

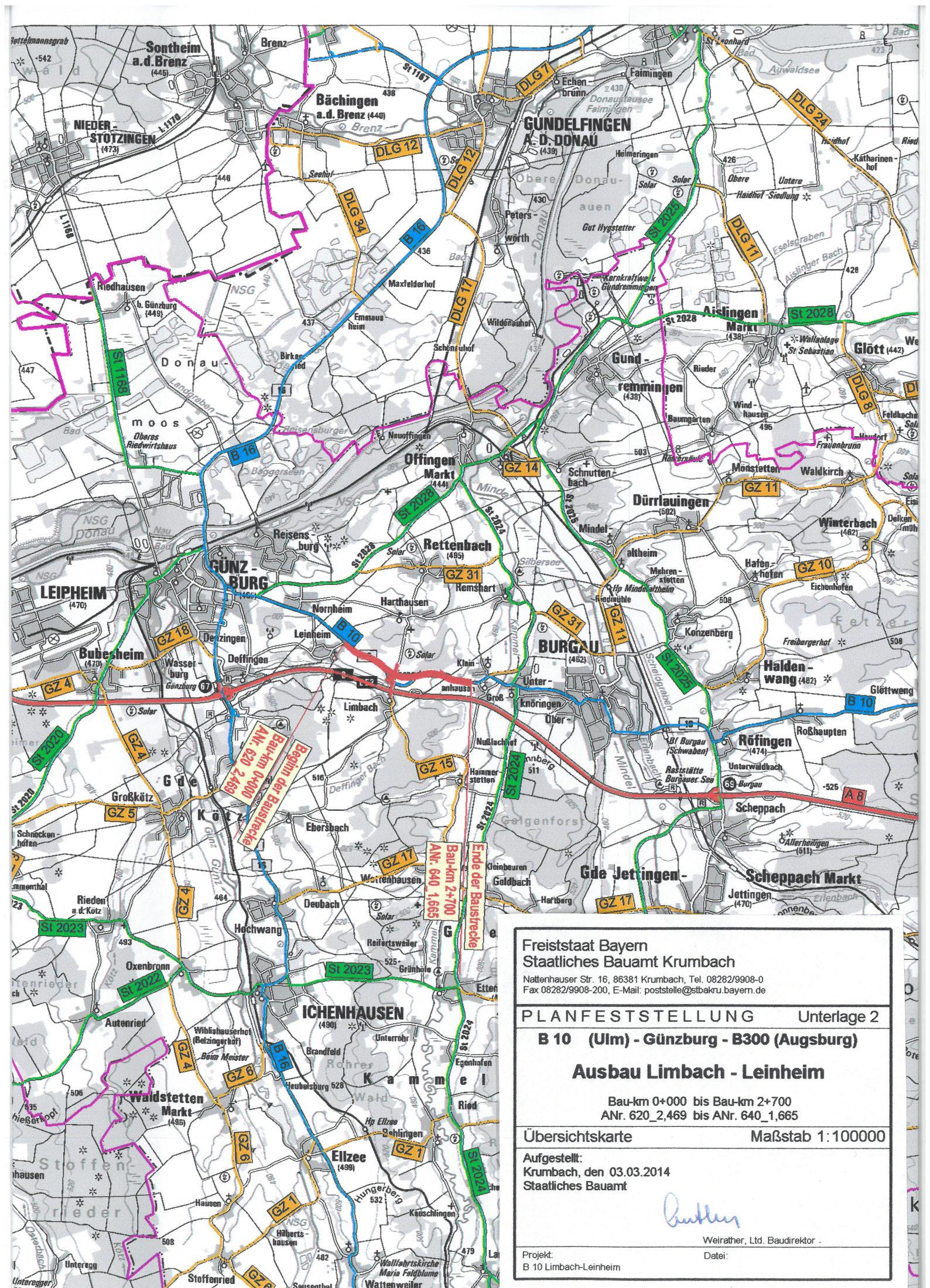
Ausbau der Bundesstraße 10 zwischen Limbach - Leinheim

**Bau-km 0+000 bis Bau-km 2+700
Abschnitt 620, Station 2,469 bis Abschnitt 640, Station 1,665**



**Planfeststellungsbeschluss
vom 25. März 2015**

Geschäftszeichen
RvS-SG32-4354.1-2/17



Freistaat Bayern
 Staatliches Bauamt Krumbach
 Nattenhauser Str. 16, 86381 Krumbach, Tel. 08282/9908-0
 Fax 08282/9908-200, E-Mail: poststelle@stbakru.bayern.de

PLANFESTSTELLUNG Unterlage 2
B 10 (Ulm) - Günzburg - B300 (Augsburg)
Ausbau Limbach - Leinheim
 Bau-km 0+000 bis Bau-km 2+700
 ANr. 620_2,469 bis ANr. 640_1,665

Übersichtskarte Maßstab 1:100000

Aufgestellt:
 Krumbach, den 03.03.2014
 Staatliches Bauamt


 Weirather, Ltd. Baudirektor

Projekt:
 B 10 Limbach-Leinheim

Datei:

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen	III - IV
A. Tenor	1
I. Feststellung des Plans.....	1
II. Planunterlagen	2
III. Straßenrechtliche Verfügungen	3
IV. Wasserrechtliche Entscheidungen.....	4
1. Wasserrechtliche Erlaubnis.....	4
2. Wasserrechtliche Auflagen	4
2.1 Einleitung in das Grundwasser	4
2.2 Gewässerausbau.....	4
2.3 Altlasten.....	5
3. Hinweise zur Bauwasserhaltung	5
V. Naturschutzrechtliche Entscheidungen.....	5
VI. Sonstige Auflagen	6
1. Denkmalpflege.....	6
2. Versorgungseinrichtungen und Telekommunikation.....	7
3. Stromversorgung	8
4. Allgemeine Auflagen für Arbeiten im Nahbereich von Leitungen der LEW Verteilnetz GmbH.....	9
5. Grundstückszufahrten während der Bauzeit.....	10
VII. Vorrang der Auflagen und sonstige Regelungen	10
VIII. Entscheidungen über Einwendungen	10
IX. Verfahrenskosten	10
B. Sachverhalt	11
I. Beschreibung des Vorhabens.....	11
II. Entwicklungsgeschichte der Planung.....	12
III. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	12
C. Entscheidungsgründe	15
I. Allgemeines.....	15
1. Notwendigkeit und Bedeutung der Planfeststellung	15
2. Voraussetzungen der Planfeststellung	15
II. Verfahrensrechtliche Bewertung.....	16
1. Zuständigkeit und Verfahren	16
2. Prüfung der Umweltverträglichkeit	16
III. Materiell-rechtliche Bewertung des Vorhabens.....	17
1. Planungsleitsätze.....	17
2. Planrechtfertigung.....	17
3. Ermessensentscheidung.....	18
3.1 Allgemeine Ermessenserwägungen.....	18
3.2 Trassen- / Kreuzungsvarianten	20
3.2.1 Allgemeines	20
3.2.2 Trassenvarianten	21

3.2.2.1	Darstellung der Trassenvarianten	21
3.2.2.2	Abwägung der Trassenvarianten	21
3.2.2.3	Einwendungen gegen die gewählte Plantrasse.....	23
3.2.3	Kreuzungsvarianten	23
3.2.3.1	Darstellung der Kreuzungsvarianten	24
3.2.3.2	Abwägung der Kreuzungsvarianten	25
3.3	Ausbaustandard	26
4.	Raum- und Fachplanung.....	27
4.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung.....	27
4.2	Städtebauliche Belange.....	28
5.	Immissionsschutz.....	28
5.1	Lärmschutz.....	28
5.1.1	§ 50 BImSchG – Trassierung, Gradienten usw.	28
5.1.2	Rechtsgrundlagen.....	29
5.1.3	Ergebnis	30
5.1.4	Einwendungen.....	30
5.2	Luftreinhaltung.....	31
6.	Wasserhaushalt, Gewässer- und Bodenschutz.....	31
6.1	Straßenentwässerung.....	32
6.2	Gewässerausbau.....	34
6.3	Bodenschutz.....	34
7.	Naturschutz, Landschaftspflege und Artenschutz	35
7.1	Naturschutz und Landschaftspflege.....	35
7.2	Artenschutz	36
8.	Land- und Forstwirtschaft, Jagd- und Fischereiwesen	37
8.1	Landwirtschaft	37
8.2	Forstwirtschaft	40
8.3	Jagd- und Fischereiwesen.....	40
9.	Sonstige öffentliche und private Belange, Eigentumseingriffe	40
9.1	Denkmalpflege.....	40
9.2	Sonstige Belange	41
9.3	Eingriffe in das Eigentum.....	41
IV.	Forderungen von Trägern öffentlicher Belange und Verbänden.....	42
1.	Landratsamt Günzburg	42
2.	Stadt Burgau.....	44
3.	Gemeinde Rettenbach, VG Offingen.....	49
4.	Wasserwirtschaftsamt Donauwörth.....	50
5.	Amt für Ländliche Entwicklung Schwaben.....	51
6.	Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Augsburg	51
7.	Bayer. Bauernverband, Geschäftsstelle Günzburg.....	51
8.	Versorgungsunternehmen.....	52
V.	Einwendungen und Forderungen Privater	53
1.	Eigentümer Flurnummern 284 und 285/2, Gemarkung Limbach	53
2.	Eigentümer Flurnummer 60, Gemarkung Großanhausen.....	53
VI.	Gesamtergebnis	53
VII.	Straßenrechtliche Verfügungen	54
VIII.	Kostenentscheidung	54
D.	Rechtsbehelfsbelehrung, Hinweise	55
I.	Rechtsbehelfsbelehrung	55
II.	Hinweis zur Zustellung (Bekanntmachung).....	56

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllIMBI	Allgemeines Ministerialamtsblatt
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)
39. BImSchV	Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. 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 Geräusentwicklung 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
OU	Ortsumfahrung
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-SG32-4354.1-2/17

**Planfeststellung für den Ausbau der Bundesstraße 10 zwischen Limbach und Leinheim (Bau-km 0+000 bis Bau-km 2+700);
Abschnitt 620, Station 2,469 bis Abschnitt 640, Station 1,665**

Die Regierung von Schwaben erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A. Tenor

I. Feststellung des Plans

1. Der Plan für den Ausbau der Bundesstraße 10 zwischen Limbach und Leinheim von Bau-km 0+000 bis Bau-km 2+700 (Abschnitt 620, Station 2,469 bis Abschnitt 640, Station 1,665) 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.

II. Planunterlagen

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

Ausbauquerschnitt B 10 Maßstab 1 : 50 (Unterlage 6 Blatt 1) in der Fassung der Tektur vom 30.10.2014

Ausbauquerschnitt GZ 15 / GVS Maßstab 1 : 50 (Unterlage 6 Blatt 2)

Lage-, Bauwerks- und Leitungspläne Maßstab 1 : 1.000 in der Fassung der Tektur vom 30.10.2014 (Unterlage 7.1 Blatt 1 bis 3)

Bauwerksverzeichnis in der Fassung der Tektur vom 30.10.2014 mit Roteinträgen (Unterlage 7.2)

Übersichtslageplan Maßstab 1 : 5.000 zur Umstufung und Widmung - Anlage zum Erläuterungsbericht in der Fassung der Tektur vom 30.10.2014 (Unterlage 7.3)

Höhenplan B 10 Maßstab 1 : 1.000/100 (Unterlage 8 Blatt 1 bis 2) in der Fassung vom 03.03.2014

Höhenplan B 10 Maßstab 1 : 1.000/100 (Unterlage 8 Blatt 3) in der Fassung der Tektur vom 30.10. 2014

Höhenplan GZ 15 / GVS Maßstab 1 : 1.000/100 (Unterlage 8 Blatt 4) in der Fassung vom 03.03.2014

Brückenverzeichnis (Unterlage 10) in der Fassung vom 03.03.2014

Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Maßstab 1 : 2.500 (Unterlage 12.4) in der Fassung der Tektur vom 30.10.2014

Maßnahmenplan Ersatzmaßnahme Maßstab 1 : 1.000 (Unterlage 12.5) in der Fassung vom 03.03.2014

Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 14.1 Blatt 1 bis 7) mit Roteinträgen

Grunderwerbsplan Maßstab 1 : 1.000 (Unterlage 14.2 Blatt 1) in der Fassung vom 03.03.2014

Grunderwerbsplan Maßstab 1 : 1.000 (Unterlage 14.2 Blatt 2 und 3) in der Fassung der Tektur vom 30.10.2014

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

Erläuterungsbericht (Unterlage 1) in der Fassung der Tektur vom 30.10.2014 mit Roteinträgen

Übersichtskarte Maßstab 1 : 100.000 (Unterlage 2) in der Fassung vom 03.03.2014

Übersichtslageplan Maßstab 1 : 2.500 (Unterlage 3) in der Fassung der Tektur vom 30.10.2014

Übersichtshöhenplan Maßstab 1 : 2.500 / 250 (Unterlage 4) in der Fassung der Tektur vom 30.10.2014

Landschaftspflegerischer Begleitplan – Erläuterungsbericht – (Unterlage 12.1) in der Fassung vom 03.03.2014

Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan M 1 : 2.500 (Unterlage 12 Blatt 3) in der Fassung der Tektur vom 30.10.2014

Niederschrift über den Erörterungstermin am 28.07.2014 (Unterlage 15)

III. Straßenrechtliche Verfügungen

1. Die neuen Bestandteile der B 10 werden gemäß § 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG mit der Verkehrsübergabe zur Bundesstraße gewidmet, sofern bis dahin die Voraussetzungen des § 2 Abs. 2 FStrG vorliegen. Gleichzeitig werden die nach den Planunterlagen aufzulassenden Bestandteile der B 10 mit der Maßgabe eingezogen, dass die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird. Der räumliche Umfang des Neu- und Rückbaus ergibt sich im Einzelnen aus den Lageplänen, dem Bauwerksverzeichnis und dem Übersichtslageplan zur Umstufung und Widmung (Unterlagen 7.1, 7.2 und 7.3).
2. Von der Planfeststellung sind verschiedene Gemeindestraßen und sonstige öffentliche Straßen betroffen. Bei diesen wird, soweit nicht Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG gelten, Folgendes verfügt:
 - Die nach den Planunterlagen aufzulassenden öffentlichen Straßen und Wege werden eingezogen mit der Maßgabe, dass die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird (Art. 8 Abs. 5 i. V. m. Art. 6 Abs. 6 BayStrWG).
 - Die nach den Planunterlagen zur Umstufung vorgesehen öffentlichen Straßen und Wege oder Wegeteile werden umgestuft mit der Maßgabe, dass die Umstufung mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck wirksam wird (Art. 7 Abs. 5 i. V. m. Art. 6 Abs. 6 BayStrWG).
 - Die nach den Planunterlagen neu zu errichtenden öffentlichen Straßen und Wege werden zu den jeweils dort vorgesehenen Straßenklassen mit der Maßgabe gewidmet, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe wirksam wird, sofern die Voraussetzungen des Art. 6 Abs. 3 BayStrWG zu diesem Zeitpunkt vorliegen (Art. 6 Abs. 6 BayStrWG).

Der räumliche Umfang ergibt sich im Einzelnen aus den Lageplänen, dem Bauwerksverzeichnis und dem Übersichtslageplan zur Umstufung und Widmung (Unterlagen 7.1, 7.2 und 7.3).

