REGIERUNG
VON SCHWABEN

Neubau der Ortsumfahrung Adelsried im Zuge der Staatsstraße 2032

Abschnitt 200 Station 0,931 bis Abschnitt 240 Station 0,890
(Bau-km 0+000 bis Bau-km 6+472)

Planfeststellungsbeschluss

vom 1. Dezember 2015

Geschäftszeichen
RvS-SG32-4354.4-1/15

Freistaat Bayern
Staatliches Bauamt Augsburg
Burgkmairstraße 12, 86152 Augsburg, Tel. 0821/2581-0
Fax 0821/2581-214, E-Mail: poststelle@stbaa.bayern.de

Planfeststellung — Unterlage 2

St 2032 Welden - Augsburg B300
Ortsumfahrung Adelsried

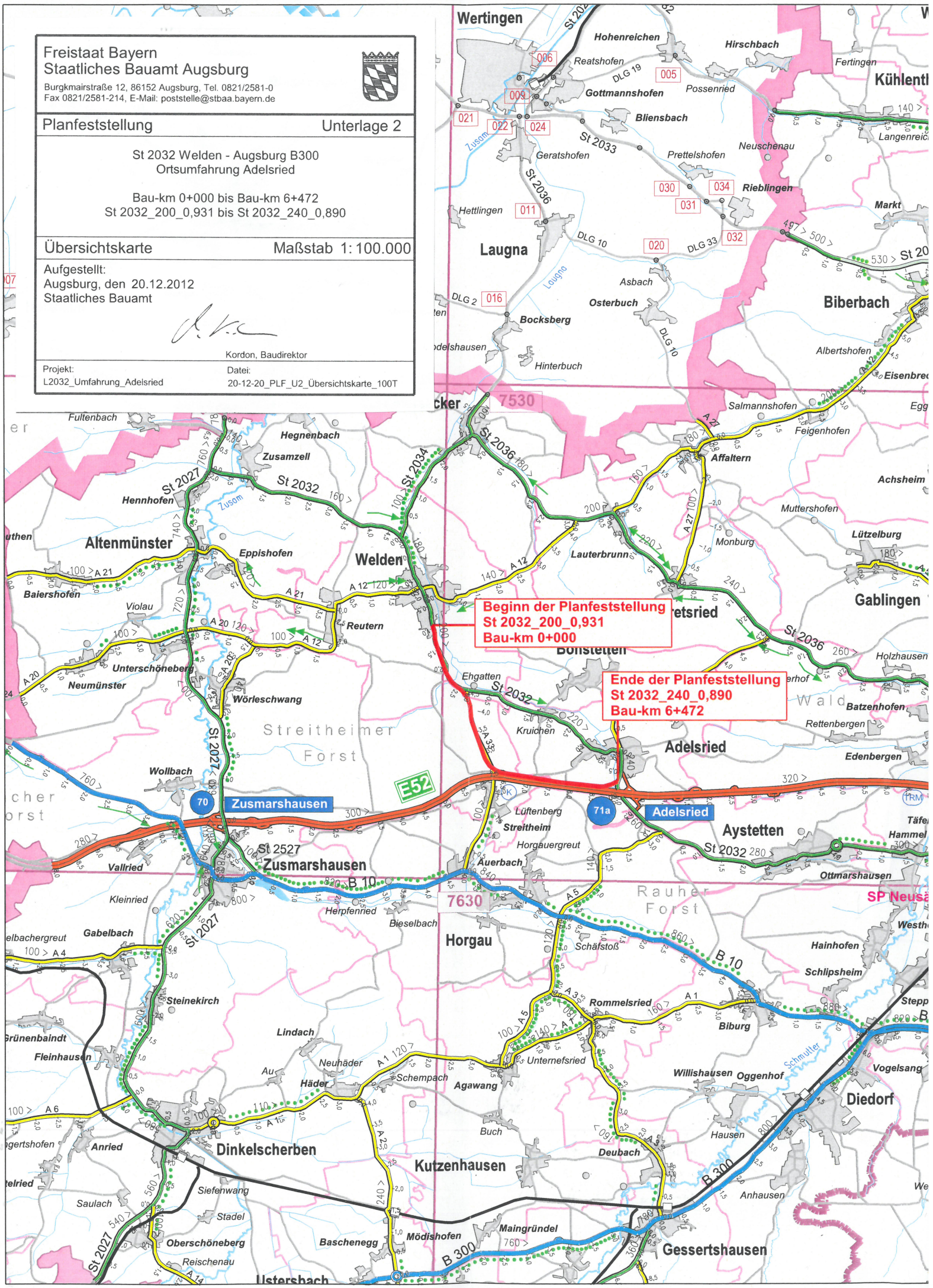
Bau-km 0+000 bis Bau-km 6+472
St 2032_200_0,931 bis St 2032_240_0,890

Übersichtskarte — Maßstab 1:100.000

Aufgestellt:
Augsburg, den 20.12.2012
Staatliches Bauamt

Kordon, Baudirektor

Projekt: L2032_Umfahrung_Adelsried
Datei: 20-12-20_PLF_U2_Übersichtskarte_100T



Inhaltsverzeichnis

Seite

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen IV - V

A. T e n o r ... 1

I. Feststellung des Plans ... 1

II. Planunterlagen ... 2

III. Kosten der Baumaßnahme ... 3

IV. Nebenbestimmungen ... 4
1. Zusagen ... 4
2. Unterrichtung ... 4
3. Immissionsschutz ... 4
4. Wasserwirtschaft ... 4
5. Bodenschutz ... 4
6. Naturschutz und Landschaftspflege ... 5
7. Fischereiwesen, Forst- und Landwirtschaft ... 6
8. Denkmalpflege ... 7
9. Versorgungseinrichtungen und Telekommunikation ... 8
9.1 Allgemeines ... 8
9.2 Elektrizitätsanlagen ... 9
9.3 Gasversorgungsanlagen ... 10
9.4 Telekommunikationsanlagen ... 10
10. Grundstückszufahrten und Wege ... 11
11. Wiederherstellung in Anspruch genommener Flächen ... 11

V. Wasserrechtliche Entscheidungen ... 11
1. Wasserrechtliche Erlaubnis ... 11
2. Nebenbestimmungen zur wasserrechtlichen Erlaubnis ... 12
3. Hinweise ... 12

VI. Straßenrechtliche Verfügungen ... 13

VII. Vorrang der Auflagen und sonstige Regelungen ... 13

VIII. Entscheidungen über Einwendungen ... 13

IX. Verfahrenskosten ... 13

B. Sachverhalt ... 14

I. Beschreibung des Vorhabens ... 14

II. Entwicklungsgeschichte der Planung ... 15

III. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens ... 16

C. Entscheidungsgründe ... 18

I. Rechtsgrundlage der Planfeststellung ... 18

II. Verfahrensrechtliche Bewertung ... 19
1. Zuständigkeit und Verfahren ... 19
2. Prüfung der Umweltverträglichkeit ... 19
3. Verträglichkeitsprüfung gemäß § 34 Abs. 1 BNatSchG (Natura 2000) ... 19
4. Raumordnungsverfahren ... 20

III. Materiell-rechtliche Bewertung des Vorhabens ... 20
1. Planrechtfertigung ... 21
1.1 Erforderlichkeit des Vorhabens ... 21
1.2 Einwendungen zur Planrechtfertigung ... 24
2. Planungsleitsätze ... 28
3. Würdigung und Abwägung öffentlicher Belange ... 28
3.1 Trassenvarianten ... 28
3.1.1 Nullvariante ... 30
3.1.2 Ostvarianten ... 31
3.1.3 Ortsnahe Umfahrungen ... 39
3.1.4 Ortsferne Trassenvarianten ... 42
3.2 Ausbaustandard ... 49
3.2.1 Trassierung ... 49
3.2.2 Querschnitt ... 50
3.2.3 Einmündungen, Änderungen im Wegenetz ... 52
3.3 Raum- und Fachplanung ... 55
3.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung ... 55
3.3.2 Städtebauliche Belange ... 58
3.4 Immissionsschutz ... 58
3.4.1 Trassierung (§ 50 BImSchG) ... 59
3.4.2 Lärmschutz ... 59
3.4.3 Luftreinhaltung ... 63
3.5 Wasserhaushalt, Gewässer- und Bodenschutz ... 68
3.5.1 Straßenentwässerung; wasserrechtliche Erlaubnisse ... 68
3.5.2 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung ... 70
3.5.3 Bodenschutz ... 71
3.6 Naturschutz, Landschaftspflege und Artenschutz ... 73
3.6.1 Eingriffsregelung ... 73
3.6.1.1 Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen ... 74
3.6.1.2 Unvermeidbare Beeinträchtigungen ... 74
3.6.1.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ... 74
3.6.1.4 Erforderlichkeit der Kompensationsmaßnahmen ... 77
3.6.2 Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft ... 77
3.6.2.1 Landschaftsschutzgebiet „Augsburg – Westliche Wälder“ ... 77
3.6.2.2 Naturpark „Augsburg – Westliche Wälder“ ... 79
3.6.2.3 Gesetzlich geschützte Biotope ... 80
3.6.3 Allgemeiner und besonderer Artenschutz ... 81
3.6.3.1 Allgemeiner Schutz wild lebender Tiere und Pflanzen ... 81
3.6.3.2 Besonderer Artenschutz ... 82
3.7 Land- und Forstwirtschaft, Jagd- und Fischereiwesen ... 90
3.7.1 Landwirtschaft ... 90
3.7.1.1 Flächeninanspruchnahme ... 91
3.7.1.2 Landwirtschaftliches Wegenetz ... 93
3.7.1.3 Drainagen ... 93
3.7.2 Forstwirtschaft ... 94
3.7.3 Jagdwesen ... 96
3.7.4 Fischereiwesen ... 97
3.8 Denkmalpflege ... 97
3.9 Kommunale Belange ... 99
3.9.1 Gemeinde Adelsried ... 99
3.9.2 Markt Welden ... 99
3.9.3 Markt Zusmarshausen ... 99
3.9.4 Gemeinde Horgau ... 102
3.10 Versorgungsunternehmen ... 103

IV. Einwendungen und Forderungen Privater ... 103
1. Private Belange von allgemeiner Bedeutung ... 104
1.1 Gesundheitsschutz, Immissionsschutz ... 104
1.2 Entzug und vorübergehende Inanspruchnahme von Eigentum ... 104
1.3 Übernahme von Restflächen ... 105
1.4 Ersatzlandbereitstellung ... 105
1.5 Umwege ... 106
1.6 Nachteile durch Bepflanzung ... 106
2. Einzelne Einwender ... 108
2.1 Existenzgefährdung ... 108
2.1.1 Eigentümer des Grundstücks Flnr. 834, Gemarkung Adelsried ... 108
2.1.2 Eigentümer des Grundstücks Flnr. 290, Gemarkung Streitheim ... 109
2.1.3 Eigentümer der Grundstücke Flnrn. 266 und 267, Gemarkung Streitheim ... 109
2.1.4 Eigentümer des Grundstücks Flnr. 886, Gemarkung Adelsried ... 113
2.1.5 Eigentümer des Grundstücks Flnr. 1868, Gemarkung Welden ... 113
2.2 Grundstücksbezogene Einwendungen ... 114
2.2.1 Eigentümer des Grundstücks Flnr. 971/1, Gemarkung Welden ... 114
2.2.2 Eigentümer des Grundstücks Flnr. 1013, Gemarkung Welden ... 114
2.2.3 Eigentümer des Grundstücks Flnr. 990, Gemarkung Welden ... 114
2.2.4 Eigentümerin des Grundstücks Flnr. 1867, Gemarkung Welden ... 115
2.2.5 Eigentümer des Grundstücks Flnr. 1869, Gemarkung Welden ... 115
2.2.6 Eigentümerin der Grundstücke Flnrn. 836 und 837, Gemarkung Adelsried ... 116
2.2.7 Eigentümer der Grundstücke Flnrn. 715 und 835, Gemarkung Adelsried ... 116
2.2.8 Eigentümer des Grundstücks Flnr. 1837, Gemarkung Welden ... 117
2.3 Anwaltschaftlich vertretene Grundstücksbetroffene ... 118
2.3.1 Eigentümer des Grundstücks Flnr. 238, Gemarkung Streitheim ... 118
2.3.2 Eigentümer des Grundstücks Flnr. 246, Gemarkung Streitheim ... 119
2.3.3 Eigentümer der Grundstücke Flnrn. 268 und 269, Gemarkung Streitheim ... 119
2.3.4 Auflassungsvormerkungsberechtigter des Grundstücks Flnr. 253, Gemarkung Streitheim ... 120
2.3.5 Eigentümerin des Grundstücks Flnr. 244, Gemarkung Streitheim ... 123
2.3.6 Eigentümerin des Grundstücks Flnr. 250, Gemarkung Streitheim ... 124
2.3.7 Eigentümer des Grundstücks Flnr. 271, Gemarkung Streitheim ... 125
2.3.8 Eigentümer des Grundstücks Flnr. 243, Gemarkung Streitheim ... 125
2.3.9 Eigentümer des Grundstücks Flnr. 273, Gemarkung Streitheim ... 126
2.4 Anwohner aus Zusmarshausen – Streitheim ... 126
2.4.1 Forderung nach Anbindung Gemeindeverbindungsstraße Adelsried – Streitheim an die St 2032 ... 126
2.4.2 Generelle Ablehnung des Vorhabens ... 127
2.5 Anwohner aus Auerbach / Horgau ... 130

V. Gesamtergebnis ... 132

VI. Straßenrechtliche Verfügungen ... 132

VII. Kostenentscheidung ... 132

D. Rechtsbehelfsbelehrung, Hinweise ... 133

I. Rechtsbehelfsbelehrung ... 133

II. Hinweis zur Bekanntmachung ... 133

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBl	Allgemeines Ministerialamtsblatt
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMV
B	Bundesstraße
BauGB	Baugesetzbuch
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
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	Verkehrslärmschutzverordnung (16. VO zum BImSchG)
24. BImSchV	Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. VO zum BImSchG)
32. BImSchV	Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. VO zum BImSchG)
39. BimSchV	Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. VO zum BImSchG)
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
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
D_{StrO}	Korrektur für die Geräuschentwicklung der Straßenoberfläche
DTV	durchschnittlicher täglicher Verkehr
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie

Flnr.	Flurnummer
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FOK	Fahrbahnoberkante
FStrG	Fernstraßengesetz
FStrAbG	Fernstraßenausbaugesetz
Fz.	Fahrzeuge
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
HQ_{100}	Hochwasserquerschnitt beim 100jährigen Hochwasser
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
LEP	Landesentwicklungsprogramm Bayern
MABl	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
MLuS	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
RLuS	Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
OU	Ortsumfahrung
OVG	Oberverwaltungsgericht
PlafeR	Planfeststellungsrichtlinien
RAL	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen
RAS	Richtlinien für die Anlage von Straßen
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
Rdnr.	Randnummer
RQ	Regelquerschnitt
saP	spezielle artenschutzrechtliche Prüfung
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrsordnung
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VLärmSchR 97	Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes vom 02.06.1997 (ARS 26/1997)
VO	Verordnung
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz

RvS-SG32-4354.4-1/15

Planfeststellung für den Neubau der Ortsumfahrung Adelsried im Zuge der Staatsstraße 2032

Die Regierung von Schwaben erlässt folgenden

P l a n f e s t s t e l l u n g s b e s c h l u s s :

A. T e n o r

I. Feststellung des Plans

1. Der Plan für den Neubau der Ortsumfahrung Adelsried im Zuge der Staatsstraße St 2032 von Abschnitt 200 Station 0,931 bis Abschnitt 240 Station 0,890 (Bau-km 0+000 bis Bau-km 6+472) wird

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

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

II. Planunterlagen

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

   - Straßenquerschnitte, M 1:50 in der Tekturfassung vom 27.02.2015 (Unterlage 6 Blatt Nr. 1T)
   - Kennzeichnender Querschnitt Bau-km 0+170, M 1:50 vom 20.12.2012 (Unterlage 6 Blatt Nr. 2)
   - Kennzeichnender Querschnitt Bau-km 4+400, M 1:50 in der Tekturfassung vom 27.02.2015 (Unterlage 6 Blatt Nr. 3T)
   - Lageplan, M 1:1.000 in der Tekturfassung vom 27.02.2015 (Unterlage 7.1 Blatt Nr. 1T bis Blatt Nr. 7T)
   - Bauwerksverzeichnis in der Tekturfassung vom 27.02.2015 (Unterlage 7.2)
   - Lageplan straßenrechtlicher Verfügungen, M 1:10.000 in der Tekturfassung vom 27.02.2015 (Unterlage 7.3T)
   - Höhenplan, M 1:1.000/100 vom 20.12.2012 (Unterlage 8 Blatt Nr. 1, Nr. 6 und Nr. 7)
   - Höhenplan, M 1:1.000/100 in der Tekturfassung vom 27.02.2015 (Unterlage 8 Blatt Nr. 2T bis Nr. 5T)
   - Landschaftspflegerischer Begleitplan – Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen, M 1:2.000 vom 20.12.2012 (Unterlage 12.2 Blatt Nr. 5)
   - Landschaftspflegerischer Begleitplan – Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen, M 1:2.000 in der Tekturfassung vom 27.02.2015 (Unterlage 12.2 Blatt Nr. 1T bis Blatt Nr. 4T, Blatt Nr. 6T und Blatt Nr. 7T)
   - Grunderwerbsplan, M 1:1.000 vom 20.12.2012 (Unterlage 14.1 Blatt Nr. 1)
   - Grunderwerbsplan, M 1:1.000 in der Tekturfassung vom 27.02.2015 (Unterlage 14.1 Blatt Nr. 2T bis Blatt Nr. 7T)
   - Grunderwerbsverzeichnis in der Tekturfassung vom 27.02.2015 (Unterlage 14.2)

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

   - Erläuterungsbericht vom 20.12.2012 (Unterlage 1)
   - Übersichtskarte, M 1:100.000 vom 20.12.2012 (Unterlage 2)
   - Übersichtslageplan, M 1:25.000 vom 20.12.2012 (Unterlage 3.1)

- Übersichtslageplan, M 1:5.000 in der Tekturfassung vom 27.02.2015 (Unterlage 3.2T)
- Schalltechnische Untersuchung in der Tekturfassung vom 27.02.2015 (Unterlage 11.1)
- Lageplan zum Schallschutz, M 1:2.500 vom 20.12.2012 (Unterlage 11.2 Blatt Nr. 1T bis Blatt Nr. 3T)
- Lufthygienische Stellungnahme vom 20.12.2012 (Unterlage 11.4)
- Lageplan zur Luftreinhaltung, M 1:2.500 in der Tekturfassung vom 27.02.2015 (Unterlage 11.4T, Blatt Nrn. 2.1T, 2.2T, 2.3T)
- Landschaftspflegerischer Begleitplan – Textteil – in der Tekturfassung vom 27.02.2015 (Unterlage 12)
- Landschaftspflegerischer Begleitplan – Bestands- und Konfliktplan –, M 1:2.000 in der Tekturfassung vom 27.02.2015 (Unterlage 12.1 Blatt Nr. 1T bis Blatt Nr. 6T)
- Landschaftspflegerischer Begleitplan – Bestands- und Konfliktplan – Legende in der Tekturfassung vom 27.02.2015 (Unterlage 12.1 Blatt Nr. 6T)
- Landschaftspflegerischer Begleitplan – Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) in der Tekturfassung vom 27.02.2015 (Unterlage 12.3T)
- Unterlagen zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen in der Tekturfassung vom 27.02.2015 (Unterlage 13T)

Die durch die Tekturen ungültigen bzw. geänderten Unterlagen sind in den Planunterlagen ebenfalls nachrichtlich enthalten und durch Roteintragung oder Markierung kenntlich gemacht.

III. Kosten der Baumaßnahme

Der Freistaat Bayern trägt die Kosten für das Bauvorhaben sowie für die planfestgestellten Folgemaßnahmen, soweit nicht in gesetzlichen Vorschriften, im Bauwerksverzeichnis, in den nachfolgenden Bestimmungen oder in Vereinbarungen mit ihm eine andere Regelung getroffen worden ist.

IV. Nebenbestimmungen

1. Zusagen

Der Vorhabensträger hat die im Laufe des Verfahrens abgegebenen schriftlichen Zusicherungen und im Erörterungstermin zu Protokoll gegebenen mündlichen Zusagen einzuhalten und die versprochenen Maßnahmen durchzuführen.

2. Unterrichtung

Der Vorhabensträger hat den Beginn von Erdbauarbeiten unverzüglich, spätestens zwei Monate vor Beginn dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege anzuzeigen.

Dem Landratsamt Augsburg und dem Wasserwirtschaftsamt Donauwörth sind Baubeginn und -vollendung rechtzeitig anzuzeigen.

3. Immissionsschutz

Für die Straßenoberfläche ist ein lärmmindernder Belag zu verwenden, der mindestens den Anforderungen eines Korrekturwertes von D_{StrO} = - 2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 entspricht.

4. Wasserwirtschaft

Die einschlägigen Vorschriften des Wasserhaushaltsgesetzes und des Bayerischen Wassergesetzes mit den dazu ergangenen Bestimmungen, die anerkannten Regeln der Technik und der Baukunst sowie die Unfallverhütungsvorschriften in der jeweils geltenden Fassung sind einzuhalten.

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

5. Bodenschutz

Bei allen Erdarbeiten ist darauf zu achten, ob künstliche Auffüllungen, Altablagerungen o. ä. angetroffen werden. Insbesondere ist auf Bodenveränderungen

wie z. B. Verfärbungen, besondere Gerüche oder Abfälle zu achten. Werden Bodenveränderungen festgestellt, ist unverzüglich das Landratsamt Augsburg zu benachrichtigen.

Verdächtiger Aushub ist separat zu lagern und darf nur nach vorheriger Beprobung und mit vorheriger Einwilligung des Landratsamtes Augsburg wieder eingebaut oder an anderer Stelle verwertet werden.

Hinsichtlich der Altlastenverdachtsfläche Katasternummer 77200142 „Streitheim“ ehem. Bauschuttdeponie ist eine orientierende Untersuchung durchzuführen. Das Wasserwirtschaftsamt Donauwörth ist bei den Planungen für die weiteren Erkundungsschritte einzubeziehen. Zur Abstimmung des weiteren Vorgehens ist zudem das Landratsamt Augsburg – Bodenschutzrecht – frühzeitig einzuschalten.
In Abhängigkeit von den festgestellten Belastungen ist das weitere Vorgehen einvernehmlich mit dem Landratsamt Augsburg und dem Wasserwirtschaftsamt Donauwörth unter Beachtung der technischen Regeln der LAGA „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen“ festzulegen.
Sollte kein Einvernehmen erzielt werden, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.

Bau- und Gestaltungsmaßnahmen dürfen im Bereich der Altlastenverdachtsfläche nur dann begonnen werden, wenn dadurch die Erkundungsmaßnahmen nicht beeinträchtigt werden und evtl. erforderliche Sanierungsmaßnahmen uneingeschränkt möglich bleiben.

6. Naturschutz und Landschaftspflege

6.1

Der landschaftspflegerische Begleitplan (Maßnahmenplan, Unterlage 12.2) ist im Benehmen mit dem Landratsamt Augsburg – Untere Naturschutzbehörde – zu vollziehen.

6.2

Zur Gewährleistung einer möglichst umweltschonenden Durchführung der Baumaßnahmen und der fachkundigen Durchführung der naturschutzrechtli-

chen Kompensationsmaßnahmen ist eine Umweltbaubegleitung (ökologische Bauleitung) einzusetzen.

6.3

Über die Baumkontrolle zur Feststellung von Fledermäusen ist die Untere Naturschutzbehörde mindestens eine Woche vor Beginn der Kontrolle zu benachrichtigen.

6.4

Die Lagerung der gefällten Höhlenbäume ist in einem Lageplan zu dokumentieren und dem Waldbesitzer und der Unteren Naturschutzbehörde vor Baubeginn zuzuleiten.

7. Fischereiwesen, Forst- und Landwirtschaft

7.1

Während der Bauarbeiten ist so umsichtig vorzugehen, dass keine gewässer- oder fischschädlichen Substanzen sowie Sedimente aus dem Baustellenbereich in Gewässer gelangen können.

7.2

Sollten bei technischen Störungen oder Notfällen fischschädliche Substanzen in den Vorfluter gelangen, sind die betroffenen Fischereiberechtigten unverzüglich zu benachrichtigen.

7.3

Im Zuge der Bauausführung sind die tatsächlich beanspruchten bzw. gerodeten Waldflächen zu erfassen und dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Augsburg – Untere Forstbehörde – anzuzeigen.

7.4

Die Ersatzaufforstungen sind in Abstimmung mit dem örtlich zuständigen Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Augsburg vorzunehmen. Im Rahmen dieser Abstimmung sind Detailfestlegungen, insbesondere zur Wahl der Baumarten und zu den Abständen zu den angrenzenden Grundstücken vorzunehmen.

7.5

Die Ersatzaufforstungen sind dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Augsburg bis spätestens ein Jahr nach Beendigung der Baumaßnahme nachzuweisen. Die Aufforstungsverpflichtung endet erst, wenn im Rahmen einer Schlussabnahme bestätigt wird, dass die Aufforstung gesichert ist.

7.6

Nur temporär beanspruchte Flächen sind anschließend wieder mit Wald i. S. d. BWaldG aufzuforsten.

7.7

Die Funktionsfähigkeit der vom Vorhaben betroffenen Drainagen ist durch den Antragsteller im bisherigen Umfang wiederherzustellen.

7.8

Bei der Bepflanzung der Straßen- und Ausgleichsflächen sind mindestens die Abstandsregelungen des AGBGB einzuhalten. Auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist darüber hinaus Rücksicht zu nehmen, insbesondere sollen bei Baumpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.

8. Denkmalpflege

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.

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.

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.

9. Versorgungseinrichtungen und Telekommunikation

9.1 Allgemeines

Werden Versorgungsleitungen oder Telekommunikationsanlagen von den Baumaßnahmen berührt, sind diese in Bestand und Betrieb zu sichern.
Zur Abstimmung der erforderlichen Maßnahmen ist der Zeitpunkt des Baubeginns folgenden Leitungsträgern möglichst frühzeitig mitzuteilen:

- LEW Verteilnetz GmbH, Betriebsstelle Horgau, Rankweg 12, 86497 Horgau, Tel. 0800-5396383
- LEW TelNet GmbH, Oskar-von-Miller-Str. 1b, 86356 Neusäß
- schwaben netz gmbh, Betriebsstelle Augsburg, Bayerstr. 45, 86199 Augsburg, Tel. 0821-455166-455
- Interoute Germany GmbH, Projektbetreuung/Bauleitung Herr Wolfgang Hergert, Mühlenberg 9, 15837 Baruth/Mark
- Deutsche Telekom Technik GmbH, TI NL Süd, PTI 23, Gablinger Str. 2, 86368 Gersthofen

– Verizon Deutschland GmbH, Rebstöcker Str. 59, 60326 Frankfurt

Sie sind darüber hinaus zum Zwecke der Koordination und Planung ggf. erforderlicher Umlegungs-, Sicherungs- oder sonstiger Maßnahmen in Zusammenhang mit ihren Leitungsbeständen im erforderlichen Umfang in die Ausführungsplanung und den Bauablauf einzubinden. Dies gilt insbesondere für den zu versetzenden Hochspannungsgittermast Nr. 244 (Bau-km 4+846) der Lechwerke AG.
Der jeweils erforderliche zeitliche Vorlauf der Leitungsträger ist zu berücksichtigen.

Hinsichtlich der Telekommunikationsanlagen der Deutschen Telekom Technik GmbH, die sich in Straßenteilen befinden, die nach diesem Beschluss eingezogen werden, hat der Vorhabensträger gesondert Kontakt mit dem Leitungsträger aufzunehmen.

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

9.2 Elektrizitätsanlagen

Innerhalb der Leitungsschutzbereiche (beiderseits der Leitungsmittelachse jeweils 20 m bei der 110-kV-Freileitung, jeweils 9 m bei den 20-kV-Freileitungen, jeweils 1 m bei den Kabelleitungen) bedürfen Bepflanzungen des Fahrbahnrands der Zustimmung des Leitungsträgers. Aufschüttungen, Lagerungen sowie das Aufstellen von Baubaracken u. ä. sind innerhalb der Leitungsschutzbereiche mit dem Leitungsträger abzustimmen.
Die beauftragten Firmen sind auf die Schutzbereiche hinzuweisen.

Bei jeder Annäherung an die Versorgungseinrichtungen der LEW Verteilnetz GmbH sind wegen der damit verbundenen Lebensgefahr die technischen Regeln zur Betriebssicherheit (TRBS 2131) der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin und die Unfallverhütungsvorschriften für elektrische Anlagen und Betriebsmittel BGV A3 der Berufsgenossenschaft Elektro Textil Feinmechanik einzuhalten.

Alle innerhalb der Leitungsschutzbereiche zum Einsatz kommenden Maschinen oder Arbeitsgeräte müssen so betrieben werden, dass eine Annäherung von weniger als 3 m an die Leiterseile in jedem Fall ausgeschlossen ist. Jede auch nur kurzfristige Unterschreitung des Schutzabstands ist für die am Bau Beschäftigten lebensgefährlich.

Bei (auch nur kurzzeitigen) Unterschreitungen des erforderlichen Schutzabstands ist wegen der zu treffenden Unfallverhütungsmaßnahmen rechtzeitig Kontakt mit der LEW Verteilnetz GmbH, Betriebsstelle Horgau, Rankweg 12, 86497 Horgau, Tel. 0800/539 638 3, aufzunehmen.
Die ausführenden Unternehmen haben sich bezüglich der genauen Kabellage ebenfalls mit dieser Betriebsstelle in Verbindung zu setzen und die zum Schutz der Kabel zu treffenden Maßnahmen abzusprechen.

Bei der Neuerrichtung des Mastes Nr. 244 ist mit der Betriebsstelle frühzeitig eine Abstimmung (Sachgebiet Projekte Hochspannung/Leitungen, Tel. 0821/328 2680) zu treffen. Der Maststandort ist entsprechend der Richtlinie für passive Schutzeinrichtungen abzusichern. Die tektierten Kreuzungsstellen sind in der Lage und Höhe einzuhalten, um die erforderlichen Mindestabstände zu gewährleisten. Der Nahbereich des Mastes ist mit aufzuschütten.

Das Merkblatt der Bau-Berufsgenossenschaft „Bagger und Krane – Elektrische Freileitungen“ ist zu beachten.

9.3 Gasversorgungsanlagen

Die Anpassung der bestehenden Erdgas-Hochdruckleitung aufgrund der Straßenbaumaßnahme ist vor Beginn der Detailplanungen mit dem Rohrnetzmeister der Betriebsstelle Augsburg der schwaben netz gmbh, Bayerstr. 43, 86199 Augsburg, abzustimmen.

9.4 Telekommunikationsanlagen

Das „Merkblatt zum Schutz unserer Telekommunikationsanlagen“ der Interoute Germany GmbH ist zu beachten.

10. Grundstückszufahrten und Wege

Es ist sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit; gegebenenfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten.

11. Wiederherstellung in Anspruch genommener Flächen

Alle während der Bauausführung in Anspruch genommenen Flächen sind nach Beendigung der Baumaßnahme entsprechend der vorherigen Nutzung wieder in einen ordnungsgemäßen Zustand zu versetzen.

V. 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 das Grundwasser bzw. in die Laugna einzuleiten.
Die erlaubten Gewässerbenutzungen dienen der Beseitigung des anfallenden Niederschlagswassers von der Straßenoberfläche einschließlich Nebenflächen der St 2032, Ortsumfahrung Adelsried (Bau-km 0+000 bis Bau-km 6+472).

