen in der Regel zu stark ansteigenden Wartezeiten und Staulängen. Ein Abbau des Staus tritt bei der vorhandenen Belastung nicht mehr ein. Eine Obergrenze der Wartezeiten lässt sich hier - im Gegensatz zu den Stufen A – D - nicht exakt angeben, da in dieser Stufe die Grenze der Leistungsfähigkeit erreicht wird und die Wartezeiten sehr große und dabei stark streuende Werte annehmen können. Verkehrsstärken in dieser Größenordnung können gerade noch abgewickelt werden. Die Qualität des Verkehrsablaufs muss aber als mangelhaft angesehen werden, vgl. Bundesministerium für Verkehr, Forschung, Straßenbau und Straßenverkehrstechnik, Heft 669, „Verfahren für die Berechnung der Leistungsfähigkeit und Qualität des Verkehrsablaufs auf Straßen“, 1994.

Mit der Variante 2 ergeben sich im Bereich der östlichen Zufahrt zu der Kreuzung Laugnastraße / St 2033 Rückstaulängen von mehr als 140 m. Der Rückstau würde sich damit über die Einmündung der St 2027 bei Bau-km 1+060 hinaus erstrecken und damit zu weiteren Verkehrsbeeinträchtigungen führen.

3.2.3 Variante 3 (zweistreifiger Kreisverkehrsplatz ohne Überführung der Staatsstraße 2033)

Die Variante 3 entspricht im Wesentlichen der Variante 2, allerdings wird der fünfarmige Kreisverkehrsplatz hierbei zweistreifig ausgeführt. Auch bei

dieser Variante hat die Verkehrsuntersuchung eine nur unzureichende Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts ergeben. Für die Variante 3 wurde eine Leistungsfähigkeit der Qualitätsstufe „D“ ermittelt. Die Auslastung des Knotenpunktes wächst bei dieser Qualitätsstufe bis in die Nähe der praktisch zulässigen Belastung. Alle Verkehrsteilnehmer in dem betrachteten Fahrzeugstrom müssen Behinderungen in Form von Haltevorgängen verbunden mit deutlichen Zeitverlusten hinnehmen, diese sind aber noch akzeptabel. Es besteht noch eine Stabilität der Verkehrssituation hinsichtlich des Staus und der Wartezeiten. Dies bedeutet auch wenn sich vorübergehend ein langer Stau ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Die Verkehrsqualität ist in dieser Stufe als ausreichend zu bezeichnen, vgl. Bundesministerium für Verkehr, Forschung, Straßenbau und Straßenverkehrstechnik, Heft 669, „Verfahren für die Berechnung der Leistungsfähigkeit und Qualität des Verkehrsablaufs auf Straßen“, 1994. Auch bei der Variante 3 ist mit Rückstaulängen von ca. 120 m zu rechnen.

3.2.4 Variante 4 (Anbindung der St 2036 mit Bypässen)

Die Variante 4 beinhaltet lediglich die Optimierung der Anbindung der St 2036 an die St 2033 mit sog. Bypässen. Die jetzt bestehende Lichtsignalanlage bleibt erhalten. Die Ausfahrt aus dem Gewerbegebiet „Am Kaygraben“ erfolgt weiterhin über die bestehende Erschließungsstraße mit Anbindung an die St 2036. Ein direkter Anschluss an die St 2033 kann aus Verkehrssicherheitsgründen nicht vorgesehen werden. Mit dieser Lösung können die mit der vorliegenden Planfeststellung verfolgten Planungsziele nur teilweise erreicht werden. Es ergeben sich hier nur Verbesserungen für Rechtsabbieger von der St 2033 kommend in die St 2036 bzw. Rechtseinbieger von der St 2036 kommend in die St 2033. Für Fußgänger und Radfahrer ergeben sich ebenfalls kaum Verbesserungen, da die entsprechenden Wegeverbindungen nur den Gegebenheiten angepasst werden. Gegenüber der Planfeststellungslösung können mit der Variante 4 allerdings die Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft reduziert werden.

3.2.5 Variante 5 (Unterführung der Laugnastraße und zusätzliche Kreisverkehrsplätze)

Die Variante 5 geht zurück auf einen Vorschlag des Bund Naturschutz in

Bayern e. V.. Die Variante enthält die Unterführung der Laugnastraße unter der St 2033, einen Kreisverkehrsplatz weiter östlich, am Knotenpunkt St 2033 / St 2027, einen Kreisverkehrsplatz an der Laugnastraße südlich der St 2033 und eine Verbindungsspanne zwischen der St 2036 und der St 2033.

Bei dem vorgesehenen Kreisverkehrsplatz im Zuge der St 2033 können sich die bei den Varianten 2 und 3 aufgezeigten Kapazitätsschwierigkeiten ergeben. Zudem haben Baugrunduntersuchungen ergeben, dass im Bereich des betreffenden Knotenpunktes Laugnastraße / St 2033 das Grundwasser in einer Tiefe von 1,42 m unter Geländeoberkante steht. Bei Hochwasserereignissen kann der Wasserspiegel bis zur Geländeoberkante ansteigen. Aus diesem Grund muss die Unterführung der Laugnastraße als aufwändiges wasserdichtes Trogbauwerk ausgebildet werden, womit sich wirtschaftliche Nachteile für diese Variante ergeben. Zudem zeigt sich, dass sich aufgrund der notwendigen Zufahrtsrampen zu der Unterführung Erschließungsschwierigkeiten für die dort gelegenen Grundstücke ergeben. Für die Grundstücke Flurnummern 1746/1 und 1753/5, Gemarkung Wertingen, und die dort gelegenen Gewerbebetriebe können die derzeitigen Zufahrten zur Laugnastraße bei dieser Variante nicht erhalten werden. Schließlich ergeben sich insbesondere für den aus Westen kommenden Kraftfahrzeugverkehr auf der St 2033 Umwege für die Zufahrt zum Gewerbegebiet „Am Kaygraben“. Es besteht daher die Gefahr eines Schleichverkehrs über die Innenstadt von Wertingen.

3.2.6 Variante 6 (2-stufiger Ausbau des Knotenpunktes Laugnastraße / St 2033)

Bei der Variante 6 wird der Knotenpunkt Laugnastraße / St 2033 in einer ersten Stufe zunächst als einstreifiger Kreisverkehrsplatz hergestellt. Der Kreisverkehrsplatz mit sieben Anschlussästen erhält einen Durchmesser von 70 m, die Breite der Kreisfahrbahn beträgt 6,50 m. Zu einem späteren Zeitpunkt wird dann die Überführung der St 2033 mittels einer Dreifeldbrücke mit ca. 95 m Spannweite und die Anbindungen an die Rampen hergestellt.

Der Anschluss der St 2027 erfolgt wie bei der hier planfestgestellten Variante 1. Bereits in der ersten Stufe sind die Zusambrücke und die Forellenbachbrücke zu erneuern, zudem wird ein Brückenbauwerk über die Laugna erforderlich. Für Fußgänger und Radfahrer wird im Hinblick auf eine sichere Querung des Knotenpunktes eine Unterführung mittels Rampen und Unterführungsbauwerken im östlichen Bereich des Kreisverkehrsplatzes geschaffen.

Bei der Variante 6 ergeben sich gestalterische Nachteile, sofern nur die erste Stufe des Kreuzungsumbaus realisiert wird. Der Kreisverkehrsplatz und die Zufahrtsrampen müssen zu dieser Zeit bereits in der endgültigen Lage und Höhe (mit zusätzlichem Overfly) hergestellt werden. Ohne die Brücke über den Kreisverkehrsplatz und die dazugehörigen Dämme könnte das Kreuzungsbauwerk daher einen Fremdkörper in der Landschaft darstellen. Zudem müssten in diesem Zusammenhang die Zufahrtsbereiche zu dem noch nicht realisierten Brückenbauwerk besonders gesichert werden, um zusätzliche Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit zu vermeiden. In der Zeit, in der der gesamte Verkehr ausschließlich über den Kreisverkehrsplatz abgewickelt wird, ergeben sich zudem die verkehrlichen Nachteile, die bereits oben bei der Variante 2 dargestellt wurden. Schließlich bestehen im Vergleich zu der hier planfestgestellten Variante 1 wirtschaftliche Nachteile, da zusätzliche Anpassungsarbeiten, Verkehrssicherungen und Baustelleneinrichtungen notwendig werden.

3.2.7 Varianten A und B (zweistreifiger Kreisverkehrsplatz mit zweistreifigen Zufahrten)

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens sind von verschiedener Seite zwei weitere Varianten vorgebracht worden. Hierbei handelt es sich zum einen um die Variante A (zum Teil auch als Variante 1 bezeichnet), welche die Gestaltung des Knotenpunkts Laugnastraße / St 2033 als zweispurigen Kreisverkehrsplatz mit zweispurigen Zufahrten im Zuge der St 2033 beinhaltet. Die Variante B (zum Teil auch als Variante 2 bezeichnet) enthält zusätzlich einen zweistreifigen Kreisverkehrsplatz weiter östlich an der Kreuzung St 2027 / St 2033. Der Kreisverkehrsplatz am Knotenpunkt Laugnastraße / St 2033 wurde teilweise mit fünf, zum Teil auch mit vier Anschlussästen dargestellt. Im letzteren Fall wurde für das Gewerbegebiet „Am Kaygraben“

eine zusätzliche Abfahrt von der St 2033, etwa bei Bau-km 0+700 vorgesehen. Zum Teil wurde auch die Gestaltung der Varianten A und B als „Turbokreisverkehre“ vorgeschlagen, d. h. bei den zweistreifigen Zufahrten zu den Kreisverkehrsplätzen sollte eine Vorsortierung der Verkehrsströme stattfinden.

Mit den beiden Varianten könnten einerseits die Nachteile vermieden werden, die sich mit dem Bau des Overflys ergeben. Andererseits könnten die Nachteile in Bezug auf die Leistungsfähigkeit vermindert werden, welche mit dem Bau eines Kreisverkehrsplatzes mit nur einbahnigen Zufahrten (Varianten 2 und 3) bestehen.

Die Leistungsfähigkeit der Varianten A und B konnte im vorliegenden Fall nicht eindeutig ermittelt werden. Von einigen Einwendungsführern wurden im Rahmen der Anhörung Berechnungen vorgelegt, wonach diese Varianten eine Leistungsfähigkeit der Qualitätsstufe B „gut“ aufweisen würden. Im Erörterungstermin vom 7. Juni 2011 wurde diese Einschätzung von dem Vertreter der Modus Consult GmbH zunächst bestätigt. Mit Datum vom 2. August 2011 wurden von der Modus Consult GmbH vertiefte Berechnungen vorgelegt, welche für einen zweistreifigen Kreisverkehrsplatz mit zweistreifigen Zufahrten im vorliegenden Fall eine Leistungsfähigkeit der Qualitätsstufe C „befriedigend“ ergab.

Die Beurteilung der Leistungsfähigkeit eines Kreisverkehrsplatzes mit zweibahnigen Zufahrten hängt entscheidend davon ab, wie sich der zulaufende Verkehrsstrom über die beiden Zufahrtsstreifen verteilt. Geht man davon aus, dass sich der Verkehr gleichmäßig, zu jeweils 50 % verteilt, kann eine verhältnismäßig hohe Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes erzielt werden. Benutzt ein Großteil der Verkehrsteilnehmer jedoch die rechte Fahrbahn, vermindert sich die Leistungsfähigkeit, bzw. nähert sich die Leistungsfähigkeit der eines Kreisverkehrsplatzes mit einbahnigen Zufahrten an. Im Gegensatz zu anderen Knotenpunktsformen hängt die Leistungsfähigkeit eines Kreisverkehrsplatzes mit zweibahnigen Zufahrten damit sehr stark von den örtlichen Gegebenheiten und den individuellen Fähigkeiten der Verkehrsteilnehmer ab. Belastbare Erfahrungswerte bzw. verlässliche und einheitliche Rechenmodelle können im vorliegenden Fall somit nicht zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit der Varianten A und B herangezogen werden.

In der Berechnung vom 2. August 2011 wurde vom Ingenieurbüro eine Auslastung des rechten Fahrstreifens von rund 75 % angesetzt. Nach Angaben des Ingenieurbüros ist es jedoch fraglich, ob diese Auslastung nicht noch höher angesetzt werden müsste. Im vorliegenden Fall verläuft der größte Anteil des Verkehrs im Zuge der St 2033 in ost-westlicher Richtung, d. h. bei den Varianten A und B würden die meisten Verkehrsteilnehmer den Kreisverkehrsplatz 1 bereits nach etwa der Hälfte der Kreisfahrbahn wieder verlassen. Es ist nachvollziehbar, dass viele Verkehrsteilnehmer daher auf dem rechten Zufahrtsstreifen verbleiben, um einen zusätzlichen Spurwechsel auf relativ kurzer Strecke innerhalb des Kreisverkehrsplatzes zu vermeiden.

Selbst wenn man jedoch für die Varianten A und B eine Leistungsfähigkeit der Qualitätsstufe „B“ unterstellt, so steht dennoch fest, dass die Varianten A und B nicht die Leistungsfähigkeit der Variante 1 (Planfeststellungslösung) erzielen können. Dies ergibt sich in nachvollziehbarer Weise, in dem der maßgebliche Verkehrsanteil im Bereich des Knotenpunkts Laugnastraße / St 2033 hier nicht über den Kreisverkehr 1, sondern über den Overfly abgewickelt werden kann.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde hat die Planfeststellungslösung gegenüber den Varianten A und B zudem Vorteile im Hinblick auf die Verkehrssicherheit. Dies ergibt sich zum einen schon aus der Tatsache, dass der maßgebliche Verkehrsstrom im Zuge der St 2033 auf der Staatsstraße verbleiben kann, Ein- und Abbiegevorgänge sind in diesem Zusammenhang nicht notwendig. Der Kreisverkehr 1 ist für die Verkehrsteilnehmer im Vergleich zu den Varianten A und B deutlich übersichtlicher; Spurwechsel sind aufgrund der einbahnigen Kreisfahrbahn und der einbahnigen Zufahrten nicht notwendig. Zudem muss über den Kreisverkehr 1 in diesem Fall deutlich weniger Verkehr abgewickelt werden.

Bei Kreisverkehrsplätzen mit zweibahnigen Zufahrten und sog. Turbokreisen handelt es sich im Zusammenhang mit dem bayerischen Staatsstraßenbau um sog. „nicht erprobte Bauweisen“, die derzeit nur zurückhaltend eingesetzt werden. Im Hinblick auf die Beurteilung der Verkehrssicherheit dieser Kreisverkehrsplätze kann daher nur eingeschränkt auf Erfahrungswerte zurückgegriffen werden. Einen Kreisverkehrsplatz mit zweibahnigen

Zufahrten, der in etwa mit der Dimensionierung der Varianten A und B vergleichbar wäre, stellt der Allgäuer Ring in Neu-Ulm dar. Dem Bericht über die Unfallentwicklung im Stadtgebiet Neu-Ulm aus dem Jahr 2010 zufolge stellt dieser Kreisverkehrsplatz die Unfallhäufungsstelle mit den meisten Unfällen im Jahr 2010 im Stadtgebiet Neu-Ulm dar (20 Unfälle). Die Mehrzahl der Unfälle erfolgte dabei im Zusammenhang mit Einbiege- oder Kreuzungsvorgängen.

In diesem Zusammenhang ist auch die Argumentation der Befürworter der Varianten A und B nicht schlüssig. Der Planfeststellungslösung wurde wiederholt entgegengehalten, dass hier einige Verkehrsteilnehmer, die aus nördlicher Richtung von der St 2027 nach Osten in die St 2033 einfahren möchten, den Kreisverkehr 1 passieren müssen, was aufgrund der zahlreichen Zufahrten nicht ungefährlich sei. Bei den Varianten A und B müssen aufgrund des nicht vorhandenen Overflys wesentlich mehr Verkehrsteilnehmer den Kreisverkehr 1 passieren. Die hierbei auftretenden Begegnungen im Zuge der sogar zweibahnigen Zufahrten ist von den Befürwortern im Hinblick auf die Verkehrssicherheit nicht bewertet worden.

3.2.8 Zusammenfassende Darstellung

Insgesamt gesehen ist die planfestgestellte Linienführung - insbesondere im Hinblick auf das Planungsziel - Steigerung der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs - der Vorzug vor anderen Lösungen zu geben. Mit dem teilweise geforderten Verzicht auf den Overfly könnten zwar eine Verminderung der Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft und eine Kostenminderung erreicht werden. Bei der hier planfestgestellten Lösung sind jedoch sämtliche Eingriffe in Natur und Landschaft ausgleichbar i. S. v. § 15 Abs. 2 BNatSchG. Auch sind keine Tatbestände der artenschutzrechtlichen Verbote nach § 44 Abs. 1 und 2 BNatSchG erfüllt. Die Nachteile der Planfeststellungslösung in Bezug auf Natur und Landschaft stellen damit aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die Entscheidung für diese Lösung nicht in Frage.

Der Vergleich der Varianten hat gezeigt, dass die Alternativen gegenüber der Planfeststellungslösung in Bezug auf die verkehrliche Leistungsfähigkeit zum Teil erhebliche Defizite aufweisen. Dementsprechend sind bezogen auf

das von der Vorhabensträgerin verfolgte Planungsziel keine alternativen Gestaltungsmöglichkeiten der vorliegenden Straßenbaumaßnahme ersichtlich, die sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange als eindeutig vorzugswürdig aufdrängen würden.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass die Entscheidung zu Gunsten der Planfeststellungslinie nach den gesetzlichen Planungsvorgaben und dem Gebot der Planrechtfertigung getroffen wurde. Unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit und des daraus resultierenden Abwägungsgebotes sind im Rahmen des pflichtgemäßen Ermessens auch die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit berücksichtigt.

3.3 Ausbaustandard (Dimensionierung) des Vorhabens

Auch die Dimensionierung und Ausgestaltung des Vorhabens entspricht dem Gebot der sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Vorhabensträgerin hat sich bei der Planung an den „Richtlinien für die Anlage von Straßen (RAS)“ orientiert. Die darin dargestellten verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse spiegeln den Stand der Technik wider und geben wertvolle Anleitungen für den Straßenbau.

Dementsprechend erhält die Staatsstraße 2033 einen Regelquerschnitt (RQ) 10,5 mit einer Fahrbahnbreite von 7,50 m und beidseits je 1,50 m breiten Banketten. Der Kreuzungsbereich St 2033 / Laugnastraße wird als 7-armiger Kreisverkehrsplatz (Kreisverkehrsplatz 1) ausgebaut, wobei 4 Arme als Rampenverbindungen an die geplante Dreifeldbrücke (Overfly) der St 2033 dienen. Der Fahrbahnaußendurchmesser beträgt 70 m, die einstreifige Kreisfahrbahn hat eine Breite von 6,50 m. Das Gewerbegebiet „Am Kaygraben“ südlich der St 2033 wird durch einen weiteren 3-armigen Kreisverkehrsplatz, der einen Außendurchmesser von 30 m und eine Fahrbahnbreite von 8,00 m erhält, mit dem Kreisverkehrsplatz 1 verbunden. Bezüglich der weiteren Details wird auf das Bauwerksverzeichnis und die Beschreibung im Erläuterungsbericht verwiesen.