IV. 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. Die Einleitung darf nur an dem in den festgestellten Planunterlagen vorgesehen Standort stattfinden.

2. Wasserrechtliche Auflagen

2.1 Einleitung in das Grundwasser

Die Einleitung über die Versickerfläche auf Flurnummer 286, Gemarkung Limbach, darf nur unter Beachtung der folgenden Inhalts- und Nebenbestimmungen stattfinden:

- In die Sickerfläche darf nur nicht schädlich verunreinigtes Niederschlagswasser von den angeschlossenen Straßenflächen und angrenzenden Flächen eingeleitet werden.
- Evtl. eingetragene wassergefährdende Stoffe wie Treibstoffe, Schmieröl etc. sind umgehend zu beseitigen. Ggf. ist ein Bodenaustausch vorzunehmen.

2.2 Gewässerausbau

Bei der Verlegung des Grabens mit der Flurnummer 313, Gemarkung Limbach, in Richtung Süden

- ist die Sohlhöhe des bestehenden Grabens im unterhaltenen Zustand beizubehalten,

- die Sohle des neuen Grabendurchlasses am Lochweg (Flurnummer 310) ist so weit tiefer als die Grabensohle zu legen, dass natürliches Sohlsubstrat eingespült werden kann.

2.3 Altlasten

Bei allen Erdarbeiten im Planbereich ist generell darauf zu achten, ob künstliche Auffüllungen o. ä. angetroffen werden. In diesem Fall ist unverzüglich das Landratsamt Günzburg zu benachrichtigen.

3. Hinweise zur Bauwasserhaltung

Falls während der Bauzeit das Entnehmen, Zutage Fördern, Zutage Leiten und Ableiten von Grundwasser sowie das Einleiten in das Grundwasser oder in ein oberirdisches Gewässer erforderlich wird, ist hierfür rechtzeitig die wasserrechtliche Erlaubnis beim Landratsamt Günzburg zu beantragen.

V. Naturschutzrechtliche Entscheidungen

1. Der landschaftspflegerische Begleitplan (Unterlage 12.1), der Maßnahmenplan (Unterlage 12.4) und die Ersatzmaßnahme auf Flurnummer 494, Gemarkung Kleinkötz (Unterlage 12.5), sind im Benehmen mit dem Landratsamt Günzburg – Untere Naturschutzbehörde – zu vollziehen.
2. Die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen zur Gestaltung, zur Minimierung und zum Ersatz sind im angegebenen Umfang (Form, Ausführung und Ausführungszeitpunkt) zu leisten, zu pflegen und bezüglich der Ersatzmaßnahme auf Dauer bis zum Ende der Betriebszeit des Straßenteilstücks und dessen Rückbau zu erhalten.
3. Für die Meldung der planfestgestellten Ersatzfläche gemäß dem landschaftspflegerischen Begleitplan (Maßnahmenplan, Unterlage 12.5) 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 Bay-

erischen Landesamtes für Umwelt in elektronisch weiterverarbeitbarer Form zu übermitteln.

4. Die durch die Rodung anfallenden Wurzelstöcke sowie das Stammholz sind als Totholzstruktur in geeigneten Bereichen vor Ort zu verwenden und in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde entsprechend einzubauen.
5. Das Verbringen von Aushubmaterial ist vorab zu klären. Dabei ist in die Ausschreibung aufzunehmen, dass überschüssiges Aushubmaterial, auch soweit es in das Eigentum des Auftragnehmers übergeht, nicht ohne Genehmigung der Unteren Naturschutzbehörde an Landwirte abgegeben werden darf.

VI. 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

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

1.3

Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Vorhabensträger die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Befunde und Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit

und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten der wissenschaftlichen Auswertung der Befunde und Funde zählen nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem 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 dem Vorhabensträger 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

Der Zeitpunkt des Baubeginns ist folgenden Versorgungseinrichtungen und Netzbetreibern zur Abstimmung der erforderlichen technischen Baumaßnahmen rechtzeitig mitzuteilen:

- LEW Verteilnetz GmbH, Betriebsstelle Burgau
Röntgenstr. 24
89331 Burgau

- schwaben netz gmbh
Bayerstr. 45
86199 Augsburg

- VR-Solar-Harthausen GbR, Herrn Alexander Jall
Kapuzinergasse 25
89407 Dillingen

Die gegenüber den Versorgungsunternehmen abgegebenen Zusicherungen in Bezug auf Information, Bauablauf, Abstimmung bei der Leitungsverlegung, Einhaltung von Sicherheitsabständen etc. sind einzuhalten.

3. Stromversorgung

3.1

Bei Bau-km 2+384 unterkreuzt der geplante Neubau die 110-kV-Leitung (Anlage 53001) der LEW Verteilnetz GmbH. Der Schutzbereich der Leitung im Bereich der Baumaßnahme beträgt jeweils 17,5 m beiderseits der Leitungsmittelachse. Innerhalb dieses Bereichs sind aus Sicherheitsgründen die einschlägigen EN-Normen bzw. DIN-VDE-Vorschriften zu beachten. EN 50341 fordert Mindestabstände zu den Leiterseilen der Hochspannungsleitung, deshalb sind die Unterbauungs- bzw. Unterwuchshöhen in diesem Bereich beschränkt. Ferner ist der nach DIN-VDE 0105 bestimmte Schutzabstand zu den Leiterseilen bei Arbeiten in Spannungsnahe einzuhalten.

Die Lage und Höhe der geplanten B 10 sind bei der Bauausführung exakt einzuhalten.

Bauarbeiten jeglicher Art in der Nähe der Versorgungseinrichtung haben unter Beachtung der technischen Regeln zur Betriebssicherheit (TRBS 2131) der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin und der Unfallverhütungsvorschriften für elektrische Anlagen und Betriebsmittel (BGVA3) der Berufsgenossenschaft Energie-Textil-Elektro zu erfolgen.

3.2

Etwa bei Bau-km 0+250 wird die 20-kV-Freileitung S 13 der LEW Verteilnetz GmbH tangiert. Der Leitungsschutzbereich (7,50 m beiderseits der Leitungsmittelachse) ist zu beachten. Die nach DIN EN 50423 geforderten Mindestabstände zwischen den Leiterseilen und der geplanten Geh- und Radwegoberkante sind einzuhalten.

3.3

Bei Bau-km 1+465 kreuzt ein privates 20-kV-Kabel die Trasse der B 10. Die VR-Solar-Harthausen GbR ist zu informieren und die Baumaßnahme mit ihr abzustimmen.

3.4

Alle Tiefbauarbeiten sind mit der LEW Verteilnetz GmbH (Betriebsstelle Burgau) abzusprechen.

4. Allgemeine Auflagen für Arbeiten im Nahbereich von Leitungen der LEW Verteilnetz GmbH

4.1

Änderungen an der Höhe oder Lage des geplanten Bauwerks sind mit dem Anlagenbetreiber abzustimmen.

4.2

Innerhalb der Leitungsschutzzonen sind Bepflanzungen des Fahrbahnrandes, Aufschüttungen, Lagerungen von Bau- und Bauhilfsmaterial sowie das Aufstellen von Baubaracken und Ähnlichem nur mit Zustimmung des Leitungsbetreibers zulässig.

4.3

Alle innerhalb der Schutzzone zum Einsatz kommenden Maschinen oder Arbeitsgeräte müssen so betrieben werden, dass eine Annäherung von weniger als 3 m an die Leiterseile der Leitung in jedem Fall ausgeschlossen ist. Dabei ist zu beachten, dass die Seile bei hohen Temperaturen weiter durchhängen bzw. bei Wind erheblich ausschlagen können. Jede auch nur kurzfristige Unterschreitung des Schutzabstands ist für die am Bau Beschäftigten lebensgefährlich.

4.4

Bei jeder Annäherung an die Versorgungseinrichtungen der LEW Verteilnetz GmbH sind wegen der damit verbundenen Lebensgefahr die Unfallverhütungsvorschriften für elektrische Anlagen und Betriebsmittel BGV A3 der Berufsgenossenschaft Elektro-Textil-Feinmechanik einzuhalten.

Bei auch nur kurzzeitiger Unterschreitung des erforderlichen Schutzabstands hat sich die betreffende Baufirma rechtzeitig wegen der zu treffenden Unfallverhütungsmaßnahmen mit der

LEW Verteilnetz GmbH, Betriebsstelle Burgau
Röntgenstr. 24, 89331 Burgau
(Telefon 08222/409755)

in Verbindung zu setzen.

Die beauftragten Firmen sind auf die Schutzbereiche hinzuweisen.

5. 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.

VII. Vorrang der Auflagen und sonstige Regelungen

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

VIII. Entscheidungen über Einwendungen

1. Der Straßenbaulastträger 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 Rot-eintragungen Rechnung getragen worden ist und soweit sie sich nicht im Laufe des Planfeststellungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben.

IX. Verfahrenskosten

1. Der Freistaat Bayern trägt die Kosten des Verfahrens.
2. Für diesen Beschluss wird keine Gebühr erhoben.

B. Sachverhalt

I. Beschreibung des Vorhabens

Gegenstand des Verfahrens ist der Ausbau eines ca. 2,7 km langen Streckenabschnitts der Bundesstraße 10 zwischen Günzburg-Leinheim im Westen und Burgau-Kleinanhausen im Osten sowie der Umbau der höhengleichen Kreuzung bei Limbach zum Kreisverkehrsplatz mit Anschluss der Kreisstraße GZ 15 und der Gemeindeverbindungsstraße (GVS) nach Harthausen.

Die Bundesstraße 10 besitzt eine überregionale Bedeutung im süddeutschen Straßennetz, insbesondere im Großraum Ulm/Neu-Ulm – Günzburg – Augsburg. Die Bundesstraße 10 verbindet die Ober- und Mittelzentren in west-östlicher Richtung. Sie ist im Landkreis Günzburg in Günzburg mit der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Bundesstraße 16 verknüpft. Außerdem kreuzt sie die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Staatsstraßen St 2024 Offingen – Krumbach und St 2025 Gundremmingen – Thannhausen sowie die Kreisstraße GZ 15 Limbach – Kammeltal bzw. ist mit diesen verknüpft.

Die Bundesstraße 10 hat im gegenständlichen Planungsbereich als autobahnparallele Verkehrsachse durch den 6-streifigen Ausbau der BAB A 8 zwar Teile ihrer überregionalen Bedeutung eingebüßt. Die abzuwickelnden Verkehrsmengen sind jedoch gleichbleibend groß. Der Ausbaustandard genügt nicht mehr den heutigen Anforderungen an die Verkehrssicherheit.

Die Streckenführung der Bundesstraße 10 in dem ca. 2,7 km langen Streckenabschnitt zwischen Günzburg-Leinheim und Burgau-Kleinanhausen ist gekennzeichnet durch eine weit ausholende Schleifenführung mit engen unübersichtlichen Kurven und einer höhengleichen Kreuzung mit der Kreisstraße GZ 15 und der Gemeindeverbindungsstraße zwischen Limbach und Harthausen bei Limbach. Strecke und Kreuzung stellen Unfallschwerpunkte dar.

Wegen der Unfalldhäufungen ist im überwiegenden Teil der Strecke auf dem Mittelstreifen eine durchgezogene Sperrlinie (Überholverbot) angebracht und die zulässige Höchstgeschwindigkeit mit dem Verkehrszeichen Nr. 274 auf 60 km/h begrenzt. Vor kurzem wurden entlang der Außenseite einer gefährlichen Kurve Schutzplanke angebracht, um an dieser Stelle die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Diese Maßnahmen haben nur zum Teil Wirkung gezeigt.

Auf dem gesamten Streckenabschnitt sind die Sichtverhältnisse, insbesondere durch Bewuchs (private Baumschule und andere Gehölzpflanzungen), zum Teil erheblich eingeschränkt. Die Überholsichtweite ist an keiner Stelle gegeben.

Auf dem gesamten Streckenabschnitt der Bundesstraße 10, insbesondere an der Kreuzung bei Limbach, kommt es laut Unfallstatistik häufig zu Unfällen mit zum Teil schwerwiegenden Folgen.

In den Jahren 2011 bis 2013 ereigneten sich im Planungsabschnitt 31 Unfälle, davon 3 Unfälle mit Schwerverletzten, 9 Unfälle mit Leichtverletzten und 19 Unfälle mit Sachschäden.

Die Ausbaumaßnahme dient insbesondere der Beseitigung von Unfallhäufungen im beschriebenen Streckenabschnitt und der Anpassung des Straßenzustands an die heutigen Anforderungen aus dem regelmäßigen Verkehrsaufkommen.

Daneben werden das Radwegenetz und die öffentlichen Feldwegeverbindungen an die Umbaumaßnahme angepasst.

II. Entwicklungsgeschichte der Planung

Aufgrund der gestiegenen Unfallzahlen und der Schwere der Unfälle im oben genannten Streckenabschnitt in den vergangenen Jahren wurde eine Vorplanung in den Jahren 2008 bis 2012 mit mehreren Lösungsvarianten und mit dem Ziel erarbeitet, eine technisch einwandfreie und wirtschaftlich günstige Lösung zur Verlegung der B 10 und zur Beseitigung der Unfallschwerpunkte zu erhalten.

Die festgelegte Linie der B 10 und die Anlage des Knotenpunktes haben sich aus dieser Vorplanung entwickelt.

Bereits im Jahre 2008 wurde auf Antrag des Staatlichen Bauamts Krumbach eine UVP-Vorprüfung durchgeführt mit dem Ergebnis, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht notwendig ist.

III. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Das Staatliche Bauamt Krumbach beantragte mit Schreiben vom 03.04.2014 bei der Regierung von Schwaben die Planfeststellung für das plangegegenständliche Vorhaben.

Die eingereichten Planunterlagen wurden auf Veranlassung der Regierung von Schwaben in der Stadt Günzburg, der Stadt Burgau, der Verwaltungsgemeinschaft Offingen für die Gemeinde Rettenbach und der Verwaltungsgemeinschaft Kötz für die Gemeinde Kötz in der Zeit von 6. Mai 2014 bis 5. Juni 2014 zur allgemeinen Einsichtnahme ausgelegt. Zeit und Ort der Auslegung wurden ortsüblich bekanntgemacht.

Die Regierung von Schwaben gab neben den betroffenen Bürgern insgesamt 28 Trägern öffentlicher Belange Gelegenheit zur Stellungnahme zu dem Vorhaben.

Am 28. Juli 2014 wurden die erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen in einem Erörterungstermin mit den erschienenen Beteiligten erörtert. Die Niederschrift über den Erörterungstermin ist den Planunterlagen nachrichtlich beigelegt (Unterlage 15).

Aufgrund der erhobenen Einwendungen und als Ergebnis der Erörterung hat der Vorhabensträger mit Datum vom 30.10.2014 Planänderungen in das Verfahren eingebracht, die als Roteintragungen und Tekturen in den Planunterlagen gekennzeichnet sind.

Die geänderten Unterlagen wurden den betroffenen Trägern öffentlicher Belange, den betroffenen Fachbehörden der Regierung von Schwaben sowie den betroffenen Bürgern mit Gelegenheit zur Stellungnahme übersandt.