Die Erlaubnis gewährt die widerrufliche Befugnis, das anfallende Niederschlagswasser bei Bau-km 1+680, Flnr. 1856/2 der Gemarkung Welden, über das Regenrückhaltebecken 1 mit einem Drosselabfluss von 28,5 l/s in die Laugna einzuleiten.
Sie gewährt zudem die widerrufliche Befugnis, gesammeltes Niederschlagswasser aus den in den Unterlagen dargestellten Fahrbahn-, Böschungs- und Bankettflächen von A_E= 5,02 ha (A_u = 2,7 ha) in den Untergrund einzuleiten.

2. Nebenbestimmungen zur wasserrechtlichen Erlaubnis

2.1

Das eingeleitete Niederschlagswasser darf keine für das Gewässer schädlichen Konzentrationen an Giftstoffen sowie keine mit dem Auge wahrnehmbaren Schwimmstoffe oder Ölschlieren aufweisen. Bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen im Einzugsbereich der Einleitungsstellen sind unverzüglich das Landratsamt Augsburg sowie das Wasserwirtschaftsamt Donauwörth zu verständigen.

2.2

Der Oberboden der Sickeranlagen muss folgende Werte aufweisen:
pH-Wert 6 - 8
Humusgehalt 1 % bis 3 %
Tongehalt unter 10 %
Die Sickerschicht zwischen der Einleitung und dem mittleren höchsten Grundwasserstand (MHGW) muss nach DWA-Arbeitsblatt 138 mindestens 1,0 m betragen.

2.3

Bei Planung und Bauausführung sind die „Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung (RAS-Ew)“ sowie die Regelwerke DWA-A 117, DWA-A 138 und DWA-M 153 zu beachten. Betrieb und Unterhaltung der Sickeranlagen hat nach Ziffer 5 und Tabelle 5 des DWA-A 138 zu erfolgen.

2.4

Der Betreiber hat das Auslaufbauwerk sowie das Ufer der Laugna von 5 m oberhalb bis 10 m unterhalb der Einleitungsstellen zu sichern und zu unterhalten. Darüber hinaus hat der Betreiber nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen alle Mehrkosten der Unterhaltung zu tragen, die durch die Abwasseranlage verursacht werden.

3. Hinweise

Die Rechtsverhältnisse der bestehenden Straßenentwässerung der St 2032 von Bau-km 0+000 bis 0+025 in die gemeindliche Kanalisation bleiben unberührt.

Falls während der Bauzeit das Entnehmen, Zutagefördern, Zutageleiten 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 Augsburg zu beantragen.

VI. Straßenrechtliche Verfügungen

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

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

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Bauwerksverzeichnis.

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

Die Einwendungen und Anträge gegen die Planfeststellung des Vorhabens werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Auflagen, Tekturen bzw. Roteintragungen oder durch Zusagen des Vorhabensträgers Rechnung getragen worden ist und soweit sie sich nicht im Laufe des Planfeststellungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben.

IX. Verfahrenskosten

Der Freistaat Bayern trägt die Kosten des Verfahrens. Für diesen Beschluss werden keine Gebühren und Auslagen erhoben.

B. Sachverhalt

I. Beschreibung des Vorhabens

Die Planung beinhaltet den Ausbau der St 2032 zwischen Welden und dem Ortsteil Ehgatten sowie den Neubau der Ortsumfahrung Adelsried zwischen Ehgatten und dem Anschluss an die bestehende St 2032 südlich von Adelsried auf Höhe der Autobahnanschlussstelle Adelsried.

Die St 2032 beginnt bei Dillingen a. d. Donau an der St 2033 und verläuft in südöstlicher Richtung über Holzheim, Welden, Adelsried, Aystetten und Neusäß nach Augsburg zur Bundesstraße 300.

Die geplante Maßnahme liegt unmittelbar nördlich der Bundesautobahn (BAB) A 8 auf dem Gebiet der Gemeinde Adelsried, des Marktes Zusmarshausen und des Marktes Welden im Bereich der St 2032 zwischen Abschnitt 200 Station 0,931 und Abschnitt 240 Station 0,890.

Die planfestgestellte Trasse beginnt am südlichen Ortsausgang von Welden und verläuft bestandsnah in südöstlicher Richtung entlang des Geh- und Radwegs Augsburg – Welden. Westlich von Ehgatten schwenkt die Trasse vom Bestand ab und kreuzt höhenfrei den Geh- und Radweg Augsburg – Welden. Sie verläuft anfangs westlich der Kreisstraße A 33 durch das Waldgebiet Streitheimer Forst, bevor sie die Kreisstraße A 33 erreicht und streckenweise auf ihr verläuft. Nördlich von Streitheim schwenkt die Trasse in östliche Richtung, verläuft parallel zur BAB A 8, quert die Gemeindeverbindungsstraße Adelsried – Streitheim höhenfrei ohne Anschluss und endet schließlich nördlich der BAB A 8 bzw. südlich Adelsried an der bestehenden St 2032.

Die Gesamtlänge der Baustrecke beträgt etwa 6,4 km, der Ausbau erfolgt mit einem Regelquerschnitt von 10,5 m (befestigte Fahrbahnbreite 7,5 m mit je 1,5 m breiten Banketten). Die Verknüpfungen mit dem bestehenden Straßennetz werden bei Ehgatten (St 2032 alt) und Streitheim (Kreisstraße A 33) als Einmündung mit Linksabbiegestreifen und südlich Adelsried (St 2032 alt, BAB A 8) mit einem Kreisverkehrsplatz hergestellt. Die Gesamtlänge der Anschlüsse beträgt ca. 780 m. Das bestehende Netz öffentlicher Feld- und Waldwege wird soweit wie möglich bestandsorientiert in erforderlicher Breite und Beschaffenheit wiederhergestellt. Die

bisher bestehenden zahlreichen direkten Flurzufahrten werden durch die geplante Maßnahme aus Gründen der Verkehrssicherheit auf eine unbedingt notwendige Anzahl reduziert und im Übrigen durch höhenfreie Kreuzungen ersetzt. Zwischen Ehgatten und Streitheim wird ein öffentlicher Feld- und Waldweg neu errichtet, der auch dem Radverkehr zur Verfügung steht.

II. Entwicklungsgeschichte der Planung

Die Gemeinde Adelsried beauftragte im Jahr 2003 eine Raumuntersuchung zum "Neubau einer Ortsumgehungsstraße im Zuge der Staatsstraße 2032 für Adelsried und Kruichen", da eine schnelle Aufnahme in den 6. Ausbauplan für Staatsstraßen nicht absehbar war. Dabei wurden eine Südtrasse (später als Variante 3 bezeichnet) und eine Nordtrasse (später als Ostvariante bezeichnet) mit einer Untervariante untersucht. Aufgrund der Ergebnisse der Raumuntersuchung wurde die Ostvariante ausgeschieden und im weiteren Planungsverlauf nicht weiterverfolgt.

Im Sommer 2004 wurde zwischen dem Staatlichen Bauamt Augsburg, der Gemeinde Adelsried und dem Markt Welden vereinbart, die Planung eines Vorentwurfs gemeinsam zu finanzieren und mit den Planungen zu beginnen. Der Regionale Planungsverband stimmte im März 2007 der im Tauschwege erfolgenden Aufnahme der Maßnahme in den 6. Ausbauplan zu.

Da im Planungsprozess weitere Trassenvarianten angeregt wurden, beauftragte das Staatliche Bauamt Augsburg im Oktober 2007 eine zweite Raumuntersuchung, um weitere mögliche Südtrassen mit den von den Bürgern vorgeschlagenen Alternativen zu untersuchen. In der Raumuntersuchung wurde eine ortsnahe Umfahrung mit Untervarianten (Varianten 1) und zwei ortsferne Umfahrungen mit Untervarianten (Varianten 2 und 3) untersucht. Aufgrund der Ergebnisse der Raumuntersuchung wurden die ortsnahe Variante 1 und die ortsferne Variante 2 ausgeschieden und im anschließenden Planungsverlauf nicht weiterverfolgt.

Nach Aufstellung des entsprechend Variante 3 geplanten Vorentwurfs wurden im Jahr 2009 drei weitere Trassenvarianten – u. a. von der Bürgerinitiative Streitheim – vorgeschlagen. Das Staatliche Bauamt Augsburg beauftragte daraufhin eine Raumanalyse zur Trassenfindung, in der der betroffene Planungsraum in einer flächendeckenden Erhebung und Bewertung für die Schutzgüter gemäß Umweltver-

träglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG) untersucht und vier ortsferne Varianten (Varianten 3 bis 6) verglichen wurden. Im Ergebnis der Raumanalyse wurde der Plantrasse (Variante 3) der Vorzug gegeben.

Die Maßnahme ist im 7. Ausbauplan für Staatsstraßen als Projekt der ersten Dringlichkeit enthalten.

III. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Das Staatliche Bauamt Augsburg beantragte mit Schreiben vom 20. Dezember 2012 bei der Regierung von Schwaben die Planfeststellung für das plangegenständliche Vorhaben.
Die Planunterlagen lagen in der Verwaltungsgemeinschaft Welden, in der Gemeinde Adelsried, im Markt Zusmarshausen und in der Gemeinde Horgau in der Zeit vom 22. Januar 2013 bis einschließlich 21. Februar 2013 nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht aus. In der Bekanntmachung wurde insbesondere darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Verwaltungsgemeinschaft Welden, der Gemeinde Adelsried, dem Markt Zusmarshausen, der Gemeinde Horgau oder der Regierung von Schwaben bis spätestens zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist, konkret bis zum 7. März 2013, schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind. Weiter wurde darauf hingewiesen, dass nach Ablauf der Einwendungsfrist alle Einwendungen ausgeschlossen sind, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen. Die namentlich bekannten, nicht ortsansässigen Betroffenen wurden, soweit geboten, vom Anhörungsverfahren benachrichtigt.

Die Regierung von Schwaben gab neben den betroffenen Bürgern auch Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und anerkannten Umwelt- und Naturschutzvereinigungen Gelegenheit zur Stellungnahme.

Am 25., 26. und 27. November 2013 wurden die erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen in der Mehrzweckhalle der Grundschule Adelsried erörtert.
Über den Erörterungstermin wurde eine Niederschrift gefertigt.

Aufgrund der Einwendungen und als Ergebnis der Erörterung hat der Vorhabensträger unter dem Datum vom 27. Februar 2015 Planänderungen in das Verfahren eingebracht, die als Roteintragungen und Tekturen in den Planunterlagen gekennzeichnet sind. Die geänderten Unterlagen wurden den von den Änderungen betroffenen Trägern öffentlicher Belange und Verbänden sowie den betroffenen Bürgern mit der Gelegenheit zur Stellungnahme übersandt.
Die Änderungen betrafen neben der Anlage einer höhenfreien Kreuzung mit einem öffentlichen Feld- und Waldweg vor allem den Verzicht auf ein Versickerbecken, um die Rodung von Waldflächen im Landschaftsschutzgebiet zu minimieren. Des Weiteren sind zwei Anschlüsse von öffentlichen Feld- und Waldwegen an die St 2032 entfallen und ein weiteres Versickerbecken verlegt worden. Auch das naturschutzfachliche Maßnahmenkonzept wurde überarbeitet. So wurde auf eine im Privateigentum stehende Ausgleichsfläche verzichtet, dafür wurden zwei andere Ausgleichsflächen in die Planung eingearbeitet.

C. Entscheidungsgründe

I. Rechtsgrundlage der Planfeststellung

Nach Art. 36 Abs. 1 BayStrWG dürfen Staatsstraßen in Bayern nur gebaut oder wesentlich geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Demzufolge ist der hier gegenständliche Bau der Ortsumfahrung Adelsried, einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen planfeststellungspflichtig.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 1 BayVwVfG). Weiter werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG). Der Zweck der Planfeststellung ist dabei eine Gesamtregelung grundsätzlich aller Probleme, die durch das Vorhaben aufgeworfen werden. Es soll eine für alle Betroffenen gerechte Lösung in Übereinstimmung mit dem geltenden Recht herbeigeführt werden.

Im Planfeststellungsbeschluss wird der Plan festgestellt und über Einwendungen entschieden (Art. 74 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 Satz 1 BayVwVfG). Dem Träger des Vorhabens sind Vorkehrungen oder die Errichtung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind (Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG).

Die straßenrechtliche Planfeststellung ersetzt grundsätzlich alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 10 WHG. Aufgrund von § 19 WHG kann die Regierung jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden. Aufgrund der Regelungen in Art. 5 bis 8 BayStrWG konnten auch straßenrechtliche Verfügungen getroffen werden.

II. Verfahrensrechtliche Bewertung

1. Zuständigkeit und Verfahren

Die Regierung von Schwaben ist sachlich (Art. 39 Abs. 1 BayStrWG) und örtlich (Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayVwVfG i. V. m. Art. 72 Abs. 1 BayVwVfG) zuständige Behörde für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens.

2. Prüfung der Umweltverträglichkeit

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) war für den Straßenbau als solchen gemäß Art. 37 BayStrWG nicht erforderlich, da die dort genannten Voraussetzungen nicht vorliegen. Auch die UVP-Richtlinie der Europäischen Union verlangt obligatorisch eine UVP nur für Autobahnen, Schnellstraßen und vier- oder mehrspurige Straßen. Um eine derartige Straße handelt es sich bei diesem Vorhaben nicht.
Im Hinblick auf die vorgesehene Verlegung des Strommastes Nr. 244 war gemäß § 3c UVPG i. V. m. Ziff. 19.1.4, im Hinblick auf den vorgesehenen Gewässerausbau gemäß § 3c UVPG i. V. m. Ziff. 13.18 und im Hinblick auf die vorgesehene Waldrodung gemäß § 3c UVPG i. V. m. Ziff. 17.2.2 der Anlage 1 zum UVPG eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls durchzuführen. Diese von der Regierung von Schwaben durchgeführte allgemeine Vorprüfung hat gezeigt, dass unter Berücksichtigung der in Anlage 2 zum UVPG aufgeführten 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. Die Entscheidung vom 11. Juni 2015 wurde am 7. Juli 2015 im Amtsblatt der Regierung von Schwaben bekannt gemacht.

3. Verträglichkeitsprüfung gemäß § 34 Abs. 1 BNatSchG (Natura 2000)

Einer förmlichen Verträglichkeitsuntersuchung nach § 34 Abs. 1 BNatSchG bedarf es nicht. Im Untersuchungsgebiet findet sich kein Natura 2000-Gebiet, also ein Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung, oder ein Europäisches Vogelschutzgebiet. Das Vorhaben ist damit weder für sich allein noch im Zusammenwirken mit anderen Projekten geeignet, ein Natura 2000-Gebiet erheblich zu beeinträchtigen.

4. Raumordnungsverfahren

Die Höhere Landesplanungsbehörde wurde am Verfahren beteiligt. Ein Raumordnungsverfahren war nicht erforderlich. Nach Art. 24 Bayer. Landesplanungsgesetz sind nur Vorhaben von erheblicher überörtlicher Raumbedeutsamkeit Gegenstand von Raumordnungsverfahren. Zwar weist die geplante Ortsumfahrung, die auf dem Gebiet der Gemeinden Adelsried, Welden und Zusmarshausen liegt, eine überörtliche Raumbedeutsamkeit auf, es fehlt jedoch an der Erheblichkeit. Dies liegt zum Wesentlichen daran, dass die geplante Ortsumfahrung zum erheblichen Teil auf bestehenden Straßentrassen und in einem durch die BAB A 8 bereits vorbelasteten Raum verläuft. Auch sind nach Einschätzung der Höheren Landesplanungsbehörde keine erheblichen Auswirkungen auf das vom Vorhaben betroffene landschaftliche Vorbehaltsgebiet Nr. 21 aufgrund von Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen zu besorgen.

III. Materiell-rechtliche Bewertung des Vorhabens

Die Feststellung der vorgelegten Pläne für den Neubau der Ortsumfahrung Adelsried im Zuge der St 2032 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 hat die Notwendigkeit des geplanten Vorhabens grundsätzlich zu rechtfertigen (Planrechtfertigung).
- Sie darf nicht gegen zwingende gesetzliche Planungsvorgaben verstoßen (Planungsleitsätze).
- Sie muss die für und gegen die planerischen Entscheidungen sprechenden öffentlichen und privaten Belange gerecht abwägen (Abwägungsgebot). Hier darf von vornherein keinem Belang besonderer Vorrang eingeräumt werden. Sämtliche betroffene Belange sollen durch Abwägung miteinander und gegeneinander zum Ausgleich gebracht und erforderlichenfalls überwunden werden. Das Abwägungsgebot verlangt, dass überhaupt eine Abwägung stattfindet, in die Ab-

wägungen an Belangen eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss, die Bedeutung der betroffenen Belange nicht verkannt wird und der Ausgleich zwischen den Belangen in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange nicht außer Verhältnis steht.

Diese Planungsschranken wurden – wie nachfolgend näher dargelegt ist – bei der Feststellung der Pläne für die Straßenbaumaßnahme eingehalten.

1. Planrechtfertigung

1.1 Erforderlichkeit des Vorhabens

Der Neubau der Ortsumfahrung Adelsried im Zuge der St 2032 und die damit verbundenen, in den Planunterlagen dargestellten Folgemaßnahmen sind aus Gründen des Gemeinwohls unter besonderer Berücksichtigung der straßenrechtlichen Zielsetzungen erforderlich, d. h. vernünftigerweise geboten. Staatsstraßen haben zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz zu bilden und dem Durchgangsverkehr zu dienen (Art. 3 BayStrWG). Sie sind in einem dem gewöhnlichen Verkehrsbedürfnis und den Erfordernissen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung genügenden Zustand zu bauen und zu unterhalten (Art. 9 Abs. 1 BayStrWG).

Die St 2032 stellt eine wichtige Verbindungslinie zwischen der Stadt Dillingen a. d. Donau und der Stadt Augsburg bzw. der BAB A 8 dar. Zwischen Welden und dem südlichen Ortsausgang von Adelsried verläuft die St 2032 durch die Ortslagen von Ehgatten, Kruichen und Adelsried und ist laut Verkehrsuntersuchung (Stand 2011) mit 5.500 bis 10.300 Kfz/24h belastet. Damit liegt die Verkehrsbelastung weit über dem bayernweiten Durchschnitt bei Staatsstraßen von 3.851 Kfz/24h im Jahr 2010.

In den Ortsdurchfahrten führen die vorhandenen straßenbaulichen Gegebenheiten und die hohe Verkehrsbelastung zu erheblichen Konflikten zwischen der Wohn- und Aufenthaltsfunktion der Orte und der St 2032 als wichtiger Verkehrsverbindung. Es bestehen negative Auswirkungen auf die Verkehrsverhältnisse, das Unfallgeschehen, die Lärm- und Abgasbelastung sowie auf die städtebauliche Situation, die die Sicherheit und Wohnqualität der Anwohner beeinträchtigen.

Auch außer Orts genügt die St 2032 im Planungsabschnitt nicht mehr den heutigen Anforderungen an die Verkehrssicherheit für die Abwicklung des vorhandenen Verkehrsaufkommens. Die Fahrbahnbreiten von unter 6,0 m und die nicht dem heutigen Stand der Technik entsprechende Trassierung in Lage und Höhe wirken sich nachteilig auf den Verkehrsablauf und die Verkehrssicherheit aus. So bestehen zu geringe Querneigungen, Defizite in der Relationstrassierung, zu kurze Zwischengeraden zwischen gleichsinnig gekrümmten Bögen und zu geringe Sichtweiten. Defizite finden sich auch in der Straßenentwässerung. Zu geringe Längsneigungen in den Verwindungsbereichen sowie zu geringe Querneigungen verhindern den optimalen Abfluss des Oberflächenwassers. Beeinträchtigungen ergeben sich außerdem durch Fahrbahnverdrückungen mangels eines ausreichenden Fahrbahnaufbaus.

Des Weiteren kreuzt der Geh- und Radweg von Augsburg nach Welden bei Abschnitt 220 Station 0,860 höhengleich die Staatsstraße.

Die weit überdurchschnittliche Verkehrsbelastung und der unzureichende Ausbauzustand der Strecke führten in den letzten Jahren immer wieder zu teils schweren Unfällen.
Künftig ist nach der Verkehrsprognose von Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak vom 22.11.2011 mit einer weiteren Zunahme des Verkehrs auf 5.600 bis 10.900 Kfz/24h im Prognosejahr 2025 zu rechnen. Hierzu wird im Einzelnen auf die Ausführungen unter Ziffer 2.3 des Erläuterungsberichts (Unterlage 1) verwiesen.

Zur Bewältigung des bestehenden und künftigen Verkehrsaufkommens, zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und zur Reduzierung der hohen Belastung der Anlieger ist die planfestgestellte Maßnahme geboten.

Durch die Entlastung der Ortsdurchfahrten um 43 % bis 82 % des Verkehrs und der damit verbundenen wesentlichen Abnahme der Lärm- und Abgasemissionen wird die Wohn- und Aufenthaltsqualität für die angrenzenden Anlieger wesentlich verbessert. Zudem verbessert sich auch die Aufenthaltsqualität und Sicherheit für die Fußgänger und Radfahrer in den Ortslagen.

Auch die bestehenden baulichen Defizite der Bestandsstrecke zwischen Welden und Ehgatten werden beseitigt, so dass Verkehrsqualität sowie Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der St 2032 wesentlich verbessert werden. Die Entwässerungseinrichtungen werden neu errichtet und damit die Beeinträchtigung des Wasserhaushalts durch den Straßenverkehr minimiert.

Die gestreckte Linienführung der Umfahrung in Grund- und Aufriss und der daraus resultierende stetige Verkehrsfluss tragen zudem zur Verringerung der Schadstoffemissionen und deren Auswirkungen auf die Anwohner bei.

Auch wenn der Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern im Gegensatz zu dem Bedarfsplan für Bundesfernstraßen keine Gesetzeskraft hat, ist gleichwohl in der Aufnahme des Vorhabens in die erste Dringlichkeit des 7. Ausbauplans ein gewichtiges Indiz dafür zu sehen, dass die Planung vernünftigerweise geboten ist. Der Ausbaubedarf für die Staatsstraßen wird von der Bayerischen Staatsregierung im Ausbauplan als Bestandteil des Gesamtverkehrsplans Bayern festgelegt. Diese Fachpläne für den Straßenbau sind eingebettet in die überfachlichen Rahmenplanungen auf Bundes- wie auf Landesebene. Jedes Projekt wird zunächst nach einem gesamtwirtschaftlichen Bewertungsverfahren untersucht. Dabei werden die Kosten des Projektes dem vielfältigen Nutzen gegenübergestellt. Weiterhin fließen Umweltrisikoeinschätzungen und Raumwirksamkeitsanalysen als nicht monetäre Komponenten in die Bewertung ein. Eine Aufnahme in die erste Dringlichkeit des Ausbauplans für die Staatsstraßen erfolgt grundsätzlich nur, wenn das Vorhaben mit dem Gesamtverkehrsplan Bayern vereinbar ist, die Umweltrisiken vertretbar erscheinen und der gesamtwirtschaftliche Nutzen die Kosten übersteigt.

Nach Überzeugung der Regierung von Schwaben ist die planfestgestellte Straßenbaumaßnahme erforderlich, um das bestehende und künftige Verkehrsaufkommen zu bewältigen und die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu gewährleisten. Mit der Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens wird die St 2032 gemäß ihrer gesetzlichen Bestimmung an das übergeordnete Straßennetz direkt angeschlossen und die verkehrliche Belastung in den Ortsdurchfahrten Adelsried und Kruichen erheblich vermindert sowie die Verkehrssicherheit innerhalb der entlasteten Ortsdurchfahrten sowie auf der St 2032 verbessert.

Gleichermaßen geeignete Projektalternativen zur Erreichung des Planziels sind nicht ersichtlich. Der ersatzlose Verzicht auf die Baumaßnahme ist keine sachgerechte und sinnvolle Projektalternative, da dadurch dem Planungsziel nicht Genüge getan wird. Ein weiterer Ausbau der Ortsdurchfahrten kommt aufgrund der städtebaulichen Situation und der bereits bestehenden Belastungen für die Anwohner nicht in Frage; verkehrsberuhigende Maßnahmen in den Ortsdurchfahrten im Zuge der Staatsstraße führen nicht zu einer Entlastung vom Durchgangsverkehr, da sie grundsätzlich nur dann möglich sind, wenn eine verkehrlich einwandfreie Abwicklung des Straßenverkehrs sichergestellt ist.

1.2 Einwendungen zur Planrechtfertigung

Die Planrechtfertigung ist im Verfahren von dem Markt Zusmarshausen, dem Bund Naturschutz und privaten Einwendungsführern in Frage gestellt worden.

Geltend gemacht wird, dass analoge Wertansätze auch für Streitheim gelten müssten, wenn Straßenenge und Kurvigkeit ein ausreichender Grund für die Notwendigkeit einer Umfahrung wären. Hier ist anzumerken, dass Straßenenge und Kurvigkeit nicht isoliert zur Planrechtfertigung herangezogen werden, sondern vielmehr eine Gesamtschau der unzureichenden Verkehrsverhältnisse erfolgt. Zudem wird die Planrechtfertigung einer Maßnahme nicht dadurch fraglich, dass auch an anderer Stelle eine Maßnahme geboten wäre. Die Ausführungen zum Ausbauzustand der Kreisstraße A 33 im Bereich Auerbach und Streitheim werden nicht hier, sondern unter C.IV.2.3.6 behandelt.

Soweit die Planrechtfertigung in Frage gestellt wird, weil das Vorhaben nicht den regionalplanerischen Zielen und Grundsätzen entspreche, wird auf die Ausführungen unter C.III.3.3.1 verwiesen.

Auch die vom Markt Zusmarshausen, aber auch von etlichen privaten Einwendern stark kritisierte Mehrbelastung im nördlichen Bereich von Streitheim ändert nichts an der Erforderlichkeit (Planrechtfertigung) der Maßnahme, sondern wird im Rahmen der Abwägung berücksichtigt.

Zur Verkehrsentwicklung 2011 - 2015 wird vorgebracht, die Zunahme des Verkehrs westlich Adelsried betrage nur 100 Kfz/24h.

Des Weiteren wird argumentiert, Verkehrszuwächse spielten sich allein im Süden und Südosten von Adelsried sowie in Adelsried selbst entlang der Nord-Südstrecke Kreisstraße A 5 – St 2032 ab, so dass der durch die Maßnahme verlagerbare Verkehr für eine Planrechtfertigung zu gering sei. Hierzu ist auszuführen, dass die Entlastungswirkung durch die Umfahrung trotz geringer Verkehrszunahme groß ist (43 % bis 82 %).

Zudem wird vorgebracht, dass keine Minimierung von Beeinträchtigungen des Wasserhaushalts erfolge, sondern lediglich eine zeitliche Streckung. Letztlich fließe alles in die Laugna. Dem kann nicht gefolgt werden. Im Bereich der derzeitigen St 2032 zwischen Ehgatten und Adelsried erfolgt zwar keine Änderung der Entwässerung; durch die künftig geringere Verkehrsbelastung reduzieren sich aber die Beeinträchtigungen des Wasserhaushalts. Für die künftige St 2032 kann hinsichtlich des Entwässerungskonzepts auf die Ausführungen unter C.III.3.5.1 verwiesen werden. Hier ist großflächig eine Versickerung in das Grundwasser vorgesehen, die vom Wasserwirtschaftsamt Donauwörth fachlich geprüft wurde. Insgesamt liegt damit eine Verringerung bestehender Umweltauswirkungen vor.

Vorgebracht wurde weiter, dass die der Planung zugrunde liegende Verkehrsuntersuchung aus verschiedenen Gründen falsch sei.
Die Einwendungen zu der Verkehrsuntersuchung beruhen zum Teil auf Fehlannahmen bzw. Fehlinterpretationen und nicht geeignet, grundlegende Zweifel am Ergebnis der Verkehrsuntersuchung zu wecken. Die Verkehrsuntersuchung samt der Verkehrsprognose ist nach Einschätzung der Regierung von Schwaben methodisch einwandfrei, glaubwürdig, nachvollziehbar und schlüssig.
Die Einwendungen lassen sich im Wesentlichen wie folgt zusammenfassen:
Die Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2004 sei veraltet. Hier wird verkannt, dass im Jahr 2011 eine Fortschreibung erfolgte, bei der auch neue Verkehrserhebungen vorgenommen wurden.
Die Zahlen der Herkunfts- und der Zielanalyse seien nicht korrekt addiert, sondern die jeweils höhere Zahl verdoppelt worden. Damit sei fehlerhaft eine zu große Entlastungswirkung angenommen worden. Dies trifft nicht zu, da für die Ermittlung des Durchgangsverkehrs ausschließlich Anlage 6 sowie die textliche Darstellung im Abschnitt 2.4 Buchstabe a der Verkehrsuntersuchung maßgebend sind, also die Herkunft-Ziel-Verteilung auf der St 2032 nördlich der BAB-Anschlussstelle Adelsried. Nur an diesem Befragungspunkt wurde der gesamte

Verkehr erfasst. Die Befragungsstelle südlich der Anschlussstelle Adelsried zeigt nur einen Teil des Ziel- und Durchgangsverkehrs Adelsried an, da derjenige Anteil des Verkehrs fehlt, der von der BAB A 8 kommend nach und durch Adelsried fährt. Diese Befragungsstelle kann daher nicht zur Ermittlung der Verkehrsbelastung in Adelsried sowie auf der St 2032 dienen, sondern sollte die Fahrtrouten aus den Gemeinden und Ortsteilen südlich der BAB A 8 ermitteln, um Verlagerungspotentiale abschätzen zu können. Eine Addition der Werte der jeweiligen Ziele führt damit zu keinem sinnvollen Ergebnis. Vielmehr sind die Herkünfte und Fahrtziele zu „spiegeln“, um die Summe beider Fahrtrichtungen zu erhalten, d. h. die Befragungsergebnisse zu verdoppeln, da die Befragung ganztägig nur in Fahrtrichtung ortsauswärts Richtung BAB-Anschlussstelle erfolgte. Zutreffend beträgt der Durchgangsverkehr in Richtung Welden (und damit das Entlastungspotential) nicht wie von den Einwendern vorgetragen 30,6 %, sondern 44,9 %.

Damit greift auch der Einwand nicht, dass die Lärmminderungen in den Ortsdurchfahrten wegen der geringeren Entlastungswirkung deutlich niedriger ausfallen würden und damit nicht zur Planrechtfertigung herangezogen werden könnten.

Der Markt Zusmarshausen und private Einwender monieren, dass die Herkunfts-Ziel-Verteilung zum Lkw-Anteil in der Verkehrsuntersuchung von 2011 nicht nachvollziehbar sei. So fehle eine Ermittlung und Darstellung des Lkw-Verkehrs in Richtung Norden. Die in der Verkehrsuntersuchung vorgenommene Methode der Verdoppelung einer Fahrtrichtung sei unzulässig und unplausibel. Es ist jedoch gängige Praxis bei Verkehrsuntersuchungen, die Befragungen nach Herkunft und Fahrtziel zur Ermittlung von Quell-/Ziel- und Durchgangsverkehr über 8 Std. pro Tag in nur einer Fahrtrichtung durchzuführen. Damit erhält man Aussagen innerhalb und außerhalb der Hauptverkehrszeiten bzw. Hauptlastrichtungen des Verkehrs. Die Daten werden auf der Grundlage der Ergebnisse aus den Verkehrszählungen, die immer in beide Fahrtrichtungen durchgeführt werden, auf Kfz/24h hochgerechnet, um den Durchgangsverkehr in beiden Fahrtrichtungen zu erhalten. Durch vereinzelte Befragungen in beiden Fahrtrichtungen wurde bestätigt, dass die Fahrten, die am Morgen/Vormittag in eine Fahrtrichtung durchgeführt werden, am Nachmittag/Abend in der entgegengesetzten Fahrtrichtung erfolgen. Diese Methodik der Verkehrsbefragung wird gewählt, um nicht doppelt so viel Personal einsetzen zu müssen und um Doppelerfassungen zu vermeiden. Die Methodik ist bislang von den Verwaltungsgerichten nicht angezweifelt worden.