Die festgestellte Planung ist aufgrund dessen hinsichtlich ihres Ausbau-

standards ausgewogen. Dies gilt auch hinsichtlich der höhenfreien „Overfly-Lösung“, welche die durchgängige Verbindung des überregionalen Raumes Dillingen – Augsburg verbessert. Die Alternativen mit höhengleichen Kreisverkehrsplätzen im Zuge der St 2033 sind zwar nicht von vornherein als untauglich zu bezeichnen, im Hinblick auf die hohe Verkehrsbelastung der St 2033 (DTV 2010: 8442 Kfz/24 h), die der einer Bundesstraße entspricht, ist jedoch – auch unter Berücksichtigung der planerischen Gestaltungsfreiheit – der planfestgestellten Lösung der Vorzug zu geben. Schließlich muss eine Straße so dimensioniert sein, dass sie ihre Funktion auch dann noch erfüllen kann, wenn sie über das normale Maß hinaus in Anspruch genommen wird. Insoweit entspricht die Planung dem zu erwartenden Verkehrsbedarf und ist bezüglich ihrer Dimensionierung ausgewogen. Dem Gebot des Art. 9 Abs. 1 Satz 2 in Verbindung mit Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayStrWG wird damit Rechnung getragen.

In Bezug auf die Dimensionierung des Vorhabens ist vorgebracht worden, dass auf die Radwegunterführung im Zuge des Gießweges, Bauwerksverzeichnis Nr. 2.1.10 (Unterlage 7.2T), verzichtet werden könne. Das Radwegenetz sei bereits ausreichend ausgebaut, insbesondere bestehe im Zuge der Zusmarshäuser Straße bereits eine Radwegverbindung in Richtung Roggden. Der Einwand wird zurückgewiesen. Die angesprochene Radwegunterführung stellt eine wichtige Verbindung für den südwestlichen Ortsbereich von Wertingen an das südlich der St 2033 bestehende Radwegenetz dar. Die vorgebrachten alternativen Querungsmöglichkeiten sind für Radfahrer umwegig. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass die St 2033 von Radfahrern gerade im Bereich des Gießweges unzulässigerweise überquert wird. Infolgedessen kam es zu mehreren Unfällen, zum Teil mit Todesfolge.

4. Raum- und Fachplanung

4.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Das plangegegenständliche Vorhaben ist auch mit den Belangen der Raumordnung vereinbar.

Der Kreuzungsbereich der St 2033 und der St 2036 befindet sich am südli-

chen Rand der Stadt Wertingen, die die zentralörtliche Funktion eines möglichen Mittelzentrums wahrnimmt. Die St 2033 verbindet das gemeinsame Mittelzentrum Dillingen a. d. Donau / Lauingen (Donau) und das Oberzentrum Augsburg und verläuft entlang einer Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung (vgl. Landesentwicklungsprogramm Bayern - LEP - A II i. V. m. „Strukturkarte“ Anhang 3). Dabei führt sie den Verkehr an das Bundesfernstraßennetz (Bundesstraßen B 2 und B 16) heran und stellt eine wichtige regionale Straßenverbindung dar. Eines der zentralen Ziele der Raumordnung ist die Schaffung und Erhaltung möglichst gleichwertiger und gesunder Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Landesteilen (Landesentwicklungsprogramm Bayern - LEP - A I 1.1 (Z)). Hierfür ist u. a. eine gute Verkehrserschließung erforderlich. Die vorliegende Maßnahme kann hierzu einen Beitrag leisten (vgl. LEP B V 1.4.1 (G)). Gemäß LEP B V 1.4.3 (Z) sollen die Staatsstraßen die Zentralen Orte und die Siedlungsschwerpunkte, die nicht an Bundesfernstraßen liegen, an diese anbinden und damit auch die Voraussetzung für eine weitere Entwicklung dieser Orte schaffen. Gemäß dem Regionalplan der Region Augsburg - RP 9 - sollen die regionalen Straßenverbindungen u. a. im Mittelebereich Dillingen a. d. Donau / Lauingen (Donau) verbessert werden (vgl. RP 9 B IV 1.2.6 (Z)). Durch die o. g. Baumaßnahme kann die Erschließungs- und Anbindungsfunktion dieser Straße gestärkt und so die Funktionsfähigkeit der Zentralen Orte gesteigert werden. Ferner kann durch den Ausbau der bestehenden Infrastruktur auch eine Verbesserung der Standortbedingungen für die gewerbliche Wirtschaft erreicht werden (vgl. RP 9 A II 1.1 (Z)).

Die Trassenführung durchquert das im Regionalplan dargestellte Vorranggebiet für den Hochwasserabfluss und -rückhalt Nr. H 4 „Laugna“ und berührt das Vorranggebiet für den Hochwasserabfluss und -rückhalt Nr. H 3 „Zusam“ im Randbereich (vgl. jeweils RP 9 B I 4.4.1.3 (Z) i. V. m. Karte 2a „Siedlung und Versorgung“). In diesen Vorranggebieten kommt dem vorbeugenden Hochwasserschutz gegenüber anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen grundsätzlich Vorrang zu. Die vorliegend zu behandelnde Straßenbaumaßnahme wurde vom Wasserwirtschaftsamt Donauwörth geprüft; unter Berücksichtigung des vorliegend vorgesehenen Retentionsraumausgleichs wurden gegen den Kreuzungsumbau keine Einwände erhoben. Aus landesplanerischer Sicht bestehen daher keine Bedenken gegen das Vorhaben. Wie die Ausführungen unter C.III.5.1, 5.2 und

7. belegen, werden die Belange u. a. des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie des Immissionsschutzes in ausreichendem Maße berücksichtigt (vgl. LEP B I 2.2.1 (G), B I 2.2.3 (G), B V 1.1.6 (Z) und B V 6 (G)).

4.2 Städtebauliche Belange

Das plangegegenständliche Vorhaben ist auch mit den städtebaulichen Belangen vereinbar.

Im Rahmen der Anhörung ist von verschiedener Seite vorgetragen worden, dass mit dem Kreuzungsumbau das Gewerbegebiet „Am Kaygraben“ vom nördlich gelegenen Stadtgebiet abgetrennt werde. Der Einwand ist nicht zielführend. Die für die Ausübung der gemeindliche Planungshoheit zuständige Stadt Wertingen, die im Übrigen auch Antragstellerin der vorliegenden Planfeststellung ist, hat diesbezüglich ausdrücklich erklärt, dass der vorliegende Kreuzungsumbau mit den Planungsabsichten der Stadt Wertingen in Einklang stehe.

5. Immissionsschutz

5.1 Lärmschutz

Der Schutz der Anlieger vor Verkehrslärm erfolgt beim Straßenbau nach den verschiedenen, in dieser Reihenfolge zu beachtenden Stufen: Nach § 50 BImSchG ist bereits bei der Planung von Verkehrswegen darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete so weit wie möglich unterbleiben. Dies gilt zunächst unabhängig von der Festlegung des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV.

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV).

5.1.1 § 50 BImSchG - Trassierung, Gradiente usw.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist der Umbau des Kreuzungsbereiches Südliche Entlastungsstraße / Laugnastraße in Wertingen in Trassierung, Höhenlage und sonstiger Gestaltung hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung und stellt bei den ggb. Randbedingungen, den bautechnischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten und den betroffenen Belangen die zweckmäßigste Linienführung dar.

5.1.2 Rechtsgrundlagen

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen ist auf Grundlage von § 41 Abs. 1 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV vorzunehmen. Nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen der Beurteilungspegel einen der nachfolgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

- an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen
57 dB(A) tags,
47 dB(A) nachts;
- in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten
59 dB(A) tags,
49 dB(A) nachts;
- in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten
64 dB(A) tags,
54 dB(A) nachts;
- in Gewerbegebieten
69 dB(A) tags,
59 dB(A) nachts.

Bei der plangegegenständlichen Maßnahme handelt es sich um den Umbau eines Verkehrsweges. Die Grenzwerte des § 2 der 16. BImSchV sind deshalb einzuhalten.

Die Art der o. g. Anlagen und Gebiete ergibt sich gemäß § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Sonstige, in den Bebauungsplänen festgesetzte Flächen sowie Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit einzustufen. Gemäß § 3 der 16. BImSchV ist der Beurteilungspegel für Straßen nach Anlage 1 zu der genannten Verordnung zu berechnen. Bei diesen Berechnungen wird regelmäßig nur der von der neuen oder geänderten Straße ausgehende Verkehrslärm errechnet (vgl. Urteil des BVerwG vom 21.03.1996, Az: 4 C 9.95, NVwZ 1996, 1003).

5.1.3 Ergebnis

In den vorgelegten Ergebnissen der schalltechnischen Berechnungen (Unterlage 11) wurden die anzusetzenden Verkehrsmengen aus der Verkehrsuntersuchung der Modus Consult Ulm GmbH vom 22.07.2010 entnommen. Die Berechnung der Schallimmissionen erfolgte für das Prognosejahr 2025.

Dementsprechend wurde allein für die St 2033 im Bereich der Planfeststellung im Prognosejahr 2025 eine Verkehrsbelastung von bis zu 15.700 Kfz/24 h prognostiziert, vgl. im einzelnen Schalltechnische Untersuchung (Unterlage 11.1). Die Lärmberechnung wurde entsprechend den Vorgaben der Verkehrslärmschutzverordnung und der „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“, Ausgabe 1990 (RLS 90) durchgeführt.

Im Bereich der Planfeststellung wurden verschiedene Immissionsorte in der Nachbarschaft zur Baumaßnahme untersucht. Bezüglich der Untersuchungsergebnisse und der Gebietseinstufungen wird auf die schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 11) Bezug genommen. Daraus ergibt sich, dass die Beurteilungspegel durchwegs unter den jeweils zulässigen Immissionsgrenzwerten liegen.

Zur Gewährleistung des Lärmschutzes ist vorgesehen, im Bereich des Ortsteils Gottmannshofen von Bau-km 1+206 bis Bau-km 1+384 den dortigen

Lärmschutzwall von derzeit 2 m durch eine aufgesetzte Lärmschutzwand auf 4,75 m zu erhöhen, vgl. Bauwerksverzeichnis Nr. 2.2.01 (Unterlage 7.2T).

Mit dem vorgesehenen Lärmschutzkonzept werden die gesetzlichen Vorgaben der Lärmvorsorge erfüllt. Die von der Vorhabensträgerin vorgelegten Lärmberechnungen sind vom Bayerischen Landesamt für Umwelt überprüft und für richtig befunden worden. Bedenken gegen das vorgesehene Lärmschutzkonzept wurden nicht vorgebracht.

5.2 Freiwillige Schallschutzmaßnahmen

Außerhalb des vorliegenden Planfeststellungsbereiches, westlich des Beginns der Planfeststellung bei Bau-km 0+000, sind derzeit bei einigen Wohnanwesen die dort gültigen Grenzwerte für Wohngebiete teilweise überschritten. Die Vorhabensträgerin hat sich diesbezüglich entschlossen, in Zusammenhang mit der vorliegenden Planfeststellung auf der Trasse der St 2033 vom westlichen Stadtrand bis hin zum Ende der Planfeststellung bei Bau-km 1+385 einen lärm mindernden Asphaltbelag einzubauen, der gegenüber herkömmlichem Asphaltbeton eine Minderungswirkung von - 4 dB(A) aufweist, vgl. im Einzelnen Lageplan zum Schallschutz Prognose-Planfall mit Schallschutzmaßnahmen und lärm minderndem Fahrbahnbelag (Unterlage 11.2, Blatt 5). Die Wirkung dieses Asphaltbelages wurde im Rahmen der o. a. Lärmberechnung nicht berücksichtigt. Faktisch ergeben sich im Bereich der Planfeststellung in Verbindung mit der Erhöhung des Lärmschutzwalles dennoch Lärm minderungen um insgesamt bis zu 11 dB(A), vgl. Schalltechnische Untersuchung, S. 17 (Unterlage 11.1).

5.3 Luftreinhaltung

Die Planung ist auch mit den Belangen der Luftreinhaltung vereinbar. Prüfungsmaßstab hierfür sind die §§ 40 und 48 a BImSchG i. V. m. der 39. BImSchV. Danach darf der Schadstoffgehalt der Luft bestimmte Grenzwerte nicht überschreiten.

Aufgrund der räumlichen Entfernung der St 2033 zur bestehenden Bebau-

ung ist nicht damit zu rechnen, dass die lufthygienischen Grenzwerte der 39. BImSchV erreicht oder überschritten werden. Dies wurde vom Bayerischen Landesamt für Umwelt in der Stellungnahme vom 11.05.2011 bestätigt.

6. Wasserhaushalt, Gewässer- und Bodenschutz

6.1 Straßenentwässerung/Bauausführung

Die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen für die in den Planunterlagen vorgesehenen Gewässerausbauten werden von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung erfasst (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG). Die wasserrechtliche Planfeststellung ist zulässig, da die Maßnahme dem Wohl der Allgemeinheit dient und Rechte anderer nicht nachteilig betroffen werden. Die unter A.VI. dieses Beschlusses enthaltenen Auflagen dienen der Sicherstellung eines ordnungsgemäßen Ausbaus.

Das im Baubereich anfallende Oberflächenwasser wird in der Regel breitflächig über die Bankette und seitlichen Böschungen abgeleitet. Am Kreisverkehr 1, Bauwerksverzeichnis Nr. 1.1.07 (Unterlage 7.2T), sind Bordsteine als Randbegrenzungen der Fahrbahnflächen vorgesehen. Das hier über die Straßenabläufe gesammelte Oberflächenwasser wird über Rohrleitungen und eine Sedimentationsanlage der Zusam zugeführt. In diese Anlage wird auch das Oberflächenwasser der westlichen Rampen über straßenbegleitende Mulden bzw. weiterführende Rohrleitungen transportiert. Die Anschlüsse Laugnastraße und St 2033 werden entsprechend dem Bestand über die städtischen Entwässerungsanlagen angebunden.

Einleitungen sind gemäß §§ 8, 9 WHG grundsätzlich erlaubnispflichtig. Die Erlaubnis wird von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung nicht erfasst (§ 19 Abs. 1 WHG), sondern ist unter A.VI. dieses Beschlusses gesondert ausgesprochen. Die gehobene Erlaubnis nach § 10 kann erteilt werden, weil eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit nicht zu erwarten ist (§ 12 WHG). Das Einvernehmen des Landratsamts Dillingen a. d. Donau wurde mit Schreiben vom 11.05.2011 erteilt.

Ursprünglich war auf den Grundstücken Fl.-Nrn. 277 und 278, Gemarkung Gottmannshofen, die Hochwasserschutzmaßnahme (Retentionsfläche) R 5 vorgesehen, vgl. Lageplan Hochwasserschutzmaßnahmen, Unterlage 13.3. Aufgrund verschiedener Einwendungen bzw. Stellungnahmen ist diese Hochwasserschutzmaßnahme auf die benachbarten Flächen Fl.-Nrn. 277 und 276, Gemarkung Gottmannshofen, verlegt worden (vgl. Unterlage 13.3T). Die Verlegung wurde u. a. mit dem Wasserwirtschaftsamt Donauwörth einvernehmlich abgestimmt.

6.2 Bodenschutz

Dem Vorhaben stehen auch Belange des Bodenschutzes nicht entgegen.

Nach § 1 des BBodSchG sollen die Funktionen des Bodens gesichert und wieder hergestellt werden, wobei schädliche Bodenveränderungen abzuwehren, der Boden und Altlasten sowie hierdurch verursachte Gewässerunreinigungen zu sanieren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen sind.

Zu den Bodenfunktionen i. S. des § 1 BBodSchG gehört auch die Nutzung für den Verkehr (§ 2 Abs. 2 Nr. 3d BBodSchG). Das dargestellte öffentliche Interesse an der Durchführung der Straßenbaumaßnahme rechtfertigt hier die Nachteile, die der Umbau des Kreuzungsbereiches Südliche Entlastungsstraße / Laugnastraße in Wertingen für die anderen Funktionen des Bodens mit sich bringt. Die Bodenfunktionen sind nämlich grundsätzlich gleichrangig.

Soweit durch das planfestgestellte Vorhaben Belastungen des Bodens durch den Eintrag von Stoffen aus dem Verkehr und Belastungen durch die Bauarbeiten sowie durch die Herstellung und Unterhaltung der Straßenbestandteile erfolgen, sind diese unvermeidbar.

Schädliche Bodenveränderungen i. S. des § 2 Abs. 3 BBodSchG, die zu einer Vorsorgepflicht i. S. des § 7 BBodSchG führen, sind nicht ersichtlich. Bei Abwägung des öffentlichen Interesses an der vorliegenden Straßenbaumaßnahme mit der eher geringen Gefahr einer schädlichen Bodenveränderung überwiegt das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Bauvorhabens. Im Übrigen steht die Vermeidungs- und Verminderungs-

pflicht des § 7 Satz 3 BBodSchG von vornherein unter der Beschränkung des Verhältnismäßigkeitsvorbehalts.

7. Naturschutz, Landschaftspflege und Artenschutz

7.1 Naturschutz und Landschaftspflege

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger den Naturhaushalt und das Landschaftsbild zu schonen (Art. 9 Abs. 1 Satz 4 BayStrWG). Diese Belange werden konkretisiert durch die in Art. 1 BayNatSchG enthaltenen Grundsätze und in § 1 BNatSchG enthaltenen Ziele des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Mit Grund und Boden ist sparsam umzugehen. Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen (vgl. § 1a BauGB und § 1 BBodSchG).

Nach den zwingenden gesetzlichen Bestimmungen des § 15 Abs. 1 und 2 BNatSchG hat der Vorhabensträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt,

- vermeidbare Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft zu unterlassen sowie
- unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen), soweit es zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege erforderlich ist.

Gemäß § 15 Abs. 5 BNatSchG ist die Maßnahme zu untersagen, wenn Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vorgehen, soweit die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht im erforderlichen Maße in angemessener Frist auszugleichen oder in sonstiger Weise zu kompensieren sind.

Die planfestgestellte Baumaßnahme trägt dem naturschutzrechtlichen Ge-

bot der Vermeidung von Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft so weit wie möglich Rechnung. Insoweit wird auf die vorgesehenen Maßnahmen in der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Unterlage 12) verwiesen.

Die verbleibenden Beeinträchtigungen sind in der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Unterlage 12) dargestellt. Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt vor allem Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen und -arten und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich durch die im Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen (Unterlage 12.3) dargestellten und im Erläuterungsbericht beschriebenen Ausgleichsmaßnahmen kompensieren. Der Ausgleichsbedarf wurde auf der Basis der zwischen dem Bayer. Staatsministerium des Innern und dem Bayer. Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen vereinbarten "Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und Art. 6a BayNatSchG" vom 21.06.1993 ermittelt. Darüber hinaus dienen die Gestaltungsmaßnahmen G 1 bis G 7 der besseren Einbindung der Straße in die Landschaft und der Aufwertung des Landschaftsbildes.

Auch die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf das Landschaftsbild können durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltenen Maßnahmen in ausreichendem Umfang kompensiert werden. Die vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen sind so angelegt, dass sich das Gesamtobjekt nach der Fertigstellung und der Entwicklungspflege möglichst harmonisch in die vorhandene Kulturlandschaft einfügt.

Von der Konzentrationswirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses sind alle naturschutzrechtlich erforderlichen Entscheidungen erfasst. Dies gilt auch für die Zulassung der Überbauung oder Beseitigung von im landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltenen gesetzlich geschützten Biotopen und für die Beseitigung von Pflanzenbeständen. Die Ausnahmevoraussetzungen sind aus den vorstehend genannten Gründen des überwiegenden Gemeinwohls und mangels vorzugswürdiger Alternativen gegeben. Mit der Auflage unter A.VII.3. werden die gesetzlichen Anforderungen des § 15 Abs. 4 S. 2 BNatSchG erfüllt. Der Auflage A.VII.4. liegt § 17 Abs. 6 BNatSchG zugrunde.

Insgesamt ist festzustellen, dass die planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen den naturschutzgesetzlichen Anforderungen genügen. Es verbleiben keine erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen des Naturhaushalts. Das Landschaftsbild wird landschaftsgerecht neu gestaltet.