Es handelt sich im Wesentlichen um folgende Änderungen:

- Neuanlage einer Bushaltestelle bei der Königin-Bild-Straße von Bau-km 1+190 bis 1+240 (Bauwerksverzeichnis Nummer 1.11).
- Auflassung und Rückbau des bisherigen Feldweges südlich der alten B 10 von Bau-km 1+320 bis 1+700 (Bauwerksverzeichnis Nummer 1.12).
- Anlage eines durchgehenden öffentlichen Feldweges entlang der Südseite der neuen B 10 von Bau-km 1+170 bis 2+680 mit dortigem Anschluss an die B 10 und entlang der Ostseite der GZ 15 von Bau-km 0+360 bis 0+500 mit Anschluss an die GZ 15 bei Bau-km 0+360 (Bauwerksverzeichnis Nummer 1.13).
- Anlage einer Anschlussstelle für landwirtschaftlichen Verkehr bei Bau-km 2+195 (Südseite) und Anlage von Abbiegespuren auf der B 10 neu von Bau-km 2+195 bis 2+250 zum Anschluss an die Einmündungen in die B 10 neu (Nord- und Südseite) bei Bau-km 2+195 und 2+250 (Bauwerksverzeichnis Nummer 1.14). Dadurch entsteht eine weitere Querungsmöglichkeit.
- Schaffung von zwei zusätzlichen Rohrdurchlässen für natürlichen Oberflächenwasserabfluss bei Bau-km 1+300 und 1+512 sowie die geringfügige Verschiebung von zwei bereits vorgesehenen Rohrdurchlässen (Bauwerksverzeichnis Nummer 3.07).
- Anlage von Versickermulden beidseitig des Dammfußes zur Aufnahme des Niederschlagswassers von Bau-km 0+000 bis 2+240 links und von Bau-km 0+160 bis 2+680 rechts (Bauwerksverzeichnis Nummer 3.08).

- Anlage einer Versickerfläche von Bau-km 1+045 bis 1+060 auf Flurnummer 286, Gemarkung Limbach, zur Sammlung und Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers aus den angrenzenden Straßen- und Wegeflächen (Bauwerksverzeichnis Nummer 5.02).
- Herstellung einer Einleitungsstelle mit Kanal DN 300 aus der Muldenentwässerung der B 10 in einen bestehenden Schacht des Regenwasserkanals DN 300, der südlich parallel entlang der B 10 Richtung Burgau verläuft (Bauwerksverzeichnis Nummer E.03).
- Daneben wurden im Bauwerksverzeichnis diverse Regelungen angepasst (Bauwerksverzeichnis Nummern 1.07, 2.01, 3.04, 3.05, 4.12 und E.01).

C. Entscheidungsgründe

I. Allgemeines

1. Notwendigkeit und Bedeutung der Planfeststellung

Nach § 17 FStrG dürfen Bundesstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Demzufolge ist der hier gegenständliche Ausbau eines ca. 2,7 km langen Streckenabschnitts der Bundesstraße 10 zwischen Günzburg-Leinheim im Westen und Burgau-Kleinanhausen im Osten sowie der Umbau der höhengleichen Kreuzung zwischen der B 10, der Kreisstraße GZ 15 und der Gemeindeverbindungsstraße nach Harthausen bei Limbach 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). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 10 WHG. Gemäß § 19 WHG kann die Regierung von Schwaben im Einvernehmen mit der zuständigen Wasserbehörde jedoch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden. Auf Grund der Regelungen in § 2 Abs. 6 S. 2 FStrG und in Art. 5 bis 8 BayStrWG konnten auch die in A.III. des Beschlusstextes enthaltenen straßenrechtlichen Verfügungen getroffen werden.

2. Voraussetzungen der Planfeststellung

Die Feststellung der vorgelegten Pläne für den Ausbau eines ca. 2,7 km langen Streckenabschnitts der Bundesstraße 10 zwischen Günzburg-Leinheim im Westen und Burgau-Kleinanhausen, im Osten sowie der Umbau der höhengleichen Kreuzung zwischen der B 10, der Kreisstraße GZ 15 und der Gemeindeverbindungsstraße nach Harthausen bei Limbach ist planfeststellungspflichtig.

dungsstraße nach Harthausen bei Limbach einschließlich ihrer Folgemaßnahmen liegt im Ermessen der Planfeststellungsbehörde. Dieser Ermessensspielraum geht nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts über ein einfaches Verwaltungsermessen hinaus. Wesentliches Element des Planungsermessens ist die sogenannte planerische Gestaltungsfreiheit. Diese mit dem Wesen jeder Planung zwangsläufig verbundene Gestaltungsfreiheit unterliegt 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 wurden – wie nachfolgend unter C.III. dieses Beschlusses näher dargelegt ist – bei der Feststellung der Pläne für die Straßenbaumaßnahme eingehalten.

II. Verfahrensrechtliche Bewertung

1. Zuständigkeit und Verfahren

Die Regierung von Schwaben ist gemäß Art. 39 Abs. 2 BayStrWG in Verbindung mit Art. 3 und 72 ff BayVwVfG sachlich und örtlich zuständige Behörde für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens. Es richtet sich nach den Bestimmungen des Bundesfernstraßengesetzes und ergänzend nach den Vorschriften des Bayerischen Verwaltungsverfahrenrechts.

2. Prüfung der Umweltverträglichkeit

Vor dem Bau von Bundesfernstraßen ist grundsätzlich die Durchführung eines besonderen Verfahrens zur Prüfung der Umweltauswirkungen vorgeschrieben. Diese sog. Umweltverträglichkeitsvorprüfung dient der Ermittlung und Bewertung der Auswirkungen eines Vorhabens auf Mensch und Umwelt.

Für die plangegegenständliche Ausbaumaßnahme hat die Regierung von Schwaben auf Antrag des Bauamtes Krumbach das Vorhaben nach § 3c Abs. 1 UVPG geprüft und gemäß § 3a Satz 1 UVPG festgestellt, dass unter Berücksichtigung der in Anlage 2 zum UVPG genannten Kriterien voraussichtlich keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind, die nach § 12 UVPG zu berücksichtigen wären. Die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht deshalb nicht. Das Ergebnis der UVP-Vorprüfung wurde im Regierungsamtsblatt Nr. 15 der Regierung von Schwaben vom 11.11.2008 veröffentlicht.

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) sowie den diesem Planfeststellungsbeschluss nachrichtlich beigelegten Erläuterungsbericht (S. 18 ff. der Unterlage 1) wird insoweit Bezug genommen.

III. Materiell-rechtliche Bewertung des Vorhabens

1. Planungsleitsätze

In der Planung sind die maßgeblichen gesetzlichen Planungsleitsätze beachtet. Eine Verletzung dieser zwingenden Planungsleitsätze ist nicht ersichtlich.

2. Planrechtfertigung

Das Vorhaben ist nach den straßenrechtlichen Zielsetzungen erforderlich. Die vorhandene Situation genügt nicht mehr dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis (§ 3 Abs. 1 FStrG).

Wie in der Beschreibung des Vorhabens bereits dargelegt, besitzt die B 10 eine überregionale Bedeutung im süddeutschen Straßennetz. Der Ausbauabschnitt zeichnet sich durch einen äußerst un stetigen Fahrbahnverlauf mit engen Kurven und einer viel zu geringen Fahrbahnbreite aus. Deshalb ist dieser Streckenabschnitt seit 2000 (Beginn der statistischen Unfallauswertungen) durch Unfallhäufungen gekennzeichnet. In den Jahren 2009 bis 2011 sind auf diesem Streckenabschnitt zwei Unfallhäufungsstellen ausgewiesen, die durch verkehrrechtliche Maßnahmen wie zulässige Höchstgeschwindigkeit = 60 km/h, durchgezogene Sperrlinie und den Einbau von Rasengittersteinen als Fahrbahnrandbefestigung teilweise entschärft wurden. Dennoch ereigneten sich in den Jahren

2011 bis 2013 im Planungsabschnitt 31 Unfälle, davon 3 Unfälle mit Schwerverletzten. Das nach wie vor erhöhte Unfallgeschehen ist auf die vorhandenen Mängel in der Linienführung zurückzuführen und kann nur durch den Bau einer fahrdynamischen neuzeitlichen Fahrbahntrasse egalisiert werden. Durch den Umbau der versetzten Kreuzung zwischen der B 10, der GZ 15 und der GVS nach Harthausen in einen Kreisverkehrsplatz wird diese Kreuzung wesentlich entschärft. Insbesondere entfällt das Linksabbiegen für ein- und abbiegende Fahrzeuge.

Auch das Wegfallen eines Großteils der Feldwegezufahrten erhöht die Verkehrssicherheit zusätzlich.

Trotz des parallelen Verlaufs zur Autobahn A 8 bleibt die Verkehrsbedeutung der B 10 überregional. Die Verkehrsbelastung in diesem Streckenabschnitt wird künftig eher zu- als abnehmen. Zusammen mit der Nordumgehung Burgau und der noch im Bau befindlichen Umgehung Haldenwang-Röfingen-Jettingen stellt die B 10 eine wichtige Verbindungsstrecke für alle Ortschaften des nördlichen Landkreises Günzburg nach Günzburg dar. Die bereits heute faktisch vorhandene Nutzung als Bedarfsumleitung für die A 8 wird auch künftig erhalten bleiben. Dabei werden die Fahrzeuge von ihren Navigationsgeräten über die B 10 von den BAB-Ausfahrten Zusmarshausen oder Burgau über Röfingen und die Nordumgehung Burgau auf den plangegenständlichen Abschnitt nach Günzburg bzw. umgekehrt geschickt. Lediglich der plangegenständliche Streckenabschnitt der B 10 ist noch nicht durch Um- und Ausbaumaßnahmen an die Anforderungen des heutigen Verkehrs angepasst worden.

Nach der Überzeugung der Regierung von Schwaben ist die planfestgestellte Maßnahme als Teil eines Gesamtausbaukonzepts erforderlich, um das bestehende und künftige Verkehrsaufkommen zu bewältigen und die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu gewährleisten. Die für das Vorhaben sprechenden Gründe rechtfertigen auch die Inanspruchnahme von Eigentum sowie die sonstigen Auswirkungen. Auf diese wird im Zusammenhang mit der Abwägung der einzelnen Belange noch näher eingegangen.

3. Ermessensentscheidung

3.1 Allgemeine Ermessenserwägungen

Die Planfeststellungsbehörde hat bei der Planabwägung auch gesamtvorhabenbezogen geprüft, ob die Gründe, die für das Gesamtvorhaben sprechen, so

gewichtig sind, dass sie die Beeinträchtigung der entgegenstehenden Belange unter Einschluss des Natur- und Landschaftsschutzes rechtfertigen (vgl. BVerwG vom 19.05.1998, NVwZ 1999 S. 528 ff.). Selbst wenn – wie vorstehend dargelegt – die Straßenbaumaßnahme vernünftigerweise geboten ist, muss in der Abwägung geprüft werden, ob unüberwindliche Belange dazu nötigen, von der Planung abzusehen (BVerwG vom 10.04.1997, DVBl 1997, 1115). Bei der Beurteilung einer solchen Nullvariante ist festzustellen, dass bei der Abwägung der durch die Planung verfolgten öffentlichen Interessen mit den Betroffenheiten der Eigentümer und Anlieger sowie den anderen durch die Planung berührten und dem Vorhaben entgegenstehenden Belangen dem Interesse an der Durchführung des Vorhabens der Vorrang einzuräumen ist.

Die für das Vorhaben sprechenden Gründe wurden im Wesentlichen im vorstehenden Abschnitt Planrechtfertigung (C.III.2.) dieses Beschlusses dargelegt. Diesen öffentlichen Belangen stehen zwar unbestreitbar private Belange einzelner Grundstücksbetroffener gegenüber. Auch Boden wird zwangsläufig teilweise versiegelt und dadurch Natur und Umwelt beeinträchtigt.

Die nachteiligen Auswirkungen sind jedoch nicht von solcher Schwere und solchem Gewicht, dass sie die Sinnhaftigkeit des Projekts in Frage stellen. Andere Maßnahmen, die die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs in diesem Streckenabschnitt besser oder mit geringeren Eingriffen vergleichbar erreichen könnten sind nicht ersichtlich, zumal sich die verkehrsrechtlichen Anordnungen nur bedingt als hilfreich erwiesen haben.

Die von dem Bauvorhaben betroffenen Grundstückseigentümer erhalten eine Entschädigung. Der Verlust der landwirtschaftlichen Flächen führt bei keinem landwirtschaftlichen Betrieb zu existenziellen Gefährdungen. Die Lärmbelastung überschreitet im Bereich der Ausbaustrecke die Immissionsgrenzwerte für die zumutbaren Verkehrsgeräusche nicht. Auch die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes stehen dem Ausbau der B 10 im plangegegenständlichen Bereich nicht entgegen. Durch den so weit wie möglich bestandsnahen Ausbau werden die Eingriffe in Natur und Landschaft bereits minimiert. Die dennoch mit dem Straßenbau zwangsläufig verbundenen Beeinträchtigungen werden durch den Rückbau bestehender Straßenflächen (Minimierungsmaßnahme), durch Gestaltungsmaßnahmen und die Ersatzmaßnahme kompensiert.

Bei der Abwägung der für und gegen die Planung sprechenden Aspekte ist nicht ersichtlich, dass das Vorhaben wegen Überwiegens der entgegenstehenden Belange aufgegeben und dass die Planfeststellungsbehörde sich für die sog. Null-Variante entscheiden müsste. Vielmehr ist dem öffentlichen Interesse an

der Verwirklichung der Baumaßnahme an der B 10 zwischen Limbach und Leinheim der Vorrang einzuräumen. Unüberwindliche rechtliche Hindernisse bestehen nicht.

Zusammenfassend wird festgestellt, dass die Planung 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 private Rechte Dritter und ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung des Planfeststellungsbeschlusses gerechtfertigt.

3.2 Trassen- / Kreuzungsvarianten

3.2.1 Allgemeines

Teil des Abwägungsprogramms ist die Prüfung von Planungsalternativen (vgl. Urteil des BVerwG vom 31.01.2002, Az. 4A 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 26.03.1998, Az. 4A 7/97). Bei der Variantenprüfung können bereits in einem dem Planfeststellungsverfahren vorausgehenden Verfahrensschritt (z. B. Raumordnungsverfahren) 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 Umwelt- 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).

3.2.2 Trassenvarianten

Bereits im Vorfeld wurden für die Bestimmung einer wirtschaftlich günstigen Trasse der B 10 im Planungsbereich im Rahmen der Vorplanung insgesamt 5 Linienvarianten untersucht:

3.2.2.1 Darstellung der Trassenvarianten

Variante 0: bestehende Variante – Nullvariante (siehe 3.1)

Die Variante 0 zeigt die Trassierungselemente des Bestands. Im Ergebnis führt die Variante 0 in Lage, Höhenverlauf und Querschnitt nicht zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit, so dass eine Weiterverfolgung nicht zielführend ist.

Variante 1: bestandsnahe Trasse

Die Variante 1, die von der Stadt Burgau bevorzugt wird, zeigt eine bestandsnahe Lösung, die den Mindestanforderungen der Trassierungsrichtlinien entspricht und die Mängel der Variante 0 weitgehend beseitigt. Da in die bestehende Knotenpunktsituation mit der Kreisstraße GZ 15 und der GVS nach Harthausen nicht eingegriffen wird, bleibt bei der Variante 1 dieser Unfallschwerpunkt bestehen.