Weiter wird vorgebracht, dass die in der Verkehrsuntersuchung 2011 ermittelte Querschnittsbelastung von 6.700 Kfz/24h für die St 2032 westlich Ehgatten in signifikantem Widerspruch zu den amtlichen DTV-Zählungen auf der St 2032 südlich Welden stünden. Diese Zählungen lagen bei 6.220 Kfz/24h im Jahr 2005 und bei 5.010 Kfz/24h im Jahr 2010. Der niedrige Wert des Jahres 2010 beruhte – wie auch in der Verkehrsuntersuchung dargelegt – darauf, dass die St 2032 im Abschnitt zwischen Welden und Zusamzell im Jahr 2010 wegen Ausbauarbeiten zeitweise gesperrt war, was auch die Zählstelle südlich Welden beeinflusste. Eine Entlastungswirkung durch den Ausbau der Verbindung Wertingen – Meitingen kann den Rückgang dagegen nicht erklären, da dieser Ausbau ebenso die Befragungsergebnisse bzw. die Knotenpunktszählungen beeinflusst hätte.

Hingewiesen wurde durch den Bund Naturschutz auf eine weitere Reduzierung des Durchgangsverkehrs aufgrund der Schließung der Mülldeponie Hegnenbach im Jahr 2013. Nach 2025 sei entsprechend der demographischen Entwicklung zudem mit einem Rückgang des Verkehrsaufkommens zu rechnen. Bei der Verkehrsprognose wurde der demographische Effekt berücksichtigt; ein Wandel in den Verkehrszielen durch sich ändernde Betriebe ist einer Prognose immanent. Auch wenn man von einer nur noch geringfügigen Zunahme bzw. einer Stagnation der Belastung ausgeht, sind die Entlastungen durch die Südumfahrung auf die Ortsdurchfahrt Adelsried sehr deutlich. Die Planrechtfertigung beruht zudem nicht allein auf prognostizierten Verkehrszuwächsen, sondern darauf, dass die St 2032 bereits bei den derzeitigen Verkehrsströmen nicht mehr den Anforderungen genügt.
Die Verkehrsuntersuchung ist nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde als Entscheidungsgrundlage geeignet. Es ist nicht erkennbar, dass sie nicht unter Berücksichtigung aller verfügbaren Daten in einer der Materie angemessenen und methodisch einwandfreien Weise erarbeitet worden ist. Das Prognoseverfahren ist nicht zu beanstanden, ebenso sind die Ergebnisse nachvollziehbar und schlüssig.
Die Einwände zur Verkehrsuntersuchung sowie der Antrag zur Einholung einer neuen Verkehrsuntersuchung werden daher zurückgewiesen.

Soweit Einwender Unterlagen oder Verfahrensschritte im Zusammenhang mit der tauschweisen Aufnahme der Maßnahme in den 6. Ausbauplan für Staatsstraßen thematisieren, ist dies bereits durch das Inkrafttreten des 7. Ausbau-

plans für Staatsstraßen überholt. Zudem hat der Ausbauplan – wie bereits dargestellt – keine Bindungswirkung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens.

2. Planungsleitsätze

Die Planung hält die maßgeblichen gesetzlichen Planungsleitsätze (zwingende materielle Rechtsätze) ein. Hierbei handelt es sich z. B. um die bereits im Rahmen der Planrechtfertigung angesprochenen gesetzlichen Vorschriften des BayStrWG. Hinzu kommt insbesondere das naturschutzrechtliche Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch Eingriffe zu unterlassen, sowie das Gebot, unvermeidbare Eingriffe zu kompensieren (§ 15 BNatSchG). Hinsichtlich der rechtlichen Würdigung wird auch auf die Ausführungen dieses Beschlusses zu den einzelnen Themenbereichen im jeweiligen systematischen Zusammenhang verwiesen.

3. Würdigung und Abwägung öffentlicher Belange

3.1 Trassenvarianten

Im Rahmen der Abwägung ist unter anderem zu prüfen, ob sich eine Planungsalternative aufdrängt, die bei gleicher verkehrlicher Wirksamkeit das vom Maßnahmenträger gesteckte Planungsziel mit geringerer Eingriffsintensität und weniger Beeinträchtigungen für andere Belange erreichen kann. Schneidet eine Planungsalternative unter bestimmten Gesichtspunkten besser, unter anderen Gesichtspunkten schlechter ab als die beantragte Trasse, obliegt es der Planfeststellungsbehörde, sich im Rahmen der Abwägung für oder gegen die beantragte Trasse zu entscheiden.

Trassenvarianten brauchen nur so weit untersucht zu werden, bis erkannt wird, dass sie nicht eindeutig vorzugswürdig sind (vgl. Urteil des BVerwG vom 31.01.2002, Az. 4 A 15/01). Bei der Variantenprüfung können bereits in einem dem Planfeststellungsverfahren vorausgehenden Verfahrensschritt diejenigen Varianten ausgeschieden werden, die aufgrund einer Grobanalyse für eine weitere Überprüfung nicht mehr ernstlich in Betracht kommen (vgl. Urteil des BVerwG vom 26.06.1992, DVBl 1992, 1435; Urteil des BVerwG vom 16.08.1995, BayVBl 1996, 182; Urteil des BVerwG vom 25.01.1996, DVBl 1996, 677; Urteil des BVerwG vom 26.03.1998, Az. 4 A 7/97-A 241). Ein derartiges

gestuftes Verfahren erfolgte auch vorliegend, weshalb die Ergebnisse der einzelnen Raumuntersuchungen nicht vollumfänglich übertragbar sind. Da die Plantrasse im Lauf des Verfahrens immer tiefer ausgearbeitet war, wurden auch die neuen Trassenvarianten detaillierter ausgearbeitet. Nicht erforderlich ist es, in jeder Untersuchung die Null-Variante mit einzubeziehen, wie dies von Einwendern gefordert wurde; diese Abwägung mit der Null-Variante erfolgt abschließend im Planfeststellungsbeschluss.

Gesichtspunkte für das Ausscheiden einer Alternativplanung können grundsätzlich alle planerischen Belange sein. Hierzu gehören z. B. Kostengesichtspunkte ebenso wie Umweltgesichtspunkte und verkehrstechnische Aspekte. Das Ausscheiden einer nach dem Stand der Planungen nicht mehr ernstlich in Betracht kommenden Variante hat dabei stets das Ergebnis einer abwägenden Prüfung zu sein.

Neben der hier planfestgestellten Lösung wurden nachfolgend skizzierte Vorhabensalternativen geprüft und in die Abwägung eingestellt. Im Einzelnen wird auf die Darstellungen unter Ziffer 3 im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) verwiesen. Die Aussagen des Vorhabensträgers sind im Ergebnis sowie in den wesentlichen Inhalten nachvollziehbar und überzeugend.

Dabei drängte sich in der Gesamtschau von straßenbaulichen, verkehrlichen, umweltrelevanten und wirtschaftlichen Aspekten keine Planungsalternative auf, die bei gleicher verkehrlicher Wirksamkeit das vom Maßnahmenträger gesteckte Planungsziel mit geringerer Eingriffsintensität und weniger Beeinträchtigungen für andere Belange erreichen kann. Zentraler Aspekt der Variantenprüfung muss das Planungsziel sein. Planungsziel ist vorliegend die verkehrliche Entlastung der Ortsdurchfahrten Adelsried und Kruichen, die Beseitigung unzureichender Verkehrsverhältnisse und die Bewältigung des bestehenden und künftigen Verkehrsaufkommens auf dem gegenständlichen Abschnitt der St 2032. Zu Einzelheiten wird auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung verwiesen.
Nicht zutreffend ist dagegen die von mehreren Einwendern genannte Zielsetzung „Entlastung vom Durchgangsverkehr in Adelsried bestehend aus Verkehr von/nach Welden sowie Verkehr von/zur Kreisstraße A 5-Nord“. Damit wird die oben dargelegte Zielsetzung einerseits unzulässig verkürzt (Entlastung Kruichen, Bewältigung des Verkehrsaufkommens auf der St 2032), andererseits

erweitert (Verkehr Kreisstraße A 5). Der Verkehr auf der Kreisstraße A 5 war auch nicht zwingend in die Zielsetzung einzubeziehen, da auch ohne die Einbeziehung dieses relativ geringen Verkehrsstroms eine hohe Verkehrswirksamkeit in Bezug auf die Ortsdurchfahrt Adelsried besteht. Die Zielvorgabe ist damit nachvollziehbar und sachgerecht.
Um Alternativen des plangegenständlichen Vorhabens handelt es sich nur dann, wenn das Ziel (-Bündel) als solches erreicht wird, wenn auch evtl. mit Abstrichen am Grad der Zielvollkommenheit. Wird ein Ziel jedoch überhaupt nicht mehr erreicht, ist dies nicht mehr eine Frage der Zielvollkommenheit. Vielmehr wird dann ein anderes Ziel (-bündel) angestrebt, so dass ein anderes Projekt vorliegt.

3.1.1 Nullvariante

Der ersatzlose Verzicht auf die Ausbaumaßnahme ist keine sachgerechte und sinnvolle Projektalternative, da dadurch dem angestrebten Planungsziel, insbesondere der verkehrlichen Entlastung der Ortsdurchfahrten von Adelsried und Kruichen und der Bewältigung des bestehenden und künftigen Verkehrsaufkommens auf dem gegenständlichen Abschnitt der St 2032 nicht Genüge getan wird. Die mehrfach als Alternative vorgebrachten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, z. B. Tempo 30 innerhalb der Ortsdurchfahrten, führen nicht zu einer Entlastung vom Durchgangsverkehr, da derartige Maßnahmen im Zuge einer Staatsstraße grundsätzlich nur dann möglich sind, wenn eine verkehrlich einwandfreie Abwicklung des Straßenverkehrs sichergestellt ist. Zudem bestünden mit derartigen Maßnahmen allein auf der St 2032 zwischen Welden und Adelsried weiterhin unzureichende Verkehrsverhältnisse.
Soweit von Einwendern vorgebracht wird, angesichts der Verkehrszahlen bestehe kein Bedarf an einer Ortsumgehung, wird auf die Ausführungen unter C.III.1.2 verwiesen, wo auch auf die vorgebrachten – zu niedrigen – Verkehrszahlen für den Durchgangsverkehr eingegangen wird. Lediglich 36 % sind Quell-/Zielverkehr Adelsried, 45 % ist Durchgangsverkehr von/nach Nordwesten und 19 % Durchgangsverkehr von/nach Norden.

Hinsichtlich der Prüfung, ob in der Abwägung unüberwindliche gegenläufige Belange dazu nötigen, von der Planung insgesamt Abstand zu nehmen, d. h. ob die sog. „Null-Variante“ vorzugswürdig ist, wird auf die Gesamtabwägung verwiesen.

3.1.2 Ostvarianten

In einer ersten Raumuntersuchung wurden zwei Ostvarianten sowie die Planfeststellungstrasse in ihrem Abschnitt zwischen dem Verlassen des Bestands westlich Ehgatten bis Adelsried (zunächst als Südtrasse und Variante 1, später als Variante 3 bezeichnet) gegenübergestellt und die beurteilungsrelevanten Kriterien abgewogen.

Die Ostvarianten beginnen an der St 2032 auf Höhe der Autobahnanschlussstelle Adelsried, umfahren Adelsried ortsnah im Osten etwa kreisförmig und kreuzen dabei mehrere Ortsstraßen. Nördlich von Adelsried verlaufen die Ostvarianten in westlicher Richtung, kreuzen die Kreisstraße A 5 und werden an diese angeschlossen.
Die „Ostvariante“ kreuzt im weiteren Verlauf die Laugna und den Geh- und Radweg Augsburg – Welden, bevor sie vor dem Engelshof auf die Trasse der bestehenden St 2032 einschwenkt und vor Kruichen endet. Die Streckenlänge der Ostvariante beträgt 4,2 km.
Die „Ostvariante mit Umfahrung Kruichen“ führt im weiteren Verlauf nördlich am Engelhof und an Kruichen vorbei, kreuzt die Gemeindeverbindungsstraße Kruichen – Bonstetten, die Laugna und den Geh- und Radweg Augsburg – Welden und endet westlich von Kruichen an der bestehenden St 2032. Die Streckenlänge der „Ostvariante mit Umfahrung Kruichen“ beträgt 4,8 km.
Im Ergebnis stellen die Osttrassen, für die sich v. a. der Markt Zusmarshausen eingesetzt hat, keine vorzugswürdigen Alternativen zur planfestgestellten Trasse dar. Sie wurden daher zu Recht im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens ausgeschieden.

Das Planungsziel der verkehrlichen Entlastung der Ortsdurchfahrten Adelsried und Kruichen wird durch die „Ostvariante“ nur teilweise erreicht, da Kruichen nicht entlastet wird. Bei der „Ostvariante mit Umfahrung Kruichen“ und bei der Planfeststellungstrasse wird dieses Planungsziel erreicht. Dabei weist die „Ostvariante mit Umfahrung Kruichen“ (ebenso wie die „Ostumfahrung“) bezüglich der Ortslage von Adelsried keine wesentlichen Vorteile auf.

Der Einwand, die „Ostvariante mit Umfahrung Kruichen“ weise gegenüber der Planfeststellungstrasse eine deutlich erhöhte Verkehrseffizienz auf, da zusätzlich der Verkehr aus und von der Kreisstraße A 5-Nord aufgenommen werde,

trifft nicht zu. Der Anschluss der Kreisstraße A 5 an die Umfahrung führt nur zu einer geringen zusätzlichen Entlastungswirkung, da der Verkehr in Richtung Süden erst über eine Schleifenrampe zur Umfahrung auffahren und dann umwegig um Adelsried fahren müsste. Aufgrund der hohen Widerstände für diese Fahrtbeziehung werden die Fahrten in dieser Richtung weiterhin über die Ortsdurchfahrt Adelsried erfolgen. Attraktiver ist die gegenläufige Fahrtrichtung von Augsburg kommend, bei der man an der Anschlussstelle Adelsried, Rampe Nord, unmittelbar nach rechts auf die Ostvarianten auffahren könnte. Die Verkehrsuntersuchung durch Herrn Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak vom 22.09.2008 ermittelte für das Prognosejahr 2020 eine Entlastungswirkung in der Ortsdurchfahrt, die gegenüber der Plantrasse zum Teil um 100 Kfz/24h zurückbleibt, zum Teil um bis zu 200 Kfz/24h höher liegt.

Die genannten Widerstände (Auffahrt,…) sind auch nicht lediglich vorgeschoben, wie dies von den Einwendern behauptet wird. Auf die Möglichkeit der Verlegung der nördlichen Anschlussrampe wurde in der Verkehrsuntersuchung zur Ostumfahrung vom 22.09.2008 bereits hingewiesen. Die Verlegung hätte jedoch andere negative Auswirkungen, wie zum Beispiel vermehrter Flächenverbrauch, Mehrkosten.

Der Einwand, dass die Verlagerung des Verkehrs aus der Ortsmitte Kruichen in den Randbereich bei einer verkehrswirksamen, ortsnahen Umfahrung normal sei und daher nicht negativ zu Buche schlagen könne, überzeugt nicht. Ob eine Umfahrung verkehrswirksam ist, hängt nicht allein von der Ortsnähe ab. Die „Ostvariante mit Umfahrung Kruichen“ führt entlang der Laugna, so dass Kruichen von allen Seiten einsehbar umfahren wird. Dies mindert nicht den Grad der Erfüllung des Planungsziels, stellt aber grundsätzlich Abwägungsmaterial dar.

Zutreffend, aber nicht ausschlaggebend in der Gesamtschau ist der Einwand eine „Ostvariante mit Ortsumgehung Kruichen“ erziele eine höhere Entlastungswirkung für Kruichen als die Plantrasse.

Das Planungsziel der Bewältigung des bestehenden und künftigen Verkehrsaufkommens auf dem gegenständlichen Abschnitt der St 2032 wurde in der Raumuntersuchung nicht berücksichtigt, da das Vorhaben damals nicht in den Ausbauplan für die Staatsstraßen aufgenommen war und deshalb nur kommunal zu verfolgende Maßnahmen untersucht wurden. Mit der Aufnahme in die erste Dringlichkeit des 7. Ausbauplans für die Staatsstraßen war diese enge Zielfassung hinfällig. Hinsichtlich der Erreichung des Ziels, das bestehende und künftige Verkehrsaufkommen auf dem gegenständlichen Abschnitt der St 2032

zu bewältigen, sind grundsätzlich alle Varianten geeignet, wenn sie durch einen bestandorientierten Ausbau der Staatsstraße ergänzt werden. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass dieser Ausbau bei der Osttrasse am längsten, bei der Planfeststellungstrasse am kürzesten wäre.

Die von etlichen Einwendern und der Gemeinde Horgau als Argument gegen die Plantrasse vorgebrachten verkehrlichen Auswirkungen auf Streitheim – genannt wird ein Verkehrszuwachs von 25 % innerorts – sind in der Gesamtabwägung berücksichtigt, führen insgesamt aber nicht zur Ablehnung der Plantrasse. Sie bestehen zum Großteil aus einer innerörtlichen Verlagerung der Quell-/ Zielverkehre Streitheim, die von der bisherigen Route über die Gemeindeverbindungsstraße Adelsried – Streitheim auf die Weldener Straße und die Südumfahrung verlagert werden. Die Adelsrieder Straße in Streitheim wird dadurch sogar um 200 Kfz/24h entlastet. In der Weldener Straße in Streitheim kommt es zu einer Verkehrszunahme von 0 - 300 Kfz/24h (von 1.000 auf 1.300 Kfz/24h). Die restlichen 100 Kfz/24h sind Quell- und Zielverkehre Auerbach, die von der bisherigen Route über Horgau zur Autobahn auf die Kreisstraße A 33 und die Südumfahrung Adelsried verlagert werden. Auch die vielfach angesprochene Problematik des Mautausweichverkehrs ändert an dieser Einschätzung nichts. Zwar ist ab dem 01.10.2015 die Mautpflicht auch für LKW ab 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht auch auf bestimmten Bundesstraßen eingeführt, dies ist aber auf der B 10 im fraglichen Abschnitt nicht zu erwarten, da diese zum 31.12.2015 zur Staatsstraße abgestuft wird. Mautausweichverkehr spielt damit für Streitheim und auch Auerbach keine Rolle.
Für die Anbindung des überörtlichen Verkehrs an die BAB A 8 bzw. nach Augsburg bringen sämtliche Varianten Verbesserungen, wobei die beiden Ostvarianten wegen ihrer Umwegigkeit aber schlechter zu bewerten sind.

Nicht geteilt wird auch die Einschätzung des Marktes Zusmarshausen in der Stellungnahme vom 18.03.2014 und anderer Einwender, wonach die Verkehrswirksamkeit der Ostumfahrung im Vergleich zur Südumfahrung erheblich größer sei. Schon der als Begründung vorgetragene Vergleich der prognostizierten Entlastung durch die Ostumfahrung mit 5.300 bis 5.600 Kfz/24h mit der Entlastung der Südumfahrung mit 4.600 bis 4.900 Kfz/24h – hier liegt wohl ein Schreibfehler vor, es muss wohl heißen 5.600 bis 4.900 Kfz/24h – geht fehl, da die Belastung der Ostumfahrung in der genannten Höhe auf den Prognoseansätzen der Verkehrsuntersuchung von 2004 basiert, während die Belastung auf der Süd-

umfahrung (5.600 bis 4.900 Kfz/24h) auf der aktuellen Verkehrsprognose der Untersuchung vom 22.11.2011 mit niedrigeren Prognoseansätzen beruht. Auch der Argumentation, die Südumfahrung erziele richtigerweise lediglich eine Entlastungswirkung von 3.200 bis 3.500 Kfz/24h, weil der Verkehrsgutachter die Entlastungswirkung der Planfeststellungstrasse in unzulässiger Weise durch Verdoppelung der Verkehrszahlen hochgerechnet habe (und zwar um 1.400 Kfz/24h), kann nicht gefolgt werden. Wie bereits unter C.III.1.2 dargelegt, sind für die Ermittlung des Durchgangsverkehres ausschließlich die Befragungsergebnisse auf der St 2032 nördlich der Anschlussstelle Adelsried maßgebend. Durch Spiegelung der Ergebnisse für die entgegengesetzte Fahrtrichtung erhält man den Durchgangsverkehr in beiden Fahrtrichtungen. Die Befragungsergebnisse südlich der Anschlussstelle Adelsried zeigen nur einen Teil des Durchgangsverkehrs. Es fehlt der Anteil, der von der Autobahn kommt und durch Adelsried fährt.

Der Einwand, die Verkehrswirksamkeit der Ostumfahrung wäre bei entsprechender Planung weiterer Anschlussstellen bzw. Überlegungen zu innerörtlichen Verkehrslenkungsmaßnahmen größer, führt zu keiner anderen Einschätzung. Zwar ist richtig, dass die Entlastungswirkung der Ostumfahrung durch weitere Anschlussstellen oder auch verkehrslenkende Maßnahmen etwas erhöht werden könnte. Der Hauptzweck der Ortsumfahrung, die Entlastung der Ortsdurchfahrt vom Durchgangsverkehr im Zuge der St 2032, wird jedoch bei der untersuchten Ostvariante auch unabhängig von zusätzlichen Anschlussstellen, die weitere negative Auswirkungen (z. B. Mehrkosten, Flächenverbrauch etc.) auslösen würden, erfüllt.
Auch der Einwand, dass die der Raumuntersuchung zu Grunde gelegten prognostizierten Verkehrszuwächse völlig überhöht wären, ändert nichts an der Vorzugswürdigkeit der Planfeststellungstrasse. In der Raumuntersuchung wurde eine höhere Verkehrszunahme erwartet als bei der Fortschreibung der Verkehrsgutachten prognostiziert wurde. Die Abweichung beträgt jedoch nur etwa 5 - 10 % gegenüber dem aktuellen Verkehrsgutachten. Außerdem liegen die in der Raumuntersuchung prognostizierten Verkehrsmengen allen Varianten zugrunde.
Für die Bewertung der Trassen ist es ebenfalls unerheblich, dass in der Raumuntersuchung Fehler bei der Beschreibung des Trassenverlaufs und der Betroffenheiten der jeweiligen Fluren unterlaufen sind. Das Vorhaben betrifft eine

Staatsstraße, die dem regionalen und überregionalen Verkehr dient. Der Trassenverlauf kann sich dabei nicht an Gemeindegrenzen orientieren.
Auch der Vorwurf, die erste und auch zweite Untersuchung seien in Bezug auf den voraussichtlichen Flächenbedarf der Südtrasse völlig unzureichend, trifft nicht zu. Im Zuge der ersten Raumuntersuchung wurden alle drei untersuchten Trassen in gleicher Planungstiefe bearbeitet, der Flächenbedarf dementsprechend ermittelt und darauf aufbauend eine Trassenentscheidung getroffen. Im Rahmen der weiteren Planungsschritte wurde die Vorzugstrasse detaillierter ausgearbeitet und der Flächenbedarf entsprechend genauer ermittelt. Der Mehrbedarf an Fläche ist unter anderem einer größeren Fahrbahnbreite als ursprünglich zu Grunde gelegt als auch den Änderungen an der Länge der Ausbaustrecke – das Bauende wurde von Ehgatten nach Welden verlegt – geschuldet. Diese Änderungen hätten auch bei den anderen untersuchten Trassen eine Steigerung des Flächenbedarfs nach sich gezogen.
Zudem ist die planfestgestellte Maßnahme auch hinsichtlich der Umweltauswirkungen gegenüber den Osttrassen vorzugswürdig.
Sie weist durch die Trassenbündelung mit der Kreisstraße A 33 eine geringere Neuversiegelung und damit geringere Risiken für die Schutzgüter Boden, Wasser und Klima/Luft auf. Durch die Führung in Bereichen mit einer Vorbelastung durch BAB A 8 und Kreisstraße A 33 weist sie für das Schutzgut Mensch ein geringeres Risiko als die Ostvarianten auf, bei denen ein bislang relativ unberührter und beruhigter Raum beeinträchtigt wird und zugleich bei der „Ostvariante“ eine geringere Entlastungswirkung erfolgt. Hinsichtlich des Schutzguts Tiere/Pflanzen sind die Risiken von „Ostvariante“ (weitgehend ausgeräumte Landschaftsteile) und planfestgestellter Variante (Landschaftsbestandteile von geringer bis mittlerer Qualität mit Vorbelastung) vergleichbar. Nachteilig schneidet hier die „Ostvariante mit Umfahrung Kruichen“ ab, da im westlichen Abschnitt Bereiche beeinträchtigt werden, die eine hohe Qualität hinsichtlich der natürlichen Ausstattung aufweisen. Landschaft und Landschaftsbild werden bei der planfestgestellten Trasse nur gering beeinträchtigt, da die Trasse weitgehend entlang der Autobahn bzw. im Wald verläuft und kleinstrukturierte und ortsnahe Bereiche mit Erholungsfunktion nur in geringem Umfang berührt. Bei den Ostvarianten werden dagegen durch die Querung des Laugnatals ortsnahe Bereiche mit Erholungsfunktion mindestens mittel beeinträchtigt. Das Risiko für Kultur- und Sachgüter ist bei den Ostvarianten ebenfalls höher, da empfindlichere ortsnahe Bereiche betroffen sind.

Die Einwendungen in Bezug auf die Umweltauswirkungen einschließlich Wechselwirkungen greifen nicht durch.
Vorgebracht wird, dass die Einstufung des von den Ostvarianten berührten Raums als relativ unberührter und beruhigter Raum in Bezug auf das Schutzgut Mensch unzutreffend sei. Diese Kritik ist nicht nachvollziehbar. Die genannten Verkehrsbelastungen durch Autobahn und St 2032 im südlichen Bereich Adelsrieds erstrecken sich nicht auf das nördliche und östliche Umfeld Adelsrieds, also den Bereich, in dem die Ostvarianten zu liegen kämen.
Auch ist das Schutzgut Mensch umfassend zu betrachten, so dass die Belastung der Bürger in Streitheim neben anderen Aspekten in die Bewertung einfließt.
Auch der Verweis auf die Zerschneidungswirkung der Plantrasse im Hinblick auf die Waldzone, die bislang ein unzerschnittener und verkehrsarmer Raum sei, überzeugt nicht. Vielmehr wird mit der Plantrasse bereits bestehenden Zerschneidungen gefolgt. So erfolgt eine Trassenbündelung mit der BAB A 8 sowie eine Führung auf der Trasse der Kreisstraße A 33, der auch im Prognose-Null-Fall mit 1.000 Kfz/24h eine Zerschneidungswirkung zukäme.
Weiter wird vorgebracht, dass die postulierte Vorbelastung der Kreisstraße A 33 in Bezug auf das Schutzgut Tiere/Pflanzen geringer sei, als im Bereich der östlich von Adelsried gelegenen Flächen. Dies lässt sich nicht nachvollziehen. Auch im Bereich der Kreisstraße A 33 besteht schon jetzt eine verkehrliche Vorbelastung, die in dieser Form östlich und vor allem nördlich Adelsried nicht besteht. Im Gegensatz zum Bereich östlich Adelsried bestehen aber noch strukturierte Teilbereiche, während der östliche Bereich weitgehend ausgeräumt von naturrelevanten Elementen und Strukturen ist. Hierbei handelt es sich nicht um eine Vorbelastung, sondern bereits um das Fehlen eines qualitätsvollen Raums für Flora und Fauna.
Der Verweis auf den massiven Eingriff sämtlicher Varianten auf Landschaft und insbesondere Landschaftsbild lässt außer Acht, dass die Trennungswirkung bei der Plantrasse durch Bündelung geringer ausfällt. Zudem sind ortsnahe Bereiche in deutlich geringerem Umfang betroffen.

Nicht durchgreifen kann die Argumentation des Marktes Zusmarshausen (Schreiben vom 18.03.2014) und anderer Einwender, wonach die Planfeststellungstrasse in Bezug auf die umweltbezogenen Belange nicht vorzugswürdig sei. Zunächst ist schon die Behauptung, dass das maßgebliche Entscheidungskriterium im Hinblick auf die umweltbezogenen Belange nur die Flächeninan-

spruchnahme gewesen sei, falsch. Nur bei den Schutzgütern Boden, Wasser und Luft/Klima wurde auf die Flächeninanspruchnahme durch Neuversiegelung abgestellt. Selbst wenn der in den Raumuntersuchungen ermittelte Flächenbedarf fehlerhaft bzw. überholt ist, ergibt sich auch nach den Berechnungen der Einwender bei der Nord-Ost-Trasse die mit deutlichem Abstand größte Versiegelung. Für die Plantrasse und die Ost-Trasse ermitteln die Einwender eine nahezu identische Versiegelung. Für die Schutzgüter Mensch, Tiere/Pflanzen, Landschaft/Landschaftsbild und Kultur-/Sachgüter ist das maßgebende Entscheidungskriterium ohnehin nicht die Flächenversiegelung. Auch der Verweis auf den im weiteren Planungsverlauf gewählten Regelquerschnitt RQ 10,5 führt zu keiner anderen Bewertung, da sich dadurch bei allen Varianten die Neuversiegelung erhöht.

Auch bei den Auswirkungen auf die Land- und Forstwirtschaft durch die Inanspruchnahme von Flächen und die Zerschneidung von Grundstücken und Gewannen zeigt die Planfeststellungstrasse deutliche Vorteile. Auch wenn, insbesondere im Bereich nördlich von Streitheim, zwei Gewannen diagonal durchschnitten werden, können durch die Trassenbündelung die Eingriffe auf land- bzw. auf forstwirtschaftlich genutzte Flächen auf ein unvermeidbares Minimum begrenzt werden. Bei beiden Ostvarianten treten dagegen An- und Durchschneidungen landwirtschaftlicher Flächen in erheblichem Umfang auf.

Aufgrund der Nähe zur Bebauung werden die gemeindlichen Entwicklungsmöglichkeiten von Adelsried bei den Ostvarianten stärker eingeschränkt.
Dem wurde zwar von Einwendern mit dem Hinweis entgegengetreten, dass mit dem Baugebiet Wölfle gezeigt worden sei, dass sogar in unmittelbarer Nähe zur BAB A 8, dem plangegenständlichen Vorhaben und dem Gewerbegebiet Süd eine Ortsentwicklung möglich sei. Dieses Argument greift nicht durch, da das allgemeine Wohngebiet, das mit dem Bebauungsplan „Im Wölfle“ festgesetzt wurde, mehr Abstand zur BAB A 8 und dem plangegenständlichen Vorhaben aufweist, als dies bei einer nord-östlich gerichteten Ortsentwicklung bei Bestehen einer Ostvariante der Fall wäre. Zudem würde bei einer Ostvariante eine zusätzliche – bisher nicht bestehende – Einschränkung geschaffen, während Richtung Süden mit der BAB A 8 bereits jetzt eine faktische Grenze der gemeindlichen Entwicklung besteht.