7.2 Einwände zum allgemeinen Naturschutz

Von Seiten des Bund Naturschutz in Bayern e. V. ist eingewandt worden, dass mit der vorliegenden Maßnahme ein Verstoß gegen das Vermeidungsgebot des § 15 Abs. 1 S. 1 BNatSchG vorliegen würde. Aus Sicht des Bund Naturschutz in Bayern e. V. bestehe insbesondere mit der unter C.III.3.2 untersuchten Variante 5 eine im Hinblick auf die Eingriffe in Natur und Landschaft verträglichere Lösung zur Verfügung.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Nach § 15 Abs. 1 S. 1 BNatSchG hat der Verursacher eines Eingriffs vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Nach § 15 Abs. 1 S. 2 BNatSchG sind Beeinträchtigungen vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind.

Nach ständiger Rechtsprechung ergibt sich hieraus jedoch keine Verpflichtung für die Planfeststellungsbehörde, unter mehreren möglichen Planungsalternativen die ökologisch günstigste zu wählen (vgl. Urteil des BVerwG vom 7.03.1997, Az. 4 C 10/96). Ob ein Vorhaben zulassungsfähig ist, muss, auch wenn es die Merkmale eines Eingriffs im Sinne des Naturschutzrechts erfüllt, zunächst anhand der materiellen Vorgaben des Fachgesetzes ermittelt werden. Die Eingriffsregelung des § 15 BNatSchG ergänzt diese fachrechtliche Zulassung. Aufgrund der Regelung des § 15 Abs. 1 S. 1 BNatSchG kann keine Verpflichtung für den Vorhabensträger hergeleitet werden, die den Eingriff auslösende Straßenbaumaßnahme zu unterlassen. Dem Vorhabensträger wird damit lediglich aufgegeben, aus dem Kreis der mit einem Eingriff definitionsgemäß verbundenen erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft diejenigen zu unterlassen, die vermeidbar sind (vgl. BVerwG aaO).

Wie oben unter C.III.3.2 ausführlich dargestellt, stellt die hier festgestellte Planfeststellungstrasse unter Berücksichtigung aller in Betracht kommender Belange die vorzugswürdige Variante dar. Mit den untersuchten Varianten könnte der bauliche Eingriff im Vergleich zur Planfeststellungslösung zwar teilweise reduziert werden. Der Variantenvergleich hat jedoch gezeigt, dass das Planungsziel Steigerung der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs mit den Alternativen nur eingeschränkt realisiert werden kann. Insgesamt sind daher keine Alternativen im Sinne von § 15 Abs. 1 S. 2 BNatSchG ersichtlich, womit auch ein Verstoß gegen das Vermeidungsgebot nach § 15 Abs. 1 S. 1 BNatSchG ausscheidet.

Zu dem ebenfalls vorgetragenen Vorhalt, dass im vorliegenden Fall zu Unrecht auf eine Umweltverträglichkeitsprüfung verzichtet worden sei, verweisen wir auf die Ausführungen unter C.II.2..

7.3 Artenschutz

Das europäische und nationale Artenschutzrecht stellt für die vorliegende Straßenbaumaßnahme kein rechtliches Hindernis dar.

7.3.1 Verbotstatbestände

Die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote sind bundesrechtlich in § 44 Abs. 1 BNatSchG geregelt. Die geschützten Arten werden in § 7 BNatSchG definiert.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wildlebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Die besonders geschützten Arten sind gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG:

- Arten der Anhänge A und B der Verordnung (EG) Nr. 338/97 über den Schutz von Exemplaren wild lebender Tier- und Pflanzenarten durch Überwachung des Handels,

- Arten des Anhangs IV der FFH-RL (Richtlinie 92/43 EWG),
- europäische Vogelarten; hierzu gehören alle in Europa natürlich vorkommenden Vogelarten im Sinne des Art. 1 der V-RL (79/409 EWG).
- Arten, die der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 2 BNatSchG (Bundesartenschutzverordnung) aufgeführt sind.

Nach Art. 1 der V-RL gehören sämtliche wildlebende Vogelarten, die im europäischen Gebiet der Mitgliedsstaaten heimisch sind, zu den von der Richtlinie geschützten Vogelarten.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wildlebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert.

Die streng geschützten Arten sind gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG:

- Arten des Anhangs A der Verordnung (EG) Nr. 338/97,
- Arten des Anhangs IV der FFH-RL (Richtlinie 92/43 EWG),
- Arten, die in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 2 (Bundesartenschutzverordnung) aufgeführt sind.

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

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

Die besonders geschützten wildlebenden Pflanzenarten sind gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG:

- Pflanzenarten der Anhänge A und B der Verordnung (EG) Nr. 338/97,
- Arten des Anhangs IV der FFH-RL (92/43 EWG),
- Pflanzenarten, die in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 2 (Bundesartenschutzverordnung) aufgeführt sind.

7.3.2 Ausnahmen

Gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG gelten die Zugriffsverbote für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft nur nach Maßgabe von Satz 2 - 5. Sind in Anhang IV a der RL 92/43 EWG aufgeführte Tierarten oder europäische Vogelarten betroffen, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigung wildlebender Tiere auch gegen das Verbot des § 44 Abs. 2 Nr. 1 BNatSchG nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt wird. Soweit erforderlich können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für die Standorte wildlebender Pflanzen der in Anhang IV b der RL 92/43 EWG aufgeführten Arten gilt § 44 Abs. 5 Satz 2 und 3 BNatSchG entsprechend. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens ein Verstoß gegen die Zugriffsverbote nicht vor.

Die Legalausnahme des § 44 Abs. 5 BNatSchG bestimmt zunächst, dass die vorhabensbedingten Auswirkungen auf besonders geschützte Tier- und Pflanzenarten, die nicht in Anhang IV der RL 92/43 EWG aufgeführt und keine europäische Vogelart sind, im Rahmen der Eingriffsregelung des § 15 BNatSchG zu prüfen sind. Die Prüfung erfolgt an anderer Stelle des Beschlusses. Daneben enthält die Vorschrift des § 44 Abs. 5 BNatSchG Maßgaben, die wir der Prüfung der Zugriffsverbote zugrunde legen.

Sollte es trotz Berücksichtigung der oben dargestellten Maßnahmen zu projektbedingten Verletzungen von Zugriffsverboten kommen, so muss geprüft werden, ob gemäß § 45 BNatSchG im Einzelfall weitere Ausnahmen von den Verboten zugelassen werden können.

7.3.3 Prüfung der Verbotstatbestände

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

Das methodische Vorgehen und die Begriffsabgrenzungen der von der Vorhabensträgerin vorgelegten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung („saP“, Unterlage 12.5T), die vorliegend zur Grundlage der Beurteilung gemacht wurde, entspricht den mit Schreiben der Obersten Baubehörde vom 08.01.2008 (Gz. IID2-4022.2-001/05) eingeführten „Hinweisen zur Aufstellung der Angaben zu speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)“.

Die von der Vorhabensträgerin vorgelegten faunistischen Untersuchungen werden vorliegend als ausreichend angesehen, um darauf die artenschutzrechtliche Beurteilung stützen zu können. Die Prüfung, ob artenschutzrechtliche Verbote gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 – 4 BNatSchG erfüllt sind, setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Trassenbereich vorhandenen Tier- und Pflanzenarten und ihrer Lebensräume voraus. Dies verpflichtet die Vorhabensträgerin jedoch nicht, ein lückenloses Arteninventar zu erstellen. Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Lassen bestimmte Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf die faunistische Ausstattung zu, so kann es mit der gezielten Erhebung der insoweit maßgeblichen repräsentativen Daten sein bewenden haben. Aus rechtlicher Sicht ist es nicht notwendig, einen Aufwand zu betreiben, der keine zusätzlichen Erkenntnisse verspricht, vgl. Urteil des BVerwG vom 18.06.2007, Az. 9 VR 13/06.

Neben der Bestandsaufnahme des Arteninventars wurden die unterschiedlichen Wirkfaktoren des Vorhabens ermittelt, die Relevanz im Hinblick auf die Verbote des § 44 Abs. 1 Nr. 1 – 4 BNatSchG haben können. Auf die Unterlage 12.5T wird insoweit verwiesen. Berücksichtigung finden ferner sämtliche Maßnahmen zum Schutz und zur Vermeidung und Minimierung beein-

trächtigender Wirkungen, die in den festgestellten Planunterlagen, insbesondere in der landschaftspflegerischen Begleitplanung, enthalten sind.

Im Untersuchungsgebiet des planfestgestellten Vorhabens sind folgende **Tierarten des Anhangs IV der FFH-RL** nachgewiesen worden bzw. ist deren Vorkommen potenziell möglich:

Artengruppe Fledermäuse:

Breitflügelfledermaus	Eptesicus serotinus
Große Bartfledermaus	Myotis brandtii
Mausohr	Myotis myotis
Fransenfledermaus	Myotis nattereri
Wasserfledermaus	Myotis daubentonii
Kleine Bartfledermaus	Myotis mystacinus
Abendsegler	Nyctalus noctula
Rauhhaufledermaus	Pipistrellus nathusii
Zwergfledermaus	Pipistrellus pipistrellus
Braunes Langohr	Plecotus auritus
Graues Langohr	Plecotus austriacus
Zweifarbflödermaus	Vespertillo murinus

Artengruppe Biber:

Biber	Castor fiber
-------	--------------

Artengruppe Amphibien:

Bergmolch	Triturus alpestris
Teichmolch	Triturus vulgaris
Erdkröte	Bufo bufo
Grasfrosch	Rana temporaria
Laubfrosch	Hyla arborea
Wasserfrosch	Rana kl. Esculenta
Seefrosch	Rana ridibunda

Pflanzenarten nach Anhang IV der FFH-RL wurden im vorliegenden Planungsgebiet nicht nachgewiesen.

Darüber hinaus wurden 56 **Vogelarten im Sinne von Art. 1 Vogelschutz-RL** im Untersuchungsgebiet und der näheren Umgebung nachgewiesen. Im Einzelnen wird auf die Unterlagen zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung, Unterlage 12.5T, verwiesen.

7.3.4 Zusammenfassende Bewertung

Das in § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG enthaltene Schädigungsverbot erfasst im Rahmen von zulässigen Eingriffen gemäß § 15 BNatSchG Verletzungen oder Tötungen von Tieren oder ihrer Entwicklungsformen, die nicht unvermeidbar mit der Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten verbunden sind, wenn deren ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang – ggf. auch durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen – aufrechterhalten bleibt. Die ökologische Funktion von Fortpflanzungs- und Ruhestätten kann dann als aufrechterhalten anerkannt werden, wenn es durch den örtlichen Eingriff zu keiner signifikanten Verschlechterung des Erhaltungszustands des lokalen Bestands der Art kommt.

Unvermeidbare Tötungen von Tieren bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen beim Betrieb der Straße fallen nach der Rechtsprechung des BVerwG nur dann unter das Schädigungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG, wenn sich das Kollisionsrisiko für die betroffenen Tierarten durch das Straßenvorhaben signifikant erhöht (BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, 9 A 14.07 – juris, Rn. 91). Dabei sind Maßnahmen, mittels derer Kollisionen vermieden oder dieses Risiko zumindest minimiert werden soll, in die Prüfung des Tötungstatbestands einzubeziehen. Hiernach ist das Tötungsverbot nicht erfüllt, wenn das Vorhaben nach naturschutzfachlicher Einschätzung jedenfalls aufgrund der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen kein signifikant erhöhtes Risiko kollisionsbedingter Verluste von Einzelexemplaren verursacht, mithin unter der Gefahrenschwelle in einem Risikobereich bleibt, der mit einem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, vergleichbar dem ebenfalls stets gegebenen Risiko, dass einzelne Exemplare einer Art im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens Opfer einer anderen Art werden (vgl. BVerwG, aaO).

Das in § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG enthaltene Störungsverbot untersagt erhebliche Störungen streng geschützter Arten und der europäischen Vogelarten. Eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert, d.h. das Verbot beinhaltet eine „Erheblichkeitsschwelle“. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population ist insbesondere dann anzunehmen, wenn die Überlebenschancen, der Bruterfolg oder die Reproduktionsfähigkeit vermindert werden, wobei dies artspezifisch für den jeweiligen Einzelfall untersucht und beurteilt werden muss.

Ein Verstoß gegen das Schädigungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG liegt gem. § 44 Abs. 5 BNatSchG nicht vor, wenn die ökologische Funktion der vom Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird, d.h. die Bezugsebene für den Verbotstatbestand ist der betroffene lokale Bestand der Art. Im Falle von Arten, die in Metapopulationen organisiert sind, stellt diese, soweit abgrenzbar, die Bezugsebene dar. Zu beachten sind hier insbesondere auch die Verbundstrukturen und Interaktionsmöglichkeiten der einzelnen Teilpopulationen. Von einer Beschädigung oder Zerstörung einer Lebensstätte wird nicht nur dann ausgegangen, wenn der gesamte Lebensraum (physisch) vernichtet wird, sondern auch, wenn durch andere vorhabensbedingte Einflüsse wie z. B. Lärm oder Schadstoffimmissionen die Funktion in der Weise beeinträchtigt wird, dass sie von den Individuen der betroffenen Art nicht mehr dauerhaft besiedelbar ist.

Aufgrund der in der Planung enthaltenen umfangreichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie der Maßnahmen zum Schutz von Tieren und Pflanzen ist festzustellen, dass für keine der o. g. und im Fachbeitrag zur saP enthaltenen Arten des Anhangs IV der FFH-RL oder der Europäischen Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschutz-RL die Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt werden. Die Beurteilung, ob ein Verbotstatbestand erfüllt wird, erfolgt unter Berücksichtigung der vorgesehenen funktionserhaltenden Maßnahmen. Im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung wurde darauf geachtet, dass die ökologische Funktionalität der von der Baumaßnahme betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Im Einzelnen wird auf die landschaftspflegerische Begleitplanung (Unterlage 12) verwiesen. Die Plan-

feststellungsbehörde macht sich diesbezüglich die darin enthaltenen Aussagen zu Eigen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass das planfestgestellte Vorhaben auch unter Berücksichtigung des Artenschutzes die sinnvollste Lösung darstellt, dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis im Sinne des Art. 9 Abs. 1 BayStrWG zu genügen.

7.3.5 Einwendungen zum speziellen Artenschutz

– Unzureichende Bestandserfassung

Von Seiten des Bund Naturschutz in Bayern e. V. ist vorgetragen worden, dass die vorliegende Untersuchungstiefe der saP nicht den Anforderungen des Artenschutzes genügen würde. Insbesondere sei die Artengruppe der Amphibien in der saP nicht berücksichtigt worden.

Es ist zutreffend, dass die Artengruppe der Amphibien im Rahmen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Unterlage 12.5T) zunächst nicht berücksichtigt wurde. Auf den Einwand des Bund Naturschutz in Bayern e. V. hin, ist die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung mit Datum vom 20. September 2011 ergänzt worden. Bereits im Erörterungstermin vom 7. Juni 2011 hat die Vorhabensträgerin vorgetragen, dass auch die Berücksichtigung der Amphibien voraussichtlich zu keinen Änderungen im Ergebnis der bereits bestehenden speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung führen werde. Die für Amphibien in Betracht kommenden Flächen seien nur in geringem Umfang betroffen. Im Übrigen seien die bereits vorgesehenen CEF-Maßnahmen auch im Hinblick auf die Amphibienarten wirksam.

In der ergänzten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung wurde das Vorkommen der unter C.III.7.3.3 dargestellten Amphibien festgestellt. Die Prüfung der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG kam diesbezüglich zu dem Ergebnis, dass unter Berücksichtigung der in der Planung bereits enthaltenen umfangreichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie der Maßnahmen zum Schutz von Tieren und Pflanzen die Erfül-

lung der o. a. Verbotstatbestände auch in Bezug auf die Artengruppe der Amphibien nicht zu erwarten ist.

– Unzureichende Untersuchung des Kaygrabens

Vom Bund Naturschutz in Bayern e. V. ist weiter bemängelt worden, dass der von der vorliegenden Planung betroffene Bereich um den Kaygraben nur unzureichend untersucht worden sei. Auch dieser Einwand wird zurückgewiesen. Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass der Kaygraben im Zuge der vorliegenden Baumaßnahme nicht gänzlich überbaut wird. Bei Bau-km 0+650 wird lediglich der Zulaufbereich des Kaygrabens modifiziert. Im Zuge der CEF- Maßnahme 3 wird zudem eine neue Anbindung des Kaygrabens an den Zusamkanal geschaffen. Hierbei soll eine derzeit intensiv genutzte Ackerfläche in einen ökologisch wertvollen Grabenverlauf mit abgesenkter Feuchtwiese umgewandelt werden. Die von der Vorhabensträgerin in diesem Zusammenhang vorgelegte faunistische Untersuchung geht infolgedessen in nachvollziehbarer Weise davon aus, dass durch diese Maßnahme mit einer Verbesserung der Habitatsqualität zu rechnen ist.

– Verbotstatbestände für mehrere Vogelarten erfüllt

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. hat weiter eingewandt, dass die vorgelegte saP insbesondere in Bezug auf die Untersuchung der einzelnen Vogelarten fehlerhaft sei. Dies zeige sich darin, dass die sog. Arbeitshilfe „Vögel und Straße“ (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 30.04.2010) in der saP nicht berücksichtigt worden sei. Deshalb sei davon auszugehen, dass für mehrere Vogelarten die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt sind.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde entspricht die vorgelegte saP (Unterlage 12.5T) den aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen. Die Vorhabensträgerin hat diesbezüglich in nachvollziehbarer Weise vorgetragen, dass sämtliche hierfür in Betracht kommenden wissenschaftlichen Quellen berücksichtigt wurden. Dies gelte dem Grunde nach auch für die genannte Arbeitshilfe „Vögel und Straße“ (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,

30.04.2010). Die darin festgelegten Erkenntnisse lassen sich vorliegend allerdings nicht uneingeschränkt heranziehen, da mit dem Kreuzungs-umbau kein Neubau einer Straße, sondern vielmehr eine bestandsorientierte Umbaumaßnahme gegeben ist. Dementsprechend müssen auch bereits jetzt bestehende Vorbelastungen für die in Betracht kommenden Vogelarten berücksichtigt werden.

– CEF-Maßnahmen unwirksam

Weiter ist eingewandt worden, dass die Maßnahmen CEF 2, CEF 3 und CEF 4 nicht die Voraussetzungen für vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen im Sinne von § 44 Abs. 5 BNatSchG erfüllen würden. Bei der Maßnahme CEF 2 sei die Umsetzung eines Röhrichtbestandes vorgesehen. Bereits dies stelle einen erheblichen Eingriff in die Lebens- und Brutstätten der betroffenen Vogelarten dar. Die Wirksamkeit der genannten Umsetzung trete allerdings erst nach einigen Jahren und damit zu spät ein.

Auch dieser Einwand wird zurückgewiesen. Gegen das Umpflanzen von Schilfröhricht bestehen keine rechtlichen Bedenken, wenn der Vorgang außerhalb der Brutzeiten der genannten Vogelarten stattfindet. Auch steht die Wirksamkeit dieser Maßnahme nicht infrage, da generell von einer guten Wüchsigkeit der betroffenen Pflanzen auszugehen ist. Zudem wurde auch der Standort, an dem die Anpflanzung erfolgen soll, untersucht und als tauglich angesehen. Hinzu kommt, dass an dem künftigen Standort bereits Schilfbestände vorhanden sind, welche im Zuge der Umpflanzung lediglich ergänzt werden. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde bestehen daher keine Zweifel daran, dass die Wirksamkeit der betreffenden Maßnahmen auch in zeitlicher Hinsicht gewährleistet ist.