Varianten 2, 3 und 4: Trassenkorridor

Die Varianten 2 bis 4 untersuchen in einem ca. 150 m breiten Korridor die Lösungsmöglichkeiten für eine technisch einwandfreie und zugleich noch wirtschaftliche Trasse. Dabei wird die bisherige Trassenführung zugunsten einer gestreckteren Linienführung verlassen. Im Ergebnis entsprechen die Varianten 2 bis 4 den heutigen Trassierungsanforderungen.

Sämtliche Varianten der Trassenführung sind dem informativ beigefügten Variantenplan zu entnehmen (Unterlage 1 am Ende).

3.2.2.2 Abwägung der Trassenvarianten

Insgesamt gesehen ist die Planfeststellungstrasse (Variante 2) den anderen Varianten vorzuziehen. Der Vorhabensträger hat die Auswirkungen aller Varianten unter den relevanten Gesichtspunkten – Erhöhung der Verkehrssicherheit, möglichst geringe Eingriffe in die Landschaft, reduzierter Flächenbedarf, Wirtschaft-

lichkeit – untersucht. Im Einzelnen wird auf die Darstellung im Erläuterungsbericht unter Ziffer 3, insbesondere 3.3, verwiesen. Die Aussagen des Vorhabens-trägers sind im Ergebnis sowie in den wesentlichen Inhalten nachvollziehbar und überzeugend.

Wegen der notwendigen Anpassung der Linienführung an die heutigen Verkehrsverhältnisse war ein Verlassen der bisherigen Trasse unabdingbar. Innerhalb der Trassenvarianten 2 bis 4 fiel die Wahl auf die Variante 2. Sie liegt etwa in der Mitte des Korridors. Die Entwurfs-elemente ergeben eine insgesamt ausgewogene harmonische Linienführung. Die Eingriffe in die Landschaft stehen in einem ausgewogenen Verhältnis zu der erforderlichen Verlegung der B 10. Die erforderlichen Haltesichtweiten sind eingehalten.

Variante 1 kann als bestandsnaher Ausbau die unzureichende Linienführung nicht beseitigen. Die Veränderung der Linienführung ist Voraussetzung für die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Nur durch sie wird zusammen mit der nördlichen Ortsumfahrung Burgau und der im Bau befindlichen Umgehung Haldenwang – Röfingen – Jettingen das Entstehen einer durchgängigen, an die heutigen Verkehrsverhältnisse angepassten Anbindung aller Ortschaften des nördlichen Landkreises an die Kreisstadt Günzburg ermöglicht. Wegen der bestehenden Verkehrsbedeutung der B 10 im Straßennetz scheidet ein Weiterverfolgen der Variante 1 aus. Der stärkere Eingriff in die Landschaft ist zur Erreichung einer höheren Verkehrssicherheit hinzunehmen.

Variante 3 beschreibt mit einem großen Hauptbogenradius eine eher großzügige Linienführung am Nordrand des Korridors. Der Eingriff in die Landschaft und die Durchschneidung des Flurnetzes sind im Verhältnis zu den anderen Varianten am gravierendsten. Der Straßendamm wird aufgrund der Geländeverhältnisse über 3 m hoch. Wegen des hohen Flächenverbrauchs wird die Variante 3 als überdimensionierte Lösung ausgeschieden.

Variante 4 stellt eine eher engere Linienführung am Südrand des Korridors dar. Die Eingriffe in die Landschaft sind im Verhältnis zu den anderen Varianten am geringsten. Die Trassierung der Variante 4 entspricht gerade noch den Grenzwerten für den Ausbau von Fernstraßen, so dass eine kurvenreiche Straßenführung entstehen würde. Die Variante 4 scheidet damit trotz der geringeren Eingriffe in Landschaft und Natur aus. Das Erreichen von mehr Verkehrssicherheit ist höher zu bewerten als die im Fall der Variante 4 etwas geringeren Eingriffe in Natur und Landschaft.

3.2.2.3 Einwendungen gegen die gewählte Plantrasse

Die von der Stadt Burgau im Schreiben vom 16.06.2014 geforderte, näher am Bestand orientierte Trasse (Variante 1), wurde technisch überprüft und ausgeschlossen, weil sie keine ausreichende Verbesserung der Linienführung mit sich bringt und damit die Verkehrssicherheit nicht erhöht. Eine solche Verbesserung der Linienführung ist unabdingbar, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Der vorgesehene Ausbau der B 10 ist gerade durch die Anpassung des Straßenverlaufs an die heutigen Anforderungen des Straßenverkehrs und die damit verbundene Erhöhung der Verkehrssicherheit gerechtfertigt. Bei einem bestandsnahen Ausbau können diese Ziele nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht erreicht werden (vgl. oben Ausführungen zu Variante 1).

Die von der Stadt Burgau mehrfach kritisierte Höhenlage der Trassierung ist nicht zu beanstanden. Sie ist notwendig, um eine Entwässerung der Straße durch breitflächige Versickerung über die Böschungen zu gewährleisten. Darüber hinaus würde die gewünschte Anpassung an das bestehende Gelände wieder zu Kuppen und Wannengebilden und damit zu einem unübersichtlichen Straßenverlauf führen. Ebenso würden Geländeeinschnitte entstehen, die dann Entwässerungsmulden erfordern, zu deren Bau die Inanspruchnahme zusätzlicher Flächen notwendig wäre.

Der Kreisheimatpfleger des Landkreises Günzburg wendet sich gegen eine Verlegung der Straße. Er hält eine Verlegung der Trasse in Anbetracht des hohen Landverbrauchs nicht für notwendig, und wünscht lediglich eine Verbesserung der Kreuzungssituation. Die von ihm vorgebrachten Einwände betreffen keine Belange der Kreisheimatpflege. Abgesehen davon stellt die vorliegende Planung das angemessene Ergebnis einer Abwägung zwischen dem Erhalt von Landschaft und dem Erreichen von mehr Verkehrssicherheit dar. Allein eine Veränderung der Kreuzungssituation führt bei den vorhandenen Gegebenheiten zu keinem angemessenen Ergebnis.

3.2.3 Kreuzungsvarianten

Für die Kreuzung der B 10 mit der Kreisstraße GZ 15 und der GVS wurden ebenfalls 4 Varianten geprüft.

3.2.3.1 Darstellung der Kreuzungsvarianten

Variante K 1: höhengleiche Kreuzung

Die Kreisstraße GZ 15 und die GVS werden als plangleiche Kreuzung an die neue B 10 (Variante 2) angeschlossen. Die Bushaltestelle wird an die neue Kreuzungsstelle verlegt.

Für Fußgänger und Radfahrer wird ein Radwegdurchlass zur höhenfreien Unterquerung der B 10 hergestellt. Die bisherige Radwegunterführung wird nicht mehr benötigt. Die GZ 15 wird bis zur neuen Kreuzungsstelle trassiert. Die bisherigen Trasse der B 10 samt Kreuzungsstelle und einschließlich der landwirtschaftlichen Wege kann komplett zurückgebaut werden.

Variante K 2: höhengleiche Kreuzung mit versetzten Einmündungen

Die Kreisstraße GZ 15 wird unter Beibehaltung der bestehenden bisherigen Trasse der B 10 als Einmündung angeschlossen. Die GVS wird als seitlich zur Kreisstraße versetzte Einmündung an die neue B 10 (Variante 2) angeschlossen.

Für Fußgänger und Radfahrer wird – wie bei Variante K 1 – ein Radwegdurchlass zur höhenfreien Querung der bisherigen B 10 hergestellt. Die Bushaltestelle wird in frei werdende Verkehrsflächen der bisherigen B 10 nördlich der Wohnsiedlung bei Limbach verlegt.

Variante K 3: höhenfreie Kreuzung (teilplanfreie Knotenpunktlösung)

Die Kreisstraße GZ 15 wird unter Ausnutzung der bisherigen Trasse der B 10 als „Rampe Süd“ an die neue B 10 angeschlossen. Die neue B 10 wird von der GVS mit Radweg höhenfrei unterquert. Der Anschluss der GVS erfolgt als „Rampe Nord“.

Die Höhenlage der B 10 muss dabei im Scheitelpunkt des Brückenbauwerks um ca. 2,0 m gegenüber dem Gelände angehoben werden, der Straßenzug GZ 15 /GVS wird entsprechend unter Gelände abgesenkt. Die Bushaltestelle wird an eine für Fußgänger verkehrssicherere und verkehrsgünstigere Stelle verlegt. Zur Wendemöglichkeit der Busse ist ein neu anzulegender Kreisverkehrsplatz vorgesehen.

Die Variante K 3 ist auf S. 11 des Erläuterungsberichts (Unterlage 1) als Grafik dargestellt.

Variante K 4: Anlage eines Kreisverkehrsplatzes

Im Achsenschnittpunkt der B 10 neu und der Kreisstraße GZ 15 wird ein vierar-
miger Kreisverkehrsplatz mit Außendurchmesser $R = 50$ m angelegt. Die Breite
der Kreisfahrbahn beträgt 6,50 m. Die Ein- und Ausfahrten sind so gestaltet,
dass der Kreisverkehrsplatz für Verkehrsteilnehmer, insbesondere auf der B 10,
gut erkennbar und begreifbar ist. Die Kreisinsel wird als flacher Erdhügel gestal-
tet.

3.2.3.2 Abwägung der Kreuzungsvarianten

Insgesamt gesehen ist die Planfeststellungskreuzung (Variante K 4) den ande-
ren Varianten vorzuziehen. Der Vorhabensträger hat die Auswirkungen aller Va-
rianten unter den relevanten Gesichtspunkten – Erhöhung der Verkehrssicher-
heit, möglichst geringe Eingriffe in die Landschaft, reduzierter Flächenbedarf,
Wirtschaftlichkeit – untersucht. Im Einzelnen wird auf die Darstellung im Erläute-
rungsbericht unter Ziffer 3, insbesondere 3.3, verwiesen. Die Aussagen des
Vorhabensträgers sind im Ergebnis sowie in den wesentlichen Inhalten nach-
vollziehbar und überzeugend.

Die Variante K 4 stellt eine verkehrssichere Lösung dar, die auch wirtschaftli-
chen Gesichtspunkten entspricht. Die Verknüpfung der Verkehrsströme findet
höhengleich statt. Außer der Radwegunterführung entstehen keine weiteren In-
genieurbauwerke. Die zu erwartenden Verkehrsstärken am Knotenpunkt rechtfertigen den Einbau eines Kreisverkehrs. Lediglich beim Knotenast der GVS ist die Verkehrsstärke mit 6 % deutlich unter dem geforderten Mindestanteil von 15 % des Gesamtverkehrsaufkommens. Der Kreisverkehr ist eine sichere Kreuzungslösung im Sinne der geltenden Richtlinien. Der Unfallschwerpunkt wird damit beseitigt. Die Eingriffe in die Landschaft und die Flächeninanspruchnahme sowie die Bau- und Grunderwerbskosten sind gegenüber der anderen verkehrssicheren Variante (K 3) deutlich reduziert. Darüber hinaus ist die Akzeptanz bei der Bevölkerung, den betroffenen Kommunen sowie der Landkreisverwaltung, die sich alle eindeutig für die Kreisverkehrslösung aussprechen, zu berücksichtigen.

Die Variante K 1 kommt als Lösung nicht in Betracht, da die Unfallgefahr wegen des kreuzenden und einmündenden Verkehrs nicht beseitigt wird.

Die Variante K 2 reduziert zwar die Unfallgefahr durch den Wegfall des direkt kreuzenden Verkehrs, diese bleibt aber wegen des Linksabbiege-, Einmün-

dungs- und Spurwechselverkehrs deutlich erhöht. Der indirekt kreuzende Mischverkehr aus landwirtschaftlichem Verkehr und Kfz-Verkehr auf der B 10 erzeugt ein erhöhtes Unfallrisiko durch Auffahrunfälle im Bereich des Knotenpunkts. Bei schlechter Witterung, insbesondere bei Schneelage und bei Nebel, ist das allgemeine Unfallrisiko deutlich erhöht.

Aus Verkehrssicherheitsgründen und im Interesse eines bedarfsgerechten Straßenausbaus der B 10 ist eine Entflechtung des Verkehrsaufkommens dringend erforderlich. Die Variante K 2 ist daher als Knotenpunktlösung nicht geeignet.

Bei der Variante K 3 entfällt der kreuzende Verkehr durch die Unterführung. Die B 10 wird von kreuzendem und linksabbiegender Verkehr sowie vom Mischverkehr entlastet. Der Unfallschwerpunkt kann durch die Wahl der Variante K 3 beseitigt werden. Der Verkehr am Knotenpunkt wird übersichtlicher und sicherer über die Rampen geführt.

Bei der Abwägung zwischen der Variante K 3 und K 4 wird der Vorteil der Variante K 3 hinsichtlich der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs auf der B 10 durch die Nachteile der höheren Flächeninanspruchnahme und der höheren Kosten gegenüber der Variante K 4 aufgewogen.

3.3 Ausbaustandard

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des Vorhabens entsprechen dem Gebot der sachgerechten Abwägung widerstreitender Interessen.

Der Vorhabensträger 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.

Die letzten amtlichen Straßenverkehrszählungen im Jahre 2010 (B 10 und GZ 15) und im Jahre 2008 (GVS) ergaben die folgenden Belastungen:

B 10:	7.111 Kfz/24h	SV: 299 FZ/24h
GZ 15:	1.197 Kfz/24h	SV: 97 FZ/24h
GVS:	454 Kfz/24h	SV: keine Angaben

Aufgrund dieser Ergebnisse wurde für den Ausbau der B 10 der Regelquerschnitt RQ 10,5 geplant und trotz der geänderten Richtlinie beibehalten. Die B 10 erhält eine Fahrbahnbreite von 7,50 m und beidseitig Bankette mit jeweils 1,50 m Breite.

Die GZ 15 erhält eine Fahrbahnbreite von 6,00 m und beidseitig Bankette von je 1,50 m (RQ 9,0).

Die GVS erhält eine Fahrbahnbreite von 5,50 m und beidseitig Bankette von je 1,00 m (RQ 7,5).

Die festgestellte Planung ist sowohl hinsichtlich ihres Ausbaustandards als auch der Trassierung ausgewogen. Die gewählten Querschnitte entsprechen dem vorhandenen Verkehrsaufkommen sowie weitgehend den jeweiligen Richtlinien. Die sicherheitsrelevanten Aspekte der Planung wurden in einem sog. "Sicherheitsaudit" überprüft und das Ergebnis bei der Aufstellung der Planunterlagen berücksichtigt.

4. Raum- und Fachplanung

4.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Die Ausbaumaßnahme entspricht den Zielsetzungen der Raumordnung, der Landes- und Regionalplanung.

Die B 10 stellt neben ihrer überregionalen Verbindungsfunktion im süddeutschen Straßennetz auch die Verbindung der Ober- und Mittelzentren (Ulm/Neu-Ulm, Günzburg/Leipheim, Augsburg) in west-östlicher Richtung dar. Sie ist als autobahnparallele Verbindung ein wichtiger Teil des regionalen Straßennetzes.