Auch wirtschaftliche Gründe sprechen für die Planfeststellungstrasse. Aufgrund der Baulänge, der Verknüpfungen mit dem bestehenden Wegenetz und der Zahl der Bauwerke sowie der Länge des erforderlichen bestandsorientierten Ausbaus der St 2032 ist die „Ostvariante mit Umfahrung Kruichen“ als teuerste, die Planfeststellungstrasse als günstigste Variante anzusehen. Gleichzeitig ist der erzielbare Nutzen bei der Planfeststellungstrasse am höchsten und bei der „Ostvariante“ am niedrigsten einzuschätzen.
Die seitens einiger Einwender vorgenommene Berechnung von Kosten pro Kfz/24h setzt die Entlastungswirkung hinsichtlich des Verkehrs auf der Kreisstraße A 5 zu hoch an und vernachlässigt die Entlastungswirkung in Kruichen.

Grundsätzliche Einwände gegen die Raumuntersuchung, in der Grundlagen eines Vergleichs von Ostvariante und Plantrasse ermittelt wurden, zielen darauf ab, dass Auftraggeber der Untersuchung die Gemeinde Adelsried gewesen sei, so dass sich die Frage stelle, welche Ziele verfolgt und ob auch Interessen anderer Gemeinden berücksichtigt worden seien.
Bei der Raumuntersuchung handelt es sich nicht um einen abschließenden Verfahrensschritt, vielmehr wurden die dort dargestellten Varianten auch durch den Vorhabensträger überprüft, der sich die Ergebnisse der Raumuntersuchung zu Eigen machte. Eine abermalige Überprüfung erfolgte durch die Planfeststellungsbehörde im Rahmen dieses Beschlusses. Entscheidend ist, dass die für und gegen eine Variante sprechenden Gesichtspunkte zutreffend ermittelt und abgewogen werden; nicht relevant ist, wer das Abwägungsmaterial erstmalig erhoben hat. Wenn – wie vorliegend – keine Anhaltspunkte für eine Einseitigkeit der Ermittlung bestehen, begegnet es keinen Bedenken, auf frühere Untersuchungen zurückzugreifen.

Weiter wurde vorgebracht, dass die Bürger Streitheims erst zu spät über die Raumuntersuchung informiert worden seien, keine Abstimmung mit anderen Kommunen vorausgegangen und die geforderte Untersuchung der Gesamtimmissionsbelastung nicht erfolgt sei. Eine Bürgerbeteiligung bei einer Raumuntersuchung ist nicht zwingend vorgesehen; jedenfalls im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens besteht die Möglichkeit der Beteiligung. In Streitheim wurden insgesamt drei Bürgerinformationsveranstaltungen (2008, 2011, 2012) durchgeführt. Bereits im Vorfeld fanden Abstimmungsgespräche mit betroffenen Kommunen und Behörden statt. Eine Untersuchung der Gesamtimmissionsbelastung in diesem Planungsstadium ist nicht erforderlich, eine Berücksichtigung

der Immissionen erfolgte im Rahmen der Raumuntersuchung. Bezüglich der plangegenständlichen Maßnahme erfolgte eine detaillierte Immissionsuntersuchung, vgl. die Ausführungen unter C.III.3.4.

Dem Antrag auf Offenlegung der Unterlagen der ersten Raumuntersuchung wurde im Erörterungstermin entsprochen.

3.1.3 Ortsnahe Umfahrungen

In einer zweiten Raumuntersuchung wurden u. a. eine ortsnahe Umfahrung mit Untervarianten (Varianten 1) und die Planfeststellungstrasse untersucht und die beurteilungsrelevanten Kriterien abgewogen (vgl. die Ausführungen unter C.III.3.1.4 zu den ortsfernen Varianten 2.0, 2.1 und 2.2).

Die Varianten 1.0 und 1.1 beginnen an der Kreisstraße A 5 nördlich von Adelsried. Sie kreuzen die Laugna, den Geh- und Radweg Augsburg – Welden und die bestehende St 2032, die höhengleich angeschlossen wird. Die Varianten umfahren Adelsried ortsnah im Westen und queren die Gemeindeverbindungsstraße Streitheim – Adelsried, die ebenfalls angeschlossen wird. Die Varianten schwenken in östliche Richtung, kreuzen die Laugna und den Geh- und Radweg Augsburg – Welden und enden an der bestehenden St 2032 südlich von Adelsried. Die Variante 1.0 verläuft im Westen und im Süden näher an der Bebauung von Adelsried als die Variante 1.1.

Die Variante 1.2 beginnt an der St 2032 westlich der Kreisstraße A 33. Sie verläuft anfangs auf der bestehenden Trasse der St 2032 in östlicher Richtung und erreicht auf der Höhe des Ortsteiles Ehgatten den Geh- und Radweg Augsburg – Welden. Von dort verläuft die Trasse auf dem Geh- und Radweg entlang der nördlichen Bebauung von Kruichen, kreuzt in Kruichen die Gemeindeverbindungsstraße Kruichen – Bonstetten, schwenkt vor Adelsried nach Süden ab und erreicht die Variante 1.1 westlich von Adelsried, deren Verlauf sie im Weiteren folgt.
Die Längen der ortsnahen Trassen betragen bei Variante 1.0 und 1.1 etwa 3,0 km, bei Variante 1.2 etwa 5,5 km.

Nach Abwägung der betroffenen Belange sind die ortsnahen Varianten keine sich aufdrängenden Planungsalternativen.

Die Varianten 1.0 und 1.1 erreichen – im Gegensatz zur planfestgestellten Maßnahme – das Planungsziel nicht, auch Kruichen vom Durchgangsverkehr maßgeblich zu entlasten. Variante 1.2 erreicht dieses Planungsziel ebenso wie die Plantrasse. Hinsichtlich der Ortslage von Adelsried bestehen keine wesentlichen Unterschiede; eine zusätzliche Entlastungwirkung in Adelsried bei Anschluss der Kreisstraße A 5 ist aufgrund der Umwegigkeit nicht zu erwarten.
Aufgrund der Anbindung der Gemeindeverbindungsstraße Adelsried – Streitheim sind bei den Varianten 1.0, 1.1 und 1.2 etwas großräumigere Verkehrsverlagerungen im Bereich Streitheim zu erwarten als bei der Planfeststellungstrasse. Für die Anbindung des überörtlichen Verkehrs an die BAB A 8 bzw. nach Augsburg sind die Varianten vergleichbar geeignet.

Auch im Hinblick auf die Umweltauswirkungen ist die planfestgestellte Maßnahme gegenüber den ortsnahen Varianten vorzugswürdig. Durch die Führung in Bereichen mit einer Vorbelastung durch BAB A 8 und Kreisstraße A 33 weist sie trotz der Beeinträchtigung für den (vorbelasteten) Naherholungsbereich nördlich von Streitheim für das Schutzgut Mensch ein geringeres Risiko auf als die ortsnahen Varianten, durch die ein bislang relativ unberührter und beruhigter Raum nördlich bzw. westlich von Adelsried beeinträchtigt wird und zugleich eine geringere Entlastungswirkung erfolgt. Auch das Schutzgut Tiere/Pflanzen wird durch die ortsnahen Varianten stärker beeinträchtigt, da anstelle teilweise bereits vorbelasteter Landschaftsbestandteile „Flächen mit besonderer ökologischer, orts- oder landschaftspflegerischer Bedeutung“ im Talraum der Laugna betroffen werden, was zu bisher nicht vorhandenen Trennwirkungen und Zerschneidungen von Kleinlebensräumen für Flora und Fauna führt. Derartige Flächen mit besonderer Bedeutung bestehen im Laugnatal trotz der von Einwendern dargestellten Vorbelastungen durch Ortschaften und Verkehrswege. Das Schutzgut Wasser wird bei den Varianten 1.0 und 1.1 vor allem im Laugnatal stärker beeinträchtigt. Variante 1.2 und die planfestgestellte Trasse sind diesbezüglich vergleichbar. Landschaft und Landschaftsbild werden bei der planfestgestellten Trasse weniger beeinträchtigt, da die Trasse weitgehend in Bereichen starker Vorbelastung liegt. Dennoch werden durch die Querung von landwirtschaftlichen Flächen und Waldrandbereichen nördlich von Streitheim und südwestlich von Ehgatten auch bisher weitgehend unbelastete Flächen berührt. Demgegenüber sind jedoch die Beeinträchtigungen durch die ortsnahen Varianten größer, da das Erscheinungsbild des Laugnatales einschließlich der Flächen mit besonderer ökologischer, orts- oder landschaftsgestalterischer Bedeutung

und zugleich das Ortsbild von Adelsried (bei Variante 1.2 auch von Kruichen) beeinträchtigt werden. Diese Bewertung ist sachgerecht; ein ungleicher Bewertungsmaßstab, wie dies seitens einiger Einwender vorgebracht wird, lässt sich nicht erkennen. Im Hinblick auf die Schutzgüter Klima und Kultur liegen vergleichbare Beeinträchtigungen der Varianten 1.0, 1.1 und der Planfeststellungstrasse vor; bei Variante 1.2 sind die Beeinträchtigungen dieser Schutzgüter höher.

An- und Durchschneidungen von land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen treten bei den ortsnahen Varianten in erheblich stärkerem Umfang als bei der planfestgestellten Trasse auf.

Zudem werden bei den ortsnahen Varianten die gemeindlichen Entwicklungsmöglichkeiten von Adelsried aufgrund der Nähe zur Bebauung gegenüber der Planfeststellungstrasse stärker eingeschränkt. Dies gilt unabhängig davon, ob – wie seitens einiger Einwender vorgebracht – die Abstände zumutbar sind.

Die Vorzüge der Varianten 1.0 und 1.1 in Gestalt der ca. 700.000 € geringeren Kosten (allerdings bei gleichzeitig geringerem Nutzen), der geringeren Beeinträchtigung des Schutzgutes Boden und der geringeren flächenmäßigen Inanspruchnahme land- und forstwirtschaftlich genutzter Flächen können die oben dargestellten Nachteile nicht überwiegen.
Die Variante 1.2 weist demgegenüber ohnehin höhere Kosten auf als die planfestgestellte Maßnahme und beeinträchtigt durch den Verlauf auf empfindlichen Böden im Talbereich der Laugna das Schutzgut Boden stark.
Einwände gegen die zweite Raumuntersuchung bestehen gegen eine angebliche Kosten-Nutzen-Analyse des Regionalen Planungsverbands Augsburg. Eine derartige Analyse wurde vom Regionalen Planungsverband nicht in Auftrag gegeben. Soweit die gesamtwirtschaftliche Bewertung im Zusammenhang mit dem Maßnahmentausch in die erste Dringlichkeit des 6. Ausbauplans für Staatsstraßen gemeint sein sollte, ist diese durch das Inkrafttreten des 7. Ausbauplans nicht mehr relevant.
Vorgebracht wird weiter, dass bei der Plantrasse Anbindungen an die Ortsumfahrung sowie ein Geh- und Radweg zusätzlich benötigt würden und dadurch dem Prinzip der Kostengünstigkeit widersprochen werde. Dies greift nicht durch, da die verkehrliche Wirksamkeit im Verkehrsgutachten belegt wurde und der Geh- und Radverkehr den öffentlichen Feld- und Waldweg zwischen Ehgatten

und Streitheim, der der Erschließung land- und forstwirtschaftlicher Grundstücke dient, mitbenutzen kann.
Die Ostvarianten wurden bereits in der ersten Raumuntersuchung behandelt und dort nachvollziehbar ausgeschieden (vgl. Ausführungen unter C.III.3.1.2). Eine nochmalige Behandlung in der zweiten Raumuntersuchung war damit nicht erforderlich.
Die auf eine Aussage im Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Schwaben vom 15.11.2007 für die Umfahrung Burtenbach gestützte Schlussfolgerung, ortsferne Varianten würden generell als vorzugswürdig ausscheiden, ist falsch. Die oben genannte Aussage bezog sich ausschließlich und ausdrücklich auf die Alternativenprüfung für die Ortsumfahrung Burtenbach und enthält keine allgemein gültigen Aussagen. Auch können verschiedene Projekte mit unterschiedlichen Rahmenbedingungen nicht miteinander verglichen werden.

3.1.4 Ortsferne Trassenvarianten

Ergänzend zu der bereits in der zweiten Raumuntersuchung geprüften ortsfernen Varianten 2.0, 2.1 und 2.2 zwischen Ehgatten und Adelsried wurden in einer dritten Raumuntersuchung drei weitere ortsferne Varianten (Varianten 4 bis 6) und die Plantrasse (bezeichnet als Variante 3) zwischen Welden und Adelsried in den beurteilungsrelevanten Kriterien untersucht und abgewogen.

Die Varianten 2.0, 2.1 und 2.2 beginnen westlich der Kreisstraße A 33 und verlaufen anfangs auf der bestehenden Trasse der St 2032 durch den Ortsteil Ehgatten. Sie kreuzen den Geh- und Radweg Augsburg – Welden, verlaufen weiter in südwestlicher Richtung und führen am östlichen Waldrand des Streitheimer Forstes entlang. Danach erreicht Variante 2.0 den Wirtschaftsweg westlich einer Kleingartenanlage im Südwesten des Ortsteiles Kruichen und verläuft entlang des Wirtschaftswegs. Die Variante 2.1 führt hier teilweise durch das Waldgebiet westlich des Wirtschaftsweges. Die Variante 2.2 verläuft zwischen der Kleingartenanlage (Wochenendhäuser) und dem Baugebiet „Südwest“ in Kruichen. Anschließend durchschneiden die Varianten den Wald südlich Kruichen, schwenken auf Höhe der Gemeindeverbindungsstraße Adelsried – Streitheim in östlicher Richtung, werden dort angeschlossen, kreuzen die Laugna und den Geh- und Radweg Augsburg – Welden und enden an der bestehenden St 2032 südlich von Adelsried.

Die Trassenlänge der Variante 2 von der Kreisstraße A 33 bis zum Knotenpunkt St 2032 südlich von Adelsried beträgt etwa 4,9 km.

Die Variante 4 beginnt am südlichen Ortsausgang von Welden und verläuft anfangs wie die Plantrasse bestandsnah entlang des Geh- und Radwegs Augsburg – Welden. Nach Durchquerung des Ortsteils Ehgatten auf der bestehenden Trasse der St 2032 schwenkt sie in südöstlicher Richtung ab, kreuzt den Geh- und Radweg Augsburg – Welden und umgeht Kruichen im Süden zwischen der Wohnbebauung und einer Kleingartensiedlung. Im weiteren Verlauf schwenkt die Variante in Richtung Süden und umgeht Adelsried, kreuzt die Gemeindeverbindungsstraße Adelsried – Streitheim höhenfrei, bevor sie Richtung Osten abdreht und wie die Plantrasse den Geh- und Radweg Augsburg – Welden und die Laugna südlich von Adelsried kreuzt, bevor sie nördlich der BAB A 8 an die bestehende St 2032 anschließt. Die Verknüpfung mit dem bestehenden Straßennetz wird westlich von Ehgatten (Kreisstraße A 33) und östlich von Ehgatten (St 2032 alt) als Einmündung mit Linksabbiegestreifen und südlich Adelsried (St 2032 alt, BAB A 8) mit einem Kreisverkehrsplatz hergestellt. Die Gemeindeverbindungsstraße Adelsried – Streitheim wird teilplanfrei angeschlossen. Die Baulänge von Welden bis zur BAB A 8 beträgt 6,2 km.

Die Variante 5 beginnt am südlichen Ortsausgang von Welden und verläuft anfangs wie die Plantrasse bestandsnah entlang des Geh- und Radwegs Augsburg – Welden. Westlich des Ortsteiles Ehgatten schwenkt die Trasse vom Bestand ab, kreuzt den Geh- und Radweg Augsburg – Welden, verläuft in südöstlicher Richtung durch den Streitheimer Forst bis zur Gemeindeverbindungsstraße Adelsried – Streitheim und kreuzt diese höhenfrei. Im weiteren Verlauf entspricht die Trasse dem Trassenverlauf der Plantrasse. Die Verknüpfung mit dem bestehenden Straßennetz wird westlich von Ehgatten (St 2032 alt) als höhengleiche Einmündung mit Linksabbiegestreifen und südlich Adelsried (St 2032 alt, BAB A 8) mit einem Kreisverkehrsplatz hergestellt. Die Gemeindeverbindungsstraße Adelsried – Streitheim wird teilplanfrei angeschlossen. Die Baulänge von Welden bis zur BAB A 8 beträgt 6,1 km. Die Kreisstraße A 33 wird wegen des geringen Abstands zur Trassenvariante 5 zu einem Wirtschaftsweg zurückgebaut.

Die Variante 6 beginnt am südlichen Ortsausgang von Welden und verläuft anfangs wie die Plantrasse bestandsnah entlang des Geh- und Radwegs Augs-

burg – Welden. Nach Durchquerung des Ortsteils Ehgatten auf der bestehenden Trasse der St 2032 schwenkt sie von der bestehenden Staatsstraße in südlicher Richtung ab, kreuzt den Geh- und Radweg Augsburg – Welden, verläuft entlang der Löwenhalde bis zur Gemeindeverbindungsstraße Adelsried – Streitheim und kreuzt diese höhenfrei. Im weiteren Verlauf entspricht die Trasse dem Trassenverlauf der Plantrasse. Die Verknüpfung mit dem bestehenden Straßennetz wird östlich von Ehgatten als höhengleiche Einmündung (St 2032 alt) und südlich Adelsried mit einem Kreisverkehrsplatz (St 2032 alt, BAB A 8) hergestellt. Die Gemeindeverbindungsstraße Adelsried – Streitheim wird teilplanfrei angeschlossen. Die Baulänge von Welden bis zur BAB A 8 beträgt 6,3 km. Die Kreisstraße A 33 wird wegen des geringen Abstands zur Trassenvariante 6 zu einem Wirtschaftsweg zurückgebaut.

Bei Abwägung der beurteilungsrelevanten Belange stellen auch die ortsfernen Varianten 2, 4, 5 und 6 keine vorzugswürdigen Alternativen zur planfestgestellten Maßnahme dar.

Das Planungsziel, die Ortsdurchfahrten Adelsried und Kruichen verkehrlich zu entlasten sowie das bestehende und künftige Verkehrsaufkommen auf dem gegenständlichen Abschnitt der St 2032 zu bewältigen, wird bei den Varianten und der Plantrasse vergleichbar erreicht, wobei durch die Varianten 3 und 5 zusätzlich auch der Weiler Ehgatten entlastet wird. Für die Anbindung des überörtlichen Verkehrs an die BAB A 8 bzw. nach Augsburg sind die Varianten vergleichbar geeignet.
Deutliche Unterschiede bestehen dagegen in den Auswirkungen auf das nachgeordnete Straßennetz.
Bei der Plantrasse ergeben sich auf der Kreisstraße A 33 nur geringfügige großräumige Verkehrsverlagerungen in der Größenordnung von etwa 100 Kfz/24h. Am nördlichen Ortsende von Streitheim ergibt sich durch Verkehrsverlagerungen innerhalb Streitheims eine Zunahme um etwa 300 Kfz/24h. Gleichzeitig wird die Gemeindeverbindungsstraße Adelsried – Streitheim um 200 Kfz/24h entlastet.

Bezüglich Variante 4, bei der sowohl die Kreisstraße A 33 bei Ehgatten als auch die Gemeindeverbindungsstraße Adelsried – Streitheim angebunden werden, stellt der Erläuterungsbericht auf Seite 29 dar, dass zwischen Auerbach und Streitheim etwas großräumigere Verkehrsverlagerungen in der Größenordnung

von etwa 300 Kfz/24h zu erwarten seien, die sich in Streitheim auf die Kreisstraße und die Gemeindeverbindungsstraße aufteilen. Diese Aussage überzeugt nur teilweise und ist durch einen eigenen Planfall in der Verkehrsuntersuchung nicht belegt. Hierfür wird vermutlich die Verkehrsuntersuchung vom 22.11.2011 für die Plantrasse bei zusätzlicher Anbindung der Gemeindeverbindungsstraße Adelsried – Streitheim (Fall 2) herangezogen. Die großräumigen Verkehrsverlagerungen bei Variante 4 werden jedoch geringer ausfallen, da die Attraktivität der Strecke nach Welden gegenüber dem Prognose-Nullfall nicht gesteigert wird, weil die Kreisstraße A 33 nicht ausgebaut wird. Deshalb wird eine Verkehrsverlagerung in Höhe von ca. 100 Kfz/24h nicht stattfinden, so dass insgesamt eine Verkehrsverlagerung in diesem Bereich von ca. 200 Kfz/24h anzusetzen ist.

Eine Verkehrsverlagerung in gleicher Größenordnung ist bei Variante 2 zu erwarten.

Bei den Varianten 5 und 6 (Gemeindeverbindungsstraße angebunden, Kreisstraße A 33 aufgelassen) sind zwischen Auerbach und Streitheim etwas großräumigere Verkehrsverlagerungen in der Größenordnung von etwa 300 Kfz/24h zu erwarten. In Streitheim ist hier jedoch mit einer hohen Verkehrsverlagerung von der Kreisstraße auf die Gemeindeverbindungsstraße von etwa 1.300 Kfz/24h zu rechnen. In Adelsried wird die Gemeindeverbindungsstraße um etwa 300 Kfz/24h entlastet. Das Verlagerungspotential entspricht der in der Verkehrsuntersuchung vom 22.11.2011 dargestellten Variante der Plantrasse mit Anbindung der Gemeindeverbindungsstraße, aber ohne Anbindung der Kreisstraße A 33.

Auch im Hinblick auf die Umweltauswirkungen ist die Plantrasse gegenüber den untersuchten Varianten vorzugswürdig. Dabei handelt es sich um eine Vergleichsbetrachtung; eine Prüfung und Abwägung der berührten Belange bei der im Vergleich als vorzugswürdig erkannten Strecke erfolgt gesondert.

Durch die Führung in Bereichen mit einer Vorbelastung durch BAB A 8 und Kreisstraße A 33 weist die Plantrasse trotz der Beeinträchtigung für den (vorbelasteten) Naherholungsbereich nördlich von Streitheim für das Schutzgut Mensch ein – im Vergleich – geringeres Risiko auf. Demgegenüber wird bei Variante 4 durch die ortsnahe Trassenführung das Wohnumfeld von Adelsried und

Kruichen beeinträchtigt. Die Varianten 5 und 6 sind wegen der großräumigen Neuzerschneidung erholungsrelevanter Waldflächen im Hinblick auf die Erholungsfunktion am ungünstigsten zu bewerten. Auch Variante 2 berührt in hohem Umfang bisher relativ unberührte und beruhigte Räume im Wald- und Waldrandbereich von Kruichen. Zugleich erfolgt bei den Varianten 2, 4 und 6 eine geringere Entlastungswirkung.

Im Hinblick auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen weist die Plantrasse durch ihren Verlauf entlang der BAB A 8 bzw. auf der Trasse der Kreisstraße A 33 die geringsten Risiken auf, obwohl sie insbesondere südwestlich von Adelsried die Barrierewirkung der BAB A 8 verstärkt und nordöstlich von Streitheim naturschutzfachlich hochwertige Altholzbestände beeinträchtigt. Die Varianten 2, 4, 5 und 6 verlaufen hingegen durch weitgehend unbelastete Räume. Insbesondere bei Varianten 5 und 6 ist durch die großräumige Zerstörung bisher weitgehend störungsfreier Waldflächen mit erheblichen Beeinträchtigungen von Lebensräumen geschützter Tierarten zu rechnen. Auch durch den geplanten Rückbau der Kreisstraße A 33 kann diese Beeinträchtigung nur in stark eingeschränktem Maße ausglichen werden. Bei Variante 2 wird teilweise ein weitestgehend nicht vorbelasteter Waldrandbereich und Wald berührt bzw. zerschnitten, so dass bisher nicht vorhandene Trennwirkungen und Zerschneidungen von Kleinlebensräumen für Flora und Fauna die Folge sind. Auch Variante 4 stellt eine neue Trasse auf bisher weitgehend störungsfreien Flächen dar. Außerdem werden südlich von Kruichen und westlich von Adelsried kleinere Waldstücke abgetrennt, deren Lebensraumfunktion durch diese Isolierung deutlich reduziert wird. Sie beeinträchtigt somit in besonderem Maße funktionale Zusammenhänge und greift in relevantem Umfang in das für den Biotopverbund besonders bedeutsame Laugnatal ein.

Beim Schutzgut Boden sind bei den Varianten 2, 3, 5 und 6 überwiegend forstwirtschaftliche Flächen, bei Variante 4 schwerpunktmäßig landwirtschaftliche Flächen betroffen.

Insgesamt schneidet für das Schutzgut Boden die Variante 6 am besten ab, da aufgrund des vollständigen Rückbaus der Kreisstraße A 33 bei dieser Variante das Entsiegelungspotenzial am größten ist und dadurch die höheren Neuversiegelungswerte kompensiert werden.

Flächenverbrauch und -versiegelung werden dabei einem einheitlichen Bewertungsmaßstab unterzogen, die diesbezügliche Kritik wird zurückgewiesen.

Hinsichtlich der Auswirkungen auf das Landschaftsbild weist die Plantrasse das geringste Risiko auf. Ausschlaggebend ist hierfür die Lage in den bereits vorbelasteten Teilräumen entlang der BAB A 8 und der Kreisstraße A 33. Die Varianten 2, 4, 5 und 6 verlaufen hingegen durch bisher weitgehend störungsfreie Bereiche.
Hinsichtlich der Schutzgüter Wasser, Luft/Klima und Sach- und Kulturgüter bestehen keine beurteilungsrelevanten Unterschiede, da bei keiner Variante erhebliche Beeinträchtigungen der Schutzgüter zu erwarten sind. Tendenziell kritischer zu beurteilen ist allenfalls die Variante 4 aufgrund des längeren Trassenverlaufs im grundwassersensiblen Talraum der Laugna (Schutzgut Wasser) und aufgrund der ortsnahen Dammlagen mit zumindest lokal wirksamen Barrieren (südwestlich Adelsried und südlich Kruichen) sowie der fehlenden Entlastungswirkung für Ehgatten, wobei Letzteres auch bei Varianten 2 und 6 zu berücksichtigen ist (Schutzgut Klima/Luft).

An- und Durchschneidungen von land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen treten bei den Varianten 2, 4, 5 und 6 in erheblich stärkerem Umfang als bei der planfestgestellten Trasse auf. Dieser Aspekt gewinnt noch an Bedeutung, wenn die von Einwendern geltend gemachte Knappheit an Ausgleichsflächen berücksichtigt wird.

Hinsichtlich der bauleitplanerischen Belange sind keine wesentlichen Unterschiede zwischen Plantrasse und den geprüften Varianten vorhanden.

Bei der Wirtschaftlichkeit ist die Variante 2 mit der Plantrasse vergleichbar, da die etwas höheren Kosten der Plantrasse einhergehen mit einer etwas höheren Entlastungswirkung. Varianten 4 bis 6 weisen deutlich höhere Kosten und eine geringere Wirtschaftlichkeit auf als die Plantrasse. Vor allem wegen des hohen Aufwands für den Erdbau belaufen sich die Mehrkosten für die Strecke Welden bis Adelsried gegenüber der Plantrasse auf 2,9 bis 3,4 Mio. €.

Die Varianten 2, 4 und 5 sind in keinem Belang der Plantrasse überlegen, wohl aber in einzelnen Belangen zum Teil deutlich unterlegen. Variante 6 weist zwar im Hinblick auf das Schutzgut Boden Vorteile gegenüber der Plantrasse auf. Dies überwiegt aber nicht die größeren Risiken in Bezug auf die Schutzgüter Mensch, Tiere/Pflanzen und Landschaft. Zudem führt die Plantrasse zu einer Entlastung des Ortsteils Ehgatten, während dieser bei Variante 6 stärker als

bisher belastet würde. Nachteilig bei Variante 6 sind auch die erheblichen innerörtlichen Verkehrsverlagerungen in Streitheim sowie die großräumigeren Verlagerungen im Bereich Auerbach/Streitheim. Auch wirtschaftliche Erwägungen sprechen für die Plantrasse.

Gegen die dritte Raumuntersuchung, bei der die Varianten 4, 5 und 6 und damit Teile der hier dargestellten Varianten mit der Plantrasse verglichen wurden, wurde vorgebracht, dass unterschiedliche Maßstäbe bei den Varianten angelegt worden seien. So seien geringfügige Unterschiede überhöht dargestellt worden, die Berücksichtigung von Vorbelastungen sei beliebig erfolgt und konkrete Straßensituationen, Schutzzonen und Grundstückswerte ungleich angesetzt worden. Dies lässt sich nicht nachvollziehen. Vielmehr erfolgte eine sachgerechte, differenzierte Bewertung der einzelnen relevanten Aspekte. Die Raumuntersuchung wurde von einem unabhängigen Büro durchgeführt und mit den Naturschutzbehörden abgestimmt. Ständig wechselnde Bewertungsmaßstäbe liegen – entgegen dem Vorbringen einiger Einwender – nicht vor, vielmehr wurde bei den Raumuntersuchungen die fortschreitende Planungstiefe berücksichtigt. Im Rahmen der weiteren Planungsschritte wurde die Planfeststellungstrasse detaillierter ausgearbeitet und zum Beispiel der Flächenbedarf entsprechend genauer ermittelt. Ebenso ist die Kritik eines sachlich nicht gebotenen Zuschnitts des Untersuchungsraums nicht nachvollziehbar. Die Abgrenzung des Untersuchungsraums wurde so vorgenommen, dass alle zu erwartenden Umweltauswirkungen möglichst vollständig erfasst werden konnten. Für das Schutzgut Mensch wurden die Auswirkungen in den Ortslagen einbezogen. Eine planmäßige Einbeziehung der Ortslagen in das engere Untersuchungsgebiet war nicht erforderlich, da außer den Immissionswirkungen für die übrigen Schutzgüter keine beurteilungsrelevanten Auswirkungen zu erwarten sind. Ortsnahe Varianten wurden bereits in einem früheren Stadium nachvollziehbar ausgeschieden, so dass eine nochmalige Darstellung nicht erforderlich war.

Gerügt wird auch, dass seitens der Gemeinden ein ungleiches Recht zur Ablehnung von Umfahrungen bestanden habe. Dem ist entgegenzuhalten, dass gemeindliche Belange bereits in der Raumuntersuchung Niederschlag gefunden haben. Eine abschließende Behandlung gemeindlicher Belange erfolgt im Rahmen des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses.
Nicht überzeugend ist der Einwand, dass Auflassungen und Rückbau abwertend behandelt worden seien. So werden die Wirkungen eines Rückbaus der

Kreisstraße A 33 sowohl bei der Plantrasse als auch bei den Varianten 5 und 6 ausdrücklich genannt. In der Raumanalyse wurde berücksichtigt, dass sich durch den möglichen Rückbau der Kreisstraße A 33 bei einzelnen Varianten neben Belastungen auch eine Entlastungswirkung ergeben könne.

Soweit Einwender sich gegen Auswirkungen der Plantrasse wenden, ist dies Gegenstand der nachfolgenden Behandlung der einzelnen Belange, auf die verwiesen wird.

3.2 Ausbaustandard

Die festgestellte Planung ist auch hinsichtlich ihres Ausbaustandards ausgewogen. Der Ausbaustandard ist geeignet und erforderlich, um die zu erwartende Verkehrsbelastung aufzunehmen.

Die Planung orientiert sich an den „Richtlinien für die Anlage von Straßen (RAS)“, an deren Stelle im Oktober 2013 die „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012“, traten. Diese technischen Regelwerke stellen verkehrsbezogene Gesichtspunkte und straßenbauliche Erfordernisse dar und bringen anerkannte Regeln für die Anlage von Straßen zum Ausdruck, sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Vielmehr sind diese Erfordernisse auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüberzustellen.

Daher erforderte die Einführung der RAL nicht zwingend die Anpassung der Planung. Vielmehr wurde der sich in den RAL widerspiegelnde Stand der Technik bei der Beurteilung des Ausbaustandards mit berücksichtigt. Die Vorgehensweise wurde mit der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr abgestimmt.