– Kollisionsrisiko für Fledermäuse

Vom Bund Naturschutz in Bayern e. V. ist weiter die Dimensionierung der vorgesehenen Brückenbauwerke im Hinblick auf die Fledermäuse angesprochen worden. Es ist ausgeführt worden, dass die Brückenbauwerke zum Teil zu niedrig ausgeführt seien, da einige Fledermausarten lichte Höhen von mindestens 4,5 m als Querungshilfe benötigen würden.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Vorhabensträgerin hat die Auswirkungen des Bauvorhabens auf betroffene Fledermausarten detailliert untersuchen lassen (vgl. Unterlage 12.5T). Das vorgelegte faunistische Gutachten hat gezeigt, dass sich Wechselbeziehungen von Fledermäusen in erster Linie im Bereich der Alten Zusam und der Zusam befinden. Wechselbeziehungen im Zuge der Laugna und des Forellenbaches sind demgegenüber nur von untergeordneter Bedeutung.

Im Bereich der Querung der St 2033 über die Alte Zusam werden keine baulichen Veränderungen vorgenommen. Gegenüber dem Bestand ist daher nicht mit einer baulich bedingten Steigerung des Kollisionsrisikos zu rechnen. Die neue Brücke über die Zusam (Bauwerk 2, Bauwerksverzeichnis Nr. 2.1.02, Unterlage 7.2T) erhält eine lichte Höhe über Mittelwasserstand von ca. 5,5 m. Auch aus Sicht des Bund Naturschutz in Bayern e. V. wird diese Dimensionierung grundsätzlich als ausreichend angesehen.

Die beiden neuen Brückenbauwerke über die Laugna (Bauwerke 3 und 4, Bauwerksverzeichnis Nrn. 2.1.03 und 2.1.04, Unterlage 7.2T) erhalten eine lichte Höhe über Mittelwasserstand von 5,0 m bzw. 1,9 m. Die Dimensionierung der beiden Bauwerke übertrifft damit die bestehende nördlich gelegene Laugna-Brücke, welche eine lichte Höhe über Mittelwasserstand von 1,7 m aufweist. Dieses Bauwerk wird im Zuge der Baumaßnahme grundsätzlich nicht verändert.

Auch die Brücke über den Forellenbach (Bauwerk 5, Bauwerksverzeichnis Nr. 2.1.05, Unterlage 7.2T) wird im Zuge der vorliegenden Straßenbaumaßnahme ersetzt und in seinem Querschnitt im Hinblick auf die Belange des Naturschutzes optimiert. Das Bauwerk erhält eine lichte Höhe über Mittelwasserstand von 2,9 m (vgl. insgesamt auch spezielle artenschutzrechtliche Prüfung, Unterlage 12.5T, Seiten 31 ff).

Die dargelegte Gestaltung der Brückenbauwerke wird insbesondere im Hinblick auf die Fledermausarten flankiert durch verschiedene Vermeidungsmaßnahmen. Hinzuweisen ist insbesondere auf die Maßnahme V 2. Die Brückenbauwerke werden dementsprechend den vorhandenen Querschnitt des Gewässers aufnehmen und mindestens in der gleichen

Breite und immer mit einer größeren Höhe ausgeführt. Die Uferbereiche werden durchgängig gestaltet und die Gewässerrandstreifen in den nördlichen und südlich angrenzenden Uferbereichen werden mit Leitpflanzungen ergänzt (vgl. Landschaftspflegerischer Begleitplan -Textteil-, Unterlage 12.1T, Anhang S. 9).

Darüber hinaus werden im Bereich dieser Brückenbauwerke im Zuge des Kreuzungsumbaus Überflughilfen durch Anpflanzungen und Schutzwände eingerichtet. Gegenüber dem Bestand ist daher sogar von einer Verbesserung für die betroffenen Tierarten in diesem Bereich auszugehen. Ungewöhnliche Gefahrensituationen, die zu einem signifikant erhöhten Tötungsrisiko führen könnten, sind jedenfalls nicht ersichtlich.

Des Weiteren wurden vom Bund Naturschutz in Bayern e. V. die im Bereich der Straße vorgesehenen Leiteinrichtungen für Fledermäuse als unzureichend angesehen. Zum einen ist vorgetragen worden, dass Kollisionsschutzwände mindestens eine Höhe von 4 m aufweisen müssten. Zudem seien, solange die vorgesehenen Schutzpflanzungen noch nicht die ausreichende Dichte aufweisen würden, temporäre, mind. 4 m hohe Schutzwände vorzusehen.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde bestehen keine Zweifel daran, dass die gewählten Schutzmaßnahmen dem wissenschaftlichen Stand entsprechen. Dem hier einschlägigen Leitfaden für Straßenbauvorhaben zufolge, werden Kollisionsschutzwände mit einer Höhe von 2,5 m bis 3 m als ausreichend angesehen. Die Wirksamkeit der vorgesehenen Schutzpflanzungen ist durch Erfahrungswerte belegt. Es bestehen keine Zweifel daran, dass bei den Untersuchungen der Vorhabensträgerin die wichtigsten Querungsstellen und Leitlinien von Fledermäusen identifiziert wurden. Insgesamt ist daher nicht mit einer signifikanten Tötung von Fledermäusen zu rechnen.

Auch die Einrichtung von temporären Schutzwänden wird für nicht notwendig angesehen. Von der Vorhabensträgerin sind im Zuge der Schutzpflanzungen schnell wachsende Arten vorgesehen, welche bereits bei der Pflanzung eine ausreichende Höhe aufweisen. Die geforderten Zwischenlösungen sind daher nicht notwendig.

– Baumhöhlenquartiere

Vom Bund Naturschutz in Bayern e. V. ist schließlich die Beseitigung eines älteren Baumbestandes im Zuge der Straßenbaumaßnahme angesprochen worden. Um die Beeinträchtigung von Fledermäusen zu vermeiden, sollen vor der Beseitigung der Gehölze sog. Fledermauskästen eingesetzt werden. Dies wird vom Bund Naturschutz in Bayern e. V. als nicht ausreichend angesehen. Die Tötung von Fledermäusen werde billigend in Kauf genommen, womit der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt sei.

Auch dieser Einwand ist nicht zielführend. Die Vorhabensträgerin hat im Erörterungstermin vom 7. Juni 2011 zugesagt, dass im Zuge der Straßenbaumaßnahme eine ökologische Baubegleitung eingerichtet werden soll. Vor der Beseitigung des Baumbestandes werden die zu fällenden Bäume einzelnen auf das Vorhandensein von Fledermausquartieren untersucht. Mit dieser Maßnahme kann auch die Beeinträchtigung einzelner Fledermäuse vermieden werden. Ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG kann daher mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden.

– Tektur vom 7. November 2011

Im Rahmen der Tektur vom 7. November 2011 wurde die ursprünglich auf den Flurnummern 278 und 277, Gemarkung Gottmannshofen, vorgesehene Hochwasserschutzmaßnahme R 5 auf die Flächen Flurnummern 277 und 276, Gemarkung Gottmannshofen, verlegt. Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. ist hierzu gesondert angehört worden. Mit Schreiben vom 2. Dezember 2011 hat sich der Bund Naturschutz in Bayern e. V. zu der Tektur geäußert.

Aus Sicht des Bund Naturschutz in Bayern e. V. handelt es sich bei dem bestehenden Wäldchen auf dem Grundstück Fl.-Nr. 276, Gemarkung Gottmannshofen, um einen Lebensraum für mehrere Tier- und Pflanzenarten. Der Bereich weise eine hohe Wertigkeit auf. Mit der beabsichtigten Maßnahme sei eine absichtliche und vollständige Zerstörung eines für mehrere geschützte Vogel- und Fledermausarten bedeutsamen Lebens-

raumes gegeben, womit auch ein Verstoß gegen die Vorgaben des BNatSchG verbunden sei. Eine Verbesserung der ohnehin schon als hoch eingestuften Lebensraumfunktion des Wäldchens könne allenfalls durch eine schonende, allmähliche Umgestaltung ermöglicht werden. Schließlich sei die bisher vorliegende saP im Hinblick auf die Tektur vom 7. November 2011 nicht ausreichend. Ohne eine saP, welche explizit auf die mit der Tektur verbundenen Maßnahmen eingeht, sei davon auszugehen, dass durch den Eingriff die Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG erfüllt seien.

Im Hinblick auf die Wertigkeit des Wäldchens auf dem Grundstück Fl.-Nr. 276, Gemarkung Gottmannshofen, ist zunächst festzuhalten, dass die Fläche kein amtlich kartiertes Biotop darstellt. Das Wäldchen besteht hauptsächlich aus Berg-Ahorn, der ca. 15 bis 20 Jahre alt ist. Entlang des Forellenbachs stehen 4 große Pappeln. An der östlichen Grenze ist die Fläche mit Auffüllmaterial überformt.

Im Hinblick auf die Tektur vom 7. November 2011 hat die Vorhabensträgerin eine ergänzende spezielle artenschutzrechtliche Untersuchung vorgelegt, vgl. Unterlage 12.6T. Die entsprechende Bestandserhebung wurde bereits mit den Tierökologischen Kartierungen aus dem Jahr 2010 abgedeckt. Diese Kartierungen waren Gegenstand der ursprünglichen speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Unterlage 12.5T).

Im Untersuchungsraum wurden verschiedene Tierarten ermittelt, deren Vorkommen nachgewiesen bzw. potenziell möglich ist, vgl. Unterlage 12.6T, Seite 5. Zudem wurden in der der speziellen artenschutzrechtlichen Untersuchung vom 7. November 2011 (Unterlage 12.6T) zwei Vermeidungsmaßnahmen im Hinblick auf den Artenschutz als notwendig angesehen: Zum einen sollten die an der südlichen Gebietsgrenze und am Forellenbach bestehenden älteren Bäume erhalten bleiben und in das Umgestaltungskonzept einbezogen werden. Zum anderen sei eine Bauzeitenregelung festzusetzen, wonach Gehölze nur außerhalb der Brutzeit (1. Oktober – 28. Februar) entfernt werden dürfen. Die beiden Maßnahmen sind Gegenstand des hier planfestgestellten Lageplans der landschaftspflegerischen Maßnahmen, Unterlage 12.3T.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen für keine der o. g. und im Fachbeitrag zur saP enthaltenen Arten des Anhangs IV der FFH-RL oder der Europäischen Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschutz-RL die Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt werden.

8. Land- und Forstwirtschaft, Jagd- und Fischereiwesen

8.1 Landwirtschaft

Das planfestgestellte Straßenbauvorhaben ist auch mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar.

Die Maßnahme beansprucht Grundeigentum, das bisher vor allem als landwirtschaftliche Fläche genutzt wird. Im Einzelnen wird auf den Grunderwerbsplan und das Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 14.1 und 14.2T) verwiesen. Diese Inanspruchnahme beeinträchtigt zwar die Belange der Landwirtschaft; die Beeinträchtigungen erreichen jedoch nicht ein Maß, das eine nachhaltige Veränderung der landwirtschaftlichen Struktur im Planungsraum erwarten ließe. Dies gilt sowohl hinsichtlich der vorhabensbedingten Belastungen der Landwirtschaft allgemein, als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Der Landverbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme verringert werden.

Über die Inanspruchnahme von Flächen hinaus sind die Beeinträchtigungen der Belange der Landwirtschaft so gering wie möglich gehalten und nicht so erheblich, dass sie zusammen mit den Flächenverlusten der Zulässigkeit des Vorhabens letztlich entgegenstehen. Die Erschließung der Fluren ist auch nach Verwirklichung der Baumaßnahme im erforderlichen Umfang gewährleistet.

8.2 Forstwirtschaft

In der Stellungnahme vom 26.04.2011 hat das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Fürstenfeldbruck zunächst bestätigt, dass Wald i. S. d. BayWaldG nicht berührt wird.

In Bezug auf die Umgestaltung der Waldfläche (Maßnahme T 1, Unterlage 12.1T), welche im Zuge der Tektur vom 07.11.2011 eingefügt wurde, hat das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten verschiedene Auflagen vorgeschlagen, welche inhaltlich unter A.VII. in diesem Beschluss aufgenommen wurden.

8.3 Jagd- und Fischereiwesen

Der Bezirk Schwaben - Fischereifachberatung - hat in seiner Stellungnahme vom 02.05.2011 verschiedene Auflagenvorschläge vorgebracht. Diese Vorschläge wurden in diesem Beschluss unter A.VIII.4. im Wesentlichen berücksichtigt.

9. Sonstige öffentliche und private Belange, Eigentumseingriffe

9.1 Denkmalpflege

Das Vorhaben konnte auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes, insbesondere des Schutzes von Bodendenkmälern zugelassen werden. Die für das Vorhaben sprechenden Belange gehen den Belangen des Denkmalschutzes hier vor (vgl. C.III.2.). Die in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege dargestellten Gegebenheiten haben insgesamt unter Berücksichtigung allgemeiner, auch völkerrechtlicher Verpflichtungen des Staates zum Schutz des archäologischen Erbes nicht den Stellenwert, dass im Ergebnis die Zulassung des Vorhabens unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzauflagen trotz der damit verbundenen möglichen Zerstörung von Bodendenkmälern abgelehnt werden müsste.

Sollten im Zuge der Bauausführung auch in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege nicht aufgezeigte Bodendenkmäler mit nationaler Bedeutung auftreten, deren Schutz durch die vorgesehenen

Auflagen nicht hinreichend gewährleistet wäre, hat die Planfeststellungsbehörde nach Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG die Möglichkeit, über dann möglicherweise gebotene ergänzende Schutzauflagen zur Abwendung unvorhergesehener Nachteile für Belange der Denkmalpflege zu entscheiden.

In allen anderen Fällen umfasst dagegen die vorliegende Entscheidung die denkmalschutzrechtliche Erlaubnis nach Art. 7 Abs. 1 DSchG sowohl hinsichtlich der bekannten Bodendenkmäler, der bezeichneten Verdachtsflächen als auch eventueller Zufallsfunde unter Beachtung der durch die Schutzauflagen A.VIII.1. vorgesehenen Maßgaben.

Die unter A.VIII.1. angeordneten Schutzauflagen dienen dem vorrangigen, von der Vorhabensträgerin im Rahmen der weiteren Detailplanung möglicherweise noch zu gewährleistenden Schutz der Bodendenkmäler vor Beeinträchtigungen bzw. im Fall unvermeidbarer Beeinträchtigungen dem angemessenen Ausgleich für die mit deren Zulassung verbundene Zurückstellung der Belange der Denkmalpflege gegenüber den für das Vorhaben sprechenden verkehrlichen Belangen. Obgleich die damit angeordnete Verpflichtung zur Durchführung von Sicherungsmaßnahmen gegenüber dem unveränderten Verbleib im Boden nur sekundäre Interessen der Denkmalpflege zu berücksichtigen vermag, bleibt auch diese Verpflichtung durch die für jedes staatliche Handeln geltenden Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit begrenzt. Da diese Festlegungen beim jetzigen Planungsstand noch nicht abschließend möglich sind, bleiben sie zunächst einer einvernehmlichen Regelung zwischen Vorhabensträgerin und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege vorbehalten, an deren Stelle soweit erforderlich auch eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde möglich bleibt.

9.2 Sonstige Belange

Die Auflagen unter A.VIII.2. dienen der Sicherstellung der Versorgungswirtschaft. Die Auflage A.VIII.3. dient dem berechtigten Interesse von Straßenanliegern, dass auch während der Bauzeit ein Zugang bzw. eine Zufahrt zu ihrem Grundstück erhalten bleibt oder dass ein angemessener Ersatz geschaffen wird (vgl. Art. 17 BayStrWG).

9.3 Eingriffe in das Eigentum

Bei der Überprüfung des Straßenbauvorhabens ist zu berücksichtigen, dass den verfassungsrechtlich geschützten Eigentumsrechten (Art. 14 GG) ein besonderer Stellenwert in der planfeststellungsrechtlichen Abwägung zukommt. Die vorgesehenen Eingriffe in das Eigentum müssen zwingend erforderlich sein und auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.

Die Planung wird diesen Vorgaben gerecht. Die im Grunderwerbsplan und im Grunderwerbsverzeichnis (Unterlagen 14.1 und 14.2T) vorgesehene Inanspruchnahme von Grundeigentum ist erforderlich, um die Straßenbaumaßnahme, die insgesamt dem Wohl der Allgemeinheit dient, zu verwirklichen. Die Planung nimmt auf die Interessen der betroffenen Grundstückseigentümer so weit wie möglich Rücksicht. Eine weitere Reduzierung des Flächenbedarfs ist ohne Beeinträchtigung der Verkehrswirksamkeit und vor allem der Verkehrssicherheit sowie der sachgerechten Bewertung anderer Belange nicht erreichbar. Die geplanten Eingriffe in das Eigentum sind sämtlichen Betroffenen auch zumutbar. Insbesondere bewirkt der Ausbau in keinem Fall eine landwirtschaftliche Existenzgefährdung.

IV. Forderungen von Trägern öffentlicher Belange und Verbänden

Die Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange wurden – soweit erforderlich – bereits in vorstehenden Ausführungen behandelt. Im Folgenden werden deshalb nur wesentliche Forderungen der Träger öffentlicher Belange behandelt, welche nicht bereits Gegenstand der bisherigen themenkomplexbezogenen Abwägung waren. Soweit diesen Forderungen nicht durch Auflagen in diesem Beschluss Rechnung getragen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise (z. B. durch Erklärung im Erörterungstermin oder durch Vereinbarungen mit dem Baulastträger) im Laufe des Planfeststellungsverfahrens erledigt haben, werden sie zurückgewiesen. Einwendungen, welche Unklarheiten bzw. Defizite in den Planunterlagen betreffen und durch die Tekturplanung verbessert wurden, sind nicht aufgeführt.

1. Landratsamt Dillingen a. d. Donau

Das Landratsamt Dillingen a. d. Donau hat für den staatlichen Aufgabenbereich zu den Themen Naturschutz, Immissionsschutz, Bodenschutz, Wasserrecht, Straßenverkehrsrecht und Bauleitplanung Stellung genommen. Für den Landkreis haben sich die Tiefbauverwaltung und der Kreisheimatpfleger geäußert.

Die **Untere Naturschutzbehörde** hat zunächst erklärt, dass die landschaftspflegerische Begleitplanung bereits abgestimmt wurde. Unter der Voraussetzung, dass die naturschutzrechtlichen Vorgaben eingehalten werden, wurden gegen das Vorhaben keine Einwände erhoben.

Auch von Seiten des **Fachbereichs Immissionsschutz** wurden gegen das Vorhaben keine Bedenken vorgebracht. Die zusätzliche freiwillige Schallschutzmaßnahme (lärmmindernder Straßenbelag) der Stadt Wertingen wurde ausdrücklich begrüßt.

Von Seiten des **Fachbereichs Bodenschutz** wurde mitgeteilt, dass im vorliegenden Planfeststellungsbereich keine Altlasten bzw. Altlastenverdachtsflächen im Altlastenkataster für den Landkreis Dillingen a. d. Donau erfasst sind.

Von Seiten des **Fachbereichs Wasserrecht** ist das Einvernehmen i. S. v. § 19 Abs. 1 und 3 WHG mit der Maßgabe erteilt worden, dass das Wasserwirtschaftsamt Donauwörth zu den wasserwirtschaftlichen Belangen anzuhören sei. Diese Anhörung wurde im Rahmen des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens durchgeführt. Auf die wasserrechtlichen Auflagen unter A.VI.2. wird hingewiesen.

Die **Straßenverkehrsbehörde** begrüßt das Straßenbauvorhaben ausdrücklich, da sich für die Verkehrssicherheit zahlreiche Vorteile ergeben würden. Kritisch beurteilt wurde allerdings, dass es sich bei den Geh- und Radwegen überwiegend um Zweirichtungsradwege handeln würde. Es wurde gefordert, dass kombinierte Geh- und Radwege, die für den landwirtschaftlichen Verkehr freigegeben werden, eine Breite von mindestens 3 m aufweisen sollten.