Der Ausbau schafft eine durchgängige verkehrsgerechte Anbindung der nördlichen Gemeinden des Landkreises Günzburg an das gemeinsame Mittelzentrum Günzburg/Leipheim. Darüber hinaus dient er der Verbesserung der Verflechtung der teilweise ländlichen Gemeinden in der Region Donau-Iller und ihrer Anbindung an die nächstgelegenen Ober- und Mittelzentren. Insofern entspricht das Vorhaben den rechtlichen Vorgaben im Landesentwicklungsprogramm Bayern 2013 (LEP) und im Regionalplan Donau-Iller (RP 15) zum Verkehrsausbau (vgl. LEP 4.1.2 Abs.2 (G), 4.2 (G), RP 15 B IX 1.1, B IX 2.1.1, B IX 2.2.4).

Den rechtlichen Festlegungen des LEP und des RP 15 zu Natur und Landschaft, Bodenschutz und Wasserwirtschaft wird durch die getroffenen Auflagen und die Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen Rechnung getragen.

4.2 Städtebauliche Belange

Das Vorhaben widerspricht auch nicht der örtlichen Bauleitplanung der betroffenen Kommunen. Das planfestgestellte Vorhaben berücksichtigt ausreichend die konkretisierten städtebaulichen Planungen der tangierten Gemeinden.

Die Stadt Burgau sieht ihre städtebaulichen Belange durch den Ausbau der B 10 insoweit betroffen, als sie bei der künftigen Aufstellung von Bebauungsplänen für ein Gewerbegebiet nördlich der heutigen B 10 und ein Wohnbaugelände an der Angerstraße Konflikte im Bereich der Lärmimmissionen fürchtet. Die Aufstellung von künftigen Bebauungsplänen z. B. für eine Gewerbefläche oder eine Wohnbaufläche erfolgt durch die Stadt Burgau. Eventuelle Auswirkungen der Verlegung der B 10 auf die künftige Bauleitplanung müssen in deren Rahmen bewältigt werden. Eine Festlegung im Entwurf des Flächennutzungsplans reicht nicht aus, um eine Betroffenheit städtebaulicher Belange geltend zu machen.

5. Immissionsschutz

5.1 Lärmschutz

5.1.1 § 50 BImSchG – Trassierung, Gradienten usw.

Die Planung ist auch mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar.

Entsprechend dem in § 50 BImSchG enthaltenen Trennungsgrundsatz und Optimierungsgebots wurde darauf geachtet, dass eine Beeinträchtigung der ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebäude soweit wie möglich vermieden wird.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linienvariante 2 in Kombination mit der Kreuzungsvariante K4 in Trassierung, Höhenlage und sonstiger Gestaltung hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung und stellt bei den gegebenen Rahmenbedingungen, den bautechnischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten und den betroffenen Belangen die zweckmäßigste Lösung dar.

5.1.2 Rechtsgrundlagen

Für die Linienführung gilt im Übrigen nach § 41 Abs. 1 BImSchG der Grundsatz, dass beim Bau oder der wesentlichen Veränderung öffentlicher Straßen sicherzustellen ist, dass diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorrufen, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Auf der Grundlage des § 43 Abs. 1 BImSchG legt die 16. BImSchV die Immissionsgrenzen für die zumutbaren Verkehrsgeräusche wie folgt fest:

- 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

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 nur der von der neuen oder geänderten Straße ausgehende Verkehrslärm errechnet (vgl. BVerwG vom 21.03.1996, NVwZ 1996, S. 1003).

Bei einer baulichen Änderung von Straßen führt nur eine wesentliche Änderung zu Lärmvorsorgepflichten. Eine solche liegt nur dann vor, wenn

- eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird oder
- durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindes-

tens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Die Änderung ist auch dann wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

5.1.3 Ergebnis

Beim Ausbau und der Begradigung der B 10 zwischen Limbach und Leinheim und dem Ausbau des Kreisverkehrsplatzes handelt es sich um einen erheblichen baulichen Eingriff gemäß der 16. BImSchV. Durch das Wegrücken der Straße von der im Kreuzungsbereich mit der GZ 15 vorhandenen Wohnbebauung verringert sich die Lärmbelastung, eine wesentliche Änderung gem. § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV liegt nicht vor. Lärmschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

5.1.4 Einwendungen

Die **Stadt Burgau** wendet ein, dass bei der Lärmbetrachtung nicht auf die Straßenhöhenlage und künftige Prognosewerte eingegangen wurde.

Die Auswirkung des Abrückens der Straße ist so offensichtlich, dass eine Änderung der Höhenlage irrelevant ist, zumal sich die Lärmbelastung dadurch um maximal 0,2 Dezibel erhöht.

Eine Berechnung der zukünftigen Lärmbelastung für die Gebäude an der Königin-Bild-Straße ergibt dort einen Beurteilungspegel von nur noch ca. 53/46 dB(A) tags/nachts. Der Grenzwert für Dorf-/Mischgebiete wird um 11 bzw. 8 dB(A) unterschritten.

Am Nordrand von Limbach (Dorf-/Mischgebiet), in etwa 450 m Entfernung zur B 10 neu, ergibt sich ein Beurteilungspegel von 47/40 dB(A) tags/nachts, das heißt 17/14 dB(A) unter dem Grenzwert. Auch hier überwiegt das Abrücken der Straße bei weitem den minimalen Effekt der Erhöhung der Straßengradiente.

Eine zukünftige allgemeine Verkehrserhöhung spielt bei der rechtlichen Beurteilung keine Rolle, da nur die Wirkungen, die durch die Baumaßnahme direkt verursacht werden, zu berücksichtigen sind.

Die **VG Offingen** wendet für die **Gemeinde Rettenbach** ein, dass der Ortsteil Harthausen im Norden der B 10 durch das Heranrücken um 170 m eventuell unzulässig belastet sei.

Der heutige Abstand der B 10 zu den nächstgelegenen Wohngebäuden im Süden von Harthausen beträgt bereits 1.000 bis 1.100 m. Der Abschnitt, der nach Norden verlegt wird, hat einen Abstand von etwa 1.270 m. Eine Berechnung ausgehend von der heutigen Verkehrsstärke von 7.100 Kfz/24h, einem Lkw-Anteil von 10 % und einer Geschwindigkeit von 100 km/h lässt eine Lärmpegelbeurteilung von etwa 38 dB(A) tags und 31 dB(A) nachts erwarten. Bei der Berechnung ist die Abschirmung durch die Topographie unberücksichtigt. Die berechneten Ergebnisse liegen 21 dB(A) bzw. 18 dB(A) unterhalb der Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete.

Die obigen Berechnungen wurden von der Höheren Immissionsschutzbehörde erstellt und entsprechen im Ergebnis den Werten, die der Vorhabensträger errechnet und im Erörterungstermin vorgetragen hat. Sie zeigen, dass die vorgeschriebenen Grenzwerte eingehalten werden.

Die Berechnungen wurden den beiden Kommunen zur Verfügung gestellt. Soweit die Forderungen durch die Ergebnisse der Berechnung nicht als erledigt betrachtet werden können, werden sie zurückgewiesen.

5.2 Luftreinhaltung

Die Planung ist auch mit den Belangen der Luftreinhaltung vereinbar.

Prüfungsmaßstab hierfür sind die §§ 40 und 48a BImSchG i. V. m. der 39. BImSchV. Danach darf der Schadstoffgehalt der Luft bestimmte Grenzwerte nicht überschreiten. Aufgrund der räumlichen Entfernung der B 10 zur bestehenden Bebauung ist nicht damit zu rechnen, dass die lufthygienischen Grenzwerte der 39. BImSchV erreicht oder überschritten werden.

6. Wasserhaushalt, Gewässer- und Bodenschutz

Das planfestgestellte Vorhaben steht auch mit den Belangen der Wasserwirtschaft in Einklang. Dem Gewässerschutz ist durch die vorliegende Planung sowie die unter A.IV.2. angeordneten Auflagen Genüge getan. Ein – über die gesetzliche Regelung hinausgehender – zusätzlicher allgemeiner Auflagenvorbe-

halt ist daneben nicht erforderlich. Der Sachverhalt ist ausreichend aufgeklärt, um bestehende Konflikte sachgerecht zu lösen.

Wasserschutzgebiete werden von der Maßnahme nicht berührt.

6.1 Straßenentwässerung

Die geplante Entwässerung der B 10 zwischen Limbach und Leinheim hat keine negativen Auswirkungen auf die Wasserwirtschaft.

Die Straße verläuft zum weit überwiegenden Teil in Dammlage. Die Entwässerung erfolgt über breitflächige Versickerung über die Bankette und Böschungen. Das entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazität des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen. Für das breitflächige Versickern über Bankettflächen und das Versickern in Böschungsflächen oder Böschungsfußmulden bedarf es keiner wasserrechtlichen Erlaubnis.

Das Niederschlagswasser in der im Einschnitt verlaufenden Geh- und Radwegunterführung am Kreisverkehr wird in Mulden gesammelt und über Muldeneinlaufschächte und einen Regenwasserkanal einer Sickermulde an der Autobahn A 8 zugeleitet. Hierbei handelt es sich um einen erlaubnisfreien Gemeingebrauch gem. Art. 18 Abs. 1 Nr. 2 BayWG. Dies gilt nach den technischen Regeln zum schadlosen Einleiten von gesammeltem Niederschlagswasser in oberirdische Gewässer dann, wenn – wie im vorliegenden Fall – die angeschlossene Fläche kleiner als 1.000 m² ist und der Vorhabensträger in eigene Anlagen einleitet.

Im östlichen Bereich (Bau-km 2+400 bis 2+700) verläuft die Straße nordseitig im Einschnitt. Dort ist eine Sickermulde vorgesehen (Bauwerksverzeichnis Nummer 3.06 mit Einleitungsstelle E 02), die an einen bestehenden Regenwasserkanal anschließt. An dieser Stelle ergeben sich keine Veränderungen zu der bereits bestehenden Situation, da sich die Einleitungsmenge durch die größere Ausbaubreite nur geringfügig ändert. Deshalb sind keine wasserrechtlichen Entscheidungen notwendig.

Dies gilt auch für die Anlage von Versickermulden beidseitig am Dammfuß der B 10 (Bauwerksverzeichnis Nummer 3.08) und die weitere zusätzliche Ein-

leitungsstelle (Bauwerksverzeichnis Nummer E 03) aus der Tektur vom 30.10.2014. Die Versickermulden und die zusätzliche Einleitungsstelle dienen der Förderung der Versickerung und dem Schutz benachbarter Flächen vor Vernässung, wie dies im Rahmen der Anhörung sowohl vom Bayerischen Bauernverband als auch von der Stadt Burgau gefordert wurde. Daneben wird dadurch eine Verbesserung der Entwässerung der begleitenden Wege erreicht. Es handelt sich um keine gezielte Versickerung, sondern um eine Muldenversickerung über die belebte Bodenzone.

Das Wasserwirtschaftsamt Donauwörth erklärt sich in seinen Stellungnahmen vom 02.06.2014 und 27.01.2015 mit dieser Art der Straßenentwässerung einverstanden. Auf das dort angesprochene Einvernehmen mit der Stadt Burgau kann verzichtet werden, da sich der fragliche Kanal im Eigentum des Straßenbaulastträgers (Bundesrepublik Deutschland) befindet.

Erlaubnispflichtig ist dagegen die im Bauwerksverzeichnis unter Nummer 5.02 beschriebene Entwässerung über eine Versickerfläche.

Sie ist von Bau-km 1+045 bis 1+060 (Südseite) auf dem Flurstück 286, Gemarkung Limbach, zur Sammlung und Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers aus den angrenzenden Straßen und Wegflächen geplant. Dies stellt eine Gewässerbenutzung dar, die gem. §§ 8, 9 WHG einer wasserrechtlichen Erlaubnis bedarf. Die Erlaubnis wird von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsverfahrens nicht erfasst (§ 19 Abs. 1 WHG), sondern ist unter A.IV.1. des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen. Die gehobene Erlaubnis gem. § 15 WHG kann erteilt werden.

Auch wenn die Sickerfläche in den Planunterlagen nicht detailliert dargestellt, bemaßt oder nach den ermittelten Zuflüssen bemessen ist, kann eine Erlaubnis erteilt werden, da durch die Errichtung der Sickerfläche keine Nachteile für die Beteiligten und den Wasserhaushalt gegenüber dem bestehenden Zustand erkennbar sind. Deshalb ist bei Beachtung der unter A.IV.2.1 festgesetzten Auflagen des Beschlusstextes eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit nicht zu erwarten (§ 12 Abs. 1 Nr. 1 i. V. m. § 3 Nr. 10 WHG). Auch die anderen Anforderungen nach öffentlichen Vorschriften werden erfüllt (§ 12 Abs. 1 Nr. 2 WHG).

Das Landratsamt Günzburg erteilte mit Schreiben vom 13.02.2015 das gemäß § 19 Abs. 3 WHG notwendige Einvernehmen.

Das Wasserwirtschaftsamt Donauwörth erklärt sich in seinem Schreiben vom 12.02.2015 mit der Versickerung einverstanden.

6.2 Gewässerausbau

Die im Bauwerksverzeichnis unter den Nummern 5.01 und 6.04 vorgesehene Verlegung des bestehenden Grabens auf Flurnummer 313, Gemarkung Limbach, stellt einen Gewässerausbau dar, der nach § 68 WHG genehmigungspflichtig ist.

Die Genehmigung wird von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung miterfasst (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG).

Gemäß dem landschaftspflegerischen Begleitplan wird der neue Grabenverlauf naturnah ausgebaut und mit einem Hochstaudensaum versehen. Durch die erteilten Auflagen (vgl. A.IV.2.2) wird sichergestellt, dass zum einen die Entwässerungswirkung auch bei der Verlegung aufrechterhalten bleibt und zum anderen in den neuen Grabendurchlass natürliches Sohlsubstrat eingespült werden kann.

Die Genehmigung ist mit den unter A.IV.2.2 festgelegten Auflagen gemäß § 68 Abs. 2 WHG zu erteilen, da durch die Verlegung eine Beeinträchtigung des Wohles der Allgemeinheit nicht zu erwarten ist und andere Anforderungen nach diesem Gesetz oder sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften eingehalten werden.

Das Wasserwirtschaftsamt Donauwörth hat mit gutachterlichen Stellungnahmen vom 02.06.2014, 27.01.2015 und 12.02.2015 sein Einverständnis mit dem Vorhaben aus wasserwirtschaftlicher Sicht erklärt.

6.3 Bodenschutz

Dem Vorhaben stehen auch Belange des Bodenschutzes nicht entgegen.

Zwar kann nicht völlig ausgeschlossen werden, dass durch die Schadstoffe der Kraftfahrzeuge die Bodenverhältnisse in unmittelbarer Fahrbahnnähe verschlechtert werden. Diese Bodenbelastung ist jedoch in der Regel gering, hält zumeist die Prüfwerte der Bodenschutzverordnung ein und ist mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand nicht vermeidbar. Wägt man die Gefahr einer eher geringen schädlichen Bodenverunreinigung mit dem hohen öffentlichen Interesse an der Ausbaumaßnahme ab, dann überwiegt insbesondere wegen der Steigerung der Verkehrssicherheit das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Bauvorhabens.

Im Planungsbereich und in unmittelbarer Umgebung sind weder Altablagerungen noch Altstandorte noch Verdachtsflächen bekannt.

Notwendige Auflagen wurden unter A.IV.2.3 erteilt.

7. Naturschutz, Landschaftspflege und Artenschutz

7.1 Naturschutz und Landschaftspflege

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des Umweltschutzes zu berücksichtigen (§ 3 Abs. 1 Satz 2, 2. Halbsatz FStrG).