Die Verkehrssicherheit der Planung wurde im Rahmen eines sogenannten „Sicherheitsaudits“ überprüft.

3.2.1 Trassierung

Die Strecken- und Verkehrscharakteristik der St 2032 ist die einer regionalen, anbaufreien Straße außerhalb bebauter Gebiete mit maßgebender Verbin-

dungsfunktion (Kategoriegruppe A II nach RAS-N bzw. LS III nach RIN). Gewählt wurde eine Entwurfsgeschwindigkeit von V_e= 80 km/h.

Die Linie wird im Grund- und Aufriss durch folgende Zwangspunkte bestimmt:

- Anschluss an die bestehende Staatsstraße bei Welden
- Höhengleicher Anschluss der bestehenden Staatsstraße bei Ehgatten
- Höhengleicher Anschluss der bestehenden Kreisstraße A 33 bei Streitheim
- Bündelung der Trassenführung mit der Autobahn A 8
- Höhenfreie Kreuzung mit der Gemeindeverbindungsstraße Adelsried – Streitheim
- Anschluss an die bestehende Staatsstraße und Autobahnanschlussstelle bei Adelsried

Die Trassierungsgrenzwerte nach RAS-L ebenso wie nach RAL für die Lage- und Höhentrassierung werden eingehalten; die erforderlichen Haltesichtweiten sind vorhanden.

Bei der Trassierung des Geh- und Radwegs bzw. der öffentlichen Feld- und Waldwege wurden die Längsneigungen so gering wie möglich gehalten; Grenzen ergaben sich jedoch aus örtlichen Zwangspunkten und dem Geländeverlauf. Dem Anliegen des Landkreises Augsburg wird damit Rechnung getragen.

3.2.2 Querschnitt

Die Verkehrsprognose hat für die St 2032 im plangegenständlichen Abschnitt für das Jahr 2025 einen durchschnittlichen täglichen Verkehr von 4.900 Kfz/24h (östlich der Anbindung der Kreisstraße A 33) bzw. 5.600 Kfz/24h (nordwestlich der Anbindung der Kreisstraße A 33) errechnet. Der Schwerverkehrsanteil beträgt 5 %.

Entsprechend den „Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Querschnitte (RAS-Q)“ wurde im plangegenständlichen Bereich der Querschnitt RQ 10,5 gewählt, also eine befestigte Fahrbahnbreite von 7,5 m mit jeweils 1,5 m breiten Banketten. Diese Fahrbahnbreite ist erforderlich, aber auch ausreichend, um die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu gewährleisten und entspricht dem zu erwartenden durchschnittlichen Verkehrsbedarf.

Zwar sieht die RAL für eine Straße der Straßenkategorie LS III einen Regelquerschnitt RQ 11 mit einer Fahrbahnbreite von 8 m vor, aufgrund des zum

Zeitpunkt der Einführung der RAL weit fortgeschrittenen Planungsstandes wurde in Absprache mit der Obersten Baubehörde auf eine Querschnittsanpassung verzichtet.

Die Gestaltung der Damm- und Einschnittsböschungen erfolgt entsprechend den geotechnischen Randbedingungen mit einer Regelneigung von 1:1,5. Im Bereich der hohen Einschnitte wird eine Regelneigung von 1:2 gewählt. Die Mindestböschungsbreite beträgt 3,0 m. Der Übergang zwischen Böschung und Gelände wird ausgerundet. In den Waldbereichen wird auf die Ausrundung zwischen Böschung und Gelände verzichtet, um die Rodung von Waldflächen im Landschaftsschutzgebiet zu minimieren. Grundsätzlich hat die Böschungsausrundung einen landschaftsprägenden Einfluss, im Wald ist aufgrund des Bewuchses ein Verzicht auf die Ausrundung tolerierbar.

Die Fahrbahnbefestigung entspricht der bemessungsrelevanten Beanspruchung. Sie erfolgt nach Bauklasse III den „Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO 01)“. Der Kreisverkehrsplatz, die Anschlussrampe an die BAB A 8 und die Anschlüsse der St 2032 erhalten einen Oberbau der Bauklasse I. Die Bemessung des frostsicheren Oberbaus ist sachgerecht und entspricht auch den aktuellen „Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO 12)“.

Die neu anzulegenden bzw. zu verlegenden Feld- und Waldwege werden gemäß den „Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW, Ausgabe 2005)“ errichtet. Hinsichtlich des öffentlichen Feld- und Waldwegs BWV-Nr. 1.1.6 wurde vorgebracht, dass die Fahrbahnbreite von 3 m zu knapp sei. Die Fahrbahnbreite von 3 m entspricht der in den RLW vorgesehenen Dimensionierung eines Wirtschaftswegs sowie den sonstigen Wegen in diesem Bereich. Besondere Gegebenheiten, die hier eine größere Breite erfordern und den damit einhergehenden höheren Grunderwerb rechtfertigen würden, sind nicht ersichtlich. Unter Einschluss der Bankette wird zudem die von der Gemeinde Adelsried geforderte Breite von 4 m erreicht.

Der Geh- und Radweg von Augsburg nach Welden wird in den Verlegungsbereichen gemäß dem bestehenden Oberbau befestigt.

Bezüglich weiterer Details wird auf das Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.2) und die Querschnitte (Unterlage 6) verwiesen.

3.2.3 Einmündungen, Änderungen im Wegenetz

Die Einmündung der bisherigen St 2032 in die Ortsumfahrung Adelsried bei Ehgatten (Bau-km 1+665) erfolgt als plangleiche Einmündung mit Linksabbiegestreifen. Bei der Bemessung wurde die maximal zulässige Geschwindigkeit von 100 km/h zugrunde gelegt.

Diese Knotenpunktsform ist ausreichend sicher und leistungsfähig (Qualitätsstufe A nach HBS 2001 Ausgabe 2009); die vom Markt Welden und der Gemeinde Adelsried angeregte Gestaltung als Rechtsabbiegespur mit Unterführung ist daher nicht erforderlich, würde andererseits aber zu Mehrkosten und erhöhtem Grundbedarf führen.

Die Einmündung der Kreisstraße A 33 bei Streitheim (Bau-km 3+480) in die Ortsumfahrung erhält einen Linksabbiegestreifen. Bei der Bemessung wurde jeweils die maximal zulässige Geschwindigkeit von 100 km/h zugrunde gelegt.

Der Anschluss an die St 2032 (Bau-km 6+450) erfolgt als Kreisverkehrsplatz. Der Kreisverkehrsplatz wurde nach dem Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehrsplätzen 2006 aufgeplant und mit einem Außenradius der Kreisfahrbahn R_A = 22,5 m sowie einer kreisrunden bepflanzbaren Kreisverkehrsinsel mit Innenradius R_I = 16 m ausgebaut. Die Kreisfahrbahn wird einstreifig mit einer Breite von 6,5 m ausgebildet.

Die Kreuzungen mit dem Geh- und Radweg (Bau-km 1+820), mit der Gemeindeverbindungsstraße Adelsried – Streitheim (Bau-km 4+529) sowie mit öffentlichen Feld- und Waldwegen (Bau-km 5+291 und Bau-km 6+382) werden höhenfrei ohne Anbindung an die Ortsumfahrung hergestellt. Bei der Überführung der Gemeindeverbindungsstraße Adelsried – Streitheim wird durch die Anlage eines Weges hinter den passiven Schutzeinrichtungen, wie an der Brücke über die Autobahn umgesetzt, die Erreichbarkeit des Notgehwegs ermöglicht. Eine Verbreiterung des Gehweges – wie von der Gemeinde Adelsried angeregt – ist aufgrund des Fehlens eines baulich angelegten Gehwegs entlang der Straße

grundsätzlich nicht angezeigt, eine Kostenbeteiligung seitens der Gemeinde wurde von dieser abgelehnt.
Die Dimensionierung der Über- bzw. Unterführungsbauwerke begegnet keinen Bedenken. Eine lichte Weite von 4 m ist lediglich für die Unterführung des Geh- und Radwegs bei Bau-km 1+820 vorgesehen, bei dem keine Nutzung durch landwirtschaftlichen Verkehr erfolgt. Die lichte Weite der Unterführung von öffentlichen Feld- und Waldwegen liegt bei 6 m (Bauwerk Nr. 4) bzw. 8 m (Bauwerk Nr. 10), so dass die vom Landkreis Augsburg geäußerten Bedenken nicht geteilt werden.
Auch die Befürchtung des Marktes Adelsried, dass bei der Unterführung für den Radweg am Bauwerk Nummer 10 mit Grundwassereintritt zu rechnen ist, wird nicht geteilt. Die Fahrbahn des neuen öffentlichen Feld- und Waldweges wird im Bereich der Unterführung um ca. 1, 70 m abgesenkt. Der Weg ist dadurch noch um ca. 0,3 m höher als das anstehende Gelände und ca. 1 m höher als die Sohle der Laugna.

Die Einmündungen der öffentlichen Feld- und Waldwege bei Bau-km 0+120, 0+687, 1+273 und 1+665 werden ohne bauliche Anlagen und ohne Einbauten in den Einmündungen hergestellt.

Das bestehende Wegenetz öffentlicher Feld- und Waldwege wird soweit möglich bestandsorientiert in erforderlicher Breite und Beschaffenheit wiederhergestellt. Die zahlreichen bestehenden direkten Flurzufahrten werden durch die geplante Maßnahme aus Gründen der Verkehrssicherheit auf eine unbedingt notwendige Anzahl reduziert. Die Erreichbarkeit der Flurstücke wird durch die Ergänzung des Wegenetzes gewährleistet. Zwischen Ehgatten und Streitheim wird ein öffentlicher Feld- und Waldweg neu errichtet, der auch dem Radverkehr zur Verfügung steht. Der öffentliche Feld- und Waldweg verläuft ab Ehgatten auf der bestehenden Kreisstraße A 33, die dafür im Bereich zwischen Bau-km 1+820 und 2+500 zurückgebaut wird. Bei Bau-km 2+622 kreuzt der öffentliche Feld- und Waldweg die Ortsumfahrung Adelsried höhenfrei und wird im weiteren Verlauf bis Bau-km 3+360 neu errichtet, bevor er weiter auf der bisherigen Trasse der Kreisstraße A 33 bis zur Überführung der BAB A 8 bei Streitheim geführt wird. Diese Führung des Fahrradverkehrs entspricht auch der Anregung des Polizeipräsidiums Nord. Über die dort angeregte Beschilderung ist jedoch nicht im Planfeststellungsbeschluss zu entscheiden.

Zwischen Bau-km 1+582 und Bau-km 1+825 wird der bestehende Geh- und Radweg künftig als öffentlicher Feld- und Waldweg geführt und gemeinsam genutzt. Dies ist angesichts der Streckenlänge und der geringen forstwirtschaftlichen Nutzung auch in Anbetracht der vom Landkreis Augsburg vorgetragenen sehr starken Frequentierung durch Radfahrer sachgerecht. Aufgrund der schwachen forstwirtschaftlichen Frequentierung sind die Fahrbahnbreite von 3 m und die Kronenbreite von 4 m erforderlich, aber auch ausreichend. Eine größere Fahrbahnbreite mit dem damit einhergehenden größeren Grunderwerb ist daher nicht gerechtfertigt.

Bei Bau-km 6+382 wird ein öffentlicher Feld- und Waldweg unter der St 2032 unterführt. Anstelle des bisherigen öffentlichen Feld- und Waldwegs und des getrennt geführten Geh- und Radwegs (Landrat-Dr.-Frey-Radweg) tritt künftig ein öffentlicher Feld- und Waldweg mit einer befestigten Breite von 5 m, bei dem zur Trennung der Verkehre eine vom Vorhabensträger zugesagte Markierung (3 m Breite für landwirtschaftlichen Verkehr, 2 m Breite für Geh- und Radverkehr) aufgebracht wird. Dies entspricht der planfestgestellten Lösung im Bereich der Unterführung der BAB A 8. Aufgrund der vorgesehenen überdurchschnittlichen Breite des Weges und der optischen Trennung sind ein sicherer Begegnungsverkehr und die Vermeidung von Interessenskollisionen von Rad- und landwirtschaftlichem Verkehr möglich.
Gegen die von der Gemeinde Adelsried, dem Landkreis Augsburg, dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten sowie privaten Einwendern geforderte getrennte Führung spricht, dass dies ein größer dimensioniertes Unterführungsbauwerk und auf gesamter Länge mehr Fläche erfordern würde. Zudem wird durch die lückenlose Weiterführung der im Bereich der BAB A 8 gewählten Lösung eine im Verlauf stetige Wegeführung erreicht. Die beiden Planfeststellungsbereiche sind dabei aneinander angepasst; eine – vom Landkreis Augsburg geforderte – Erweiterung des Planfeststellungsbereiches Richtung Süden ist daher entbehrlich. Die befestigte Breite des Weges von 5 m und die Kronenbreite von 6 m liegen über der vom Landkreis Augsburg hilfsweise geforderten Mindestbreite von 4 m.
Südlich des Planfeststellungsbereichs ist ein westlich führender öffentlicher Feld- und Waldweg an den öffentlichen Feld- und Waldweg angebunden, so dass die Grundstücke zwischen BAB A 8 und St 2032 weiterhin bewirtschaftet werden können. Dem Anliegen der Gemeinde Adelsried ist damit Rechnung getragen.

Über die von der Gemeinde Adelsried geforderte zusätzliche Verknüpfung dieses öffentlichen Feld- und Waldweges mit der St 2032 südlich der BAB A 8 sowie über die vom Landkreis Augsburg geforderte Zufahrt östlich der Autobahnunterführung war in diesem Verfahren nicht zu entscheiden, da es sich nicht um Folgemaßnahmen des plangegenständlichen Vorhabens handelt.

Die u. a. vom Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, aber auch privaten Einwendern geforderte zusätzliche Querungsmöglichkeit bei ca. Bau-km 3+500 wurde durch Tektur vom 27.02.2015 insoweit erfüllt (siehe Bauwerksverzeichnis 1.2.29).
Durch die zusätzliche Querungsmöglichkeit hat sich die Forderung des Bayerischen Bauernverbands erledigt, den Weg nördlich parallel der Umgehungsstraße bis Bau-km 3+500 zu verlängern und an die Staatsstraße anzubinden.

3.3 Raum- und Fachplanung

3.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Das Vorhaben entspricht den Zielsetzungen der Raumordnung und Landesplanung. Eines der zentralen Ziele der Raumordnung ist die Schaffung und Erhaltung gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Teilräumen (vgl. Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) 1.1.1 Abs. 1 (Z)). Hierfür ist u. a. eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur erforderlich (vgl. LEP 4.1.1 (Z)).

Die St 2032 stellt eine wichtige Verbindungslinie zwischen der Stadt Dillingen a. d. Donau (gemeinsames Mittelzentrum mit der Stadt Lauingen a. d. Donau) und der Stadt Augsburg (Oberzentrum) dar, die den Verkehr an die BAB A 8 und die Bundesstraße B 300 heranführt. Gemäß LEP 4.1.2 Abs. 2 (G) sollen das regionale Verkehrswegenetz und die regionale Verkehrsbedienung in allen Teilräumen als Grundlage für leistungsfähige, bedarfsgerechte und barrierefreie Verbindungen und Angebote ausgestaltet werden. Weiterhin soll gemäß LEP 4.2 Abs. 1 (G) das Netz der Staatsstraßen, über das die nicht an Bundesfernstraßen liegenden zentralen Orte (hier: Kleinzentrum/Grundzentrum Welden) an das nationale sowie an das regionale Verkehrsnetz angebunden sind, leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden. Durch das Vorhaben wird auch dem Ziel B IV 1.2.4.2 des Regionalplans der Region Augsburg (RP 9) Rechnung getragen, im Raum Dillingen a. d. Donau / Lauingen a. d. Donau

durch den Ausbau der bestehenden Straßenverbindungen leistungsfähige Zubringer u. a. zur BAB A 8 zu schaffen.

Zu den Einwendungen des Marktes Zusmarshausen und einiger privater Einwender ist Folgendes festzustellen:
Der Markt Zusmarshausen sieht das Ziel, einen leistungsfähigen Zubringer aus dem Raum Dillingen zur BAB A 8 zu schaffen, bei lediglich 1.050 Kfz/24h bzw. 9,6 % des Verkehrs, als verfehlt an. Unabhängig davon, dass sich aus der Verkehrsbefragung vom 26.07.2011 ein Verkehrsstrom von 13,2 % des Gesamtverkehrs bzw. knapp 30 % des Durchgangsverkehrs auf der St 2032 aus dem Bereich „Landkreis Dillingen und weiter“ ergibt, wird für den Verkehr aus diesem Raum sehr wohl ein leistungsfähiger Zubringer zur BAB A 8 geschaffen. Die Bedeutung dieses Herkunfts- bzw. Zielgebietes wird besonders deutlich, wenn man – wie dies der Funktion einer Staatsstraße entspricht – den überörtlichen Verkehr betrachtet. Fast 30 % des Durchgangsverkehrs betreffen den Raum „Landkreis Dillingen und weiter“.
Weiter würden auch die anderen oben genannten Ziele nicht erreicht, da sich die Verkehrszuwächse im Süden und Südosten Adelsrieds sowie in Adelsried selbst entlang der Nord-Süd-Strecke Kreisstraße A 5 – St 2032 abspielten. Für die stark zunehmenden Verkehrsströme innerhalb und südlich von Adelsried seien nach Auffassung der Einwendungsführer mit der BAB A 8 und der St 2032 südlich von Adelsried mit Querverbindung Kreisstraße A 5 zur B 10 und B 300 leistungsfähige Verbindungen zum Großraum Augsburg bereits vorhanden. Diese Argumentation verkennt, dass sich die regionalplanerischen Ziele nicht lediglich auf Verkehrszuwächse beziehen, sondern dass auch die Situation für den bestehenden Verkehr verbessert werden soll. Die oben genannten landes- und regionalplanerischen Ziele und Grundsätze stehen neben dem ebenfalls im Regionalplan enthaltenen Ziel (B IV 1.2.2) des Ausbaus der BAB A 8. Das heißt bezüglich der infrastrukturellen Verbesserungen kann nicht allein auf die BAB A 8 verwiesen werden; vielmehr enthält der Regionalplan weitere Ziele hinsichtlich zusätzlicher Maßnahmen. Auch wurden die St 2032 südlich Adelsried und die Kreisstraße A 5 bereits vor Fortschreibung des Regionalplans in ihren derzeitigen Zustand gebracht, so dass auch diese nicht bereits zur Erfüllung der genannten Festlegungen ausreichen. Zudem werden auch für den Bereich des Kleinzentrums/Grundzentrums Welden bis Ehgatten deutliche Verkehrszuwächse prognostiziert. Im Bereich Ehgatten bis Adelsried erfolgt nur deshalb eine vergleichsweise geringe Zunahme, weil wegen der Wiederherstellung der Ge-

meindeverbindungsstraße Adelsried – Streitheim (die Gemeindeverbindungsstraße war zum Zeitpunkt der Verkehrserhebungen im Jahr 2011 aufgrund des Ausbaus der BAB A 8 gesperrt) zunächst eine Entlastung der St 2032 aufgrund von Rückverlagerungen in diesem Abschnitt erfolgen wird, die dann durch Verkehrszuwächse aufgezehrt wird.
Auch wird durch eine Entlastung des Ortskerns von Adelsried sowie des Ortsteils Kruichen vom Durchgangsverkehr erreicht, dass den Grundsätzen des Bayerischen Landesplanungsgesetzes (vgl. Art. 6 Abs. 2 Nr. 3 Satz 8 und Nr. 7 Satz 9) zum Schutz der Bevölkerung vor Luftverunreinigung und Lärm Rechnung getragen werden kann.

Insgesamt wird das Vorhaben zu wesentlichen Vorteilen für die regionale Entwicklung führen.

Demgegenüber sind wesentliche nachteilige Auswirkungen auf die überörtlichen Belange der Raumordnung nicht zu erwarten. Zwar verläuft das Vorhaben teilweise durch das im Regionalplan für die Region Augsburg (RP 9) festgelegte landschaftliche Vorbehaltsgebiet Nr. 21 „Riedellandschaft der Iller-Lech-Schotterplatten westlich von Augsburg“ (vgl. RP 9 B I 2.1 (Z) i. V. m. Karte 3 „Natur und Landschaft“). In Vorbehaltsgebieten ist bestimmten raumbedeutsamen Funktionen oder Nutzungen (hier: Erhaltung von Natur und Landschaft) bei der Abwägung mit anderen raumbedeutsamen Nutzungen besonderes Gewicht beizumessen.
Wie unten jeweils ausführlich dargelegt, bestehen zwar nachteilige Auswirkungen v. a. auf Belange des Natur- und Landschaftsschutzes, jedoch können aufgrund der vorgesehenen Eingriffsminimierung und der Maßnahmen zum Eingriffsausgleich auch unter Berücksichtigung der höheren Gewichtung erhebliche überörtliche Auswirkungen auf diesen Belang verhindert werden. Auch dem landesplanerischen Erfordernis eines schonenden Bodenverbrauchs ist durch die Nebenbestimmung ausreichend Rechnung getragen (vgl. LEP 1.1.3 (G)).

Auch der Regionale Planungsverband Augsburg erhebt in seiner Stellungnahme keine grundsätzlichen Einwendungen.

Den positiven Auswirkungen der Planung stehen daher keine – in gleichem Maße zu gewichtenden – überörtlich bedeutsamen nachteiligen Auswirkungen ge-

genüber. Das Vorhaben entspricht insgesamt den Erfordernissen der Raumordnung, Landes- und Regionalplanung.

3.3.2 Städtebauliche Belange

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

Die Maßnahme wirkt sich aufgrund der entsprechenden Entlastungswirkungen positiv auf die Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinde Adelsried in ihrer Gesamtheit aus. Die im Flächennutzungsplan vorgesehene Gewerbeansiedlung südöstlich des Ortes ist mit dem Vorhaben grundsätzlich vereinbar; zudem stimmt die Gemeinde Adelsried der Planung ausdrücklich zu. Soweit die Gemeinde Adelsried fordert, bereits jetzt eine Abfahrtsmöglichkeit von der Staatsstraße zur Erschließung des im Flächennutzungsplan festgelegten Gewerbegebiets im Bereich der Flnrn. 834, 835 und 836, Gemarkung Adelsried, vorzusehen, ist auf das Bebauungsplanverfahren zu verweisen. Im Bebauungsplanverfahren wird ein Erschließungskonzept entwickelt, das Basis der Entscheidung über die Anbindung an das überörtliche Straßennetz sein muss.

Die Gemeinde Zusmarshausen wendet sich gegen das Vorhaben u. a. wegen der Verkehrsverlagerung nach Streitheim. Dies beinhaltet auch städtebauliche Belange, da die zusätzlichen Verkehrsbelastungen auch die städtebauliche Qualität des Ortes nachteilig verändert. Größere Entwicklungsvorhaben bzw. Umgestaltungsmaßnahmen, die dadurch beeinträchtigt würden, sind jedoch weder im Flächennutzungsplan noch im Bestand erkennbar. Hinsichtlich der Auswirkungen auf die bestehenden Nutzungen kann auf die Ausführungen unter C.III.3.4. verwiesen werden.

3.4 Immissionsschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes sowie mit den Belangen der Luftreinhaltung vereinbar. Die Planung stellt sicher, dass keine schädlichen Umweltauswirkungen durch Verkehrsgeräusche oder Luftschadstoffbelastungen entstehen (§§ 41, 42 BImSchG; Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG).

Der Bewertungsmaßstab ergibt sich aus dem Immissionsschutzrecht, insbesondere aus § 3 Abs. 1 und §§ 41 ff. BImSchG. Die Zumutbarkeitsgrenze wird dann nicht überschritten, wenn die Grenzwerte der Verordnungen und technischen Regelwerke, die zur Konkretisierung des Begriffs der schädlichen Umwelteinwirkung i. S. d. § 3 Abs. 1 BImSchG vorliegen, eingehalten werden. Trotzdem sind auch Beeinträchtigungen, die unterhalb der Zumutbarkeitsgrenze liegen, bei der Abwägung zu berücksichtigen.

3.4.1 Trassierung (§ 50 BImSchG)

Bei der Trassierung wurde darauf geachtet, dass schädliche Umweltauswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden (§ 50 Satz 1 BImSchG).

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie hinsichtlich der Anforderung des § 50 BImSchG die richtige Lösung. Wie im Rahmen der Variantenprüfung ausgeführt (vgl. C.III.3.1 dieses Beschlusses), scheiden andere Trassenführungen wegen der damit verbundenen erheblich größeren Beeinträchtigungen aus. Durch eine Änderung der Maßnahme, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann der Immissionsschutz nicht weiter verbessert werden.

3.4.2 Lärmschutz

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (§ 41 Abs. 1 BImSchG). Wenn den vorgenannten Anforderungen nicht durch eine entsprechende Planung oder technische Vorkehrungen Rechnung getragen werden kann, hat der Betroffene gegen den Vorhabensträger einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (§ 42 Abs. 1 und 2 BImSchG bzw. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG).

Die Konkretisierung des Begriffs der schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche ist in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV erfolgt. Der Beurteilungs-

pegel der zu bauenden oder zu ändernden Straße darf die dort festgesetzten Lärmgrenzwerte nicht überschreiten.

Die Grenzwerte der 16. BImSchV betragen

- 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.

Zur Überprüfung der Lärmbelastung wurden Immissionsberechnungen an den in Unterlage 11.1 angegebenen Gebäuden durchgeführt. Die Gebietseinstufungen entsprechen den jeweiligen Festlegungen des Bebauungsplans bzw. des Flächennutzungsplanes und der örtlichen Bebauungssituation.

Grundlage der Lärmberechnungen ist die Verkehrsprognose aus der Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak vom 22.11.2011. Diese beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Im Jahr 2025 ist danach mit einer Verkehrsbelastung der St 2032 zwischen Welden und Adelsried von – je nach Abschnitt – 4.900 bis 7.100 Kfz/24h bei einem Lkw-Anteil von 5 % (Tagwert) bis 6 % (Nachtwert) zu rechnen. Bezüglich der Einwendungen gegen die Verkehrsuntersuchung wird auf die Ausführungen unter C.III.1.2 verwiesen.

Die Lärmberechnungen wurden entsprechend den Vorgaben der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und der „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“, Ausgabe 1990 (RLS-90), durchgeführt. Die Berechnungen wurden durch die Regierung von Schwaben überprüft, Einwände gegen die Richtigkeit der Ergebnisse bestehen nicht.

Die in der Lärmberechnung zugrunde gelegte Verwendung einer dauerhaft lärmmindernden Straßenoberfläche wurde in Nebenbestimmung A.IV.3 festgeschrieben.

Die zulässigen Immissionsgrenzwerte werden sowohl für den Bereich des Neubaus, als auch für den Bereich des erheblichen baulichen Eingriffes der bestehenden St 2032 eingehalten und teils weit unterschritten; es sind weder aktive noch passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich.
Bei den in Wohngebieten gelegenen Immissionsorten in Adelsried werden die Grenzwerte um mindestens 4 dB(A) tags / 3 dB(A) nachts unterschritten. In Streitheim werden die Grenzwerte für Wohngebiete um mindestens 18 dB(A) tags / 16 dB(A) nachts unterschritten, die Unterschreitung der Grenzwerte für Mischgebiete beträgt mindestens 19 dB(A) tags / 18 dB(A) nachts. Im Weiler „Ehgatten“ werden die zugrunde zu legenden Mischgebietsgrenzwerte um 14 dB(A) tags / 12 dB(A) nachts unterschritten. Bei den in Welden liegenden Immissionsorten im Abschnitt des baulichen Eingriffes werden die Grenzwerte im Gewerbegebiet um mindestens 9 dB(A) tags / 8 dB(A) nachts unterschritten. Im Mischgebiet am Ortsende werden die Grenzwerte um mindestens 2 dB(A) tags unterschritten und nachts eingehalten.

Zusätzlich wurde eine Gesamtlärmbetrachtung („Summenpegel“) der St 2032 und der Autobahn A 8 durch den Vorhabensträger vorgenommen, um eventuelle schwere und unerträgliche Belastungen wegen des Zusammenwirkens der Belastungen beider Verkehrswege, die jenseits der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle liegen, auszuschließen.

Allgemein verbindliche präzise Lärmgrenzwerte für die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle bestehen nicht, nach höchstrichterlicher Rechtsprechung sind sie in Wohngebieten im Allgemeinen bei Werten von 70 bis 75 dB(A) tagsüber und von 60 bis 65 dB(A) nachts anzusetzen.

Die errechneten Summenpegel halten vorliegend nicht nur diese Grenzen bei weitem ein, auch die niedrigeren Lärmsanierungswerte werden eingehalten. Tagsüber werden sogar die jeweiligen Grenzwerte des § 2 der 16. BImSchV eingehalten. Nachts überschreitet der Summenpegel in Adelsried und Streitheim den Grenzwert maximal um 2 dB(A). In Streitheim liegt bereits durch den Lärm der BAB A 8 trotz umfangreicher Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus eine unvermeidliche Überschreitung des Nachtgrenzwertes vor, die durch passive Lärmschutzmaßnahmen ausgeglichen wurden. Die Pegelerhöhung durch den Bau der St 2032 liegt bei maximal 0,1 dB(A) und ist zu vernachlässigen.
Eine vorhabenbedingte Verschärfung der bereits bestehenden Verkehrslärmsituation in Bezug auf Gesundheitsgefährdungen liegt damit nicht vor. Im Einzelnen wird auf Unterlage 11.1 Bezug genommen.

Neben dem von der zu bauenden oder zu ändernden Straße selbst ausgehenden Lärm ist im Rahmen der Abwägung ein Lärmzuwachs auf anderen, vorhandenen Straßen zu berücksichtigen, wenn er mehr als unerheblich ist und ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem planfestgestellten Straßenbauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf der anderen Straße besteht (BVerwG vom 17.03.2005,Az. 4 A 18.04). Diese Forderung wurde auch seitens mehrerer Einwender aus Streitheim erhoben.
Durch den Anschluss der Kreisstraße A 33 an die St 2032 nördlich Streitheim wird vom Verkehrsgutachter dort eine Verkehrssteigerung in Höhe von etwa 300 Kfz/24h gegenüber dem Prognose-Null-Fall von 1.000 Kfz/24h prognostiziert. Diese Steigerung ist – auch in Verbindung mit der geringen Gesamtbelastung – aus Sicht des Lärmschutzes unwesentlich. Der Antrag auf Einholung einer neuen schalltechnischen Untersuchung wird zurückgewiesen, da keine zusätzlichen abwägungsrelevanten Erkenntnisse zu erwarten sind.
Darüber hinaus ist aus der Verkehrsuntersuchung erkennbar, dass ein Großteil dieser Verkehrssteigerung Ziel-/ Quellverkehr von Streitheim selbst darstellt, da die bisherige Gemeindeverbindungsstraße Streitheim – Adelsried unattraktiv insbesondere zum Erreichen der Anschlussstelle Adelsried wird (Abnahme um 200 Kfz/24h), während südlich Streitheim Richtung Auerbach auf der Kreisstraße A 33 nur eine geringe Verkehrssteigerung zu erwarten ist (Zunahme um 100 Kfz/24h). Innerörtlich geht der Gutachter von einem nahezu gleichbleibenden Verkehr in Höhe von 1.600 Kfz/24h aus.