Der Geh- und Radweg Bauwerksverzeichnis Nr. 1.1.10 (Unterlage 7.2T) der gleichzeitig als Wirtschaftsweg genutzt werden wird, weist eine Breite von 4,5 m auf. Im Übrigen entsprechen die vorgesehenen Geh- und Radwege in ihrer Dimensionierung den Vorgaben der gängigen Standards bzw. Richtlinien für die Planung von Radverkehrsanlagen.

Des Weiteren wurde angesprochen, dass sich aufgrund der unklaren Vorrangregelung der StVO im Bereich der Querungshilfen an Kreisverkehrsplätzen Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit ergeben könnten. Wie die Straßenverkehrsbehörde selber feststellt, haben die dargestellten unklaren Vorrangregelungen ihren Ursprung in der StVO. Diese Problematik kann nicht im Rahmen der vorliegenden Planfeststellung gelöst werden.

Aus dem **Fachbereich Bauleitplanung und Bodendenkmalpflege** ist der Hinweis vorgebracht worden, dass die vorliegende Straßenbaumaßnahme mit dem Baugebiet „an der Laugnastraße“ in Einklang zu bringen ist. Die Stadt Wertingen als Vorhabensträgerin und Inhaberin der gemeindlichen Planungshoheit hat dies im Rahmen ihrer Stellungnahme vom 06.06.2011 anerkannt.

Von Seiten der **Tiefbauverwaltung** wurde die vorliegende Straßenbaumaßnahme begrüßt. Aufgrund verschiedener Baumaßnahmen im Zuge der St 2033 sei die Attraktivität dieser Staatstraße maßgeblich gesteigert worden, so dass die Strecke von Dillingen a. d. Donau bzw. Höchstädt bis zum Anschluss an die Bundesstraße 2 bei Meitingen mittlerweile nahezu frei von Ortsdurchfahrten ist. Die vorliegende mittels einer Lichtsignalanlage gesicherte Kreuzung stelle einen der wenigen Schwachpunkte im Zuge der St 2033 dar. In Bezug auf die Verbesserung der Streckencharakteristik und Verkehrssicherheit wird die Dimensionierung des Knotenpunkts als nahezu optimal angesehen. Als Schwachpunkt wird allenfalls der Einmündungsbereich der St 2027 bei Bau-km 1+020 für Verkehrsteilnehmer aus Dillingen a. d. Donau kommend angesehen. Von Seiten der Tiefbauverwaltung wird allerdings anerkannt, dass Verbesserungen in Anbetracht der örtlichen Gegebenheiten hier einen unverhältnismäßig großen Aufwand darstellen würden. In diesem Zusammenhang wird auch auf die Ausführungen in diesem Beschluss unter C.III.2.2 hingewiesen.

Von Seiten des **Kreisheimatpflegers** wurde die Dimensionierung der vorliegenden Straßenbaumaßnahme, insbesondere im Hinblick auf die aus seiner Sicht rückläufige Zahl der Verkehrsteilnehmer bemängelt. Diese Thematik wurde bereits in den Ausführungen unter C.III.2.2. behandelt. Hierauf wird verwiesen.

2. Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Krumbach

2.1 Retentionsraumausgleich auf Fl.-Nrn. 277 und 278, Gemarkung Gottmannshofen

Vom Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Krumbach ist zunächst kritisiert worden, dass auf dem Grundstück Fl.-Nr. 278, Gemarkung Gottmannshofen, Maßnahmen zum Retentionsraumausgleich vorgesehen sind. Die Vorhabensträgerin hat auf diese Forderung hin die betreffende Hochwasserschutzmaßnahme R 5 auf die Flächen Fl.-Nrn. 276 und 277, Gemarkung Gottmannshofen, verlegt. Die beiden Flächen befinden sich im Eigentum der Stadt Wertingen. Im Einzelnen wird auf die Ausführungen unter C.III.6.1 verwiesen.

2.2 Verlegung des Kaygrabens

Es wurde die Befürchtung geäußert, dass sich durch die Verlegung des Kaygrabens, Maßnahme CEF-3, Bauwerksverzeichnis Nr. 6.1.02 (Unterlage 7.2T), Beeinträchtigungen für angrenzende Grundstücke durch Vernässung bzw. Wassereinstau ergeben könnten. Dies gelte insbesondere für das Grundstück Fl.-Nr. 1758, Gemarkung Wertingen.

Derartige Beeinträchtigungen für die angrenzenden Grundstücke sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu erwarten. Wie von verschiedener Seite bestätigt wurde, ist das betreffende Gebiet bereits jetzt bei Hochwasserereignissen überflutet. Die Maßnahme CEF-3 dient in diesem Zusammenhang auch der Entwässerung der angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen. Dies ergibt sich insbesondere auch aufgrund der Tatsache, dass das Gelände im Bereich der Maßnahme CEF-3 tiefergelegt wird. Ins-

gesamt ist daher sogar davon auszugehen, dass sich die Entwässerungssituation für die angrenzenden Flächen verbessert.

2.3 Landwirtschaftlicher Betrieb auf Grundstück Fl.-Nr. 1708/3, Gemarkung Wertingen

Des Weiteren wurde die Erschließung des landwirtschaftlichen Betriebes auf dem Grundstück Fl.-Nr. 1708/3, Gemarkung Wertingen, angesprochen, welche künftig von Osten her, über den Kreisverkehr 2, Bauwerksverzeichnis Nr. 1.2.03 (Unterlage 7.2T), erfolgen soll. Es ist gefordert worden, dass die Tragkraft des Brückenbauwerks Bauwerksverzeichnis Nr. 2.1.07 (Unterlage 7.2T) für den zu erwartenden Kraftfahrzeugverkehr ausreichend dimensioniert sein muss. Alternativ könnte die Umsiedlung des landwirtschaftlichen Betriebes angedacht werden.

Im Erörterungstermin vom 7. Juni 2011 ist von der Vorhabensträgerin zugesagt worden, dass das angesprochene Brückenbauwerk eine Tragfähigkeit von 40 t erhalten wird. Weiterhin wurde zugesagt, eine Umsiedlung des landwirtschaftlichen Betriebes gemeinsam mit dem Betriebsinhaber zu besprechen.

2.4 Veränderung der Abflussverhältnisse

Desweiteren ist gefordert worden, dass sich generell durch Eingriffe in das Bodenrelief keine Veränderungen für die Abflussverhältnisse für das Niederschlagswasser auf landwirtschaftlichen Flächen ergeben dürfen.

In der schriftlichen Stellungnahme vom 06.06.2011 hat die Vorhabensträgerin zugesagt, dass diese Vorgaben im Rahmen der Bauausführung berücksichtigt werden.

2.5 Dränagen

Es wurde zudem die Forderung erhoben, dass die Funktionsfähigkeit der durch die Maßnahme beeinträchtigten Dränagen wieder herzustellen sei. Auch dies wurde in der Stellungnahme vom 06.06.2011 zugesagt.

2.6 Erschließung landwirtschaftlicher Flächen

Weiter wurde ausgeführt, dass die Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen auch während der Bauzeit sichergestellt sein müsse. Zudem sei bei vorübergehender Inanspruchnahme von Grundstücken nach der Nutzung der ordnungsgemäße Zustand der benötigten Flächen wieder herzustellen. Auch dies wurde in der Stellungnahme vom 06.06.2011 zugesagt.

2.7 Darstellungen im landschaftspflegerischen Begleitplan

Es wurde darauf hingewiesen, dass in den landschaftspflegerischen Bestandsplänen teilweise Gehölze eingezeichnet wären, welche tatsächlich nicht vorhanden sind. Die Planunterlagen bedürfen diesbezüglich jedoch keiner Änderung. Die entsprechenden Darstellungen sind grundsätzlich nicht als flächenscharf zu verstehen. Hiermit soll lediglich in symbolhafter Weise auf den Charakter des Landschaftsbildes hingewiesen werden. Für die betreffenden landwirtschaftlichen Flächen ergeben sich damit keinerlei Nachteile.

2.8 Gehölzanpflanzung auf dem Grundstück Fl.-Nr. 1749, Gemarkung Wertingen

Es wurde Bezug genommen auf das Grundstück Fl.-Nr. 1749, Gemarkung Wertingen, auf welchem im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung eine Anpflanzung von Gehölzen vorgesehen ist. Diesbezüglich wurde die Forderung erhoben, dass hier nur niedrig wachsende Sträucher vorgesehen werden sollen.

Von dem Eigentümer des betreffenden Grundstücks wurden im Rahmen des Verfahrens keine Einwendungen erhoben. Im Übrigen kann der Forderung des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Krumbach nicht vollumfänglich nachgekommen werden. Die angesprochenen Anpflanzungen dienen der Einbindung des neuen Straßenbauwerks in das Landschaftsbild. In diesem Zusammenhang spielt die Einsicht auf die Straße von Südosten her eine wesentliche Rolle. Da die Funktion der Einbindung in das Landschaftsbild eine entsprechende Höhe der Anpflanzungen erfordert, können die geplanten Baumstandorte daher nicht durch Sträucher ersetzt

werden. In der Stellungnahme vom 06.06.2011 hat die Vorhabensträgerin jedoch zugesagt, dass bei den Anpflanzungen die erforderlichen Abstände gemäß Merkblatt 1/90 des Bayerischen Bauernverbands eingehalten werden.

2.9 Gehölzstreifen östlich des Grundstücks Fl.-Nr. 269, Gemarkung Gottmannshofen

Es wurde die Forderung erhoben, östlich des Grundstücks Fl.-Nr. 269, Gemarkung Gottmannshofen, keine Anpflanzungen vorzunehmen. Die Anpflanzungen betreffen die Vermeidungsmaßnahme V 2, die im Bereich des Grundstücks Fl.-Nr. 263/1, Gemarkung Gottmannshofen, erfolgen soll, vgl. Landschaftspflegerischer Begleitplan – Textteil – (Unterlage 12.1T). Von dem hiervon betroffenen Grundstückseigentümer wurden im Rahmen der Anhörung keine Einwendungen erhoben.

Auf die Maßnahme kann nicht verzichtet werden. Die Anpflanzungen dienen als Leitpflanzung zu den angrenzenden Brückendurchlässen. Im Übrigen befinden sich in diesem Bereich bereits schon jetzt vergleichbare Pflanzenbestände. Zudem werden bei den geplanten Anpflanzungen im Gegensatz zu der Gestaltungsmaßnahme G 6 auf dem Grundstück Fl.-Nr. 1749, Gemarkung Wertingen, lediglich Sträucher vorgesehen.

2.10 Gehölzstreifen auf dem Grundstück Fl.-Nr. 273, Gemarkung Gottmannshofen

Bezüglich des Grundstücks Fl.-Nr. 273, Gemarkung Gottmannshofen, ist die Forderung erhoben worden, dass auf dem Grundstück entlang des Forellenbachs keine Gehölze anzulegen seien. Die angesprochenen Anpflanzungen betreffen die Ausgleichsmaßnahme A 1 - Gewässerrandstreifen am Forellenbach, vgl. Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen (Unterlage 12.3T). Von der Eigentümerin des Grundstücks sind im Rahmen der Anhörung keine Einwände erhoben worden.

Auf die Durchführung der Maßnahme kann nicht verzichtet werden. Die vorgesehenen Anpflanzungen dienen dem Ausgleich der durch die Straßenbaumaßnahme verursachten Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes. Zur

Optimierung des dortigen Landschaftsbildes sollen mit der Maßnahme A 1 landschaftstypische Elemente geschaffen werden, z. B. Baumreihen, naturnahe Gewässerläufe, Gewässerrandstreifen. Im Zuge der Anpflanzung werden lediglich Gehölze zweiter Ordnung (niedrig wachsende Gehölze) eingesetzt. Würde man auf die Maßnahme an dieser Stelle verzichten, so würde sich ein Ausgleichsbedarf an anderer Stelle in vergleichbarem Umfang ergeben. Die entsprechende Flächeninanspruchnahme würde daher nicht vermieden, sondern lediglich verlagert werden.

2.11 Pflegepläne

Um Beeinträchtigungen, die von Ausgleichsflächen und anderen ökologischen Flächen ausgehen können zu minimieren, wurde die Ausarbeitung von Pflegeplänen gefordert. Hierbei seien die Vertreter der örtlichen Landwirtschaft zu beteiligen. Dies wurde von der Vorhabensträgerin im Erörterungstermin vom 7. Juni 2011 zugesagt.

2.12 Pufferstreifen

Schließlich wurde Bezug genommen auf die landschaftspflegerischen Maßnahmen, welche auf den Grundstücken Fl.-Nrn. 1757 und 1758, Gemarkung Wertingen, vorgesehen sind. Um eine Einschränkung der Bewirtschaftung auf den angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen zu vermeiden, ist die Anlage von sog. Pufferstreifen gefordert worden. Diese sollten als Graswege ausgebildet und abgemarkt werden.

Dieser Forderung ist die Vorhabensträgerin im Erörterungstermin vom 7. Juni 2011 nachgekommen, indem sie die Anlage der angesprochenen Pufferstreifen zugesagt hat.

3. Bayer. Bauernverband, Geschäftsstelle Dillingen

3.1 Kombiniertes Geh- und Radweg / Wirtschaftsweg Bauwerksverzeichnis Nr. 1.1.10 (Unterlage 7.2T)

Der Bayerische Bauernverband hat zunächst ausgeführt, dass der Geh- und Radweg Bauwerksverzeichnis Nr. 1.1.10 (Unterlage 7.2T) verzichtbar wäre,

wenn der Geh- und Radweg Bauwerksverzeichnis Nr. 1.1.11 (Unterlage 7.2T) entsprechend ausgebaut werden würde. Der erstgenannte Abschnitt des Geh- und Radweges und dessen Anschluss an den Kreisverkehrsplatz 2, Bauwerksverzeichnis Nr. 1.2.03 (Unterlage 7.2T), sei für Radfahrer wenig attraktiv. Die entsprechende Bodenversiegelung könne daher vermieden werden. Das landwirtschaftliche Anwesen auf dem Grundstück Fl.-Nr. 1708/3, Gemarkung Wertingen, könne auch von Westen her erschlossen werden.

Der Forderung konnte nicht nachgekommen werden. Ohne den Geh- und Radweg Bauwerksverzeichnis Nr. 1.1.10 (Unterlage 7.2T) wäre das Netz der Geh- und Radwege im Planfeststellungsbereich lückenhaft. Zudem hat der Inhaber des landwirtschaftlichen Betriebes auf dem Anwesen Fl.-Nr. 1708/3, Gemarkung Wertingen, im Erörterungstermin vom 7. Juni 2011 ausdrücklich erklärt, dass sich bei einer ausschließlichen Erschließung des Anwesens von Westen her erhebliche Umwege ergeben würden. Die geforderte Tragfähigkeit der Brücke Bauwerksverzeichnis Nr. 2.1.07 (Unterlage 7.2T) von 40 t ist von der Vorhabensträgerin im Erörterungstermin vom 7. Juni 2011 zugesagt worden.

3.2 Geh- und Radweg Bauwerksverzeichnis Nr. 1.1.14 (Unterlage 7.2T)

Auch der Geh- und Radweg Bauwerksverzeichnis Nr. 1.1.14 (Unterlage 7.2T) ist vom Bayerischen Bauernverband als entbehrlich angesehen worden. Der Radverkehr von und nach Geratshofen werde wohl ohnehin entlang der St 2036 verlaufen. Auch dieser Einwand wird zurückgewiesen. Der betreffende Geh- und Radweg dient nicht in erster Linie der Anbindung des Ortsteils Geratshofen, sondern stellt vielmehr eine Verbindung für den in Ost-West-Richtung verlaufenden Radverkehr dar. Ohne diesen Abschnitt wäre das Netz der Geh- und Radwege im Planfeststellungsbereich lückenhaft.

3.3 Anbindung Gewerbegebiet „Am Kaygraben“

Weiter ist vorgebracht worden, dass das Gewerbegebiet „Am Kaygraben“ auch über die Straße „Am Kaygraben“ erschlossen werden könne. Damit

könne man auf den Kreisverkehrsplatz 2, Bauwerksverzeichnis Nr. 1.2.03 (Unterlage 7.2T), verzichten.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Der angesprochene Kreisverkehrsplatz 2 besteht bereits und wird nicht erst im Zuge des vorliegenden Kreuzungsumbaus errichtet. Die Stadt Wertingen hat sich als Trägerin der Planungshoheit und auch als Vorhabensträgerin der vorliegenden Planfeststellung für die vorliegende Art und Weise der Erschließung des Gewerbegebiets „Am Kaygraben“ entschieden. Zudem ist die Erschließung über den Kreisverkehr 2 verkehrssicherer als die alleinige Anbindung des Gewerbegebiets über die Straße „Am Kaygraben“.

3.4 Geländeabtrag für den Retentionsraumausgleich

Des Weiteren wurden die im Hinblick auf den Hochwasserschutz vorgesehenen Maßnahmen Bauwerksverzeichnis Nrn. 2.3.03, 2.3.04 und 2.3.07 (Unterlage 7.2T) kritisiert.

Die Vorhabensträgerin ist dem zum Teil nachgekommen, indem die Hochwasserschutzmaßnahme R 5 auf die Flächen Fl.-Nrn. 276 und 277, Gemarkung Gottmannshofen, verlegt wurde. Die beiden Flächen befinden sich im Eigentum der Stadt Wertingen. Im Einzelnen wird auf die Ausführungen unter C.III.6.1 verwiesen.

Im Übrigen wird der Einwand zurückgewiesen. Auf die Flächeninanspruchnahme konnte nicht verzichtet werden. Die entsprechenden Maßnahmen sind im Hinblick auf die baulichen Eingriffe im Bereich verschiedener Gewässer notwendig, um den entsprechenden Verlust an Retentionsraum auszugleichen. Zudem sind im Bereich der betroffenen Flächen auch naturschutzfachliche Maßnahmen vorgesehen, vgl. im Einzelnen den Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen (Unterlage 12.3T). Die durch die Straßenbaumaßnahme veranlassten Kompensationsmaßnahmen konnten damit zumindest teilweise komprimiert an einer Stelle vorgesehen werden; die Flächeninanspruchnahme konnte insoweit reduziert werden. In Bezug auf die befürchtete Vernässung der angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen verweisen wir auf unsere Ausführungen unter C.IV.2.2.

3.5 Geh- und Radweg am Kreisverkehr 2 unvollständig

Im Bereich des Kreisverkehrs 2, Bauwerksverzeichnis Nr. 1.2.03 (Unterlage 7.2T), ist die Anbindung des Geh- und Radweges Bauwerksverzeichnis Nr. 1.1.12 (Unterlage 7.2T) kritisiert worden. In Bezug auf diese Einwendung ist der Vorhabensträgerin unter A.VIII.5. die Vorgabe gemacht worden, die entsprechende Anbindung im Rahmen der Ausführungsplanung nochmals zu optimieren.

V. Einwendungen und Forderungen Privater

1. Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden

1.1 Verweis auf vorstehende Ausführungen

Zahlreiche Privateinwendungen betrafen Themen, die bereits oben in den allgemeinen Ausführungen behandelt wurden. So sind etwa die Privateinwendungen, die sich auf die Landwirtschaft beziehen, teilweise identisch mit den Forderungen und Empfehlungen der die öffentlichen Belange der Landwirtschaft vertretenden Behörden und Verbände. Auf die vorstehenden Ausführungen wird insoweit verwiesen.