Diese Belange werden konkretisiert durch die in § 1 BNatSchG enthaltenen Ziele und die in Art. 1 BayNatSchG aufgeführten Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaftspflege 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 Vorschriften 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 Gebot der Vermeidung von Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft so weit wie möglich Rechnung. Insoweit wird auf die vorgesehenen Maßnahmen in der landschaftspflegerischen Begleitplanung verwiesen. Die verbleibenden Beein-

trüchtigungen sind im landschaftspflegerischen Begleitplan 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 in Unterlage 12.1 vorgesehene Ersatzmaßnahme kompensieren. Darüber hinaus sind Minimierungs- und Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen.

Der Ausgleichsflächenbedarf wurde auf der Basis der zwischen dem Bayerischen Staatsministerium des Inneren und dem Bayerischen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen vereinbarten Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und Art 6a BayNatSchG (nunmehr § 15 Abs. 2 BNatSchG) vom 21.06.1993 ermittelt. Die erforderliche Ausgleichsfläche beträgt 0,7714 ha. Dabei ist berücksichtigt, dass nicht mehr benötigte Straßenflächen entsiegelt und der Landwirtschaft zur Verfügung gestellt werden. Weiterhin wird für das Landschaftsbild aufgrund von notwendigen Baumfällungen, für die entlang der Fahrbahn aus Gründen der Verkehrssicherheit kein Ersatz erbracht werden kann, ein zusätzlicher Ausgleich von 0,25 ha erbracht. Dieser Ausgleich ist mit der im landschaftspflegerischen Maßnahmenplan enthaltenen Minimierungsmaßnahme M 1, den Gestaltungsmaßnahmen G 1 bis G 4 und der Anlage einer Ersatzfläche E1 von 1,0495 ha in der Gemarkung Kleinkötz planerisch umgesetzt.

Aus den im Rahmen der Tektur vom 30.10.2014 vorgenommenen Änderungen ergeben sich keine zusätzlichen naturschutzfachlichen Anforderungen.

Auch die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf das Landschaftsbild können durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltenen Maßnahmen in ausreichendem Umfang kompensiert werden.

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

7.2 Artenschutz

Das Europäische und Nationale Artenschutzrecht stellt für die Maßnahme kein Hindernis dar. Die Verbotstatbestände des Artenschutzrechts nach § 44 Abs. 1 BNatSchG i. V. m. § 7 BNatSchG stehen dem Vorhaben nicht entgegen, da für die betroffenen Arten nicht mit relevanten Beeinträchtigungen zu rechnen ist.

Insoweit wird auf den Erläuterungsbericht des landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlage 12.1) verwiesen.

Die Trasse wird überwiegend bestandsidentisch geführt. Lediglich nördlich von Limbach weicht sie in einem kurzen Abschnitt deutlich davon ab. Die Abweichung liegt bei 190 m. Eine weitere leichte Abweichung findet sich zwischen Bau-Km 2+100 und 2+500. In diesen beiden Bereichen führt die neue Trasse durch intensiv landwirtschaftlich genutzte Flächen. Eine Zerschneidung von Landschaftsstrukturen findet nicht statt. Der Ausbau der Trasse führt auch zu keiner verkehrlichen Mehrbelastung der Straße.

In der landschaftspflegerischen Begleitplanung wurden die wesentlichen artenschutzrechtlichen Tierarten abgehandelt.

Im Vergleich zu der derzeit bestehenden Vorbelastung ergeben sich durch die vorliegende Baumaßnahme für die einzelnen Tier- und Pflanzenarten lediglich Auswirkungen mit einer geringen Eingriffsintensität, so dass keine spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung notwendig ist. Dies gilt auch unter Berücksichtigung der durch die Tektur vorgenommenen Änderungen.

8. Land- und Forstwirtschaft, Jagd- und Fischereiwesen

8.1 Landwirtschaft

Das planfestgestellte Straßenbauvorhaben ist auch mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar. Die Maßnahme beansprucht zwar Grundeigentum, das bisher landwirtschaftlich genutzt wird (im Einzelnen wird auf den Grunderwerbsplan und das Grunderwerbsverzeichnis – Unterlage 14 – verwiesen) und beeinträchtigt damit die Belange der Landwirtschaft. Die Beeinträchtigungen sind jedoch in der vorliegenden Planung so gering wie möglich gehalten und nicht so erheblich, dass sie zusammen mit den Flächenverlusten der Zulässigkeit des Vorhabens letztlich entgegenstehen. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit des Vorhabens und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange, insbesondere der Verkehrssicherheit, nicht möglich.

Der Forderung aller Vertreter der Landwirtschaft einen durchgängigen Weg parallel zur neuen B 10 auf der Südseite zu schaffen wird durch die Tektur vom 30.10.2014 nachgekommen. Der öffentliche Feldweg liegt höhengleich mit den südlich situierten landwirtschaftlichen Flächen und gewährleistet deren Erschließung. Die Querneigung des Weges ist nach Norden gerichtet, damit die

Entwässerung bei Starkregenereignissen über die Mulden am Dammfuß stattfindet.

Der Bayerische Bauernverband und die Stadt Burgau fordern zusätzlich zu den geplanten Querungs- und Zufahrtsmöglichkeiten drei weitere Anbindungen/Querungen der B 10 durch Feldwege, und zwar eine Verbindung des Feldweges Flurnummer 93 Gemarkung Großanhausen (südlich B 10) zum Weg Flurnummer 58 Gemarkung Großanhausen (nördlich B 10), eine Querung für den Lochweg im Bereich des Bauwerks 3.07 (Dole) und eine Verbindung vom Feldweg Flurnummer 191 Gemarkung Leinheim (südlich B 10) hin zum Weg Flurnummer 305 Gemarkung Limbach (nördlich B 10). Dies sei notwendig, um längere Fahrwege und einen erhöhten Zeitbedarf bei der Bewirtschaftung der Felder zu verhindern.

Die geforderten drei zusätzlichen Querungen können aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht geschaffen werden. Es ist zwar unbestritten, dass durch den Wegfall von Zufahrtsmöglichkeiten zur B 10 auch Querungsmöglichkeiten wegfallen und dadurch längere Fahrwege verbunden mit einem erhöhten Zeitbedarf für die Bewirtschaftung entstehen.

Bei der Planung wurde versucht, die bestehenden öffentlichen Wegeverbindungen, soweit es die Verkehrssicherheit zulässt, aufrecht zu erhalten und zu optimieren. In Absprache mit dem Bayerischen Bauernverband und betroffenen Landwirten wird im Rahmen der Tektur zwischen Bau-km 2+195 und Bau-km 2+250 eine Querungsstelle für landwirtschaftlichen Verkehr vorgesehen. In der Folge werden bis Bau-km 2+250 auf der B 10 Abbiegespuren in beiden Fahrtrichtungen angelegt. Sie dienen dem Anschluss an die Einmündungen in die B 10 auf der Nordseite bei Bau-km 2+250 (vgl. Bauwerksverzeichnis Nummer 1.06) und der Südseite bei Bau-km 2+195 (vgl. Bauwerksverzeichnis Nummer 1.14). Die Querungsstelle ist in beiden Fahrtrichtungen für landwirtschaftliche Fahrzeuge befahrbar. Daneben wird das landwirtschaftliche Wegenetz auf beiden Seiten der B 10 durchgängig hergestellt. Die Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Grundstücke erfolgt dann nahezu ausschließlich über das parallel zur B 10 verlaufende Wegenetz. Dadurch wird der Verkehr auf der B 10 von landwirtschaftlichen Fahrzeugen entlastet sowie die Verkehrssicherheit erhöht. Die vielen direkten Weganschlüsse an die B 10 entfallen weitgehend. Es verbleiben drei direkte verkehrsgerechte Anschlüsse bei Bau-km 2+250 nördlich und Bau-km 2+195 und Bau-km 2+700 südlich.

Auf dem verbesserten landwirtschaftlichen Wegenetz können die landwirtschaftlichen Fahrzeuge getrennt vom restlichen Verkehr lange Strecken zurücklegen

ohne den Zeitverlust, der sich aus häufigem Ein- und Ausfahren auf die Bundesstraße ergibt. Auf diese Weise hält sich der Zeitverlust bei der Bewirtschaftung in Grenzen. Die längeren Wege sind aus Gründen der Verkehrssicherheit hinzunehmen. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit durch den Wegfall des Großteils der Feldwegezufahrten und die Errichtung des begleitenden Feldwegesystems begrüßt auch das Landratsamt Günzburg in seiner Stellungnahme vom 11.06.2014. Die Reduzierung der Feldwegezufahrten wird als wichtiges Mittel zur Erhöhung der Verkehrssicherheit gesehen. Unterstützt wird die Reduzierung der direkten Zufahrten auch von der Polizei.

Die oben geschilderte im Rahmen der Tektur gefundene weitere Querungsmöglichkeit für die Landwirtschaft wird vom Landratsamt Günzburg in seiner Stellungnahme vom 27.01.2015 insbesondere deswegen begrüßt, weil durch die geplante Verbreiterung der B 10 in beiden Fahrtrichtungen eigene Aufstellspuren für Linksabbieger entstehen. Dies stellt eine erhebliche Erhöhung der Sicherheit beim Abbiegen der Fahrzeuge dar.

Im Übrigen schützt Art. 17 BayStrWG nur Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen. Nicht jedoch die darüber hinausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken. Die Zufahrten zu den landwirtschaftlichen Flächen werden nicht mehr direkt über die Bundesstraße gewährleistet, sondern über das landwirtschaftliche Wegenetz, das in weiten Teilen neu entsteht. Die Art und Weise der Verbindung eines Grundstücks mit anderen Grundstücken mittels des öffentlichen Wegenetzes oder der unveränderte Fortbestand einer bestimmten auf dem Gemeingebrauch beruhenden Verbindung stellt keine geschützte Rechtsposition dar.

Längere Wege und ein im Einzelfall entstehender größerer Zeitbedarf sind im Interesse der Erhöhung der Verkehrssicherheit im vorliegenden Fall in Kauf zu nehmen.

Die Forderung des Bayerischen Bauernverbandes nach einer Gleichberechtigung von Fahrradfahrern und landwirtschaftlichem Verkehr auf den öffentlichen Feldwegen kann nicht im Planfeststellungsverfahren geregelt werden, sondern bleibt einer Festlegung durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde vorbehalten.

Die Rücksichtnahme auf die landwirtschaftlichen Belange bei der Straßenbepflanzung wurde vom Vorhabensträger ebenso zugesichert wie der fachgerechte Rückbau der B 10 alt und das Vermeiden einer Entwässerung auf landwirtschaftliche Nutzflächen.

Fragen der Entschädigung von Flur- und Aufwuchsschäden sind nicht im Planfeststellungsverfahren zu regeln, deshalb ist auf die entsprechende Forderung des Bayerischen Bauernverbandes hier nicht einzugehen.

8.2 Forstwirtschaft

Belange der Forstwirtschaft werden durch die Baumaßnahme nicht beeinträchtigt.

8.3 Jagd- und Fischereiwesen

Belange des Jagd- und Fischereiwesens werden durch die Baumaßnahme nicht beeinträchtigt.

9. Sonstige öffentliche und private Belange, Eigentumseingriffe

9.1 Denkmalpflege

Das Vorhaben kann 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.

Die in der Stellungnahme des Landesamtes für Denkmalschutz vom 01.07.2014 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 Baumaßnahmen auch in der Stellungnahme des Landesamtes für Denkmalschutz nicht aufgezeigte Bodendenkmäler mit nationaler Bedeutung auftreten, deren Schutz durch die vorgesehenen Auflage 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 die 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 bezeichneten Verdachtsflächen, als auch eventueller Zufallsfunde unter Beachtung der durch die Schutzauflagen vorgesehen Maßnahmen (s. o. A.VI.1.1.1 bis 1.1.3).

9.2 Sonstige Belange

Die Auflagen A.VI.3.1 bis 3.4 und A.VI.4.1 bis 4.4 dienen der Sicherstellung der Telekommunikation sowie der Stromversorgung.

Die Auflage A.VI.5 dient dem berechtigten Interesse der Straßenanlieger, dass auch während der Bauzeit ein Zugang bzw. eine Zufahrt zu ihrem Grundstück erhalten bleibt oder ein angemessener Ersatz geschaffen wird.

Die Auflage A.VIII. stellt die Einhaltung der im Planfeststellungsverfahren getroffenen Vereinbarungen einschließlich der im Erörterungstermin gemachten Zusagen sicher.

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 vorgesehen Eingriffe in das Eigentum müssen zwingend erforderlich sein und auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.

Die Planung wird diesen Vorgaben gerecht. Die in den Grunderwerbsplänen und im Grunderwerbsverzeichnis (Unterlagen 14.1 und 14.2) vorgesehene Inanspruchnahme von Grundeigentum ist erforderlich, um die Straßenbaumaßnahme, die insgesamt dem Wohl der Allgemeinheit dient, zu verwirklichen. Die Planung nimmt damit auf die Interessen der betroffenen Grundstückseigentümer so weit wie möglich Rücksicht.

Insbesondere durch die in der Tekturplanung vorgenommene Verlegung des Feldwegs südlich der neuen B 10 parallel zur Straßentrasse wird die Zerschneidungswirkung der Baumaßnahme erheblich verringert und so den Interessen der betroffenen Eigentümer soweit wie möglich Rechnung getragen.

Die Baumaßnahme ist in dem planfestgestellten Umfang erforderlich, um die Verkehrssicherheit im betreffenden Abschnitt zu erhöhen und den Ausbaustandard an die heutigen Verkehrsverhältnisse anzupassen.

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.

1. Landratsamt Günzburg

Das Landratsamt Günzburg hat nach Beteiligung der Fachstellen im Hause mitgeteilt, dass mit der Maßnahme grundsätzlich Einverständnis besteht.

Die Untere Wasserrechtsbehörde hat keine Einwände zu dem Plan und schließt sich bei der Beurteilung der geplanten Entwässerung den Ausführungen des Wasserwirtschaftsamtes an. Das nach § 19 Abs. 3 WHG erforderliche Einvernehmen für die Erteilung der gehobenen Erlaubnis gem. § 15 WHG wurde mit Schreiben vom 27.01.2015 und 13.02.2015 erteilt.

Für den Bereich Abfallrecht weist das Landratsamt darauf hin, dass, falls der Einbau von nicht zugelassenen Ersatzbaustoffen vorgesehen sein sollte, die Zulässigkeit und Umweltverträglichkeit im Planfeststellungsverfahren zu beantragen und zu prüfen sei. Ein solcher Einbau wurde vom Vorhabensträger nicht beantragt, so dass sich die entsprechende Prüfung erübrigt.

Aus Sicht der Immissionsschutzbehörde bestehen gegen die Planung keine Einwände.

Die Untere Naturschutzbehörde beim Landratsamt Günzburg bringt folgende Anregungen und Hinweise vor:

Die vor kurzem gepflanzte Lindenallee hinter einer Schutzplanke im Osten des Untersuchungsgebiets und einige ältere Bäume müssten dem Straßenbau weichen. Aus naturschutzfachlicher Sicht sei in diesem Bereich die Lindenallee

quantitativ durch Neupflanzungen – selbstverständlich hinter einer Schutzplanke – zu ersetzen.