Bei der Abwägung der Auswirkungen durch eine Verkehrsverlagerung fällt zu Lasten der Baumaßnahme zwar ins Gewicht, dass sich für einzelne Gebäude im Einwirkungsbereich der Maßnahme eine Erhöhung der Lärmbeeinträchtigungen ergibt, allerdings auf einem relativ geringen Niveau. Zu berücksichtigen ist auf der anderen Seite auch die Entlastungswirkung. So können im Ortskern von Adelsried sowie in Kruichen und Ehgatten mit der vorliegenden Straßenbaumaßnahme die Lärmbelastungen für die Anwohner erheblich reduziert werden. Je nach Straßenabschnitt wurde für das Prognosejahr 2025 eine Reduzierung der derzeit hohen Verkehrsbelastung zwischen 43 % und 82 % prognostiziert.

Die örtlich vorhandenen Verschlechterungen der Lärmsituation besitzen daher kein entscheidendes Gewicht gegenüber den positiven Wirkungen der Planung. Den Forderungen nach Lärmschutzmaßnahmen durch den Einbau von zusätzlichen Schallschutzwänden, einem Straßenbelag mit offenporigem Asphalt oder entsprechende Geschwindigkeitsbegrenzungen kann nicht entsprochen werden.

3.4.3 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.

Der Vorhabensträger hat zunächst die zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen nach dem "Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen – MLuS-02“ (Version 6.0e vom 26.04.2005) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen abschätzen lassen. Danach ist unter Ansatz der vorgegebenen Verkehrsmengen nicht davon auszugehen, dass im Planfeststellungsgebiet aufgrund von Kfz-Abgasen lufthygienische Grenzwerte der 39. BImSchV an den nächstgelegenen Anwesen erreicht oder überschritten werden.
Im Februar 2013 wurden "Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung – RLuS 2012" eingeführt. Die lufthygienische Untersuchung wurde daraufhin aktualisiert. Auch auf dieser Grundlage ist nicht mit einer Überschreitung der Grenzwerte der 39. BImSchV zu rechnen.

In Adelsried und Ehgatten ergibt sich als Folge der Maßnahme eine geringe Abnahme der Schadstoffkonzentrationen, in Streitheim ist mit einer geringen Zunahme zu rechnen, die aber sämtliche Grenzwerte bzw. zulässigen Überschreitungshäufigkeiten deutlich unterschreitet.
Relevante negative Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit, wie sie zahlreiche Einwender befürchten, sind daher nicht zu erwarten.
Die lufthygienische Vorbelastung wurde in der Untersuchung entsprechend der von hochbelastetem Freiland angesetzt. Zusätzlich wurde die Belastung durch die BAB A 8 als Vorbelastung (Prognosewert 70.000 Kfz/24h) berechnet und mit berücksichtigt, insbesondere auch für die Immissionsorte Streitheim. Für den Immissionsort Streitheim Nordwest wurde zudem die Belastung durch die Kreisstraße A 33 in unmittelbarer Straßennähe berücksichtigt.

Der Luftschadstoffprognose liegt die zuletzt verfügbare Verkehrsprognose für die BAB A 8 zugrunde. Diese nennt für den Prognosehorizont 2020 einen Verkehr von 70.000 Kfz/24h bei einem Schwerverkehrsanteil von 27 %. Ob eine fortgeschriebene Verkehrsprognose zu etwas höheren Verkehren geführt hätte, kann letztlich dahingestellt sein. Zum einen gibt das Verkehrsgutachten Kurzak für den Zeitraum 2020 bis 2025 an, dass aufgrund der demographischen Entwicklung keine weitere Verkehrszunahme und in der Zeit danach eine Verkehrsabnahme zu erwarten sei. Zum Zweiten trägt die BAB A 8 in Streitheim nur etwa 6 µg/m³ zu $N0_2$ und 3 µg/m³ zu PM_{10} bei. Da insgesamt die Grenzwerte weit unterschritten werden, ist nicht damit zu rechnen, dass eine fortgeschriebene Verkehrsprognose zu einem anderen Ergebnis geführt hätte.

Der Hinweis von Einwendern, dass Streitheim mit 35 Überschreitungen des Tagesmittelwerts für PM_{10} bereits höchstzulässig belastet sei, bezieht sich auf die zwischenzeitlich überholte Berechnung nach MLuS. Auch hier erhöhte sich die Anzahl der Überschreitungen allerdings durch die plangegenständliche Maßnahme nicht.
In der lufthygienischen Untersuchung nach RLuS vom 27.06.2013 wurde für Streitheim als Jahresmittelwert für NO_2 maximal 22,9 µg/m^3 prognostiziert (Grenzwert 40 µg/m^3), für PM_{10} 23,9 µg/m^3 (Grenzwert 40 µg/m^3) und für $PM_{2.5}$ 15,1 µg/m^3 (Grenzwert 25 µg/m^3). Auch die 25 prognostizierten Überschreitungen des 24h-Grenzwertes von 50 µg/m^3 für PM_{10} liegen erheblich unter den zulässigen 35 Überschreitungen. Entsprechendes gilt für die Anzahl der Über-

schreitungen des Stundenmittelwertes für NO_2 (2 Überschreitungen bei 18 zulässigen Überschreitungen, Grenzwert 200 µg/m^3).

Soweit vom Markt Zusmarshausen und privaten Einwendern Zweifel an der Anwendbarkeit der RLuS 2012 generell aufgeführt werden, weil das zu Grunde liegende Berechnungsverfahren einen DTV von mindestens 5.000 Kfz/24h erfordere, ist Folgendes zu sagen:
Die RLuS 2012 ist das eingeführte Verfahren zur Berechnung von Luftschadstoffen an Straßenverkehrswegen mit lockerer Randbebauung. Ihre Anwendbarkeit könnte allenfalls dahingehend in Frage gestellt werden, als Verkehre unter 5.000 Kfz/24h gar nicht mit berechnet werden sollten.
Der Markt Zusmarshausen hat eingewandt, die Ermittlung der Hintergrundbelastung sei nicht plausibel, sie müsse nicht durch eine Berechnung anhand von Regelwerken, sondern durch Messung der tatsächlichen Belastung vor Ort ermittelt werden. Nicht plausibel sei insbesondere die Einstufung "Freiland hoch belastet". Diese Einschätzung berücksichtige gerade nicht die Auswirkungen der BAB A 8 und der Kreisstraße A 33. Auch seien die vorgegebenen Reduktionsfaktoren, die sich aufgrund der Veränderungen bei der Fahrzeugflotte für 2025 ergeben sollen, nicht plausibel.
Die gewählte Hintergrundbelastung wurde konservativ als „Freiland hoch“ nach der RLuS 2012 gewählt, um Ergebnisse auf der sicheren Seite zu erhalten. Tatsächlich wäre “Freiland gering" fachlich eher gerechtfertigt gewesen. Dies hätte aber in der Folge zu noch geringeren Prognosewerten geführt. Die gewählten Reduktionsfaktoren entsprechen den Vorgaben der RLuS und spiegeln unter anderem die Verjüngung der Kraftfahrzeugflotte hin zu strengeren Abgasnormen wider. Auch ohne die angesetzten Reduktionsfaktoren wären die Grenzwerte weit unterschritten. Im Übrigen wird die Anwendbarkeit der Vorbelastungswerte und der Reduktionsfaktoren der RLuS auch vom Bayerischen Landesamt für Umwelt nicht in Frage gestellt.
Auch der Einwand, die Vorbelastung sei nicht plausibel ermittelt, ist – wie vorstehend beschrieben – nicht stichhaltig.
Insgesamt ist die Forderung nach einer Messung der tatsächlichen Belastung vor Ort zurückzuweisen.
Auch die weiteren Einwendungen gegen die lufthygienische Untersuchung greifen nicht durch.
Gerügt wird, dass auf weitere – näher ausgeführte Stoffe – unzulässigerweise nicht eingegangen werde. Dies trifft nicht zu. Vielmehr wurden alle relevanten

Schadstoffkonzentrationen CO, NO, NO_2, SO_2, Benzol, PM_{10}, $PM_{2.5}$, BaP (Benzo(a)pyren) und O_3 ermittelt und in der Anlage zur Lufthygienischen Untersuchung dargestellt. Die verbindlichen Grenzwerte bzw. Häufigkeitskriterien der 39. BImSchV werden an allen Immissionsorten deutlich unterschritten. Lediglich die ausführlichere textliche Darstellung beschränkt sich – wie üblich – auf die kritischen Leitschadstoffe im Straßenverkehr. Dies basiert auf dem Umstand, dass Kfz-Verkehr im Wesentlichen einerseits Feinstäube durch Direktemissionen, Aufwirbelung und Abrieb erzeugt, andererseits durch Verbrennungsprozesse Stickstoffverbindungen emittiert werden.
Es ist der Planfeststellungsbehörde bekannt, dass die Grenzwerte zum Teil auch in Fachkreisen als zu hoch kritisiert werden. Im Rahmen der Planfeststellung kann der Vorhabensträger aber nur zur Einhaltung der geltenden gesetzlichen Rahmenbedingungen verpflichtet werden.
Weiter wurde gerügt, dass die in den Tabellen 1a und 1b in Punkt 3 der Unterlage 11.4 zu hohe Werte angesetzt sowie bei der Betrachtung des Planfalls für die Kreisstraße A 33 in Streitheim und die St 2032 alt deutlich zu niedrige Werte angesetzt worden seien. Dem kann nicht gefolgt werden. Die angesetzten Verkehrszahlen entsprechen vielmehr denen der Verkehrsuntersuchung, zu deren Korrektheit auf die Ausführungen unter C.III.1.2 verwiesen wird.

Ebenfalls zurückzuweisen ist der Einwand, die Nichtberücksichtigung geringer Verkehre von unter 2.000 Kfz/24h sei fehlerhaft. Die einschlägigen Rechenverfahren beschränken sich auf relevante Beurteilungssituationen. Da bei geringen Verkehren unter 5.000 Kfz/24h keine Relevanz der Schadstoffbeiträge vorliegt, ist deren Berechnung und Berücksichtigung in der Beurteilung nicht geboten. Lediglich vorsorglich wurde in der Berechnung nach RLuS vom 27.06.2013 dennoch eine Berechnung anhand der einzugebenden Mindestverkehrsstärke von 5.000 Kfz/24h durchgeführt und die Schadstoffkonzentration relativ zur prognostizierten Verkehrsmenge umgerechnet.

Der Einwand, die Fortschreibung des Handbuchs der Emmissionsfaktoren HBEFA sei fehlerhaft, hat sich erledigt, da in der Berechnung nach RLuS vom 27.06.2013 die aktuelle HBEFA 3.1 zugrunde gelegt wurde.

Kritisiert wurde auch, dass die Vorbelastung nur auf Werten der LfU-Messstelle Augsburg-Stadt basieren würde. Die ursprüngliche Untersuchung vom 20.12.2012 basierte auf den Messwerten am Standort des LfU, der im Vergleich

zur Innenstadt nur relativ gering durch Verkehrsimmissionen belastet ist und entspricht einer stadtrandtypischen Vorbelastung. Die neue Untersuchung vom 27.06.2013 geht von hoher Freilandbelastung aus. Diese Ansätze sind nicht zu beanstanden, da sie zu Gunsten der Anwohner eher an der oberen Grenze angesetzt wurden. Die Umgebung von Streitheim oder Welden ist ländlich geprägt mit wenig Industrie und Verkehr sowie lockerer Siedlungsstruktur. Offensichtlich wurde bei der Kritik übersehen, dass die Belastung durch die BAB A 8 zusätzlich als Vorbelastung berücksichtigt wurde.

Zurückzuweisen ist auch der Vorwurf, bei der lufthygienischen Untersuchung sei lediglich die St 2032 als einzige Immissionsquelle betrachtet worden. Wie bereits dargelegt berücksichtigt die lufthygienische Untersuchung die allgemeine Hintergrundbelastung an Schadstoffen, die Zusatzbelastung aus der BAB A8 im Prognoseplanfall sowie die Summenbelastung aus Hintergrund, BAB A8 und St 2032 neu. Betrachtet werden die potenziell höchst belasteten Bereiche von Streitheim mit allen relevanten verkehrlichen Emissionsquellen. Aus lufthygienischer Sicht ist dagegen der Ansatz einiger Einwender, die Verkehre auf der BAB A 8, der Kreisstraße A 33 innerorts Streitheim und auf der geplanten St 2032 (insgesamt ca. 80.000 Kfz pro Tag im Jahr 2025) zu addieren und diese Verkehrsmenge auf die Ortslage Streitheim allgemein zu projizieren, nicht sachgerecht. Die Ausbreitung von Luftschadstoffen hängt stark von der Lage und Emissionsstärke der Quellen, Strömungs- und Ausbreitungsbedingungen, Hindernissen, Durchlüftung, Topographie, usw. ab. Die Betrachtung allein der Verkehrsmenge in einem Untersuchungsraum hat daher wenig Aussagekraft über die faktische Schadstoffbelastung. Daher wird dies im lufthygienischen Gutachten entsprechend kleinteilig und nach Ortslagen gegliedert berechnet.

Auch der von einigen Bürgern aus Streitheim angeführte Vergleich mit der Stadt Augsburg, wo die Situation in der Friedbergerstraße mit mehr als 45.000 Fahrzeugen wegen der zu hohen Feinstaubbelastung als nicht mehr hinnehmbar gesehen werde, ist nicht aussagekräftig. An der Friedbergerstraße verkehren rund 40.000 Kfz/24h auf engsten Raum zwischen 6-geschossigen Häuserzeilen. Die Emission ist entsprechend hoch und eben so gering sind die Durchlüftung und der Abtransport der Schadstoffe. Hiermit ist die Situation in Streitheim wieder in baulicher, noch in räumlicher Hinsicht vergleichbar.

Der Antrag auf Einholung einer neuen lufthygienischen Stellungnahme hat sich mit der Neuberechnung auf Basis der RLuS unter Berücksichtigung der HBEFA 3.1 erledigt. Soweit sich der Antrag auf andere behauptete Mängel der Untersu-

chung stützt, wurde dargelegt, dass derartige Mängel nicht vorliegen, der Antrag war daher zurückgewiesen.
Auch wenn bei der Abwägung die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität zu berücksichtigen ist (§ 50 Satz 2 BImSchG), kommt den oben dargestellten Belangen der Luftreinhaltung in Anbetracht der für das Vorhaben sprechenden Aspekte kein entscheidendes Gewicht gegen die Planung zu.

3.5 Wasserhaushalt, Gewässer- und Bodenschutz

Das Vorhaben steht auch mit den Belangen der Wasserwirtschaft in Einklang.
Dem Gewässerschutz ist durch die vorliegende Planung, die unter A.IV.4 und A.V.2 angeordneten Nebenbestimmungen sowie angesichts der erteilten Zusagen Genüge getan. Die vom Wasserwirtschaftsamt Donauwörth vorgeschlagenen Nebenbestimmungen wurden übernommen bzw. ihre Einhaltung vom Vorhabensträger zugesichert, soweit sich nachfolgend nichts anderes ergibt. Nicht erforderlich ist ein – über die gesetzlichen Regelungen hinausgehender – zusätzlicher allgemeiner Auflagenvorbehalt. Der Sachverhalt ist ausreichend aufgeklärt, um die bestehenden Konflikte sachgerecht zu lösen.

3.5.1 Straßenentwässerung; wasserrechtliche Erlaubnisse

Soweit möglich wird das anfallende Oberflächenwasser der Fahrbahn breitflächig über die Bankette und Böschungen versickert bzw. abgeleitet und in Dammfußmulden versickert, wobei das Reinigungsvermögen einer belebten Oberbodenzone genutzt wird.
Soweit dies wegen der örtlichen Gegebenheiten (z. B. Einschnittsbereiche) nicht möglich ist, wird das Niederschlagswasser über Mulden und ein Sickerbecken dem Grundwasser bzw. über ein Regenrückhaltebecken der Laugna zugeführt. Dazu wird im Anschluss an das Bankett eine 2,0 m breite Mulde hergestellt. Dort wird das Oberflächenwasser der Fahrbahn soweit möglich über die belebte Oberbodenschicht versickert. Nicht versickerndes Oberflächenwasser (z. B. bei Starkregenereignissen) wird über hochgesetzte Muldeneinläufe in eine unter der Mulde liegende Mehrzweckleitung abgeführt. Das in Mehrzweckleitungen gesammelte Oberflächenwasser von Fahrbahnen wird grundsätzlich in naturnah gestaltete Regenrückhaltebecken (Erdbecken) mit Dauerstau oder Versickerbecken eingeleitet. Diese bestehen aus einem abgedichteten Absetzbecken mit

Leichtstoffabscheider und einem nachgeschalteten Regenrückhaltebecken bzw. Versickerbecken.
Die Bemessung der Einleitungen in die Laugna wurde nach den einschlägigen Merk- bzw. Arbeitsblättern DWA-M 153 und DWA-A 117 der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V. (DWA) vorgenommen; die Becken- und Muldenversickerung wurde nach DWA-M 153 und DWA-A 138 nachgewiesen. Auch wenn beim Nachweis der qualitativen Gewässerbelastung nach DWA-M 153 die Einflüsse aus der Luft wegen der prognostizierten Verkehrsbelastung nicht als gering (= L1) sondern als mittel (= L2) angesetzt werden, reicht die vorgesehene Regenwasserbehandlung nach Bestätigung des Wasserwirtschaftsamts Donauwörth aus.
Unverschmutztes Oberflächenwasser aus Nebenflächen und Oberflächenwasser aus Fahrbahnbereichen wird soweit wie möglich getrennt. Hierfür werden bestehende Ableitungen aufgegriffen und bei Bedarf neue Durchlässe geschaffen. Bezüglich Einzelheiten wird auf Unterlage 13 und Unterlage 7.2 Bezug genommen.

Die geplante Straßenentwässerung hat keine negativen Auswirkungen auf die Wasserwirtschaft.
Soweit das anfallende Niederschlagswasser breitflächig über die Bankette und Böschungen versickert bzw. abgeleitet und in Dammfußmulden versickert wird, entspricht dies dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazität des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen. Die breitflächige Versickerung ist neben der Behandlung in Regenrückhalte- und Klärsystemen die fachbehördlich empfohlene Art der Beseitigung des auf Straßen anfallenden, nicht gesammelten Niederschlagswassers. Hierfür ist eine wasserrechtliche Erlaubnis nicht erforderlich.

Erlaubnispflichtig sind gemäß §§ 8, 9 WHG hingegen die gezielten Einleitungen in Grundwasser bzw. Laugna über die Versickerfläche BWV-Nr. 3.7.1, die Entwässerungsmulde BWV-Nr. 3.1.5, die Versickerbecken BWV-Nr. 3.7.4 und das Regenrückhaltebecken 1 BWV-Nr. 3.7.2.
Die für die Einleitungen erforderliche Erlaubnis wird von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung nicht erfasst (§ 19 Abs. 1 WHG), sondern ist unter A.V.1 des Beschlusstenors gesondert ausgesprochen. Die gehobene Erlaubnis nach §§ 10, 15 WHG konnte unter Ausübung pflichtgemäßen Ermessens unbefristet erteilt werden, weil – wie das WWA Donauwörth bestätigt hat – bei Be-

achtung der unter A.V.2 des Beschlusstenors festgesetzten Auflagen schädliche Gewässerveränderungen nicht zu erwarten sind und andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften erfüllt werden (§ 12 WHG).
Das Entwässerungskonzept stellt sicher, dass in den genannten Gewässern durch die Einleitung der Straßenabwässer weder eine qualitative Verschlechterung der Gewässergüte noch eine merkliche Abflussverschärfung zu erwarten ist. Die Entwässerungseinrichtungen sind dem Stand der Abwassertechnik entsprechend ausreichend dimensioniert. Insbesondere entsprechen die Einleitungen den Anforderungen nach § 57 und § 60 WHG. Da die Erteilung einer gehobenen Erlaubnis kraft Gesetzes unter dem Vorbehalt des Widerrufs steht, ist gewährleistet, dass die Planfeststellungsbehörde die Anforderungen an die Entwässerungsanlagen bei einem entsprechenden Fortschreiten des Stands der Technik jederzeit, z. B. im Wege eines Teilwiderrufs, anpassen kann.

Die Entwässerung ist auch im Bereich des Bauwerks 10 sachgerecht. Im Bereich der Unterführung wird der öffentliche Feld- und Waldweg um ca. 1,7 m abgesenkt, wodurch er 0,3 m höher als das anstehende Gelände und ca. 1,0 m höher als die Sohle der Laugna zu liegen kommt. Grundwassereintritt bzw. stehendes Wasser nach Niederschlägen, wie dies die Gemeinde Adelsried vorbringt, ist damit nicht zu befürchten.

Das Wasserwirtschaftsamt Donauwörth hat sein Einverständnis mit dem Vorhaben aus wasserwirtschaftlicher Sicht erklärt. Das Einvernehmen mit dem Landratsamt Augsburg wurde hergestellt (19 Abs. 3 WHG).

3.5.2 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Im Rahmen des Bauvorhabens wird die Laugna, ein Gewässer III. Ordnung, auf einer Länge von 240 m verlegt und naturnah gestaltet. Die Entscheidung über den Ausbau von Gewässern gemäß § 67 Abs. 2 WHG wird von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung erfasst.
Unter Beachtung der Nebenbestimmungen unter A.IV.4 dieses Beschlusses sowie der erfolgten Zusagen des Vorhabensträgers bleiben durch den Ausbau natürliche Rückhalteflächen erhalten, wird das natürliche Abflussverhalten nicht wesentlich verändert, werden naturraumtypische Lebensgemeinschaften bewahrt und sonstige erhebliche nachteilige Veränderungen des Gewässers vermieden bzw. bei Unvermeidbarkeit ausgeglichen.

Eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit, insbesondere eine erhebliche und dauerhafte, nicht ausgleichbare Erhöhung der Hochwasserrisiken oder eine Zerstörung natürlicher Rückhalteflächen, ist nicht zu erwarten; andere Anforderungen nach dem Wasserhaushaltsgesetz oder sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften werden erfüllt. Insbesondere wird der durch Überbauung verloren gehende Retentionsraum der Laugna beim Ausbau wiederhergestellt. Durch den Ausbau nach den heute gültigen Grundsätzen des naturnahen Gewässerausbaus bleibt das natürliche Abflussverhalten des Gewässers im Wesentlichen unverändert.
Der Ausbau ändert nichts an der gesetzlichen Unterhaltungslast für die Laugna als Gewässer III. Ordnung durch die Gemeinde Adelsried gem. Art. 22 Abs. 1 Nr. 3 BayWG. Für die vom Wasserwirtschaftsamt angeregte Unterhaltspflicht des Straßenbaulastträgers findet sich eine Rechtsgrundlage zwar für den räumlichen Umgriff der Einleitungsstelle (insoweit in Nebenbestimmung A.V.2.5 festgesetzt), nicht aber für ein Gewässer nach Ausbau. Unberührt bleibt Art. 22 Abs. 4 BayWG.

Nachteilige Auswirkungen durch die vorgesehenen Gewässerkreuzungen (Rohrleitungen bzw. Gewässer III. Ordnung) sind aufgrund der Dimensionierung der Durchlässe nicht ersichtlich.

3.5.3 Bodenschutz

Dem Vorhaben stehen auch Belange des Bodenschutzes nicht entgegen, die durch das Bundesbodenschutzgesetz und die zu dessen Durchführung erlassene Bundesbodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) konkretisiert werden.

Nach § 1 des BBodSchG sollen die Funktionen des Bodens gesichert und wiederhergestellt werden, wobei schädliche Bodenveränderungen abzuwehren, der Boden und Altlasten sowie hierdurch verursachte Gewässerverunreinigungen zu sanieren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen sind. Zu den Funktionen des Bodens i. S. d. § 1 BBodSchG gehört neben den natürlichen Funktionen u. a. auch die Nutzung als Standort für den Verkehr (§ 2 Abs. 2 Nr. 3d BBodSchG).
Das dargestellte öffentliche Interesse an der Durchführung der Straßenbaumaßnahme (Nutzungsfunktion im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 3d BBodSchG)

rechtfertigt hier die Nachteile, die die Maßnahme durch den Eintrag von Stoffen aus dem Verkehr und die Belastung durch die Bauarbeiten sowie die Herstellung und Unterhaltung der Anlage für die anderen Funktionen des Bodens mit sich bringt.

Soweit durch das planfestgestellte Vorhaben Belastungen des Bodens durch den Eintrag von Stoffen aus dem Verkehr und Belastungen durch die Bauarbeiten sowie durch die Herstellung und Unterhaltung der Straßenbestandteile erfolgen, sind diese unvermeidbar.
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.
Die Bodenversiegelung wird auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt; mögliche Entsiegelungen werden durchgeführt. Die mit der Bodenversiegelung einhergehenden negativen Wechselwirkungen auf die Grundwasserneubildung bzw. den Oberflächenwasserabfluss und den Naturhaushalt können durch die teilweise breitflächige Versickerung und durch die Anlage der Regenklärbecken deutlich gemindert bzw. durch Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden.
Wägt man die Nachteile für die natürlichen Funktionen des Bodens mit dem hohen öffentlichen Interesse an der plangegenständlichen Maßnahme ab, dann überwiegt das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Bauvorhabens.

Die im verfahrensgegenständlichen Bereich liegende Altlastenverdachtsfläche Katasternummer 77200142 „Streitheim“ ehem. Bauschuttdeponie (durch Gemeinde verfüllte Kies-/Sandgrube) spricht nicht gegen die Geeignetheit des Baugrunds. Durch die unter A.IV.5. verpflichtend vorgesehene orientierende Untersuchung werden genaue Lage und Schadstoffpotential einer eventuellen Altlast genauer untersucht. Auf Basis des Untersuchungsergebnisses sind die weiteren Schritte einvernehmlich mit dem Landratsamt Augsburg sowie dem Wasserwirtschaftsamt Donauwörth festzulegen, so dass nachteilige Auswirkungen auf das Grundwasser ausgeschlossen und eine ordnungsgemäße Verwertung bzw. Entsorgung der anfallenden Aushubmaterialien sichergestellt werden.
Kommt eine einvernehmliche Regelung wider Erwarten nicht zustande, so ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.

Die Grundzüge des Plans werden durch diese Regelung nicht tangiert, da bei Scheitern einer Einigung lediglich über einzelne Schutzauflagen entschieden werden muss, die für das Vorhaben – auch angesichts der gewichtigen Belange, die für die Planung sprechen – nicht von entscheidender Bedeutung sind. Damit ist auch dem Postulat der Konfliktbewältigung Rechnung getragen.

Zur Frage nach der Haftung für die Beseitigung der Deponie:
Diese richtet sich nach den Vorschriften des Bundesbodenschutzgesetzes. Für einen ausschließlich durch den Bau der Maßnahme bedingten Sanierungsbedarf wird nicht der Markt Zusmarshausen einzustehen haben.

3.6 Naturschutz, Landschaftspflege und Artenschutz

Beim Bau von Straßen sind der Naturhaushalt und das Landschaftsbild zu schonen (Art. 9 Abs. 1 Satz 4 BayStrWG). Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in § 1 BNatSchG enthaltenen Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen.

3.6.1 Eingriffsregelung

Wer einen Eingriff in Natur und Landschaft vornimmt, ist verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG) und unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen) (§ 15 Abs. 2 BNatSchG). Soweit Beeinträchtigungen nicht vermieden werden können, ist dies zu begründen (§ 15 Abs. 1 Satz 3 BNatSchG).
Sind die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen, darf der Eingriff nur – unter Festsetzung einer Ersatzzahlung – zugelassen werden, wenn die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft anderen Belangen im Range nicht vorgehen (§ 15 Abs. 6 BNatSchG). Andernfalls darf der Eingriff nicht zugelassen werden (§ 15 Abs. 5 BNatSchG).
Der plangegenständliche Eingriff ist zulässig.

3.6.1.1 Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen

Vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG). Vermeidbar ist eine Beeinträchtigung, wenn das Vorhaben an der vorgesehenen Stelle mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Verlangt ist also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen unter Zugrundelegung der nach Fachplanungskriterien ausgewählten Variante.

Das Vorhaben wird diesem Gebot gerecht. Insoweit wird auf die Erläuterungen und die vorgesehenen Maßnahmen im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12, insb. Anlage 3, und Unterlage 12.2) verwiesen.

3.6.1.2 Unvermeidbare Beeinträchtigungen

Hinsichtlich der detaillierten Beschreibung des Bestands und der verbleibenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen wird auf den landschaftspflegerischen Begleitplan, insb. auf den Textteil (Unterlage 12) und die zeichnerische Darstellung im landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 12.1) verwiesen. In diesen Unterlagen ist eine sachangemessene ökologische Bestandsaufnahme enthalten. Hinsichtlich der Auswirkungen auf streng geschützte Arten wird auf die Ausführungen unter C.III.3.6.3.2 dieses Beschlusses sowie auf Unterlage 12.3 (Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung) Bezug genommen.

3.6.1.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Durch die landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen werden die unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG vollständig ausgeglichen.

Die Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes sind aufgrund der Bedeutung und der Wiederherstellbarkeit der gestörten Lebensraumelemente und ihrer Funktion ausgleichbar. Bezug genommen wird auf die Tabelle "Gegenüberstellung von Eingriff und Ausgleich" (Anlage 1 der Unterlage 12), worin der Eingriff, in

einzelne Beeinträchtigungen für die jeweiligen Elemente des Naturhaushalts unterteilt, näher beschrieben und auf Ausgleichbarkeit untersucht wird.

Der Umfang der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen wurde auf der Basis der "Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben" vom 21.06.1993 (künftig: "Grundsätze") ermittelt, welche die Staatsministerien des Innern sowie für Landesentwicklung und Umweltfragen zur Erleichterung des Gesetzesvollzugs erarbeitet haben. Die beeinträchtigten Flächen wurden gemäß den "Grundsätzen“ mit einem Faktor bewertet, so dass qualitative Elemente und ökologische Wertungen in die Bestimmung des Flächenumfangs mit einfließen. Ausgehend hiervon errechnet sich für die durch den Eingriff betroffene Fläche von insgesamt 7,05 ha ein flächenmäßiger Kompensationsbedarf von 3,73 ha bezogen auf den Eingriff in den Naturhaushalt. Das Landschaftsbild bleibt dabei zunächst außer Betracht. Auf Ziffer 5.1 der Unterlage 12 sowie die Anlage 1 zur Unterlage 12 wird diesbezüglich verwiesen.

Speziell bezogen auf die Waldflächen wurde durch Einwender gerügt, dass hier kein vollumfänglicher Ausgleich vorgesehen sei. Hierzu wird auf die Ausführungen unter C.III.3.7.2 verwiesen.

Den einzelnen Beeinträchtigungen und ihrem flächenmäßigen Ausgleichsbedarf sind konkrete landschaftspflegerische Maßnahmen zugeordnet. Die Ausgleichsmaßnahmen und die vorgesehenen sonstigen landschaftspflegerischen Maßnahmen werden im landschaftspflegerischen Begleitplan im Detail beschrieben und dargestellt (vgl. Unterlage 12.2 sowie Unterlage 12, Ziffer 6 und die Maßnahmenblätter in Anlage 3 zur Unterlage 12). Dort findet sich auch die zeichnerische Darstellung der Ausgleichsmaßnahmen und ihre genaue Lage und Abgrenzung.

Die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen sind, bezogen auf die jeweiligen ausgleichbaren Beeinträchtigungen, nicht nur quantitativ, sondern auch qualitativ zum Ausgleich geeignet, d. h. geeignet, den Eingriff in adäquater Weise funktional gleichartig im Sinne eines Ausgleichs zu kompensieren. Die Ausgleichsflächen liegen in unmittelbarer Nähe zum Eingriff im selben Naturraum. Der vorgebrachte Einwand, ortsnahe Ausgleichsflächen stünden für das Vorhaben nicht zur Verfügung, steht der Geeignetheit der Flächen nicht entgegen. Mit Neu-

fassung des Bundesnaturschutzgesetzes 2010 müssen Kompensationsflächen nicht mehr in Eingriffsnähe im betroffenen Landschaftsraum erfolgen, es genügt der Ausgleich im betroffenen Naturraum.
Weitere Vorgaben für die konkrete Durch- und Ausführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen, insbesondere auch der Ausgleichsmaßnahmen, sind in den Nebenbestimmungen unter A.IV.6. angeordnet bzw. wurden vom Vorhabensträger bindend zugesagt.