1.2 Wertverlust

Verschiedene Einwender haben im Verfahren vorgebracht, dass ihre Grundstücke aufgrund der geplanten Straßenbaumaßnahme einen Wertverlust erleiden würden. Durch die Planung und die Auflagen in diesem Beschluss ist jedoch gewährleistet, dass keine unzumutbaren Auswirkungen durch Lärm, Schadstoffe, Vernässung oder sonstige Auswirkungen zu erwarten sind. Weitere Entschädigungsvorbehalte sind insofern nicht erforderlich. Eventuelle Wertminderungen auf dem Grundstücksmarkt wegen der bloßen Nähe zu einem Straßenausbau sind als bloße Erwartung auf die Wertentwicklung nicht geschützt. Eine gesetzliche Ersatzpflicht des Straßenbaulastträgers für etwaige Wertminderungen von Grundstücken wegen

der Nachbarschaft mit einer Straße gibt es demzufolge nicht. Insofern handelt es sich um eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 S. 2 Grundgesetz. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird. Art. 14 Grundgesetz schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit und gewährleistet nicht einmal jede wirtschaftlich vernünftige Nutzung. Etwas anderes gilt nur dann, wenn die Beeinträchtigungen des Grundstücks durch die Baumaßnahmen faktisch ein derartiges Gewicht haben, dass die weitere Nutzung als unerträglich erscheinen muss. Dies ist im vorliegenden Fall nicht zu erkennen.

Wertminderungen bei lärmbeeinträchtigten Anwesen werden bei Überschreitung der gesetzlichen Lärmgrenzwerte durch Gewährung von Lärmvorsorgemaßnahmen ausgeglichen.

1.3 Dimensionierung der Straßenbaumaßnahme

Von zahlreichen Privateinwendern ist vorgetragen worden, dass die Straßenbaumaßnahme in Anbetracht der örtlichen Verkehrsverhältnisse überdimensioniert sei. Insoweit liege eine Vergeudung von Steuergeldern vor.

Zu der Notwendigkeit der Maßnahme und ihrer entsprechenden Dimensionierung wurden bereits oben unter C.III.2., 3.2 und 3.3 Ausführungen getroffen. Hierauf wird verwiesen. Im Übrigen hat sich die Stadt Wertingen als Vorhabensträgerin im Vorfeld der Antragstellung für die Durchführung der vorliegenden Straßenbaumaßnahme entschieden. Zudem führte auch der am 05.12.2010 durchgeführte Bürgerentscheid zum Votum für die hier planfestgestellte Baumaßnahme.

Die Frage, welche Priorität die Straßenbaulastträger in ihrem Zuständigkeitsbereich den verschiedenen Straßenbaumaßnahmen beimessen, ist grundsätzlich nicht Gegenstand eines konkreten Planfeststellungsverfahrens. Wie ein Straßenbauvorhaben finanziert wird, kann unter Umständen Einfluss auf die Planrechtfertigung eines Bauvorhabens haben. Der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts folgend fehlt einem

Vorhaben erst dann die Planrechtfertigung, wenn seine Verwirklichung aus finanziellen Gründen ausgeschlossen ist. Das bedeutet jedoch nicht, dass die Finanzierung Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses wäre. Vielmehr hat die Planfeststellungsbehörde lediglich vorausschauend zu beurteilen, ob dem Vorhaben unüberwindliche finanzielle Schranken entgegenstehen, vgl. BVerwG vom 15.01.2008, Az. 9 B 7/07.

Nach diesen Maßstäben stehen dem Vorhaben keine unüberwindlichen finanziellen Schranken entgegen, vielmehr kann das Projekt im Sonderbaulastprogramm berücksichtigt werden. Dafür, dass eine entsprechende Förderung des Freistaats Bayern nicht möglich wäre, bestehen vorliegend keinerlei Anhaltspunkte.

2. Einzelne Einwender

2.1 Eigentümer Grundstück Fl.-Nr. 1756, Gemarkung Wertingen

Das Grundstück des Einwendungsführers hat eine Größe von 16.390 m². Hiervon werden dauerhaft 3.044 m² und vorübergehend 910 m² in Anspruch genommen. Es verbleibt eine Restfläche von dauerhaft 13.346 m².

Der Einwendungsführer wendet sich gegen die Inanspruchnahme des Grundstücks. Hierdurch würden sich Einschränkungen in der Wirtschaftlichkeit ergeben. Es wurde vorgeschlagen, den Geh- und Radweg Bauwerksverzeichnis Nr.1.1.10 (Unterlage 7.2T) nach Norden, entlang des Zusamkanals zu verlegen, um eine Durchschneidung des Grundstücks zu vermeiden.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Auf die Inanspruchnahme der Fläche kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für das Bauvorhaben erforderlich ist und nicht weiter reduziert werden kann. Eine Änderung zur Vermeidung der Flächeninanspruchnahmen, ungünstiger Zerschneidungen oder Umwegen ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer neuen Straße einschlägigen Richtlinien nicht möglich.

Auf der dauerhaft in Anspruch genommenen Fläche ist neben einem Geh- und Radweg/Wirtschaftsweg auch die naturschutzfachliche Maßnahme G 7 – Neuanlage eines Feuchtbiotops mit Renaturierung des bestehenden Kaygrabens – vorgesehen. An diese schließt sich die Maßnahme CEF-3 – Neuanbindung des verlegten Kaygrabens an den Zusamkanal – an. Westlich im Anschluss an die Maßnahme G 7 ist die Maßnahme CEF-4 – Anbringen von Vogelnistkästen und Fledermauskästen – eingeplant, vgl. insgesamt Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen (Unterlage 12.3T). Würde man den Geh- und Radweg/Wirtschaftsweg wie gewünscht verlegen, so wäre die Wirksamkeit der genannten naturschutzfachlichen Maßnahmen gefährdet. Im Übrigen dient der Geh- und Radweg/Wirtschaftsweg der Erschließung des landwirtschaftlichen Anwesens auf dem Grundstück Fl.-Nr. 1708/3, Gemarkung Wertingen. Mit der Verlegung des Radweges würde die jetzt gerade Linienführung kurviger und länger werden. Im Übrigen verbleibt nach Realisierung der Straßenbaumaßnahme eine nahezu rechteckige, ausreichend große und damit bewirtschaftbare Fläche.

Fragen der Entschädigung für z. B. An- und Durchschneidungen, Umwege und Ersatzland können nur außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Entschädigungsverfahren geklärt werden. Selbst wenn man unterstellt, dass durch die Realisierung des Bauvorhabens solche Nachteile wie Wertminderungen entstehen könnten, wären diese in Anbetracht der mit dem Bauvorhaben im öffentlichen Interesse liegenden Planungsziele hinzunehmen.

2.2 Eigentümer Grundstück Fl.-Nr. 2128, Gemarkung Wertingen

Das Grundstück der Einwendungsführer hat eine Größe von 34.553 m². Hiervon werden dauerhaft 37 m² in Anspruch genommen. Es verbleibt eine Restfläche von dauerhaft 34.516 m². Die Grundeigentümer wenden sich gegen die Flächeninanspruchnahme, da hiermit die landwirtschaftliche Nutzung des Grundstücks eingeschränkt werden würde.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Auf die Inanspruchnahme der Fläche kann auch unter Würdigung der Interessen der Einwender nicht verzichtet werden, da sie für das Bauvorhaben (Unterführung Gießeweg) erfor-

derlich ist und nicht weiter reduziert werden kann. Eine Änderung zur Vermeidung der Flächeninanspruchnahmen, ungünstiger Zerschneidungen oder Umwegen ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer neuen Straße einschlägigen Richtlinien nicht möglich.

Aufgrund der Straßenbaumaßnahme werden weniger als 1 % der ursprünglichen Fläche in einem Randbereich beansprucht. Eine wesentliche Einschränkung der landwirtschaftlichen Nutzung kann nicht nachvollzogen werden.

Fragen der Entschädigung für z. B. An- und Durchschneidungen, Umwege und Ersatzland können nur außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Entschädigungsverfahren geklärt werden. Selbst wenn man unterstellt, dass durch die Realisierung des Bauvorhabens solche Nachteile wie Wertminderungen entstehen könnten, wären diese in Anbetracht der mit dem Bauvorhaben im öffentlichen Interesse liegenden Planungsziele hinzunehmen.

2.3 Eigentümer Grundstück Fl.-Nr. 278, Gemarkung Gottmannshofen

Das Grundstück des Einwendungsführers weist eine Größe von 17.185 m² auf. Auf dem Grundstück war ursprünglich ein Teilbereich der Hochwasserschutzmaßnahme R 5 vorgesehen. Hiergegen wandte sich der Einwendungsführer in seinem Schreiben vom 05.05.2011. Im Laufe des Verfahrens wurde die Hochwasserschutzmaßnahme R 5 auf die benachbart gelegenen Flächen Fl.-Nrn 276 und 277, Gemarkung Gottmannshofen, verlegt. Das Grundstück des Einwendungsführers wird damit nur noch im Randbereich, für die unmittelbaren Straßenbauarbeiten in Anspruch genommen. Im Einzelnen wird auf die Ausführungen unter C.III.6.1 verwiesen.

2.4 Eigentümer Grundstück Fl.-Nr. 269, Gemarkung Gottmannshofen

Das Grundstück des Einwendungsführers hat eine Größe von 21.582 m². Hiervon werden dauerhaft 4.404 m² und vorübergehend 822 m² in Anspruch genommen. Es verbleibt eine Restfläche von dauerhaft 17.178 m².

Der Einwendungsführer befürchtet zum einen Hochwassergefahren aufgrund der Verminderung des Rückstauvolumens im Bereich der Laugna und des Forellenbaches. Zudem wird der Bau des Radweges Bauwerksverzeichnis Nr. 1.1.14 (Unterlage 7.2T) als nicht notwendig angesehen, da nördlich der St 2033 bereits eine entsprechende Radwegverbindung besteht.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Auf die Inanspruchnahme der Fläche kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für das Bauvorhaben erforderlich ist und nicht weiter reduziert werden kann. Eine Änderung zur Vermeidung der Flächeninanspruchnahmen, ungünstiger Zerschneidungen oder Umwegen ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer neuen Straße einschlägigen Richtlinien nicht möglich.

Negative Auswirkungen im Hinblick auf Hochwasserereignisse werden so nicht gesehen. Zum Ausgleich des durch die Straßenbaumaßnahme verursachten Verlustes an Retentionsraum wurden die Retentionsausgleichsflächen R1 bis R5 vorgesehen, vgl. im einzelnen Lageplan Hochwasserschutzmaßnahmen (Unterlage 13.3T). Negative Auswirkungen auf den Bestand an Überflutungsflächen werden damit unterbunden.

Auf die angesprochene Geh- und Radwegverbindung kann nicht verzichtet werden. Die vom Einwendungsführer vorgebrachte alternative Verbindung dient der Radwegverbindung in Richtung Buttenwiesen. Der Geh- und Radweg Bauwerksverzeichnis Nr.1.1.14 (Unterlage 7.2T) dient hingegen der Verknüpfung des Radwegenetzes in ostwestlicher Richtung, zwischen Binswangen und Rieblingen.

Fragen der Entschädigung für z. B. An- und Durchschneidungen, Umwege und Ersatzland können nur außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Entschädigungsverfahren geklärt werden. Selbst wenn man unterstellt, dass durch die Realisierung des Bauvorhabens solche Nachteile wie Wertminderungen entstehen könnten, wären diese in Anbetracht der mit dem Bauvorhaben im öffentlichen Interesse liegenden Planungsziele hinzunehmen.

2.5 Eigentümerin Grundstück Fl.-Nr. 1708/1, Gemarkung Wertingen

Das Grundstück der Einwendungsführerin hat eine Größe von 5.139 m². Auf der Fläche, welche vollständig in Anspruch genommen wird, ist die Maßnahme CEF-2, Erweiterung des Feuchtbiotops an der Alten Zusam, vorgesehen.

Im Rahmen des Einwendungsschreibens werden Lärmbelästigungen für das Anwesen des Sohnes der Einwendungsführerin (Sudetenstraße 34, Wertingen) geltend gemacht. Eine angekündigte Geschwindigkeitsbegrenzung sei bis heute nicht umgesetzt worden. Es wird der Bau einer Lärmschutzwand bzw. eines Lärmschutzwalls gefordert. Zudem sei die Zufahrt von der Straße „Am Roßberg“ zu der St 2033 zu schließen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Auf die Inanspruchnahme der Fläche kann auch unter Würdigung der Interessen der Einwender nicht verzichtet werden, da sie für das Bauvorhaben erforderlich ist und nicht weiter reduziert werden kann. Eine Änderung zur Vermeidung der Flächeninanspruchnahmen, ungünstiger Zerschneidungen oder Umwegen ist aufgrund naturschutzfachlicher Vorgaben nicht möglich.

Das Anwesen Sudetenstraße 34 liegt nicht im Bereich der vorliegenden Planfeststellung. Von der Vorhabensträgerin wurden für das Anwesen Lärmberechnungen vorgelegt, welche für das Jahr 2010 einen Beurteilungspegel von 56 dB(A) tags und 46 dB(A) nachts ergeben. Die für allgemeine Wohngebiete maßgeblichen Lärmgrenzwerte (59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) werden damit unterschritten. Zudem liegt das Anwesen im Bereich der im Rahmen der Straßenbaumaßnahme vorgesehenen freiwilligen Lärmschutzmaßnahmen (lärmmindernder Straßenbelag), womit sich eine weitere Verringerung der Lärmbelastungen ergibt. Weitergehende Schutzauflagen konnten der Vorhabensträgerin in diesem Beschluss nicht aufgegeben werden.

Die Schließung der Zufahrtsstraße im Bereich der Straße „Am Roßberg“ zur St 2033 ist nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens. Auch werden in diesem Beschluss keine Festlegungen bezüglich der Straßenbeschilderung (z. B. Geschwindigkeitsbeschränkung) getroffen. Diese erfolgen im An-

schluss an die vorliegende Planfeststellung in einem eigenen Verfahren durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde.

Fragen der Entschädigung für z. B. An- und Durchschneidungen, Umwege und Ersatzland können nur außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Entschädigungsverfahren geklärt werden. Selbst wenn man unterstellt, dass durch die Realisierung des Bauvorhabens solche Nachteile wie Wertminderungen entstehen könnten, wären diese in Anbetracht der mit dem Bauvorhaben im öffentlichen Interesse liegenden Planungsziele hinzunehmen.

2.6 Eigentümer Grundstück Fl.-Nr. 1823, Gemarkung Wertingen

Das Grundstück weist eine Größe von 12.422 m² auf. Hiervon werden dauerhaft 14 m² und zeitweise 454 m² in Anspruch genommen. Der Einwendungsführer weist darauf hin, dass der Bau der Unterführung im Zuge des Gießeweges aufgrund der dortigen Hochwassersituation nicht durchführbar sei. Durch den Bau des Geh- und Radweges auf dem Grundstück würden sich Wirtschafterschwernisse ergeben. Zudem sei die Bewirtschaftung aufgrund der zeitweiligen Verkehrsumleitung im Zuge der Straßenbaumaßnahme beeinträchtigt.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Auf die Inanspruchnahme der Fläche kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für das Bauvorhaben erforderlich ist und nicht weiter reduziert werden kann. Eine Änderung zur Vermeidung der Flächeninanspruchnahmen, ungünstiger Zerschneidungen oder Umwegen ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer neuen Straße einschlägigen Richtlinien nicht möglich.

In Bezug auf die Hochwassersituation im Bereich der Unterführung des Gießeweges hat die Vorhabensträgerin in nachvollziehbarer Weise dargelegt, dass das Unterführungsbauwerk selbst in einem Hochwasserereignis, dass theoretisch nur alle 100 Jahre auftritt (HQ₁₀₀) gegen Hochwasser gesichert ist. Dies ergibt sich durch den vorgesehenen Bau eines Leitdeiches

entlang des Geh- und Radweges. Ein Grundwassereintritt wird im Hochwasserfall durch eine Trogbauweise unterbunden.

Dass die Bewirtschaftung des Grundstücks durch die Straßenbaumaßnahme nachhaltig beeinträchtigt wird, kann aufgrund der geringen dauerhaften Grundinanspruchnahme nicht nachvollzogen werden. Für den grundsätzlichen Zuschnitt des Grundstücks ergeben sich keine nennenswerten Änderungen.

Fragen der Entschädigung für z. B. An- und Durchschneidungen, Umwege und Ersatzland können nur außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Entschädigungsverfahren geklärt werden. Selbst wenn man unterstellt, dass durch die Realisierung des Bauvorhabens solche Nachteile wie Wertminderungen entstehen könnten, wären diese in Anbetracht der mit dem Bauvorhaben im öffentlichen Interesse liegenden Planungsziele hinzunehmen.

2.7 Eigentümerin Grundstück Fl.-Nr.1753, Gemarkung Wertingen

Das Grundstück für Fl.-Nr. 1753, Gemarkung Wertingen, weist eine Größe von 9.343 m² auf. Hiervon werden dauerhaft 103 m² in Anspruch genommen. Aus Sicht der Einwendungsführerin ist der Bau des Overflys nicht notwendig. Vielmehr wäre der Bau eines Kreisverkehrsplatzes ausreichend.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die von der Einwendungsführerin angesprochene Vorhabensalternative ist thematisch bereits unter C.III.3.2 behandelt worden. Hierauf wird verwiesen.

Fragen der Entschädigung für z. B. An- und Durchschneidungen, Umwege und Ersatzland können nur außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Entschädigungsverfahren geklärt werden. Selbst wenn man unterstellt, dass durch die Realisierung des Bauvorhabens solche Nachteile wie Wertminderungen entstehen könnten, wären diese in Anbetracht der mit dem Bauvorhaben im öffentlichen Interesse liegenden Planungsziele hinzunehmen.

2.8 Gewerbebetrieb Grundstück Fl.-Nr.1746/1, Gemarkung Wertingen

Der Einwendungsführer ist Pächter des o. a. Anwesens und betreibt dort einen Autohandel. Im Hinblick auf die vorliegend zu behandelnde Straßenbaumaßnahme wurden zahlreiche Einwendungen erhoben.

– Umsatzeinbußen, Kundenverluste

Der Einwendungsführer macht zunächst eine Beeinträchtigung seines Gewerbebetriebes geltend. Die Trasse der St 2033 wird im Zuge der vorliegenden Straßenbaumaßnahme im Bereich des Betriebsgeländes um ca. 25 m in südlicher Richtung verlegt. Im Bereich der derzeitigen Trasse der St 2033 verlaufen künftig eine Zu- und eine Abfahrt zum Kreisverkehr 1, Bauwerksverzeichnis Nr. 1.1.07 (Unterlage 7.2T).

Der Einwendungsführer lässt in diesem Zusammenhang ausführen, dass derzeit im Bereich der Lichtsignalanlage viele Fahrzeuge unmittelbar im Sichtbereich des Betriebsgeländes zum stehen kommen würden. Damit könne das Angebot des Einwendungsführers wahrgenommen werden. Potentielle Kunden auf der St 2033, welche aus östlicher Richtung kommen, hätten zudem die Möglichkeit, direkt nach rechts, hin zum Gewerbebetrieb abzubiegen. Mit dem Bau des Overflys würde diese Werbemöglichkeit wegfallen, die Sichtbeziehungen würden sich verschlechtern. Da die Zufahrt von der St 2033 aus über den Kreisverkehr 1 in die Laugnastraße künftig komplizierter werde, befürchtet der Einwendungsführer auch den Verlust von Bestandskunden. Zudem sei damit zu rechnen, dass die Ausstellungsfahrzeuge durch die Bauarbeiten stärker verschmutzt werden und dementsprechende Reinigungskosten anfallen würden.

Das Bundesverwaltungsgericht geht in ständiger Rechtsprechung davon aus, dass ein Gewerbetreibender grundsätzlich keinen Anspruch auf die Aufrechterhaltung einer ihm günstige Verkehrslage hat, vgl. etwa Urteil des BVerwG vom 09.06.2004, Az. 9 A 16/03. Ein etwaiges Vertrauen in den Bestand oder Fortbestand einer bestimmten Markt- oder Verkehrslage stellt demnach keinen für die Fachplanung unüberwindlichen Belang dar.