Die durch die Rodung anfallenden Wurzelstöcke sowie das Stammholz sollten als Totholzstruktur in geeigneten Bereichen vor Ort verwendet und entsprechend eingebaut werden. Die genaue Örtlichkeit sollte mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt werden.

Das Verbringen des anfallenden Aushubmaterials sei im Vorfeld abzuklären und mit der Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen. Bei der Ausschreibung der Baumaßnahme sei dies zu berücksichtigen. Ohne Genehmigung dürfe von der Baufirma kein Humusmaterial abgegeben werden.

Der Forderung nach Neupflanzung einer Lindenallee hinter einer Leitplanke kann nicht nachgekommen werden.

Das Anbringen von Schutzplanken am Fahrbahnrand ist an der fraglichen Stelle aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht empfehlenswert. Es birgt die Gefahr, dass von der Fahrbahn abgekommene Fahrzeuge nach Kollision mit der Schutzplanke auf die Gegenfahrbahn geschleudert werden und so noch weitere Verkehrsteilnehmer gefährden. Ohne Schutzplanken kann eine Neupflanzung gemäß der Richtlinie für passive Verkehrssicherheit nur in einem Mindestabstand von 8 m zum Fahrbahnrand vorgenommen werden. Dies hat einen erhöhten Flächenbedarf zur Folge. Die flächenschonende Ausführung der Baumaßnahme und die Beachtung aller Gesichtspunkte der Verkehrssicherheit sind in diesem Fall höher zu bewerten, als die naturschutzrechtlichen Anregungen, zumal diverse Ersatzpflanzungen, unter anderem in Kleinkötz, vorgenommen werden. Auch im Bereich von Bau-km 1+100 bis 1+200, Bau-km 1+460 bis 1+560 sowie Bau-km 2+170 bis 2+240 werden Gehölzstrukturen eingebracht. Insbesondere sollen hier auch Großbäume wie Linden gepflanzt werden. Für den Wegfall der Straßenbegleitgehölze wurde gemäß dem Grundsatz 8 für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz bei staatlichen Straßenbauvorhaben ein zusätzlicher Ausgleichs- bzw. Ersatzflächenbedarf im Umfang von 0,25 ha ermittelt.

Der Einbau von durch Rodung anfallenden Wurzelstöcken in geeigneten Bereichen und in Absprache mit der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde wird vom Vorhabensträger zugesagt und ist durch die Auflage A.V.4. gesichert. Das gleiche gilt für das Verbringen von Aushubmaterial (s. Auflage A.V.5.).

Der Kreisheimatpfleger des Landkreises Günzburg wendet sich grundsätzlich gegen den Ausbau. Die Unfallzahlen seien durch die verkehrsrechtlichen An-

ordnungen zurückgegangen. Der immense Flächenverbrauch durch die Neustrassierung werde deshalb abgelehnt. Ein Umbau der Kreuzung B 10/GZ 15/GVS werde befürwortet.

Die Stellungnahme benennt keine schutzwürdigen Belange der Heimatpflege. Im Übrigen ist der Flächenverbrauch im Gegensatz zu einem Neubau vergleichsweise gering, da sich die Baulänge insgesamt verkürzt und alte Straßenflächen aufgelassen und landwirtschaftlicher Nutzung zugeführt werden. Der überschlägige Mehrbedarf an Fläche von ca. 1.000 m² ist aus Gründen der Verkehrssicherheit gerechtfertigt.

Die Straßenverkehrsbehörde befürwortet den Ausbau, da er einen großen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit darstelle. Besonders hervorgehoben werden u. a. der Wegfall eines Großteils der Feldwegezufahrten und die Schaffung der begleitenden Wirtschaftswege für den landwirtschaftlichen Verkehr.

Das zunächst für die Zufahrt nach Kleinanhausen angeregte Verbot der Ein- und Ausfahrt für den allgemeinen Verkehr wird nach der vorgelegten Tekturplanung für diesen Bereich nicht mehr für notwendig erachtet. Im Übrigen sind derartige Regelungen nicht im Planfeststellungsbeschluss, sondern im Rahmen von verkehrsrechtlichen Anordnungen zu treffen.

Die im Rahmen der Tekturplanung vom 30.10.2014 vorgesehene Bushaltestelle im Bereich der Königin-Bild-Straße wird vom Landkreis als Träger des ÖPNV ausdrücklich begrüßt. Durch die Einrichtung an dieser Stelle sei die weitere ausreichende Anbindung von Limbach an den Linienverkehr nach Günzburg und Burgau gewährleistet.

2. Stadt Burgau

Die Stadt Burgau hat sich als Träger öffentlicher Belange und auch als in eigenen Belangen Betroffene mit Schreiben vom 16.06.2014 umfangreich zu dem Vorhaben geäußert.

Die Einwendungen zur Trassierung und Gradientenführung werden oben unter Punkt C.III.3.2.2.3 behandelt. Zu den Einwendungen zur Lärmbelastung und deren mögliche Auswirkungen auf die gemeindliche Bauleitplanung siehe oben C.III.5.1.4 und C.III.4.2.

Die Stadt Burgau regt an, den Zustand der öffentlichen Feld- und Waldwege vor Beginn der Baumaßnahme festzustellen. Die Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Flächen während der Bauzeit sei sicherzustellen. Das Staatliche Bauamt sichert dies im Erörterungstermin zu. Inwieweit die Stadt Burgau eine Sondernutzungsgebühr für die Benutzung der öffentlichen Straßen verlangen kann bzw. wird, ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Die Sondernutzung an Feld- und Waldwegen regelt sich gem. Art. 56 BayStrWG nach bürgerlichem Recht, es sei denn, die Gemeinde hat eine Sondernutzungssatzung nach Art. 22a BayStrWG erlassen. Eine solche Satzung existiert bei der Stadt Burgau und regelt verbindlich die Erhebung von Sondernutzungsgebühren.

Die Stadt Burgau hält die Straßenentwässerung im Bereich des Eichberges für problematisch, da keine hydraulischen Berechnungen zur Regenwasserableitung auf der Basis der Regelwerke, die die aktuellen Regenereignisse berücksichtigt, stattgefunden haben. Die Planungen sollen mit den Plänen der Stadt Burgau zur Herstellung eines Regenrückhaltebeckens im Bereich von Großanhausen abgestimmt werden. Auch das Thema Regenwasserbehandlung (Vorreinigung und Rückhaltung) finde sich nicht in den Planunterlagen.

Eine genauere Berechnung ist nicht erforderlich. Die Entwässerung erfolgt als reine Straßenentwässerung über einen im Eigentum des Straßenbaulastträgers stehenden RW-Kanal mit Überleitung in einen Graben, der wiederum in den Vorfluter Kammel (Gewässer II. Ordnung) entwässert.

Aus der Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Donauwörth vom 02.06.2014 ergibt sich, dass die geplante Entwässerung die bestehenden Verhältnisse nicht wesentlich ändert. Die Einleitungsmenge erhöht sich nur geringfügig durch die größere Straßenbreite der neuen B 10. Das gleiche gilt für die Schadstoffbelastung. Auch die in der Tekturplanung vorgesehenen Versickermulden beidseitig des Dammfußes und die zusätzliche Einleitungsstelle E.03 erfüllen keine wasserrechtlichen Tatbestände. Ein Einvernehmen des Kanalbetreibers ist aufgrund der bestehenden Eigentumsverhältnisse nicht notwendig (siehe oben C.III.6.1).

Die unter A.IV.2.1 bestimmte Auflage dient dazu, dass bereits auf der gesamten Länge der Versickermulde eine ausreichende Versickerung stattfinden kann.

Konkrete Pläne zur Errichtung eines Regenwasserrückhaltebeckens im Bereich von Großanhausen wurden weder dem Vorhabensträger noch der Planfeststellungsbehörde vorgelegt.

Die zur Tekturplanung aufgestellten Forderungen zur Überprüfung der Entwässerung der Radwegunterführung sind präkludiert, da die Einwendungen keine durch die Tektur bedingte Änderung betreffen. Durch die Tektur wurde lediglich der Träger der Unterhaltslast des Kanals neu festgelegt. Die Art der Entwässerung entspricht den Unterlagen des Antrags vom 03.03.2014.

Die Stadt Burgau fordert zur besseren Bewirtschaftung der Felder weitere Querungen in Absprache mit der Landwirtschaft.

Die in Absprache mit dem Bayerischen Bauernverband gefundene Lösung, durch eine zusätzliche Quermöglichkeit der Erreichbarkeit der Felder zu verbessern, hält die Stadt Burgau für nicht ausreichend. Sie weist insbesondere auf die vorgesehene große Steigung der Anfahrt hin und befürchtet eine Einschränkung der Befahrbarkeit für landwirtschaftliche Fahrzeuge und eine Einschränkung der Zufahrt zu landwirtschaftlichen Flächen durch die notwendigen Leitplanken. Diese Einwände betreffen keine Belange der Stadt Burgau. Die Planung fand in enger Abstimmung mit den betroffenen Eigentümern und den Vertretern des Bayerischen Bauernverbandes statt, so dass von einer Berücksichtigung dieser Belange auszugehen ist. Der Einwand der zu geringen Quermöglichkeiten für die Landwirtschaft wurde bereits oben unter C.III.8.1 ausführlich behandelt.

Die Stadt Burgau fordert für die landwirtschaftlichen Rad- und Wirtschaftswege eine verkehrsrechtliche Beschilderung dahingehend, dass Radverkehr und landwirtschaftlicher Verkehr gleichberechtigt sind. Verkehrsrechtliche Anordnungen können grundsätzlich nicht in einem Planfeststellungsbeschluss angeordnet werden. Deshalb ist die Beschilderung vom Straßenbaulastträger in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde beim LRA Günzburg vorzunehmen.

Der von der Stadt Burgau geforderte ordnungsgemäße Rückbau der B 10 alt ohne Mulden wird vom Staatlichen Bauamt zugesagt.

Schutzplanken sind, soweit notwendig, in der Planung vorgesehen. Das Staatliche Bauamt sagt zu, die Anbringung von Schutzplanken mit den jeweils betroffenen Eigentümern im Vorfeld abzustimmen.

Die Stadt Burgau vertritt die Auffassung, dass es sich bei dem entlang des nördlichen Dammfußes geplanten Weg um einen „unselbständigen Rad- und Wirt-

schaftsweg“ und somit einen Bestandteil der B 10 handele, mit der Folge, dass die Straßenbaulast beim Bund liege.

Das Bayerische Straßen- und Wegegesetz kennt den Begriff des „unselbständigen Rad- und Wirtschaftsweges“ nicht.

Art. 2 Nr. 1b BayStrWG definiert lediglich den Begriff des unselbständigen Geh- und Radweges. Ein solcher liegt vor, wenn der Weg in Zusammenhang mit einer Fahrbahn steht und mit dieser gleichläuft. Auf jeden Fall müssen die unselbständigen Geh- und Radwege funktionell derselben Verkehrsverbindung dienen, wie die Fahrbahnen, denen sie beigeordnet sind (vgl. Edhofer / Willmitzer, Bayerisches Straßen- und Wegegesetz Ziffer 2 zu Art. 2). Der Vorhabens-träger bezeichnet den Weg als kombinierten „Rad- und Wirtschaftsweg“ zur Erschließung der angrenzenden landwirtschaftlichen Grundstücke sowie zur Ergänzung des unterbrochenen Wegenetzes und zum Anschluss des Radwegs. Damit dient der Weg nicht funktionell derselben Verkehrsverbindung wie die B 10, die eine überregionale Verbindungsfunktion hat. Der parallel laufende „Rad- und Wirtschaftsweg“ dient in erster Linie der Erschließung der angrenzenden landwirtschaftlichen Grundstücke und ist dafür auch notwendig (vgl. oben C.III. 8.1). Er ist nach den Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW 1999) geplant und hat folglich eine Regelbreite von 3,50 m (Asphaltbefestigung) und 0,50 m breite Bankette.

Dieser Ausbaustandard ergibt sich aus der Verkehrsbedeutung, die diesem Weg zugedacht ist. Da aus Gründen der Verkehrssicherheit die bestehenden direkten Anschlüsse an die Bundesstraße reduziert wurden, ist das Wegenetz, das für die Bedürfnisse der Landwirtschaft unabdingbar ist, zu ergänzen und neu zu schaffen. Der Weg am nördlichen Dammfuß der neuen B 10 ist zur Erschließung der anliegenden landwirtschaftlichen Grundstücke notwendig. Der landwirtschaftliche Verkehr soll sich künftig weitgehend auf dem begleitenden Wegenetz abspielen und den Verkehr auf der Bundesstraße so wenig wie möglich tangieren. Dadurch werden bestehende Gefahrenpunkte der Planfeststellungsstrecke beseitigt.

Der im Bauwerksverzeichnis unter Nummer 1.05 beschriebene kombinierte befestigte „Rad- und Wirtschaftsweg“ ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde aufgrund seiner Verkehrsbedeutung ein ausgebauter öffentlicher Feldweg, dessen Straßenbaulastträger gem. Art. 54 Abs.1 BayStrWG die jeweilige Gemeinde ist.

Das gleiche gilt im Übrigen für den durch die Tekturunterlagen südlich der neuen B 10 vorgesehen Weg.

Es bleibt den Beteiligten vorbehalten, den Unterhalt und die Baulast wie bisher durch entsprechende Vereinbarungen zu regeln. Solche sind jedoch nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Beim Erörterungstermin wurde festgestellt, dass die Kosten für die Verlegung der Abwasserdruckleitung in einem Vertrag aus dem Jahre 1987 zwischen der Stadt Burgau und dem Bund bzw. dem Landkreis geregelt sind. Streitigkeiten daraus sind deshalb nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Die Stadt Burgau wendet ein, dass durch die gewählte Höhenlage höhere Unterhaltungskosten für die GVS Limbach – Harthausen entstehen würden. Die Unterhaltungskosten sollen vom Verursacher getragen werden.

Straßenbaulastträger für die GVS ist die Stadt Burgau. Zum Unterhalt gehört auch die Pflege der Böschungen. Mehraufwand, der durch die Höhenlage entsteht, ist von der Stadt Burgau hinzunehmen. Zur Trassierung und Gradienten vgl. oben unter C.III.3.2.2.3. Daneben ist zu berücksichtigen, dass sich durch die Verlegung der B 10 die Kreisstraße verlängert. Die GVS wird kürzer, dadurch entstehen beim Unterhalt der GVS Einsparungen.

Die Stadt Burgau fordert nach wie vor die Verlegung der Bushaltestelle in die Ortsmitte von Limbach. Die Kosten für die Bushaltestelle sollen vom Staatlichen Bauamt ermittelt werden und der Stadt Burgau zur Verfügung gestellt werden, damit sie in der Ortsmitte eine Haltestelle errichten kann.

Der Landkreis Günzburg als Träger des ÖPNV begrüßt in seiner Stellungnahme vom 29.01.2015 die Anlage einer Bushaltestelle an der vorgesehenen Stelle. Dadurch werde weiterhin eine gute Anbindung des Ortsteils Limbach an den Linienverkehr Richtung Günzburg und Burgau gewährleistet. Der Umweg für die Busse sei zumutbar. Bei der Abwägung zwischen dem Interesse der Stadt Burgau, die Haltestelle in die Ortsmitte zu verlegen, und der Situierung der Haltestelle am vorgesehenen Ort, mit der Folge einer Aufrechterhaltung des Anschlusses von Limbach an den ÖPNV des Landkreises Günzburg, ist dem weiteren Anschluss des Ortsteils Limbach an den ÖPNV des Landkreises Günzburg der Vorzug zu geben. Die Forderungen der Stadt Burgau werden zurückgewiesen.