Auch die Auswirkungen auf das Landschaftsbild werden durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellten Maßnahmen ausgeglichen.
Die Beeinträchtigungen werden durch die vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen in landschaftsgerechter Weise aufgefangen, so dass das Landschaftsbild nach der Neugestaltung in seinen ästhetischen Merkmalen den vergleichbaren Landschaftseinheiten im gleichen Naturraum im Wesentlichen entspricht. Die in erster Linie naturschutzfachlich begründeten Ausgleichsmaßnahmen übernehmen insoweit eine wichtige komplementäre Funktion, können die Auswirkungen auf das Landschaftsbild allein jedoch nicht ausgleichen. Ein Verzicht auf die in Gestaltungsmaßnahme G1 vorgesehenen Gehölzpflanzungen, wie dies vom Bayerischen Bauernverband gefordert wurde, ist daher nicht möglich.

Die zuständige Naturschutzbehörde hat grundsätzlich ihr Einvernehmen zu der Planung erteilt. Das Landratsamt Augsburg hat jedoch gegen die mit Tektur vom 25.02.2015 eingeführte Ausgleichsfläche A1.2 eingewandt, die Entwicklung der naturnahen Waldbestände reiche nach Norden zu nahe an den Grünenbaindter Bach. Dadurch gehe die hier noch offene Tallage südlich des Baches optisch verloren und dies würde dem Schutzzweck des Landschaftsschutzgebietes widersprechen. Der Forderung nach einem Abstand zum Bach von 25 m kann nicht entsprochen werden. Der Ausgleichsfläche kommt eine Doppelfunktion zu. Sie dient sowohl der naturschutzrechtlichen Kompensation als auch dem waldrechtlichen Ausgleich. Während für die naturschutzfachliche Zielsetzung eine Rücknahme der Waldfläche sicher möglich wäre, ist für den waldrechtlichen Ausgleich eine anrechenbare Waldfläche von 2,28 ha zwingend erforderlich. Derzeit ist im Norden zum Bach ein gehölzfreier Abstand von 8 m und im Süden zum Wirtschaftsweg ein Abstand von 7 m vorgesehen. Eine Vergrößerung dieses Abstandes auf 25 m wie gefordert, würde eine Verringerung des waldrechtlichen Ausgleiches von 0,27 ha nach sich ziehen, die an anderer Stelle mangels geeigneter Flächen nicht kompensiert werden kann. Der Vorha-

bensträger hat aber zugesagt, zur Gewährleistung der visuellen Erlebbarkeit des Tales die gesamte Waldfläche um 4 m nach Süden zu verlagern und zusätzlich die ersten 6 m des geplanten Waldmantels ausschließlich mit heimischen, strauchförmigen Gehölzen zu bepflanzen. Damit kann den Zielsetzungen des Landschaftsschutzgebietes zum Erhalt der Vielfalt, Eigenart und Schönheit des typischen Landschaftsbildes Rechnung getragen werden.

3.6.1.4 Erforderlichkeit der Kompensationsmaßnahmen

Die vom Vorhabensträger vorgesehenen Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen sind zur Verwirklichung des Kompensationskonzepts, das der landschaftspflegerischen Begleitplanung zugrunde liegt, sowohl nach ihrer Art als auch nach ihrem Umfang und Standort erforderlich.

Hierbei wurde auch den Vorgaben des § 15 Abs. 3 BNatSchG Rechnung getragen, wonach bei der Inanspruchnahme von land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu nehmen ist. Die vorrangige Prüfung nach § 15 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG ist erfolgt und u. a. eine Entsiegelung und eine weitgehende Doppelfunktion naturschutzrechtlicher und waldrechtlicher Ausgleichflächen auch im Ausgleichskonzept berücksichtigt. Agrarstrukturelle Belange wurden bei der Flächenwahl berücksichtigt; so weisen die in Anspruch genommenen bisher landwirtschaftlich genutzten Flächen mit Acker- und Grünlandzahlen von 46 bis 48 durchschnittliche Erzeugungsbedingungen auf und sind hinsichtlich der Größe auf das Erforderliche beschränkt. Dem Vorschlag des Bayerischen Bauernverbands, Ausgleichsmaßnahmen auf schwer zu bewirtschaftende Restflächen zu legen, kann nicht gefolgt werden, da keine vergleichbare qualitative Eignung der Flächen besteht.

3.6.2 Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft

3.6.2.1 Landschaftsschutzgebiet „Augsburg – Westliche Wälder“

Die Maßnahme liegt in den Abschnitten Bau-km 0+260 bis 3+330, Bau-km 4+200 bis 4+510 und Bau-km 4+910 bis 5+920 innerhalb des Landschaftsschutzgebiets „Augsburg – Westliche Wälder“. Dabei liegen ca. 1,34 km annähernd trassengleich im Bereich der bestehenden St 2032, ca. 0,83 km auf der

Trasse der bestehenden Kreisstraße A 33 und ca. 1,32 km parallel zur BAB A 8. Die Trassenlänge innerhalb bisher unbeeinträchtigter bzw. unvorbelasteter LSG-Teile beträgt 0,9 km (Bau-km 1+600 bis 2+500).

Die Erlaubnis nach § 4 Abs. 1 der Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Augsburg – Westliche Wälder“ vom 18.04.1988 (LSG-VO) wird durch diesen Planfeststellungsbeschluss ersetzt. Die materiellen Voraussetzungen der Erlaubnis liegen vor. Das Vorhaben kann keine der in § 3 Abs. 2 LSG-VO genannten Wirkungen hervorrufen bzw. diese Wirkungen können durch Nebenbestimmungen ausgeschlossen werden (§ 4 Abs. 2 LSG-VO).

Unter Berücksichtigung der Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen sowie der Nebenbestimmungen dieses Beschlusses führt das Vorhaben nicht dazu, dass die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes vermindert, der Naturgenuss beeinträchtigt oder das Landschaftsbild verunstaltet wird.

Die Maßnahme wird so ausgeführt, dass sie möglichst wenig in den Bestand des Landschaftsschutzgebiets eingreift.
Vor allem die Gestaltungsmaßnahmen sorgen für die Einbindung der Maßnahme in die Landschaft und eine positive Gestaltung des Landschaftsbildes.
Die Zugänglichkeit bzw. Durchgängigkeit des Planungsgebietes als Erholungsgebiet wird durch Wiederherstellung bzw. Neuanlage eines Netzes aus Wirtschafts- sowie Geh- und Radwegen gewährleistet.
Die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes wird nicht dauerhaft vermindert. Im Hinblick auf die Gesamtfläche des Landschaftsschutzgebiets sind flächenmäßig nur untergeordnete Teile betroffen, insbesondere bei Berücksichtigung vorhandener Vorbelastungen.
Eingriffe in den Naturhaushalt bzw. das Landschaftsbild werden vollständig ausgeglichen bzw. vorübergehend in Anspruch genommene Flächen nach Inanspruchnahme wieder rekultiviert. Der Ausgleich erfolgt überwiegend durch Maßnahmen auf Flächen innerhalb der LSG-Grenzen.
Dies gilt auch für den Verlust von Waldflächen, dem im Hinblick auf den Schutzzweck der LSG-VO besondere Bedeutung zukommt. Hierbei handelt es sich durchwegs um Wald mit besonderer Bedeutung für die Erholung (Stufe II) gemäß Waldfunktionsplanung, im Bereich der Waldränder südwestlich Ehgatten und südwestlich Adelsried zudem um Wald mit besonderer Bedeutung für das Landschaftsbild. Für diese Waldverluste werden innerhalb bzw. unmittelbar an-

grenzend zum Landschaftsschutzgebiet im näheren Umfeld der geplanten Trasse Ersatzaufforstungen vorgesehen. Zudem können bisherige Straßenbegleitgrünflächen entlang rückzubauender Abschnitte der Kreisstraße A 33 zukünftig einer Entwicklung als Waldsaum zugeführt werden.

Soweit im Zuge des Vorhabens auf den auszubauenden Abschnitten der Kreisstraße A 33 innerhalb der LSG-Grenzen bzw. entlang der BAB A 8 mit neuen bzw. zusätzlichen Störwirkungen durch die prognostizierte Verkehrszunahme zu rechnen ist, stehen diesen auch Entlastungswirkungen im Bereich der St 2032 alt gegenüber. Dies betrifft sowohl Abschnitte innerhalb der LSG-Grenze (zwischen Ehgatten und Kruichen) bzw. benachbart zum Landschaftsschutzgebiet verlaufende Abschnitte (Kruichen bis Adelsried).

Im Übrigen wären auch die Voraussetzungen für eine Befreiung von den Verboten der LSG-VO erfüllt, insbesondere weil die im Rahmen der Planrechtfertigung dargestellten Gründe als Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses die Befreiung erfordern (§ 6 Abs. 1 Nr. 1 LSG-VO i. V. m. Art. 49 BayNatSchG bzw. dessen Nachfolgeregelung § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG). Die im Rahmen der Planrechtfertigung dargelegten Gründe sind so gewichtig, dass das Interesse des Naturschutzes und der unveränderten Beibehaltung des Landschaftsschutzgebiets demgegenüber geringeres Gewicht hat. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die unmittelbaren Beeinträchtigungen im Vergleich zur Gesamtfläche des Landschaftsschutzgebietes äußerst gering ausfallen.
Die Konzentrationswirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses schließt auch die notwendigen Erlaubnisse und Befreiungen von der LSG-VO mit ein (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 2 BayVwVfG, Art. 56 Satz 3 BayNatSchG).

3.6.2.2 Naturpark „Augsburg – Westliche Wälder“

Das Vorhaben liegt innerhalb des Naturparks „Augsburg – Westliche Wälder“.
Zweck des Naturparks ist gemäß Abschnitt IV der Naturpark-Erklärung, das Gebiet entsprechend einem Pflege- und Entwicklungsplan nachhaltig zu sichern, zu pflegen und zu entwickeln, eine durch vielfältige Nutzungsformen geprägte Landschaft und ihre Arten- und Biotopvielfalt zu erhalten, zu entwickeln und wiederherzustellen, geeignete Landschaftsteile für die Erholung und den Naturgenuss zu erschließen und der Allgemeinheit zugänglich zu machen, soweit die Belastbarkeit des Naturhaushalts und des Landschaftsbilds dies zulas-

sen, den Erholungsverkehr zu ordnen und zu lenken, sowie in den Schutzgebieten die Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege nach Maßgabe der jeweiligen Rechtsverordnung zu verwirklichen.

Hinsichtlich des Naturparks „Augsburg – Westliche Wälder“ enthält der Regionalplan der Region Augsburg unter anderem den Grundsatz, dass anzustreben sei, den Naturpark „Augsburg – Westliche Wälder“ in seinen folgenden Funktionen zu erhalten und zu sichern: zur Erholung, als weiträumiges, immissionsarmes Gebiet mit gewachsener Kulturlandschaft, als Frischluftreservoir für den großen Verdichtungsraum Augsburg und als naturbetonter Lebensraum.
Dem steht – nicht zuletzt durch die vorgesehenen Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen – das plangegenständliche Vorhaben nicht entgegen. Insbesondere durch die Trassenbündelung mit ihrer Konzentration der Auswirkungen auf bereits vorbelastete Bereiche wurde eine zusätzliche Beeinträchtigung vermieden. Die Zerschneidungseffekte sind bereits durch die vorhandene Infrastruktur vorhanden. Zu Neudurchschneidungen von Wald kommt es lediglich nördlich Streitheim, wo die bestehende Kreisstraße A 33 begradigt wird. Dafür werden 930 m Kreisstraße zu einem öffentlichen Feld- und Waldweg rückgebaut.
Nach Auffassung des Bund Naturschutz in Bayern, des Marktes Zusmarshausen und privater Einwender verstößt das Vorhaben gegen die Vorgaben des Waldfunktionsplanes, der den Wäldern des Untersuchungsgebietes besondere Bedeutung für die Erholung, den regionalen Klimaschutz und das Landschaftsbild zuweise. Die angesprochenen Waldfunktionen bleiben erhalten. Für die Beanspruchung von Waldflächen werden wieder Waldflächen aufgeforstet. Alle geplanten Erstaufforstungsflächen liegen im näheren Umfeld des Vorhabens und grenzen unmittelbar an Waldflächen an, denen gemäß Waldfunktionskarte dieselben Funktionen zukommen. In Verbindung mit den Vorgaben zur Ausführung der Aufforstung ist gewährleistet, dass die Maßnahmen zur Erhaltung der betroffenen Waldfunktionen beitragen. Die vorhandenen Wald- und Wirtschaftswegverbindungen bleiben auch für die Naherholung erhalten.

3.6.2.3 Gesetzlich geschützte Biotope

Entlang der Laugna und deren Zuflüssen finden sich nach § 30 BNatSchG und Art. 23 BayNatSchG geschützte Biotope. Dabei handelt es sich vorwiegend um Feucht- und Nasswiesenkomplexe, Hochstaudengesellschaften und Röhrichte.

Handlungen, die zu einer Zerstörung oder sonstigen erheblichen Beeinträchtigung gesetzlich geschützter Biotope i. S. d. § 30 Abs. 2 BNatSchG, Art. 23 Abs. 1 BayNatSchG führen können, sind verboten. Von diesem Verbot kann auf Antrag eine Ausnahme zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können. Hiermit wird antragsgemäß nach pflichtgemäßer Ermessensausübung eine Ausnahme nach § 30 Abs. 3 BNatschG zugelassen. Nach dem Bilanzierungsergebnis werden die bau- und anlagebedingten Betroffenheiten der Biotope an der Laugna und dem Fischbach auf der fachlich dafür geeigneten Ausgleichsentwicklungsfläche A2, Flnr. 1207, Gemarkung Adelsried, kompensiert.

Alle Beeinträchtigungen einschließlich möglicher Beeinträchtigungen der gesetzlich geschützten Biotope werden vollständig ausgeglichen. Auf den Erläuterungsbericht zur landschaftspflegerischen Begleitplanung und auf den landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan wird Bezug genommen.

3.6.3 Allgemeiner und besonderer Artenschutz

3.6.3.1 Allgemeiner Schutz wild lebender Tiere und Pflanzen

Dem allgemeinen Artenschutz dienen die in § 39 Abs. 5 BNatSchG niedergelegten Vorschriften des Lebensstättenschutzes. Dabei überschneiden sich diese Vorschriften teilweise mit den Vorschriften zum Schutz bestimmter Landschaftsbestandteile (Art. 16 BayNatSchG) und gesetzlich geschützter Biotope (Art. 23 BayNatSchG).

Mit Minimierungsmaßnahme M1 wird festgelegt, dass die Rodung von Gehölzbeständen und die Beseitigung von Röhrichtbeständen nur außerhalb der Schutzzeiten nach § 39 Abs. 5 BNatSchG erfolgen darf. Es ist aber nicht gänzlich auszuschließen, dass im Zuge der Realisierung der Maßnahme Lebensstätten, die dem gesetzlichen Schutz des § 39 Abs. 5 Satz 1 Nrn. 1 - 3 BNatSchG unterliegen, beeinträchtigt werden. Gem. § 39 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG gelten diese Verbote jedoch nicht für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft. Mit der Abarbeitung der Anforderungen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung wird den betroffenen Artenschutzbelangen durch entsprechende Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzverpflichtungen bereits

Rechnung getragen. Das verfahrensgegenständliche Bauvorhaben ist ein nach § 15 BNatSchG zulässiger Eingriff.

3.6.3.2 Besonderer Artenschutz

Zentrale Vorschriften des besonderen Artenschutzes sind die Verbotsbestimmungen des § 44 Abs. 1 BNatSchG (Zugriffsverbote).

Hiernach ist es verboten,

- wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG),
- wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt dabei vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG),
- Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG) und
- wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören (§ 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG).

Für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft gelten die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG nur nach folgenden Maßgaben:
Sind in Anhang IV Buchst. a der FFH-RL aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, betroffen, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird (§ 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG). An der ökologischen Gesamtsituation des von dem Vorhaben betroffenen Bereichs darf im Hinblick auf seine Funktion als Fortpflanzungs- und

Ruhestätte keine Verschlechterung eintreten. Beeinträchtigungshandlungen, die unvermeidlich im unmittelbaren Zusammenhang mit den zulässigen Einwirkungen auf Fortpflanzungs- und Ruhestätten erfolgen, erfüllen gem. § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG auch nicht die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG. Für Standorte wild lebender Pflanzen der in Anhang IV Buchst. b der FFH-RL aufgeführten Arten gilt dies entsprechend (§ 44 Abs. 5 Satz 4 BNatSchG).
Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG vor (§ 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG).

Vor dem Hintergrund der dargestellten Rechtslage hat der Vorhabensträger diejenigen der in Anhang IV der FFH-RL aufgeführten Arten und europäischen Vogelarten (eine Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wurde bislang nicht erlassen), die nach der vorhandenen Lebensraumausstattung im Untersuchungsgebiet vorkommen können, einer vertieften Untersuchung unterzogen, vgl. Unterlage 12.3 (saP).

Im Ergebnis ist – unter Berücksichtigung der verpflichtend durchzuführenden konfliktvermeidenden Maßnahmen – durch die Verwirklichung der plangegenständlichen Maßnahme kein Verstoß gegen die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG zu erwarten. Im Einzelnen wird auf den landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12) und die naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Unterlage 12.3) verwiesen. Die Planfeststellungsbehörde macht sich diesbezüglich die darin enthaltenen Aussagen zu Eigen.

Für die betreffenden Arten ergibt sich in Bezug auf deren Bestand, ihre vorhabensbedingten Beeinträchtigungen und ihren Erhaltungszustand nach Realisierung des Bauvorhabens folgendes Bild (vgl. näher auch Unterlage 12.3):

Pflanzenarten nach Anhang IV Buchst. b der FFH-RL:

Im Plangebiet des Vorhabens kann das Vorkommen von Pflanzenarten des Anhangs IV Buchst. b der FFH-RL ausgeschlossen werden.

Säugetiere nach Anhang IV Buchst. a der FFH-RL:

Folgende Fledermausarten des Anhangs IV Buchst. a der FFH-RL wurden im Untersuchungsraum nachgewiesen bzw. können aufgrund deren natürlicher Verbreitung und der vorhandenen Lebensraumausstattung nicht zuverlässig ausgeschlossen werden.

Kleine Bartfledermaus (Myotis mystacinus)
Fransenfledermaus (Myotis nattereri)
Zwergfledermaus (Pipistrellus pipistrellus)
Rauhautfledermaus (Pipistrellus nathusii)
Breitflügelfledermaus (Eptesicus serotinus)
Großes Mausohr (Myotis myotis)
Mopsfledermaus (Barbastella barbastellus)
Braunes Langohr (Plecotus auvitius)
Abendsegler (Nyctalus noctula)
Bechsteinfledermaus (Myotis bechsteinii)
Wasserfledermaus (Myotis daubentonii)
Zweifarbfledermaus (Vespertilio discolor)
Graues Langohr (Plecotus austriacus)

Hinsichtlich der (potenziell) vorkommenden Fledermausarten ist durch Verwirklichung der plangegenständlichen Maßnahme kein Verstoß gegen die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG zu erwarten.
Ein Verstoß gegen das Schädigungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 und Nr. 1, Abs. 5 BNatSchG liegt nicht vor.
Bekannte Quartiere der relevanten Fledermausarten (Wohn- bzw. Fortpflanzungs- oder Ruhestätten) sind durch das Vorhaben nicht betroffen.
Die Rodung bisher nicht bekannter besetzter Quartierbäume könnte eine Beeinflussung vorgenannter Arten bedeuten. Um dies zu vermeiden werden vor Baubeginn potenziell geeignete Quartierbäume kontrolliert, Höhlenöffnungen verschlossen sowie bei Quartiernachweisen nur im September und Oktober vorab gerodet (Maßnahme M2). In dieser Zeit haben sich einerseits Fledermaus-Wochenstuben in den Bäumen bereits aufgelöst und andererseits Fledermäuse dort noch nicht zur Winterruhe zurückgezogen.
Essentielle Nahrungshabitate der (potenziell) vorkommenden Fledermausarten sind durch das Vorhaben nicht betroffen.

Vergleichbare Ersatzhabitate stehen in den angrenzenden Waldflächen in ausreichendem Umfang zur Verfügung, weshalb die ökologische Funktion der von dem Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- bzw. Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt werden kann (§ 44 Abs. 5 S. 2 BNatSchG). Durch die vorgesehene dauerhafte Erhaltung von Altholzbeständen im Untersuchungsgebiet (Maßnahme M6) wird ein weitergehender Verlust potenziell besonders als Fortpflanzungs- oder Ruhestätte geeigneter Waldflächen im Untersuchungsgebiet vermieden. Zudem verbleiben Stammabschnitte mit Höhlungen im näheren Umfeld (Maßnahme M2). Mit den geplanten wald- und naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen werden als Jagdhabitat nutzbare Flächen neu geschaffen (Maßnahmen A1 und W1, für den Abendsegler auch A2).

Auch ein Verstoß gegen das in § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG enthaltene Tötungsverbot liegt nicht vor.
Unvermeidbare Tötungen von Tieren bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen beim Betrieb der Straße fallen nach der Rechtsprechung des BVerwG nur dann unter das Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG, wenn sich das Kollisionsrisiko für die betroffenen Tierarten durch das Straßenbauvorhaben signifikant erhöht. Ein Verstoß gegen das Tötungsverbot liegt nicht vor, wenn das Vorhaben unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen unter der Gefahrenschwelle in einem Risikobereich bleibt, der mit einem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, d. h. wenn das Risiko nicht über einzelne Individuenverluste hinausgeht.

Für alle Bereiche, in denen im Zuge des Vorhabens ein erhöhtes Kollisionsrisiko für betroffene Tierarten zu erwarten ist, besteht ein Querungskonzept mit Unterführungen sowie Leit- und Schutzeinrichtungen. In den Offenlandbereichen besteht kein besonderes Kollisionsrisiko. Gleiches gilt in Abschnitten, in denen keine bedeutenden Flugrouten festgestellt wurden (Bau-km 4+150 bis 4+600 und Bau-km 5+490 bis 5+920). Hier entfaltet zudem der Aufbau eines neuen Waldmantels (Maßnahme S3) eine Leit- bzw. Schutzwirkung. In den übrigen Bereichen wurden neben den als Querungshilfe nutzbaren Forstwegeunterführungen (BW 4 und 9) ein weiterer Tierdurchlass (BW 5) vorgesehen. Querschnitte und tierökologische Gestaltung (Maßnahme M7) sowie die räumliche Lage im Bereich bekannter traditioneller Flugrouten (BW 9) bzw. die Anbindung an als Leitstruktur nutzbare Forstwege (BW 4 und 5) erfüllen die artspezifischen

Anforderungen der Fledermäuse an Querungshilfen. Um die Fledermäuse zu den Querungshilfen hinzuleiten, erfolgen Leitpflanzungen, die zudem verhindern, dass Fledermäuse zu niedrig in den Straßenraum einfliegen (Maßnahme M4). Zusätzliche Schutzzäune für den Zeitraum bis zur vollständigen Funktionserfüllung dieser Maßnahme sind vorgesehen (Maßnahme M5). In Abschnitten, in denen die Trasse mehr als 4 m im Einschnitt verläuft (Bau-km 2+050 bis 2+350), ist mit einem deutlich geringeren Kollisionsrisiko für Fledermäuse zu rechnen, da diese bei einer Querung der Trasse nicht so leicht in den Verkehrsraum geraten. Der Schutzzaun, nicht aber die Leitpflanzung, entfallen hier. Zur Vermeidung einer erhöhten Kollisionsgefahr während der Bauzeit wird bei dem als Querungshilfe für die BAB A 8 derzeit bereits genutzten BW 9 der Bauablauf so gestaltet, dass es ohne zeitliche Unterbrechungen oder schwerwiegende funktionale Beeinträchtigungen nutzbar ist. Insbesondere ist ein Baubetrieb nach der Dämmerung in der Zeit vom 1. April bis 30. Oktober ausgeschlossen (BWV-Nr. 6.2.1.1, Maßnahme M3).

Sämtliche Maßnahmen wurden auf Basis einschlägiger Studien und Richtlinien konzipiert (unter anderem der "Arbeitsshilfe Fledermäuse und Straßenverkehr" des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Ausgabe 2011, dem Merkblatt zur Anlage von „Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, Stand 2008. Von der grundsätzlichen Wirksamkeit des Schutzkonzeptes ist daher auszugehen.

Der Bund Naturschutz in Bayern und private Einwender halten in diesem Zusammenhang die erstellten naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung für nicht ausreichend; es fehle eine Kartierung von Arthropoden. Dieser Einwand ist nicht begründet. Im Vorfeld der Planungen wurden in Abstimmung mit der Naturschutzbehörde die europäischen Vogelarten sowie die Artengruppe der Fledermäuse als wesentliche Artengruppen festgelegt. Für diese Artengruppen wurden faunistische Kartierungen durchgeführt. Für alle übrigen Artengruppen, soweit sie nicht im Rahmen der Relevanzprüfung als nicht planungsrelevant eingestuft wurden, erfolgte die Beurteilung möglicher Betroffenheiten in Form einer Potenzialabschätzung. Arthropoden wurden dabei erfasst. Hinweise auf eine besondere Betroffenheit einzelner Arten bzw. der Arthropoden insgesamt, aus der sich die Erforderlichkeit örtlicher Erhebungen ableiten ließe, haben sich hierbei nicht ergeben.

Ein Verstoß gegen das Störungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG liegt nicht vor.

Mit Störungen durch das Vorhaben während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeit, in Folge derer eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population zu befürchten wäre, ist nicht zu rechnen. Durch das Querungskonzept sowie die Bauzeitenbeschränkung werden Barrierewirkungen auf bestehende und potenzielle Flugrouten minimiert. Eine Beeinträchtigung trassennaher Habitate durch Verkehrslärm ist aufgrund der zu erwartenden Verkehrszahlen nicht zu erwarten. Störwirkungen durch Scheinwerferlicht betreffen i. d. R. einen Streifen von ca. 15 m entlang der Straße. Unter Berücksichtigung von Randstreifen und Böschungen etc. werden somit hierdurch nur sehr schmale Randstreifen der Wälder beeinträchtigt.

Weitere nachgewiesene bzw. potenziell mögliche Säugetierarten des Anhangs IV Buchst. a der FFH-RL sind:

Biber (Castor fiber)
Haselmaus (Muscardinus avellanarius)

Biber kommen im Fischbachtal südlich des Hochwasserschutzdammes am „Landrat-Dr.-Frey-Radweg“ vor. Veränderungen hinsichtlich nachgewiesener Fortpflanzungs- und Ruhestätten ergeben sich durch das Vorhaben nicht. Aufgrund der artspezifischen Gewöhnungs- und Anpassungsfähigkeiten ist ausgeschlossen, dass das Vorhaben zu erheblichen Störungen führt. Eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos liegt ebenso nicht vor. Die ausreichend dimensionierten Gewässerdurchlässe ermöglichen eine gefahrlose Unterquerung der geplanten Trasse. Die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind nach alledem nicht verwirklicht.

Im Rahmen der Kartierung zum speziellen Artenschutz konnte im Wirkraum des Vorhabens die Haselmaus nicht nachgewiesen werden.

Amphibien:

Potenziell möglich ist ein Vorkommen des Laubfroschs (Hyla arborea).
Laichhabitate sind von dem Vorhaben nicht betroffen. Hinsichtlich des terrestrischen Ganzjahreslebensraumes stehen im Umfeld Ausweichhabitate in ausreichendem Umfang zur Verfügung, so dass die ökologische Funktionalität der vom Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zu-

sammenhang sicher gewahrt bleibt.

Eine besondere Störungsempfindlichkeit ist für den Laubfrosch nicht bekannt. Die geplanten Querschnitte der Gewässerdurchlässe ermöglichen der Art eine ungehinderte Wanderung entlang dieser Gewässer. Signifikante Störwirkungen mit nachteiligen Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der Art sind somit ausgeschlossen.
Im Nahbereich der potenziellen Laichhabitate (Biberteich, Laugnatal) im Untersuchungsgebiet führt der Ausbau der bestehenden St 2032 bei vorhabensbedingt unveränderten Verkehrszahlen nicht zu einem erhöhten Kollisionsrisiko, in weiteren Abschnitten des Laugnatales (Ehgatten bis Adelsried) sinkt das Kollisionsrisiko im Zuge des Vorhabens. Die Gewässerdurchlässe an Fischbach und Laugna ermöglichen eine gefahrlose Unterquerung der Trasse.

Tagfalter:

Beim potenziell vorkommenden Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling (Glaucopsyche (Maculinea) nausithous) kann aufgrund des Abstandes der Trasse zu geeigneten Habitaten eine Schädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ebenso wie eine erhebliche Störung, die zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population führen, ausgeschlossen werden. Neue oder ergänzende Zerschneidungswirkungen, die zu einer signifikanten Erhöhung von Individuenverlusten durch das Vorhaben führen könnten, werden nicht ausgelöst.

Nachtfalter:

Beim potenziell vorkommenden Nachtkerzenschwärmer (Proserpinus proserpinus) können durch die geplanten Baumaßnahmen Habitatstrukturen verloren gehen. Gleichzeitig erfolgt durch die Baumaßnahme selbst eine deutliche Zunahme von Pionier- und Ruderalstandorten, wodurch eine Abnahme des Lebensraumangebotes sicher vermieden wird.

Muscheln:

Im Untersuchungsgebiet, jedoch nicht in den unmittelbar durch das Vorhaben betroffenen Gewässerabschnitten von Laugna und Fischbach, kommt (potenzi-

ell) die Bachmuschel (Unio crassus) vor. Auch durch mittelbare Beeinträchtigungen ist eine Verwirklichung der Verbotstatbestände nicht zu befürchten.

Sonstige Tierarten nach Anhang IV Buchst. a der FFH-RL:

Das Vorkommen sonstiger Tierarten des Anhangs IV der FFH-RL im Umgriff des Vorhabens lässt sich anhand deren natürlicher Verbreitung und Lebensraumansprüche ausschließen.

Europäische Vogelarten:

Bei den im Untersuchungsraum nachgewiesenen oder potenziell vorkommenden europäischen Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie handelt es sich zum Großteil um häufige und verbreitete, wenig spezialisierte Arten, die gegenüber lokalen Eingriffen als unempfindlich gelten.

Baubedingte Eingriffe in Gehölz- und Röhrichtbestände werden außerhalb der Schutzzeiten nach § 39 Abs. 5 BNatSchG durchgeführt, so dass die ökologische Funktionalität gewahrt bleibt. In dem baubedingt beanspruchten Röhrichtteilbestand konnten keine Schilfbrüter bei den Kartierungen nachgewiesen werden. Auch ein Verstoß gegen das in § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG enthaltene Tötungsverbot liegt nicht vor. Insbesondere aufgrund des Querungskonzepts erfolgt keine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos.

Störungen dieser Arten während der Brut- und Aufzuchtzeiten sind v. a. durch bau- und betriebsbedingten Lärm sowie visuelle Effekte zu erwarten. Die Störungen überschreiten jedoch nicht die Erheblichkeitsschwelle, da es aufgrund der in großem Umfang vorhandenen Ausweichmöglichkeiten nicht zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population kommt. Ein Verstoß gegen das Störungsverbot gem. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG liegt damit nicht vor.