Geht man davon aus, dass die vorliegende Planfeststellung zu einer Beeinträchtigung des Betriebes des Einwendungsführers führt, so ändert dies nichts an der hier getroffenen Entscheidung für die Durchführung des Straßenbauvorhabens. Die oben unter C.II.2. und C.III.3. dargelegten Belange sind von solchem Gewicht, dass das vorliegende Straßenbauvorhaben auch im Hinblick auf eine Betriebsbeeinträchtigung des Einwendungsführers durchgeführt werden kann.

Der in diesem Zusammenhang ergangenen Rechtsprechung liegen überwiegend Fälle zu Grunde, in denen eine maßgeblich belastete Verkehrsachse gänzlich von einem Gewerbebetrieb (z. B. Tankstelle) weg verlegt wird. Eine derartige Fallkonstellation ist vorliegend nicht gegeben, da hier lediglich der Kreuzungsbereich Laugnastraße / St 2033 an Ort und Stelle umgebaut wird. Es ist nachvollziehbar, dass es aus Sicht des Einwendungsführers wünschenswert wäre, wenn möglichst viele Verkehrsteilnehmer im Bereich des Gewerbebetriebes zum stehen kämen und zudem im Anschluss eine möglichst direkte Zufahrtsmöglichkeit zum Betriebsgelände hätten. Dies ist jedoch mit dem vorliegend verfolgten Planungsziel – Steigerung der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs – nur schwer in Einklang zu bringen. Gleiches gilt für die hier vorgesehenen naturschutzfachlichen Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen. Die Anpflanzung von Gehölzen dient der Einbindung des Brückenbauwerks in das Landschaftsbild. Zudem können hiermit Überflughilfen für einige Tierarten geschaffen werden, womit sich wiederum das in Zusammenhang mit dem Kraftfahrzeugverkehr drohende Kollisionsrisiko reduzieren lässt. Gleichwohl führen diese Maßnahmen dazu, dass das Angebot des Einwendungsführers von der Straße aus nur noch eingeschränkt wahrnehmbar ist. Nach Art. 9 Abs. 1 S. 2 BayStrWG hat der Träger der Straßenbaulast die Straßen in einem dem gewöhnlichen Verkehrsbedürfnis und den Erfordernissen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung genügenden Zustand zu bauen und zu unterhalten. Nach Art. 9 Abs. 1 S. 4 BayStrWG ist beim Bau und dem Unterhalt einer Straße der Naturhaushalt und das Landschaftsbild zu schonen. Dass der Bau einer Straße auch im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit eines angrenzend gelegenen Gewerbebetriebes zu gestalten ist, lässt sich aus diesen Vorschriften nicht herleiten. Nach Art. 17 Abs. 1 BayStrWG steht den Eigentümern oder Besitzern von Grundstücken, die an einer Straße liegen,

vielmehr gerade kein Anspruch darauf zu, dass eine bestehende Straße nicht geändert oder eingezogen wird. Gleichwohl ist die grundrechtlich geschützte Ausübung des Gewerbebetriebes vorliegend im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

Hierbei zeigt sich, dass sich, dass die oben dargelegten Nachteile für den Gewerbebetrieb mit den Varianten 2 bis 5, sowie den Varianten A und B vermindert werden könnten. Wie die Ausführungen unter C.III.3. zeigen, scheiden diese Varianten insbesondere im Hinblick auf das Planungsziel – Steigerung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs – aus.

Im Übrigen können Umsatzeinbußen und sonstige durch das Straßenbauvorhaben verursachte Verluste, die von der Sozialbindung des Eigentums nicht mehr gedeckt sind, im Rahmen des auf die Planfeststellung folgenden Entschädigungsverfahrens geltend gemacht werden.

Im Hinblick auf die vom Einwendungsführer angesprochenen Hinweisschilder für den Gewerbebetrieb während der Bauzeit und später, hat die Vorhabensträgerin gegenüber der Planfeststellungsbehörde zugesichert, dass dies im Rahmen der Ausführungsplanung mit den betroffenen Gewerbetreibenden einvernehmlich berücksichtigt werden soll.

– Lärm und Luftschadstoffe

Der Einwendungsführer hat für seinen Gewerbebetrieb des Weiteren Belastungen durch Lärm und Luftschadstoffe geltend gemacht.

Die von der Vorhabensträgerin mit Stellungnahme vom 06.06.2011 vorgelegten Lärmberechnungen belegen, dass sich die Lärmbelastungen für das Anwesen durch die vorliegende Straßenbaumaßnahme im Prognosehorizont leicht auf 63 dB(A) tags und 52 dB(A) nachts reduzieren. Die maßgeblichen Grenzwerte für Gewerbegebiete von 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts werden damit deutlich unterschritten. Nicht berücksichtigt ist bei dieser Berechnung der Einbau des lärmindernden Straßenbelages. Dementsprechend besteht für die Anordnung weiterer Schutzmaßnahmen zur Lärmvorsorge keine Veranlassung.

In Bezug auf die Luftschadstoffbelastung hat die Vorhabensträgerin ebenfalls in der Stellungnahme vom 06.06.2011 Berechnungen vorgelegt, die belegen, dass die Vorgaben der 39. BImSchV durchwegs eingehalten werden.

- Verschattung, Verschmutzung, Blendwirkung, Verhinderung des Mikroklimas

Von Seiten des Einwendungsführers ist vorgetragen worden, dass sich aufgrund des Overflys mit seinen Dammbauwerken und den dort vorgesehenen Schutzeinrichtungen Verschattungen für das Betriebsgrundstück ergeben könnten. Aufgrund der Lärmschutzeinrichtungen auf dem Overfly bestehe zudem die Gefahr einer Blendwirkung.

Nach der öffentlich-rechtlichen Regelung des Art 17. Abs. 4 BayStrWG kommt eine Entschädigung erst bei einer erheblichen Beeinträchtigung in Betracht, wenn durch den Bau einer Straße der Zutritt von Licht oder Luft zu einem Grundstück auf Dauer entzogen wird. Eine größere Verschattung von Grundstücken allein stellt noch keine derartige Beeinträchtigung dar, es müssen vielmehr noch besondere Umstände hinzukommen, vgl. Wiget in Zeitler BayStrWG, Art. 17, Rn. 54. Derartige Umstände haben sich aus dem Vorbringen der Verfahrensbeteiligten nicht ergeben.

Hinsichtlich der Beeinträchtigung des Mikroklimas hat die Vorhabenssträgerin in ihrer Stellungnahme vom 06.06.2011 eine Beurteilung des Deutschen Wetterdienstes vom 23.11.2010 vorgelegt. Demnach sei durch die vorliegende Straßenbaumaßnahme keine nachteilige Beeinflussung des Mikroklimas zu erwarten, da bereits die derzeitige Situation ein freies Durchströmen des Zusamtals verhindert.

Auch in Bezug auf die befürchtete Verschmutzung des Betriebsgrundstückes konnten der Vorhabensträgerin in diesem Beschluss keine weiteren Auflagen auferlegt werden. Im Regelfall wird davon ausgegangen, dass bei Straßenbauarbeiten entstehende Staubemissionen als nur vorübergehender Nachteil zur ortsüblichen Benutzung des Straßengrundstücks gehören. Derartige Nachteile sind vom Straßenanlieger grundsätzlich

entschädigungslos hinzunehmen, vgl. Wiget in Zeitler BayStrWG, Art. 17, Rn. 25. Belange, aufgrund derer von diesem Grundsatz im vorliegenden Fall abzuweichen wäre, sind in Bezug auf den in einer Gewerbeumgebung gelegenen Betrieb nicht ersichtlich und wurden auch vom Einwendungsführer nicht vorgebracht.

Im Bereich des Overflys werden im Übrigen keine Lärmschutzwände errichtet. Lediglich im Bereich des Brückenbauwerks Bauwerksverzeichnis Nr. 2.1.01 (Unterlage 7.2T) werden naturschutzfachlich wirksame Überflughilfen errichtet, welche aus einer 2,5 m hohen, matteden Glaswand bestehen. Die Gefahr einer Blendwirkung wird in diesem Bereich nicht gesehen, da hier bereits aus Verkehrssicherheitsgründen nur Materialien verwendet werden dürfen, welche zu keiner Blendung der Verkehrsteilnehmer führen können.

– Erreichbarkeit während der Bauphase

Der Einwendungsführer fordert des Weiteren, dass die Erreichbarkeit des Betriebsgrundstückes aus allen Fahrtrichtungen ohne komplizierte Umfahrungen auch während der Bauzeit gewährleistet wird.

Die Einhaltung dieser Forderung wird mit der Auflage A.VIII.3. in diesem Beschluss sichergestellt.

– Baulärm

Weiter wurde vom Einwendungsführer die Zusage gefordert, dass bei den Bauarbeiten die AVV-Baulärm eingehalten wird. Zudem solle auf Nacharbeiten ausnahmslos verzichtet werden.

Die Einhaltung der AVV-Baulärm hat die Vorhabensträgerin in ihrer Stellungnahme vom 06.06.2011 verbindlich zugesagt. Aus der AVV-Baulärm selbst ergeben sich gesonderte Vorgaben betreffend Bauarbeiten während der Nachtzeit. Darüber hinaus konnten Nacharbeiten in diesem Beschluss nicht generell ausgeschlossen werden, da die Vorhabensträgerin auch ihrer Verpflichtung nachkommen muss, Beeinträchtigungen durch

die Bauarbeiten für die angrenzend gelegenen Gewerbebetriebe (tagsüber) möglichst gering zu halten.

– Beweissicherung, Erschütterungen

Bezüglich der Bauarbeiten hat der Einwendungsführer die Einhaltung der Erschütterungswerte der DIN 4150 gefordert. Des Weiteren werden durch Erschütterungen während der Bauzeit Beeinträchtigungen bzw. Beschädigungen der Betriebsanlagen des Einwendungsführers befürchtet. Auch in Bezug auf den laufenden Betrieb des Knotenpunktes seien die Auswirkungen von Erschütterungen näher zu untersuchen.

Im Rahmen der Stellungnahme vom 06.06.2011 hat die Vorhabens-trägerin zugesagt, dass rechtzeitig vor Baubeginn und nach Erstellung der Baubetriebsplanung eine erschütterungstechnische Prognose erschütterungsintensiver Bautätigkeiten vorgenommen werden wird. Aufbauend auf den Ergebnissen der Prognose werden dann geeignete Bauverfahren gewählt, welche die Einhaltung der Anforderungen der DIN 4150, Erschütterungen im Bauwesen, gewährleisten. In Bezug auf mögliche Beeinträchtigungen der Betriebsanlagen des Einwendungsführers wurde die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens zugesagt.

Darüber hinausgehend können der Vorhabensträgerin in diesem Beschluss keine weiteren Auflagen, insbesondere in Bezug auf Erschütterungen, vorgegeben werden. Dass sich gegenüber dem jetzigen Zustand zusätzliche negative Auswirkungen aufgrund von (verkehrsbedingten) Erschütterungen für die Betriebsanlagen des Einwendungsführers ergeben, ist unwahrscheinlich. Die Trasse der St 2033 rückt aufgrund der vorliegenden Straßenbaumaßnahme gegenüber dem jetzigen Zustand von dem Betriebsgrundstück des Einwendungsführers ab. Dadurch reduzieren sich in diesem Bereich künftig die Erschütterungsauswirkungen, die sich aufgrund von Lkw-Vorbeifahrten ergeben können.

Im Rahmen der Anhörung haben auch verschiedene Mitarbeiter des o. a. Gewerbebetriebes Einwendungen erhoben. Inhaltlich wurden durch das Straßenbauvorhaben verursachte Verdienstauffälle, sowie Beeinträchtigungen der Gesundheit vorgetragen. Diese Themen wurden bereits voll

inhaltlich in den vorstehenden Ausführungen abgehandelt. Auf diese Ausführungen wird daher verwiesen.

2.9 Eigentümer Grundstück Fl.-Nr. 1746/1, Gemarkung Wertingen

Das betreffende Grundstück im Eigentum des Einwendungsführers ist an den unter C.V.2.8 behandelten Einwendungsführer verpachtet, welcher dort ein Autohaus betreibt. Die vorgebrachten Einwände von Grundeigentümer und Pächter sind in wesentlichen Teilen deckungsgleich. Wir verweisen dementsprechend auf die Ausführungen unter C.V.2.8, sowie auf die vorhergehenden allgemeinen Ausführungen in diesem Planfeststellungsbeschluss.

2.10 Gewerbebetrieb Grundstück Fl.-Nr. 1753/5, Gemarkung Wertingen (Laugnastraße 44)

Von dem Einwendungsführer ist zunächst eine durch das Straßenbauvorhaben verursachte Wertminderung des betreffenden Betriebsgrundstücks geltend gemacht worden. Weiter seien Umsatzrückgänge, sowie der Verlust von Kunden zu erwarten. Auch werden die Verschmutzung der Betriebsanlagen und insbesondere auch die Verschattung einer Photovoltaikanlage befürchtet. Schließlich wurde eine durch die Baumaßnahme verursachte Lärmbelästigung vorgebracht.

In Bezug auf den angesprochenen Wertverlust wird auf die allgemeinen Ausführungen unter C.V.1.2 verwiesen. Die Umsatzrückgänge und der Verlust an Kunden ist in dem Einwendungsschreiben nicht näher dargelegt worden. Zu diesen Themen wurden in diesem Beschluss bereits zu dem unter C.V.2.8 behandelten Gewerbebetrieb Ausführungen getroffen. Diese haben dem Grunde nach auch Gültigkeit für den vorliegenden Gewerbebetrieb. Insoweit wird auf diese Ausführungen verwiesen.

Zu der befürchteten Verschmutzung des Betriebsgrundstückes konnten der Vorhabensträgerin in diesem Beschluss keine weiteren Auflagen auferlegt werden. Im Regelfall wird davon ausgegangen, dass bei Straßenbauarbeiten entstehende Staubemissionen als nur vorübergehender Nachteil zur

ortsüblichen Benutzung des Straßengrundstücks gehören. Derartige Nachteile sind vom Straßenanlieger grundsätzlich entschädigungslos hinzunehmen, vgl. Wiget in Zeitler BayStrWG, Art. 17, Rn. 25. Belange, aufgrund derer von diesem Grundsatz im vorliegenden Fall abzuweichen wäre, sind in Bezug auf den in einer Gewerbeumgebung gelegenen Betrieb nicht ersichtlich und wurden auch vom Einwendungsführer nicht vorgebracht.

Auch eine Verschattung der Photovoltaikanlage des Einwendungsführers ist vorliegend nicht zu befürchten. Das betreffende Gebäude liegt etwa 20 m nördlich der St 2033. Der Overfly wird künftig etwa 4 m über der Photovoltaikanlage liegen. Eine Verschattung der Anlage ist dementsprechend auch bei niedrigem Sonnenstand nicht zu erwarten.

In Bezug auf die vorgebrachte Lärmbeeinträchtigung des Betriebsgrundstücks hat die Vorhabensträgerin nachträglich Lärmberechnungen für das Betriebsgrundstück vorgelegt. Mit dem Kreuzungsumbau können die Lärmbelastungen für das Anwesen von derzeit 71 dB(A) tags auf 66 dB(A) tags reduziert werden. Die Einhaltung des maßgeblichen Grenzwerts für Gewerbegebiete von 69 dB(A) ist damit gewährleistet.

2.11 Gewerbebetrieb Laugnastraße 52 (Lackierbetrieb), 86637 Wertingen

Vom Einwendungsführer ist zunächst die grundsätzliche Notwendigkeit der Straßenbaumaßnahme in Frage gestellt worden. Aufgrund der langen Bauzeit seien Umsatzeinbußen sowie der Verlust von Kunden zu erwarten. Schließlich wurde gefordert, dass auf den Betrieb des Einwendungsführers mit einer entsprechenden Beschilderung hinzuweisen sei.

Die grundsätzliche Notwendigkeit der Straßenbaumaßnahme wurde bereits oben unter C.III.2. behandelt, hierauf wird verwiesen. Die Umsatzrückgänge und der Verlust an Kunden ist in dem Einwendungsschreiben nicht näher dargelegt worden. Zu diesen Themen wurden in diesem Beschluss bereits unter C.V.2.8 Ausführungen getroffen. Diese haben dem Grunde nach auch Gültigkeit für den vorliegenden Gewerbebetrieb. Insoweit wird auf diese Ausführungen verwiesen. In diesem Zusammenhang hat die Vorhabens-

trägerin auch zugesagt, dass die Zufahrt zum Grundstück des Einwendungsführers zu jeder Zeit gewährleistet sein wird. Informationen über Verkehrsführungskonzepte zu den jeweiligen Bauphasen während der Bauzeit werden den Anwohnern rechtzeitig zur Verfügung gestellt.

Im Bezug auf die angesprochene Beschilderung hat die Vorhabensträgerin gegenüber der Planfeststellungsbehörde zugesagt, dass diese im Rahmen der Bauausführung mit den betreffenden Gewerbetreibenden besprochen und festgelegt werden wird.

2.12 Gewerbebetrieb Laugnastraße 52 (Autohaus), 86637 Wertingen

Der Einwendungsführer betreibt an der o. a. Anschrift ein Autohaus. Aus seiner Sicht ist die vorliegende Straßenbaumaßnahme insbesondere in Anbetracht der hohen Baukosten nicht notwendig. Zu diesen Themen sind in diesem Beschluss bereits Ausführungen unter C.III.2. und C.V.1.3 getroffen worden. Hierauf wird verwiesen. Die vom Einwendungsführer in diesem Zusammenhang angesprochenen Alternativen wurden voll umfänglich in der Variantenuntersuchung unter C.III.3.2 berücksichtigt. Auch hierauf wird verwiesen.

Der Einwendungsführer macht des Weiteren Umsatzeinbußen und den Verlust an Kunden geltend. Während der Bauphase würden Fahrzeuge stark verschmutzt werden, womit ein zusätzlicher Reinigungsbedarf verbunden sei. Die Lärmbelastung werde durch den Overfly zunehmen. Schließlich sei im Zuge der Baumaßnahme eine Beschilderung für die Kunden des Autohauses notwendig.

Die Umsatzrückgänge und der Verlust an Kunden ist in dem Einwendungsschreiben nicht näher dargelegt worden. Zu diesen Themen wurden in diesem Beschluss bereits zu dem unter C.V.2.8 behandelten Gewerbebetrieb Ausführungen getroffen. Diese haben dem Grunde nach auch Gültigkeit für den vorliegenden Gewerbebetrieb. Insoweit wird auf diese Ausführungen verwiesen. Im Übrigen hat die Vorhabensträgerin auch gegenüber dem Einwendungsführer versichert, dass die Zufahrt zu dem Autohaus für Kun-

den während der gesamten Bauzeit möglich sein wird. Auf die Auflage unter A.VIII.3. wird hingewiesen.

In Bezug auf die befürchtete Verschmutzung des Betriebsgrundstückes konnten der Vorhabensträgerin in diesem Beschluss keine weiteren Auflagen auferlegt werden. Im Regelfall wird davon ausgegangen, dass bei Straßenbauarbeiten entstehende Staubemissionen als nur vorübergehender Nachteil zur ortsüblichen Benutzung des Straßengrundstücks gehören. Derartige Nachteile sind vom Straßenanlieger grundsätzlich entschädigungslos hinzunehmen, vgl. Wiget in Zeitler BayStrWG, Art. 17, Rn. 25. Belange, aufgrund derer von diesem Grundsatz im vorliegenden Fall abzuweichen wäre, sind in Bezug auf den in einer Gewerbeumgebung gelegenen Betrieb nicht ersichtlich und wurden auch vom Einwendungsführer nicht vorgebracht.

Zu der angesprochenen Beschilderung hat die Vorhabensträgerin gegenüber der Planfeststellungsbehörde zugesagt, dass diese im Rahmen der Bauausführung mit den betreffenden Gewerbetreibenden besprochen und festgelegt werden wird.