Die Verlegung des Wassergrabens von Bau-km 1+245 bis 1+455 ist nicht für die Entwässerung der Bundesstraße und des parallelen öffentlichen Feldweges

notwendig. Die Straßen und Wege werden über die Böschungen entwässert. Deshalb verbleibt es bei der bisherigen Unterhaltungspflicht der Stadt Burgau.

Die von der Stadt Burgau und der Straßenverkehrsbehörde beim Landratsamt Günzburg gewünschte verkehrsrechtliche Anordnung zur Regelung der Zufahrt nach Kleinanhausen kann nicht im Planfeststellungsverfahren vorgenommen werden. Sie hat sich im Übrigen zumindest aus Sicht des Landratsamtes Günzburg durch die in der Tektur vom 30.10.2014 vorgesehene Quermöglichkeit (Bauwerksverzeichnis Nummer 1.14) erledigt (vgl. auch oben C.IV.1.).

Die von der Stadt Burgau gewünschte Radwegüberführung wird wegen des größeren Landverbrauchs und der zu erwartenden Mehrkosten bei Bau und Unterhalt im Vergleich zu einer Unterführung vom Vorhabensträger zu Recht abgelehnt.

Durch die Tektur vom 30.10.2014 wurden folgende von der Stadt Burgau erhobenen Forderungen erledigt:

- Anlage eines durchgängigen Wirtschaftsweges südlich der B 10.
- Planung der Straßenentwässerung so, dass keine Vernässung von landwirtschaftlichen Grundstücken eintritt.
- Die Einwendungen betreffend die Baulast und den Unterhalt der im Bauwerksverzeichnis unter Nummern 1.07 (Geh- und Radweg entlang der GZ 15), 2.01 (Neubau Unterführung Geh- und Radweg), 3.04 (Entwässerungsmulde entlang Geh- und Radweg beidseitig), 3.05 (Neubau Regenwasserkanal für die Ableitung des Oberflächenwassers aus der Radwegunterführung) und E.01 (Einleitungsstelle Regenwasserkanal) beschriebenen Maßnahmen.

Im Übrigen werden die Forderungen der Stadt Burgau zurückgewiesen.

3. Gemeinde Rettenbach, VG Offingen

Die Gemeinde fordert für die Bauzeit eine Erschließung der Kiesgrube der Fa. Leitenmaier, die nicht durch Harthausen führt. Das gleiche müsse für den Baustellenverkehr gelten.

Detaillierte Regelungen zu Umleitungsstrecken während der Bauzeit sind nicht im Planfeststellungsbeschluss festzulegen.

Das Staatliche Bauamt sichert jedoch die größtmögliche Rücksichtnahme zu. Eventuelle kurze Durchfahrtszeiten können allerdings nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Sie werden im Bedarfsfall mit der Gemeinde abgesprochen. Die Gemeinde fordert nach der Baumaßnahme ein funktionierendes Feldwegenetz. Ebenso sollen die Behinderungen der Landwirte während der Bauzeit so gering wie möglich sein.

Die Wiederherstellung der Funktion des Feldwegenetzes wird zugesagt. Die Behinderungen der Landwirte während der Bauphase sollen durch frühe Information und eine intensive Kommunikation auf ein Minimum begrenzt werden.

Die Gemeinde verwahrt sich gegen Kosten, die sich durch die Verlegung des Rad- und Wirtschaftsweges an der B 10 ergeben könnten. Für eventuelle Flächenminderungen verlangt sie Entschädigung.

Die Frage der Unterhaltungspflicht für neu entstehende öffentliche Feld- und Waldwege wurde bereits oben unter C.IV.2 ausführlich behandelt.

Fragen der Entschädigung sind nicht im Planfeststellungsverfahren zu regeln.

Das Staatliche Bauamt Krumbach sagt jedoch eine Entschädigung für die Inanspruchnahme von gemeindlichen Grundstücken zu.

Die Gemeinde regt die Prüfung der Lärmbelastung für die Bewohner des Ortschafts Harthausen durch das Heranrücken der B 10 an.

Vergleiche dazu die Ausführungen oben unter C.III.5.1.4.

Die Gemeinde regt die Überprüfung der Zufahrtsmöglichkeiten für das Grundstück Flurnummer 388/4, Gemarkung Harthausen, an. Diese wurden im Erörterungstermin erläutert. Sie sind im Einvernehmen mit dem Eigentümer geregelt.

Die Gemeinde fordert weiterhin, dass die Umleitungsstrecken nicht über Remshart, Harthausen oder Rettenbach geführt werden.

Das Staatliche Bauamt erläuterte im Erörterungstermin die geplanten Umleitungsstrecken. Sie werden großräumig über das klassifizierte Straßennetz geführt.

Die Forderungen der Gemeinde Rettenbach werden, soweit sie nicht erledigt sind, zurückgewiesen.

4. Wasserwirtschaftsamt Donauwörth

Das Wasserwirtschaftsamt Donauwörth hat mit Schreiben vom 02.06.2014, 27.01.2015 und 12.02.2015 zum planfestgestellten Vorhaben Stellung genommen. Es bestehen aus wasserwirtschaftlicher Sicht grundsätzlich keine Einwände.

Die Auflagenvorschläge für die wasserrechtliche Erlaubnis und den Gewässer-ausbau sind im Planfeststellungsbeschluss umgesetzt (A.IV.2.1 bis 2.2). Im Üb-
rigen wird auf C.III.6. verwiesen.

5. Amt für Ländliche Entwicklung Schwaben

Das Amt für Ländliche Entwicklung Schwaben hat mit Schreiben vom 10.06.2014 zum Vorhaben Stellung genommen. Gegen die Planungen werden keine Einwände erhoben. Die Anregung, an der Nordseite der Grundstücke Flurnummern 316/1, 316, 315 (alle Gemarkung Limbach) und 388/ 4 (Gemar-
kung Harthausen) einen Wirtschaftsweg anzulegen, wurde durch die Tektur er-
ledigt. Dort ist ein entsprechender Weg zur Erschließung der Grundstücke ge-
plant.

6. Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Augsburg

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Augsburg hat mit Schreiben vom 05.06.2014 Stellung genommen. Darin wird die Variante 1 wegen des ge-
ringen Landverbrauchs als die aus landwirtschaftlich-fachlicher Sicht Bevorzug-
te dargestellt. Zur Entscheidung für die planfestgestellte Trasse der Variante 2
und zur Abwägung der Einwendungen vergleiche oben C.III.3.2.2.2 und 3.2.2.3.
Die Anregung zu bodenordnenden Maßnahmen wurde im Erörterungstermin zu-
rückgezogen unter der Voraussetzung, dass ein einvernehmlicher Grunderwerb
stattfindet.

Der Forderung nach einem parallelen Wirtschaftsweg südlich der B 10 wird
durch die Tektur vom 30.10.2014 nachgekommen.

7. Bayer. Bauernverband, Geschäftsstelle Günzburg

Der Bayerische Bauernverband, Geschäftsstelle Günzburg, hat mit Schreiben vom 18.06.2014 Stellung genommen.

Der Forderung nach einem parallelen Anwandweg südlich der B 10 wird durch
die Tektur vom 30.10.2014 nachgekommen.

Der öffentliche Feldweg liegt höhengleich mit den südlich situierten landwirt-
schaftlichen Flächen, um eine Zufahrmöglichkeit zu gewährleisten. Die
Querneigung des Weges ist nach Norden gerichtet, damit die Entwässerung bei
Starkregenereignissen über die Mulden am Dammfuß stattfindet.

Aufgrund der Forderungen nach zusätzlichen Querungsmöglichkeiten über die B 10 wurde in Absprache mit dem Bayerischen Bauernverband gemeinsam mit den betroffenen Eigentümern eine Querungsstelle für den landwirtschaftlichen Verkehr eingeplant (Bauwerksverzeichnis Nummer 1.14).

Zu den Forderungen nach bestimmten verkehrsrechtlichen Anordnungen auf den öffentlichen Feldwegen, nach Rücksichtnahme auf die Belange der Landwirtschaft bei den geplanten Neupflanzungen und bei der Entwässerung sowie den Anforderungen an den Rückbau der B 10 alt und die Art und Weise der Entschädigung vergleiche oben C.III.8.1.

Soweit die Forderungen aus dem Schreiben vom 18.06.2014 nicht erledigt sind, werden sie zurückgewiesen (zur Begründung vgl. oben C.III.8.1).

8. Versorgungsunternehmen

Alle im Planfeststellungsbereich betroffenen Versorgungsunternehmen wurden im Verfahren angehört. Stellungnahmen wurden abgegeben von

- LEW Verteilnetz GmbH
- LEW TelNet GmbH
- E.ON Netz GmbH
- Bayernwerk AG
- schwaben netz gmbh

Die betroffenen Versorgungsunternehmen haben sich mit dem Vorhaben einverstanden erklärt. Die Stellungnahmen enthalten im Wesentlichen Hinweise und Informationen für den Vorhabensträger sowie die Bitte um rechtzeitige Abstimmung der erforderlichen Arbeiten und Aufrechterhaltung des Betriebs auch während der Bauzeit.

Der Vorhabensträger hat die Erfüllung sämtlicher Forderungen zugesagt. Die Durchführung der notwendigen Maßnahmen erfolgt in enger Zusammenarbeit und Abstimmung mit den betroffenen Spartenträgern bzw. Unternehmen unter Berücksichtigung der geforderten Vorlaufzeiten. Die Einhaltung der getroffenen Zusagen wird zusätzlich durch die Auflagen des Beschlusses gewährleistet.

Auf die von Bau-km 1+000 bis 1+180 verlaufende 1-kV-Kabelleitung und eine 1-kV-Freileitung zur Stromversorgung der Anlieger in der Königin-Bild-Straße wird informatorisch hingewiesen.

V. Einwendungen und Forderungen Privater

1. Eigentümer Flurnummern 284 und 285/2, Gemarkung Limbach

Die Eigentümer von Flurnummer 284 und 285/2, Gemarkung Limbach, wenden ein, dass durch die geplante Straßenbaumaßnahme die Gefahr bestehe, dass Straßenwasser auf ihre Grundstücke gelange und dort Schäden verursache.

Bei einem gemeinsamen Ortstermin mit dem Staatlichen Bauamt wurden Sicherungsmaßnahmen gegen das Regenwasser vereinbart. Es werden eine Sickerfläche und eine Querrinne angelegt, um das Abfließen des Wassers in die Königin-Bild-Straße zu verhindern.

Diese vereinbarten Maßnahmen sind in die Tektur vom 30.10.2014 eingearbeitet. Die Pläne wurden den Einwendungsführern zur Kenntnis gebracht. Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht erledigt sind.

2. Eigentümer Flurnummer 60, Gemarkung Großanhausen

Die Einwände des Grundstückseigentümers von Flurnummer 60, Gemarkung Großanhausen, gegen die Trassierung im Bereich des Eichbergs haben sich erledigt. Sie wurden vom Vorhabensträger überprüft. Eine Verlegung der Trasse zur Vermeidung von Durchschneidungen im Bereich der Grundstücke Flurnummer 60 und 92/2, Gemarkung Großanhausen, weiter in Richtung Norden scheidet schon an der Tatsache, dass dadurch das zu Wohnzwecken genutzte privilegierte Gebäude am Nordostrand der Flurnummer 57, Gemarkung Kleinanhausen, betroffen wäre. Im Übrigen konnten sich Grundstückseigentümer und Vorhabensträger bzgl. der notwendigen Flächeninanspruchnahme einigen.

VI. Gesamtergebnis

Zusammenfassend wird festgestellt, dass der Ausbau der Bundesstraße 10 zwischen Limbach und Leinheim gerechtfertigt ist. Unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt, das Eigentum sowie die übrigen öffentlichen und privaten Belange handelt es sich bei dem planfestgestellten Vorhaben um eine Lösung, die nach dem Gebot der gerechten Abwägung und dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit die unterschiedlichen und zum Teil widerstreitenden Belange entsprechend

ihrem Gewicht berücksichtigt (Grundsatz der Konfliktbewältigung). Gesetzliche Zielvorgaben und Optimierungsgebote wurden beachtet. Eine vorzugswürdige Alternative zur planfestgestellten Maßnahme ist nicht ersichtlich.

VII. Straßenrechtliche Verfügungen

Die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bundesfernstraßengesetz basieren auf § 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG. Rechtsgrundlage für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz sind die Art. 6, 7 und 8 BayStrWG.

Der Umfang der Widmungen und Umstufungen ergibt sich aus dem Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.2) und aus der Übersichtskarte zu den straßenrechtlichen Verfügungen (Unterlage 7.3).

VIII. Kostenentscheidung

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

D. Rechtsbehelfsbelehrung, Hinweise

I. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann **innerhalb eines Monats nach seiner Zustellung (Bekanntgabe)** Klage bei dem

**Bayer. Verwaltungsgerichtshof in München,
Ludwigstr. 23, 80539 München,**

erhoben werden. Die **Klage** ist beim Gericht **schriftlich** zu erheben. **Sie muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Streitgegenstand bezeichnen** und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben (§ 17 e Abs. 5 FStrG).

Das Gericht kann Erklärungen oder Beweismittel, die erst nach Ablauf der Frist vorgebracht werden, zurückweisen und ohne weitere Ermittlungen entscheiden, wenn ihre Zulassung nach der freien Überzeugung des Gerichts die Erledigung des Rechtsstreits verzögern würde und der Kläger die Verspätung nicht genügend entschuldigt (§ 87b Abs. 3 VwGO).

Der angefochtene Beschluss soll in Urschrift oder in Abschrift (Kopie) beigelegt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften (Kopien) für die übrigen Beteiligten beigelegt werden.

Vor dem Bayer. Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule als Bevollmächtigten vertreten lassen. Abweichend davon können sich juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen im höheren Dienst vertreten lassen.

Eine Klageerhebung in elektronischer Form (z. B. durch E-Mail) ist unzulässig.

II. Hinweis zur Zustellung (Bekanntmachung)

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss wird dem Vorhabensträger und denjenigen, über deren Einwendungen und Stellungnahmen entschieden worden ist, zugestellt. Eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter A.II. des Beschlusstextes genannten Planunterlagen in den Dienststellen der Stadt Burgau, der Stadt Günzburg, der Verwaltungsgemeinschaft Kötz sowie der Verwaltungsgemeinschaft Offingen nach ortsüblicher Bekanntmachung auf die Dauer von zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss allen Betroffenen gegenüber als zugestellt, soweit die Zustellung nicht gesondert an diese vorgenommen wird. Soweit die Zustellung an die Betroffenen, insb. an die privaten Einwendungsführer, gesondert erfolgt, hat die Auslegung des Beschlusses und der festgestellten Pläne ihnen gegenüber keinen Einfluss auf den Lauf der Rechtsbehelfsfrist.

Im Übrigen besteht die Möglichkeit, den Planfeststellungsbeschluss auf den Internetseiten der Regierung von Schwaben (www.regierung.schwaben.bayern.de) abzurufen.

Augsburg, den 25. März 2015

Regierung von Schwaben

Ursula Sauter

Oberregierungsrätin