Im Übrigen belegen die von der Vorhabensträgerin vorgelegten Lärmrechnungen, dass die maßgeblichen Lärmgrenzwerte selbst bei Gewerbebetrieben, die unmittelbar neben dem Knotenpunkt Laugnastraße / St 2033 gelegen sind, eingehalten werden. Damit ist auch für den Betrieb des Einwendungsführers nicht mit der Überschreitung der maßgeblichen Lärmgrenzwerte zu rechnen.

2.13 Eigentümer Grundstück Fl.-Nr. 1708/3, Gemarkung Wertingen

Der Einwendungsführer betreibt auf dem Grundstück einen landwirtschaftlichen Betrieb. Das Grundstück wird durch die Straßenbaumaßnahme nicht in Anspruch genommen.

Der Einwendungsführer trägt vor, dass sich der Zufahrtsweg zu der ausgelagerten Hofstelle um ca. 1 km je Fahrt verlängern würde. Aufgrund des neu vorgesehenen Geh- und Radweges Bauwerksverzeichnis Nr. 1.1.11 (Unter-

lage 7.2T) müsse an der nördlichen Grenze des Grundstücks Fl.-Nr. 1708/3, Gemarkung Wertingen, ein Zaun angebracht werden. Im Bereich des neuen Zufahrtsweges zu dem landwirtschaftlichen Anwesen, Bauwerksverzeichnis Nr. 1.1.10 (Unterlage 7.2T), würden sich aufgrund der gemischten Nutzung Probleme ergeben. Die Zufahrt zu dem landwirtschaftlichen Anwesen müsse während der Bauarbeiten zu jeder Zeit sichergestellt werden. Der Kurvenbereich westlich der Brücke Bauwerksverzeichnis Nr. 2.1.07 (Unterlage 7.2T) sei so zu gestalten, dass er mit 2 Anhängern passierbar ist. Schließlich werde das landwirtschaftliche Anwesen durch die nördlich angrenzende naturschutzfachliche Fläche abgewertet.

Die Einwände werden zurückgewiesen. Zunächst ist es nicht nachvollziehbar, dass mit dem Bau des Geh- und Radweges Bauwerksverzeichnis Nr. 1.1.11 (Unterlage 7.2T) zwingend der Bau eines Zaunes entlang des landwirtschaftlichen Anwesens notwendig wird. Einzäunungen an außerorts gelegenen Geh- und Radwegen sind eher unüblich. Auch ist nicht klar ersichtlich, welche Beeinträchtigungen mit einer derartigen Einzäunung vermieden werden können. Darüber hinaus ist nicht nachvollziehbar, inwieweit die nördlich des Anwesens vorgesehene landschaftspflegerische Maßnahmen CEF-2 zu einer nennenswerten Entwertung des Grundstücks Fl.-Nr. 1708/3, Gemarkung Wertingen, führen soll. Gerade in diesem Bereich liegt zwischen der naturschutzfachlichen Maßnahme und dem landwirtschaftlichen Anwesen mit dem o. a. Geh- und Radweg ein von Seiten der Landwirtschaft immer wieder geforderter Pufferstreifen vor, der etwaigen Beeinträchtigungen entgegenwirken kann.

Auch wird die neue Zufahrt zu dem landwirtschaftlichen Anwesen über den Weg Bauwerksverzeichnis Nr. 1.1.10 als ausreichend angesehen. Wie von Seiten des Bayerischen Bauernverbandes im Erörterungstermin vom 7. Juni 2011 bestätigt wurde, weist der Weg mit einer Breite von 4,5 m ausreichende Reserven auch für den Begegnungsverkehr auf. Dass der Weg auch von anderen Verkehrsteilnehmern genutzt werden kann, ist vom Einwendungsführer hinzunehmen.

Auch werden die Umwege, die der Einwendungsführer künftig in Kauf nehmen muss, für vertretbar gehalten. Die künftige Zufahrt zu den Anwesen ist zwar länger, hat jedoch den Vorteil, dass der Einwendungsführer die

St 2033 künftig verkehrssicherer und abseits des dortigen Hauptverkehrs queren kann.

In Bezug auf die tägliche Anfahrtsmöglichkeit des landwirtschaftlichen Anwesens und die Gestaltung des Kurvenbereiches westlich im Anschluss an das Brückenbauwerk Bauwerksverzeichnis Nr. 2.1.07 ist von Seiten der Vorhabensträgerin zugesagt worden, dass im Rahmen der Bauausführung entsprechende Abstimmungsgespräche mit dem Grundeigentümer stattfinden werden.

Fragen der Entschädigung für z. B. Umwege können nur außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Entschädigungsverfahren geklärt werden. Selbst wenn man unterstellt, dass durch die Realisierung des Bauvorhabens solche Nachteile wie Wertminderungen entstehen könnten, wären solche in Anbetracht der mit dem Bauvorhaben im öffentlichen Interesse liegenden Planungsziele hinzunehmen.

2.14 Anwesen Wiesenstraße 7, 86637 Wertingen

Von den Anwohnern des Anwesens Wiesenstraße 7 wurden im Rahmen der Anhörung mehrere Einwendungsschreiben vorgebracht. Das betreffende Anwesen wird von der vorliegenden Straßenbaumaßnahme nicht unmittelbar in Anspruch genommen.

Im Einwendungsschreiben vom 03.05.2011 sind zum einen Lärmbelastungen geltend gemacht worden. Diese würden sich durch die Anhebung der Trasse der St 2033 und die dortigen höheren Fahrgeschwindigkeiten ergeben. Zudem bestehe die Gefahr eines Schleichverkehrs, da viele Verkehrsteilnehmer künftig den Knotenpunkt Laugnastraße / St 2033 meiden werden.

Zudem würden sich durch die Straßenbaumaßnahme zusätzliche Luftverschmutzungen ergeben. Dies ergebe sich zum einen aufgrund der Steigungen im Zuge des Overflys. Zudem sei aufgrund der schwierigen Einfahrten im Bereich der künftigen St 2033 mit vermehrtem Anhalten und Anfahren zu rechnen.

Die Einwände werden zurückgewiesen. Die von der Vorhabensträgerin vorgelegten Lärmberechnungen belegen, dass die gültigen Lärmgrenzwerte im Ortsteil Gottmannshofen (zwischen Bau-km 1+200 und Bau-km 1+385) im Prognosejahr 2025 durchwegs eingehalten werden, vgl. Lageplan zum Schallschutz Prognose - Plan Fall 2025 mit Schallschutzmaßnahmen (Unterlage 11.2, Blatt 4). Ein wesentlicher Beitrag hierzu stellt die Erhöhung des Lärmschutzwalls Bauwerksverzeichnis Nr. 2.2.01 (Unterlage 7.2T) dar. Nicht berücksichtigt ist in diesem Zusammenhang der vorgesehene Einbau des lärmindernden Straßenbelages, der zu einer weiteren Reduzierung der Lärmbelastungen führen wird. Insgesamt ist damit auch in Bezug auf das Wohnanwesen der Einwendungsführer gewährleistet, dass die maßgeblichen, für allgemeine Wohngebiete gültigen Lärmgrenzwerte eingehalten werden.

Die von den Einwendungsführern vorgebrachten Parameter (Höhenlage der Trasse, Fahrgeschwindigkeiten) wurden im Rahmen dieser Berechnung berücksichtigt. Zusätzliche, durch Schleichverkehr verursachte Lärmbelastungen werden nicht gesehen, da der neu gestaltete Knotenpunkt Laugnastraße / St 2033 für die Verkehrsteilnehmer verkehrssichere Fahrbeziehungen ermöglicht. Insbesondere ergeben sich im Gegensatz zum jetzigen Zustand künftig keine durch Lichtsignalanlagen verursachten Wartezeiten mehr.

Auch mit der Überschreitung der maßgeblichen Luftschadstoffwerte ist vorliegend nicht zu rechnen. Wie die Ausführungen unter C.III.5.3 belegen, ist eine Grenzwertüberschreitung selbst bei unmittelbar neben der Straße gelegenen Bebauungen nicht zu erwarten.

Von dem Einwendungsführer wurden zwei weitere Einwendungsschreiben mit Datum vom 10.04.2011 und 09.05.2011 vorgelegt. Hierin ist zum einen vorgebracht worden, dass die von der Vorhabensträgerin vorgelegten Verkehrsberechnungen in verschiedener Hinsicht fehlerhaft seien. Zudem wurde beantragt, im Rahmen der Planfeststellung zwei weitere Varianten zu untersuchen (Knotenpunkt Laugnastraße / St 2033 als Kreisverkehrsplatz mit zweibahnigen Zufahrten). Umfassende Ausführungen zu diesen Themen wurden bereits oben unter C.III.2.2 und C.III.3.2 getroffen. Hierauf wird verwiesen.

2.15 Anwesen Riedgasse 32, 86637 Wertingen

Das Anwesen Riedgasse 32 liegt etwa 650 m nördlich der St 2033. Der Einwendungsführer macht zusätzliche Lärmbelastungen geltend. Aufgrund der vorliegenden Baumaßnahme könnten sich zudem Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit ergeben. Es sei zu erwarten, dass sich die veranschlagten Baukosten wesentlich erhöhen würden. Schließlich sei die zu Grunde liegende Verkehrsberechnung in verschiedener Hinsicht fehlerhaft.

Für das Jahr 2010 hat die Vorhabensträgerin für das Anwesen eine Lärmbelastung von 45 dB(A) tags und 35 dB(A) nachts, bezogen auf den Verkehr der St 2033, ermittelt. Mit der vorliegenden Straßenbaumaßnahme werden diese Geräuschpegel noch weiter reduziert. Die für allgemeine Wohngebiete geltenden Grenzwerte werden damit weit unterschritten.

Zu den übrigen, vom Einwendungsführer angesprochenen Themen, die auch von anderen Einwendungsführern vorgebracht wurden, sind in diesem Beschluss bereits umfassende Ausführungen unter C.III.2. und 3.2 getroffen worden. Hierauf wird verwiesen.

2.16 Anwohner der Ringstraße, Ortsteil Gottmannshofen, 86637 Wertingen

Zahlreiche Anwohner der Ringstraße im Ortsteil Gottmannshofen, 86637 Wertingen, haben im Rahmen des vorliegenden Verfahrens Einwendungen erhoben.

Von den Einwendern wurden zum einen zusätzliche Lärmbelastungen durch die vorliegende Straßenbaumaßnahme vorgebracht. Diese würden sich beispielsweise durch die geänderte Höhenlage der St 2033 oder die künftigen höheren Fahrgeschwindigkeiten ergeben.

Die Einwände werden zurückgewiesen. Die von der Vorhabensträgerin vorgelegten Lärmberechnungen belegen, dass die gültigen Lärmgrenzwerte im Ortsteil Gottmannshofen (im Bereich zwischen Bau-km 1+200 und Bau-km 1+385) im Prognosejahr 2025 durchwegs eingehalten werden, vgl. Lage-

plan zum Schallschutz Prognose-Planfall 2025 mit Schallschutzmaßnahmen (Unterlage 11.2, Blatt 4). Ein wesentlicher Beitrag hierzu stellt die Erhöhung des Lärmschutzwalls Bauwerksverzeichnis Nr. 2.2.01 (Unterlage 7.2T) durch eine Lärmschutzwand von 2 m auf 4,75 m dar. Nicht berücksichtigt ist in diesem Zusammenhang der vorgesehene Einbau des lärmindernden Straßenbelages, der zu einer weiteren Reduzierung der Lärmbelastungen führen wird. Insgesamt ist damit auch in Bezug auf die in der Ringstraße gelegenen Wohnanwesen gewährleistet, dass die maßgeblichen, für allgemeine Wohngebiete gültigen Lärmgrenzwerte eingehalten werden. Während der Bauzeit bleibt der Verkehr auf der St 2033 grundsätzlich aufrechterhalten. Nennenswerte Verkehrsverlagerungen in den Ortsteil Gottmannshofen, welche zu zusätzlichen Lärmbelastungen führen könnten, werden daher nicht gesehen.

Teilweise ist von den Einwendern die Forderung erhoben worden, die Lärmschutzwand Bauwerksverzeichnis Nr. 2.2.01 (Unterlage 7.2T) nach Westen hin, über den Forellenbach zu verlängern. Wie oben dargestellt, ist dies im Hinblick auf die Einhaltung der maßgeblichen Lärmgrenzwerte nicht notwendig. Dennoch hat die Vorhabensträgerin im Erörterungstermin vom 7. Juni 2011 zugesagt, dass die vorgeschlagene Weiterführung der Lärmschutzwand im Rahmen der Ausführungsplanung nochmals überprüft werden wird.

Des Weiteren wurden von den Einwendern zusätzliche Luftschadstoffbelastungen geltend gemacht. Auch dieser Einwand wird zurückgewiesen. Wie die Ausführungen unter C.III.5.3 belegen, ist die Einhaltung der Luftschadstoffgrenzwerte selbst an neben der Straße gelegenen Anwesen gewährleistet. Dass die Grenzwerte an den in der Ringstraße gelegenen Anwesen überschritten werden, ist daher nicht zu erwarten.

Von einigen Einwendern ist die Dimensionierung der vorliegenden Straßenbaumaßnahme kritisiert worden. Es wurde darauf hingewiesen, dass sich mit der hier festgestellten Lösung erhebliche Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit ergeben könnten. In diesem Zusammenhang wurden auch alternative Gestaltungsmöglichkeiten des Kreuzungsumbaus vorgebracht. Zu diesen Themen wurden in diesen Beschluss bereits unter C.III.2. und 3.2

umfassende und abschließende Ausführungen getroffen. Hierauf wird verwiesen.

Bezüglich des von einigen Einwendern angesprochenen Wertverlustes wird auf die allgemeinen Ausführungen unter C.V.1.2 verwiesen.

2.17 Anwesen Laugnastraße 38, 86637 Wertingen

Der Einwendungsführer kritisiert die Dimensionierung der vorliegenden Straßenbaumaßnahme. Zumindest könne die Höhenlage des Kreisverkehrs vermindert werden, um die Lärmbelastungen für das Anwesen des Einwendungsführers zu vermindern.

Die Einwände werden zurückgewiesen. Zu dem Vortrag des Einwendungsführers, dass vorliegend der Bau eines Kreisverkehrsplatzes ausreichend sei, verweisen wir auf die Ausführungen unter C.III.3.2. Auch die vom Einwendungsführer vorgeschlagene Absenkung des Knotenpunkts Laugnastraße / St 2033 kommt vorliegend nicht in Betracht. Die vorliegenden Bauwerke wurden in Absprache mit dem Wasserwirtschaftsamt Donauwörth an einem Hochwasser orientiert, das theoretisch alle 100 Jahre auftritt (HQ₁₀₀). Bei dem vom Einwendungsführer in diesem Zusammenhang angesprochenen Hochwasser aus dem Jahr 1985 handelte es sich nach Angaben des Wasserwirtschaftsamts Donauwörth lediglich um ein Hochwasser, das theoretisch alle 50 Jahre auftritt (HQ₅₀). Dass sich die Vorhabensträgerin bei der Dimensionierung der Bauwerke vorliegend an dem höheren HQ₁₀₀ orientiert hat ist im Hinblick auf einen möglichst umfassenden Hochwasserschutz nachvollziehbar und nicht zu beanstanden.

In Bezug auf die Lärmbelastungen für das in einem Gewerbegebiet gelegene Anwesen des Einwendungsführers ist auszuführen, dass die von der Vorhabensträgerin vorgelegten Lärmberechnungen belegen, dass selbst bei unmittelbar neben der St 2033 gelegenen Anwesen eine Überschreitung der Lärmgrenzwerte nicht zu erwarten ist. Daher ist auch davon auszugehen, dass die Lärmgrenzwerte am Anwesen des Einwendungsführers eingehalten werden.

2.18 Anwesen Laugnastraße 42, 86637 Wertingen

Die Einwendungsführer wenden sich gegen zusätzliche Lärm- und Luftschadstoffbelastungen für ihr Anwesen. Verbunden hiermit sei zudem eine Wertminderung des Wohnanwesens.

In Bezug auf die Lärmbelastungen für das in einem Gewerbegebiet gelegene Anwesen der Einwendungsführer ist auszuführen, dass die von der Vorhabensträgerin vorgelegten Lärmberechnungen belegen, dass selbst bei unmittelbar neben der St 2033 gelegenen Anwesen eine Überschreitung der Lärmgrenzwerte nicht zu erwarten ist. Daher ist auch davon auszugehen, dass die Lärmgrenzwerte am Anwesen der Einwendungsführer eingehalten werden.

Wie die Ausführungen unter C.III.5.3 belegen, ist die Einhaltung der Luftschadstoffgrenzwerte selbst an neben der Straße gelegenen Anwesen gewährleistet. Dass die Grenzwerte am Anwesen der Einwendungsführer überschritten werden, ist daher nicht zu erwarten. In Bezug auf den angesprochenen Wertverlust wurden bereits unter C.V.1.2 Ausführungen getroffen. Hierauf wird ebenfalls verwiesen.

VI. Gesamtergebnis

Zusammenfassend wird festgestellt, dass der Umbau des Kreuzungsbereiches Südliche Entlastungsstraße / Laugnastraße in Wertingen im Zuge der St 2033 gerechtfertigt ist. Unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt, das Eigentum sowie die übrigen öffentlichen und privaten Belange, handelt es sich bei dem festgestellten Vorhaben um eine Lösung, die nach dem Gebot der gerechten Abwägung und dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit die unterschiedlichen Belange entsprechend ihrem Gewicht berücksichtigt (Grundsatz der Konfliktbewältigung). Gesetzliche Zielvorgaben und Optimierungsgebote wurden beachtet. Eine vorzugswürdige Alternative zur planfestgestellten Maßnahme ist nicht ersichtlich.

VII. Kostenentscheidung

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 des Kostengesetzes (KG). Die Stadt Wertingen ist nach Art. 4 Satz 1 Nr. 2 KG von der Zahlung der Gebühr befreit.

D. Rechtsbehelfsbelehrung, Hinweise

I. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann **innerhalb eines Monats nach seiner Zustellung (Bekanntgabe) Klage** erhoben werden. Die Klage muss bei dem

**Bayerischen Verwaltungsgericht in Augsburg,
Postfachanschrift: Postfach 11 23 43, 86048 Augsburg,
Hausanschrift: Kornhausgasse 4, in 86152 Augsburg**

schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle dieses Gerichts erhoben werden. **Die Klage muss den Kläger, den Beklagten** (Freistaat Bayern) **und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen** und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben und der angefochtene Planfeststellungsbeschluss in Urschrift oder in Abschrift (Kopie) beigelegt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften (Kopien) für die übrigen Beteiligten beigelegt werden.

Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung:

- Die Klageerhebung in elektronischer Form (z. B. durch E-Mail) ist unzulässig.
- Kraft Bundesrechts ist in Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten seit 01.07.2004 grundsätzlich ein Gebührevorschuss zu entrichten.

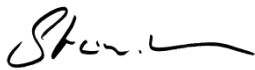
II. Hinweise zur Bekanntmachung

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss wird der Vorhabensträgerin, den bekannten Betroffenen und denjenigen, über deren Einwendungen und Stellungnahmen entschieden worden ist, zugestellt. Eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses mit den festgestellten Plänen wird in der Stadt Wertingen nach ortsüblicher Bekanntmachung auf die Dauer von zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss al-

len Betroffenen gegenüber als zugestellt, soweit die Zustellung nicht gesondert an diese vorgenommen wird. Soweit die Zustellung an die Betroffenen gesondert erfolgt, hat die Auslegung des Beschlusses und der festgestellten Pläne keinen Einfluss auf den Lauf der Rechtsbehelfsfrist.

Augsburg, den 9. Dezember 2011

Regierung von Schwaben

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Steinle', followed by a long horizontal flourish.

Steinle

Oberregierungsrat