Im Einzelnen untersucht wurden folgende Vogelarten:

Wasserralle
Feldsperling
Heckenvögel (Neuntöter, Goldammer, Klappergrasmücke)

Teichhuhn
Greifvögel (Mäusebussard, Sperber, Turmfalke)
Erlenzeisig
Höhlenbrütende Waldvögel (Grauspecht, Waldkauz, Waldohreule)
Buntspecht
Grünspecht
Schwarzspecht
Hohltaube
Schilfbrüter (Teichrohrsänger, Rohrammer)

Die bau- oder anlagenbedingte Inanspruchnahme von (potenziellen) Brutplätzen ist nicht für alle untersuchten Arten auszuschließen. Direkte Verluste von besetzten Nestern und Eiern sind jedoch auszuschließen, da gemäß Maßnahme M1 die Rodungsarbeiten außerhalb der Brutsaison erfolgen. Zudem werden zu erhaltende Biotop- und Gehölzstrukturen geschützt (Maßnahme S1). Durch die vorgesehene dauerhafte Erhaltung von Altholzbeständen im Untersuchungsgebiet (Maßnahme M6) wird ein weitergehender Verlust potenziell geeigneter Brutstandorte höhlenbrütender Waldvögel im Untersuchungsgebiet vermieden. Die ökologische Funktion der von dem Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- bzw. Ruhestätten kann im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt werden (§ 44 Abs. 5 S. 2 BNatSchG).

Eventuelle Störungen überschreiten nicht die Erheblichkeitsschwelle, da es aufgrund der in großem Umfang vorhandenen Ausweichmöglichkeiten nicht zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population kommt. Ein Verstoß gegen das Störungsverbot gem. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG liegt damit nicht vor.

Das Tötungsrisiko erhöht sich aufgrund des vorgesehenen Querungskonzepts bzw. der prognostizierten Verkehrszahlen im betreffenden Abschnitt nicht signifikant.

3.7 Land- und Forstwirtschaft, Jagd- und Fischereiwesen

3.7.1 Landwirtschaft

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

Insgesamt betrachtet sind die Auswirkungen auf die Landwirtschaft nicht von solcher Schwere, dass sie der Zulässigkeit des Vorhabens entgegenstehen. Sowohl das Amt für Ländliche Entwicklung Schwaben und das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Augsburg als auch der Bayer. Bauernverband – Geschäftsstelle Augsburg – haben keine grundsätzlichen Einwendungen gegen das Vorhaben vorgetragen; auf die vorgebrachten Forderungen, Verbesserungsvorschläge und Anträge wird im jeweiligen Sachzusammenhang eingegangen.

Die Beeinträchtigungen der Belange der Landwirtschaft sind nach Abwägung der widerstreitenden Interessen hinnehmbar. Sie überwiegen im Ergebnis nicht die für die Realisierung des Vorhabens sprechenden Argumente und stellen die Ausgewogenheit der verfahrensgegenständlichen Planung nicht in Frage.
Zu Lasten der Baumaßnahme wird jedoch in die Abwägung eingestellt, dass Bewirtschaftungserschwernisse oder sonstige Nachteile für die Agrarstruktur entstehen können.

3.7.1.1 Flächeninanspruchnahme

Die Maßnahme beansprucht sowohl für Straßenkörper und Nebenflächen als auch für Folgemaßnahmen (insb. Ausgleichsmaßnahmen) Grundeigentum, das bisher als landwirtschaftliche Nutzfläche diente. Im Einzelnen wird auf den Grunderwerbsplan und das Grunderwerbsverzeichnis verwiesen (Unterlagen 14.1 und 14.2).
Dadurch werden zwar Belange der Landwirtschaft beeinträchtigt. Diese Beeinträchtigungen, die so gering wie möglich gehalten sind, erreichen jedoch kein Maß, das eine nachhaltige Veränderung der landwirtschaftlichen Struktur im Planungsraum erwarten ließe. Dies gilt sowohl hinsichtlich der vorhabensbedingten Belastung der Landwirtschaft allgemein, als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe. Mehrere landwirtschaftliche Betriebe sind durch den mit der Baumaßnahme verbundenen Grundstücksbedarf allerdings erheblich betroffen. Die von den Betriebsinhabern fristgerecht geltend gemachte Gefährdung der Existenz ihrer Betriebe hat sich jedoch nicht bestätigt.
Das Ergebnis der Einzelprüfungen ist im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss im Zusammenhang mit der Behandlung der jeweiligen Einwendungen dargestellt. Eine Existenzgefährdung auf Grundlage der oben angeführten Vo-

raussetzungen ist im plangegenständlichen Verfahren nicht zu erkennen.
Gleichwohl stellt die Planfeststellungsbehörde vorliegend die Aspekte der Beeinträchtigung der Wirtschaftskraft der angesprochenen landwirtschaftlichen Betriebe in die Gewichtung des öffentlichen Belangs Landwirtschaft mit ein.
Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Der Landverbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere die naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht ergibt. Agrarstrukturelle Belange wurden bei der Inanspruchnahme von Flächen für Ausgleichsmaßnahmen berücksichtigt.

Über die Inanspruchnahme von Flächen hinaus sind die Belange der Landwirtschaft durch mittelbare Auswirkungen des Vorhabens betroffen. So ist es unvermeidlich, dass Flächen durchschnitten und deshalb eine wirtschaftliche Bearbeitung erschwert wird. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch minimiert und nicht so erheblich, dass sie zusammen mit den Flächenverlusten der Zulässigkeit des Vorhabens entgegenstehen.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Augsburg sowie der Bayerische Bauernverband forderten für die wegen der Durchschneidung entstehenden kleinen Dreiecksflächen eine Flurneuordnung bzw. ein vereinfachtes Flurbereinigungsverfahren und dass der Bewirtschaftungsmehraufwand verbleibender Restflächen auszugleichen sei. Dabei handelt es sich um Modalitäten des Grunderwerbs, über die ausschließlich im Entschädigungsverfahren, nicht aber im Planfeststellungsverfahren, zu entscheiden ist. Der Vorhabensträger sagte im Erörterungstermin jedoch zu, im Rahmen des Grunderwerbsverfahrens eine Flurneuordnung durchzuführen, um die Bewirtschaftung der verbleibenden landwirtschaftlichen Flächen zu ermöglichen. Insbesondere bestehe Bereitschaft, unwirtschaftliche Restflächen auf Wunsch der Eigentümer zu erwerben.

Hinsichtlich der vorgebrachten Nachteile durch Bepflanzung angrenzend an landwirtschaftliche Flächen wird auf die Ausführungen unter C.IV.1.6 verwiesen. Durch die Auflage in A.IV.12 ist sichergestellt, dass auch vorübergehend in Anspruch genommene Flächen wieder in einen ordnungsgemäßen Zustand zu versetzen sind. Entsprechende Beweissicherungsmaßnahmen sind nicht erforderlich.

3.7.1.2 Landwirtschaftliches Wegenetz

Das landwirtschaftliche Wegenetz wird den neuen Gegebenheiten angepasst. Insbesondere wird zwischen Ehgatten und Streitheim ein öffentlicher Feld- und Waldweg neu errichtet. Einzelheiten zum landwirtschaftlichen Wegenetz sind aus den Planunterlagen (insb. Unterlage 7.2) ersichtlich. Abgeschnittene Wegeverbindungen werden ohne unzumutbare Umwege wieder an das Straßennetz angebunden und entsprechende Nachteile gering gehalten. Die Querungsmöglichkeiten der neuen Ortsumfahrung werden in ihrer Lage und Dimensionierung möglichst an die Erfordernisse der Landwirtschaft angepasst. Die verbleibenden Um- bzw. Mehrwege sind nicht von solchem Gewicht, als dass sie die Ausgewogenheit der Planung in Frage stellen könnten.

Zum landwirtschaftlichen Wegenetz bei Bau-km 6+382 (gemeinsame Führung mit dem Landrat-Dr.-Frey-Radweg) wird auf die Ausführungen unter C.III.3.2.3 verwiesen.

Die Erschließung der landwirtschaftlichen Grundstücke bleibt – auch während der Bauzeit – sichergestellt (vgl. Nebenbestimmung A.IV.10.).

Darüber hinaus hat der Vorhabensträger im Erörterungstermin zugesagt, ein Beweissicherungsverfahren in Abstimmung mit den betroffenen Grundstückseigentümern durchzuführen, sollten sich Anhaltspunkte für mögliche Schäden ergeben.

Erschwernisse während der Bauzeit werden zu Lasten der Baumaßnahme in die Abwägung eingestellt. Sie entwickeln jedoch kein Gewicht, das die Ausgewogenheit der Planung insgesamt in Frage stellen könnte.

3.7.1.3 Drainagen

Vorhandene Drainagen werden durch die Maßnahme berührt. Verschlechterungen der Funktionsfähigkeit der Drainagen durch die Maßnahme werden durch Nebenbestimmung A.IV.7.7 ausgeschlossen.
Dem diesbezüglichen Anliegen des Amts für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten wird damit Rechnung getragen. Weitergehende Pflichten, Funktionseinschränkungen mit anderen Ursachen zu ermitteln, bestehen nicht.

3.7.2 Forstwirtschaft

Das Vorhaben berührt Belange der Forstwirtschaft, da Wald i. S. d. § 2 BWaldG in einer Größenordnung von 9,4 ha beansprucht wird. Die ursprünglich vorgesehene Flächeninanspruchnahme von 11,7 ha Waldfläche konnte durch die Tektur vom 27.02.2015 (Verzicht auf ein Versickerbecken bei Bau-km 1+880 und den Verzicht auf Ausrundungen zwischen Böschung und Gelände in Waldbereichen) minimiert werden.

Rodungen, die durch Planfeststellungsbeschlüsse zugelassen werden, bedürfen keiner Erlaubnis nach dem Bayerischen Waldgesetz. Die materiellen Grundsätze des Art. 9 Abs. 4 bis 7 BayWaldG sind jedoch sinngemäß zu beachten (Art. 9 Abs. 8 BayWaldG). Rodungen sollen danach Waldfunktionsplänen nicht widersprechen oder deren Ziele gefährden. Zudem soll keine Rodung erfolgen, wenn die Erhaltung des Waldes aus anderen Gründen im öffentlichen Interesse liegt und dieses vor den Belangen des Antragstellers den Vorrang verdient.

Der betroffene Wald besitzt nach der Waldfunktionsplanung (Art. 6 BayWaldG) besondere Bedeutung für das Landschaftsbild, die Erholung (Intensität I und II) und den regionalen Klimaschutz. Im Umfeld des Verdichtungsraumes Augsburg, hier noch verstärkt durch die Lage im Naturpark und Landschaftsschutzgebiet, besteht ein erhebliches öffentliches Interesse an der Walderhaltung. Dies wird u. a. im Regionalplan für die Region Augsburg (z. B. in Kap. A II 2.2, B I 1.5) sowie im Waldfunktionsplan dokumentiert. Zudem kam es im Umgriff des Vorhabens in den vergangenen Jahren durch den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 zu erheblichen Nettoverlusten von Waldflächen.
Ein großflächiger – nicht ausgeglichener – rodungsbedingter Verlust von Waldsubstanz und der von der Waldsubstanz erfüllten Waldfunktionen würde damit die Ziele des Waldfunktionsplanes gefährden und dem Waldfunktionsplan widersprechen.
Als Ausgleich für die Rodung und deren nachteilige Folgen ist eine Ersatzaufforstung auf einer Fläche von 4,77 ha vorgesehen (Maßnahmen A1 T, W1 T). Außerdem werden bisherige Straßenbegleitgrünflächen entlang rückzubauender Abschnitte der Kreisstraße A 33 in einem Umfang von 0,54 ha zukünftig einer Entwicklung als Waldsaum zugeführt (Maßnahme W2). Die zur Aufforstung vorgesehenen Grundstücke sind aus forstfachlicher Sicht uneingeschränkt für die Entstehung von Wald geeignet. Die Versiegelung von Waldflächen wird da-

mit flächenmäßig in vollem Umfang, der Verlust an Wald durch Straßenbegleitflächen und der Verlust der Waldeigenschaft in Restflächen flächenmäßig zur Hälfte ausgeglichen. Dieser Umfang ist notwendig, aber auch ausreichend. Der seitens einiger Einwender geforderte Ausgleich 1:1 ginge über den Kompensationsbedarf hinaus. Die aufgeforsteten Waldflächen werden die Waldfunktionen der gerodeten Flächen wieder erfüllen. Sie grenzen unmittelbar an Waldflächen an, denen gemäß Waldfunktionskarte dieselben Funktionen zukommen wie den im Zuge des Vorhabens zu rodenden. Nachteilige Auswirkungen des Anschneidens bisher geschlossener Waldflächen werden durch Pflanzmaßnahmen minimiert (Maßnahme S3).
Die Ausgleichsflächen zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes tragen zusammen mit den übrigen geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen auch zu einer landschaftsgerechten Wiederherstellung des Landschaftsbildes und zur Kompensation der Beeinträchtigung der Erholungsnutzung bei.

Die Schutzgemeinschaft Deutscher Wald hat die ursprünglich vorgesehene Rodung von 11,73 ha Wald abgelehnt und sich zur Tektur nicht geäußert.
Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Augsburg hat der Rodung der betroffenen Waldflächen in Abwägung der widerstreitenden Interessen zugestimmt, da die nachteiligen Wirkungen des Waldflächenverlustes durch Ersatzaufforstungen abgemildert bzw. behoben werden. Die vom Amt vorgeschlagenen Nebenbestimmungen sind in diesen Beschluss unter A.IV.7 aufgenommen. Weitere Beweissicherungsmaßnahmen – wie vom BBV vorgeschlagen – werden nicht für erforderlich gehalten.

Die Bayerischen Staatsforsten haben die zunächst geplante schleifenförmige Zufahrt auf die neue St 2032 bei Bauwerk Nr. 4 angesichts des damit verbundenen Waldflächenverbrauchs für unnötig gehalten, die Anbindung ist durch Tektur entfallen.
Das Bauamt Augsburg hat zugesagt, das Wegenetz bei Bedarf in Abstimmung mit den Bayerischen Staatsforsten zu ergänzen.
Durch Roteintragungen wurde dem Anliegen der Bayerischen Staatsforsten entsprochen, dass die Grundstücke für die landschaftspflegerischen Maßnahmen M6 und W2 im Eigentum des Freistaats Bayern – Forstverwaltung – ver-

bleiben bzw. übergehen. Durch schriftliche Vereinbarung zwischen dem Vorhabensträger und den Bayerischen Staatsforsten – Forstbetrieb Zusmarshausen – zur weiteren Pflege und Unterhaltung der betreffenden Flächen wird sichergestellt, dass die im landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellten naturschutzfachlichen Ziele dauerhaft erreicht werden.

Die Belange der Forstwirtschaft entfalten daher im Ergebnis kein Gewicht, das geeignet wäre, die für das Vorhaben sprechenden Belange zu überwiegen.

3.7.3 Jagdwesen

Das Vorhaben ist auch mit den Belangen der Jagd vereinbar.
Aufgrund der Trassenführung innerhalb des Waldes und auf waldnahen Flächen kann durch Wildunfälle der Wildbestand des Jagdreviers beeinträchtigt werden. Darüber hinaus fallen Unterstands- und Äsungsflächen für Wildtiere weg und gewisse Erschwernisse bei der Jagdausübung können nicht ausgeschlossen werden. Eine Minimierung dieser Auswirkungen erfolgt durch einen Wildschutzzaun (links und rechts) auf dem Streckenabschnitt, der durch bisher unzerschnittenes Gebiet führt. In südlicher Richtung schließt eine primär als Fledermausleiteinrichtung dienende, aber auch Wild zurückhaltende zweireihige, lückenlose Heisterpflanzung an (Maßnahme M4), die bis zur vollständigen Funktionserfüllung durch einen Zaun ergänzt wird (Maßnahme M5).
Die Fortführung des Wildschutzzauns in südlicher Richtung bis zum Waldrand, wie sie von den Bayerischen Staatsforsten und dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten gefordert wird, ist damit nicht erforderlich, zumal die Strecke hier auf der vorhandenen Trasse verläuft, der Wildbestand also an Straßen gewöhnt ist. Über die vom Landratsamt Augsburg angeregte Wildwechsel-Beschilderung wird außerhalb des Planfeststellungsverfahrens durch die Straßenverkehrsbehörde entschieden.

Die nachteiligen Auswirkungen sind jedoch aus Gründen des überwiegenden Wohls der Allgemeinheit, die sich aus der Entlastung der Ortschaften vom Durchgangsverkehr ergeben, als von geringerem Belang einzuordnen.
Eine etwaige Entwertung von Jagdnutzungen stellt einen entschädigungspflichtigen Belang dar, welcher nicht Gegenstand der Planfeststellung ist.

3.7.4 Fischereiwesen

Belange der Fischerei sind durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Der Bezirk Schwaben – Fischereifachberatung – hat sich im Rahmen der Anhörung nicht geäußert.

Die in A.IV.7.2 angeordnete Unterrichtungspflicht gegenüber den Fischereiberechtigten stellt sicher, dass diese die nötigen Vorkehrungen zum Schutz des Fischbestandes ergreifen können.

3.8 Denkmalpflege

Das Vorhaben konnte auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes, insbesondere des Schutzes von Bodendenkmälern, zugelassen werden. Die für die Verwirklichung der Straßenbaumaßnahme sprechenden Gründe sind so gewichtig, dass die Belange der Denkmalpflege diese nicht zu überwiegen vermögen. Die Ausgewogenheit der Planung ist unter Berücksichtigung der getroffenen Nebenbestimmungen gewahrt.

Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege teilte in seiner Stellungnahme vom 06.03.2013 mit, dass im Planungsbereich Bodendenkmäler nicht bekannt seien, aufgrund der siedlungsgünstigen Lage jedoch mehrere Verdachtsflächen vorlägen. Auch seitens der Kreisheimatpflege wurde darauf hingewiesen, dass auf das Vorhandensein bisher noch nicht entdeckter Bodendenkmäler zu schließen sei, zumal in der Umgebung und im Tal der Laugna von Adelsried bis Welden bereits mehrere vor- und frühgeschichtliche sowie mittelalterliche Bodendenkmäler von teils erheblicher Bedeutung für die bayerische Landesgeschichte erfasst wurden. Belange der Bau- und Kunstdenkmalpflege werden nicht berührt

Die in der Stellungnahme dargestellten Gegebenheiten haben insgesamt unter Berücksichtigung allgemeiner, auch völkerrechtlicher Verpflichtungen des Staates zum Schutz des archäologischen Erbes nicht den Stellenwert, dass im Ergebnis die Zulassung des Vorhabens unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzauflagen trotz der damit verbundenen möglichen Zerstörung von Bodendenkmälern abgelehnt werden müsste.

Sollten im Zuge der Bauausführung bisher nicht bekannte Bodendenkmäler mit nationaler Bedeutung auftreten, deren Schutz durch die vorgesehenen Auflagen nicht hinreichend gewährleistet wäre, hat die Planfeststellungsbehörde nach Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG die Möglichkeit, über dann möglicherweise gebotene ergänzende Schutzauflagen zur Abwendung unvorhergesehener Nachteile für Belange der Denkmalpflege zu entscheiden.
In allen anderen Fällen umfasst dagegen die vorliegende Entscheidung die denkmalschutzrechtliche Erlaubnis nach Art. 7 Abs. 1 DSchG unter Beachtung der durch die Schutzauflagen A.IV.8. vorgesehenen Maßgaben.

Die unter A.IV.8. angeordneten Schutzauflagen dienen dem vorrangigen, vom Vorhabensträger im Rahmen der weiteren Detailplanung möglicherweise noch zu gewährleistenden Schutz der Bodendenkmäler vor Beeinträchtigungen bzw. im Fall unvermeidbarer Beeinträchtigungen, dem angemessenen Ausgleich für die Zurückstellung der Belange der Denkmalpflege gegenüber den für das Vorhaben sprechenden verkehrlichen Belangen. Obgleich die angeordnete Verpflichtung zur Durchführung von Sicherungsmaßnahmen gegenüber dem unveränderten Verbleib im Boden nur sekundäre Interessen der Denkmalpflege berücksichtigen kann, bleibt auch diese Verpflichtung durch die für jedes staatliche Handeln geltenden Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit begrenzt. Entsprechende Festlegungen sind beim jetzigen Planungsstand noch nicht abschließend möglich, so dass sie zunächst einer einvernehmlichen Regelung zwischen Vorhabensträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege vorbehalten bleiben, an deren Stelle, soweit erforderlich, auch eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde möglich bleibt.

Durch die unter A.IV.2. verfügte frühzeitige Anzeige des Beginns von Erdbauarbeiten kann zum einen die Durchführung bodendenkmalpflegerischer Maßnahmen abgestimmt werden, welche in der Vereinbarung zwischen Vorhabensträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege festgelegt wurden. Zum anderen erhält das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hierdurch Gelegenheit, nach erfolgtem Oberbodenabtrag Flächen fachlich zu beurteilen, für die der Vorhabensträger keine Voruntersuchungen durchführen muss (Verdachtsflächen ohne sichere Erkenntnisse).

3.9 Kommunale Belange

3.9.1 Gemeinde Adelsried

Die Gemeinde Adelsried begrüßt das Vorhaben. Bezüglich der Anmerkungen im Zusammenhang mit dem BW 10 sowie dem BW 7 und zu Trassierungsfragen wird auf C.III.3.2 verwiesen. Der Anregung, eine Abfahrtmöglichkeit von der St 2032 für das im Flächennutzungsplan vorgesehene Gewerbegebiet im Bereich der Flur Nr.834-836 vorzusehen, kann nicht gefolgt werden; die Erschließung des Gewerbegebiets ist bei der Aufstellung des Bebauungsplans zu behandeln.

3.9.2 Markt Welden

Zur Anmerkung des Marktes Welden betreffend die Gestaltung der Einmündung bei Ehgatten wird auf die Ausführungen unter C.III.3.2.3 verwiesen.

3.9.3 Markt Zusmarshausen

Der Markt Zusmarshausen hat sich als Träger öffentlicher Belange sowie auch als in eigenen Belangen Betroffener (Grundstückseigentümer) umfangreich – unter ausdrücklicher Bezugnahme auf mehrere Schreiben der Bürgerinitiative Streitheim aus den Jahren 2009 - 2011 – und auch durch seinen Anwalt – zu dem Vorhaben geäußert. Die “Einsprüche/Widersprüche“ der Bürgerinitiative gegen die Raumanalyse und den Vorentwurf sind durch das vorliegende Planfeststellungsverfahren überholt. Der Vorentwurf ist von der Regierung von Schwaben und der Obersten Baubehörde geprüft und genehmigt worden. Maßgeblich sind jetzt die Planfeststellungsunterlagen vom 20.12.2012.
Ein Großteil der Einwendungen, insbesondere zur Planrechtfertigung, zur Variantenprüfung, zum Immissionsschutz sowie zum Natur-, Landschafts- und Artenschutz wurde bereits im jeweiligen Sachzusammenhang behandelt. Im Folgenden wird auf die Einwendungen zum Bauwerksverzeichnis bzw. den daraus resultierenden Unterhaltspflichten des Marktes Zusmarshausen und der Erschließungssituation eingegangen.
Zunächst ist generell darauf hinzuweisen, dass die Unterhaltslast für neue Feld- und Waldwege, die im Zusammenhang mit einer Straßenbaumaßnahme und als deren Folge hergestellt oder ausgebaut werden, kraft Gesetzes (Art. 54 Abs. 1 Satz 1 BayStrWG) der jeweiligen Gemeinde übertragen ist. Der zusätzliche Un-

terhaltsaufwand für den Markt Zusmarshausen (etwa für den Weg BWV-Nr. 1.2.11) ist zumutbar. Insgesamt werden die Forderungen der Gemeinde, die Planung so zu ändern, dass keine zusätzlichen Unterhaltsverpflichtungen für land- und forstwirtschaftliche Wege, Geh- und Radwege, Entwässerungsmulden etc. auf den Markt Zusmarshausen zukommen, zurückgewiesen.

Der Markt Zusmarshausen wendet sich gegen eine „Doppelerschließung“ durch die öffentlichen Feld- und Waldwege BWV-Nrn. 1.2.11 und 1.2.25. Die vorgebrachte „Doppelerschließung“ ist dadurch bedingt, dass die bestehende Kreisstraße A 33 zum öffentlichen Feld- und Waldweg zurückgebaut wird. Zur Erschließung der Flurstücke Flnrn. 237 und 233 muss die Zufahrt (BWV-Nr. 1.2.25) angepasst werden. Eine Doppelerschließung liegt aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht vor, da zwischen den beiden Wegen eine Böschung liegt. Das Bauamt Augsburg hat im Erörterungstermin zugesagt, mit den betroffenen Eigentümern im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen zu prüfen, ob auf den Weg BWV-Nr. 1.2.25 verzichtet werden kann.
Der Markt Zusmarshausen lehnt den zusätzlichen Unterhaltsaufwand für den neu zu errichtenden öffentlichen Feld- und Waldweg BWV-Nr. 1.1.4 einschließlich der Entwässerungseinrichtungen BWV-Nrn. 3.1.11 und 3.1.8. ab. Auch wird moniert, dass im Bereich zwischen Bau-km 2+600 und 3+500 statt der bisher vier Anschlüsse von öffentlichen Feld- und Waldwegen an die Kreisstraße A 33 nur noch ein Anschluss vorgesehen ist. Aus Gründen der Verkehrssicherheit musste die Anzahl der Zufahrten auf die neue St 2032 verringert werden.

Des Weiteren kritisiert er, dass Feldwege, die bisher an die Kreisstraße angeschlossen waren, nunmehr nicht mehr angeschlossen seien (bei Bau-km 1+980). Dadurch würde Holzabfuhr und die Zufahrt zur Pflege erschwert und es entstünde ein erhöhter Unterhaltsaufwand.
Auch hier wird aus Sicherheitsgründen auf eine direkte Zufahrt auf die neue St 2032 verzichtet. Die Erschließung erfolgt über den künftigen öffentlichen Feld- und Waldweg (BWV-Nr. 1.2.11). Dies gilt auch für die bisherigen Anschlüsse an die Kreisstraße bei Bau-km 2+850, 2+950, 3+020 sowie 3+120. Die Erschließung erfolgt über den künftigen Privatweg bzw. öffentlichen Feld- und Waldweg (BWV-Nrn. 1.1.5 und 1.1.4 bzw. 1.2.11). Die dadurch entstehenden Umwege sind zumutbar.
Der angesprochene Tierdurchlass (BWV-Nr. 2.1.5) ist zwar für Tierwanderungen angelegt, aber so dimensioniert (lichte Höhe 4 m), dass jedenfalls die meis-

ten landwirtschaftlichen Fahrzeuge passieren können. Im Übrigen ist die Erschließung des Forstes über bestehende Wege gewährleistet.

Der Einwand zu BWV-Nrn. 2.1.5 und 1.2.32 bzw. 3.1.16 ist durch die Tektur erledigt. Die ursprünglich vorgesehene Kreuzungsmöglichkeit bei Bau-km 4+070 entfällt, eine Feldwegüberführung ist durch Tektur bei Bau-km 3+647 (BWV-Nr. 2.1.11) geschaffen worden. Damit ist die Erschließung der nördlich der geplanten St 2032 gelegenen Grundstücke gesichert.

Soweit der Markt Zusmarshausen den Unterhalt für den öffentlichen Feld- und Waldweg (BWV-Nr. 1.1.6) ablehnt, ist darauf hinzuweisen, dass dieser Weg nicht nur der forstwirtschaftlichen, sondern auch der landwirtschaftlichen Erschließung dient und die Unterhaltslast hierfür kraft Gesetzes dem Markt Zusmarshausen obliegt.

Der Forderung, dass der Unterhalt für die Gemeindeverbindungsstraße nach Adelsried an der Autobahnunterführung endet, kann im Planfeststellungsverfahren nicht entsprochen werden. Dies würde eine Umverlegung der Gemarkungsgrenzen erfordern, die außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu klären ist.

Auch für den öffentlichen Feld und Waldweg (BWV-Nr. 1.2.8), der bisher ausschließlich in der Gemarkung Welden verlief, lehnt der Markt Zusmarshausen eine Unterhaltspflicht ab. Der Unterhalt soll gänzlich bei dem Markt Welden verbleiben. Eine Übertragung der Unterhaltslast auf den Markt Welden im Planfeststellungsverfahren ist nicht möglich. Eine entsprechende Vereinbarung mit dem Markt Welden kann außerhalb des Verfahrens getroffen werden.

Dem Einwand, dass der Unterhalt für die Durchlässe BWV-Nrn. 3.5.10 und 3.5.11 nicht beim Markt Zusmarshausen liegen könne, wurde durch Tektur Rechnung getragen. Diese Durchlässe sind Entwässerungseinrichtungen der Staatstraße, der Unterhalt obliegt deswegen dem Freistaat Bayern. Dagegen liegt die Unterhaltslast für die Durchlässe BWV-Nrn. 3.5.8 und 3.5.9 beim Markt Zusmarshausen, da ihm der Unterhalt des betreffenden öffentlichen Feld- und Waldweges obliegt.

Der Markt Zusmarshausen lehnt die Unterhaltspflicht für den Notüberlauf für das Versickerbecken (siehe BWV-Nr. 5.1.2) ab. Klarstellend ist darauf hinzuweisen, dass die Unterhaltung des Feldgrabens weiterhin dem Markt Zusmarshausen obliegt, die Unterhaltung des Notüberlaufs dagegen dem Freistaat Bayern (siehe BWV-Nr. 3.7.4).

Hinsichtlich des Einwandes, der Unterhalt der bei Bau-km 3+900 befindlichen Zufahrt zum Rückhaltebecken der Autobahn durch den Markt Zusmarshausen sei nicht gerechtfertigt, ist klarzustellen, dass sich die Zufahrt selber in der Un-

terhaltslast des Autobahnbetreibers befindet. Der parallel zur Ortsumfahrung verlaufende zum öffentlichen Feld- und Waldweg zu widmende Weg (BWV-Nr. 1.1.6) fällt wie im Regelungsverzeichnis dargestellt in die Baulast und damit Unterhaltungslast des Marktes.
Der Anregung des Marktes, dass aufgrund der Situierung der Ortsumfahrung in einem starken Windwurfgebiet eine angemessene Zufahrtsmöglichkeit zur Staatsstraße erforderlich (Holzabfuhr, Bewirtschaftung, Jagdausübung) sei, wird die Planung gerecht. Zwar wurden direkte Zufahrten auf die Staatsstraße gegenüber dem Kreisstraßenbestand reduziert, Holzabfuhr, Waldbewirtschaftung und Jagdausübung sind jedoch weiterhin möglich.

3.9.4 Gemeinde Horgau

Die Gemeinde Horgau bringt gegen das Vorhaben vor, dass eine Verkehrszunahme auf der Kreisstraße A 33 erfolgen werde und so die Probleme der Gemeinde Adelsried teilweise auf Streitheim, Auerbach und Horgau verlagert würden.

Für den Ortsteil Auerbach ist nach der Verkehrsprognose für das Jahr 2025 nachvollziehbar lediglich mit einer Zunahme von 100 Kfz/24h gegenüber dem Prognose-Null-Fall zu rechnen, für Horgau mit einer Abnahme von 100 Kfz/24h. Lediglich bei den Ostvarianten würde diese Verlagerung nicht stattfinden; bei ortsnahen und ortsfernen Trassenvarianten wäre mit einem Anschluss der GVS Adelsried – Streitheim mit einer Verlagerung von bis zu 300 Kfz/24h zu rechnen. Zu Einzelheiten diesbezüglich wird auf den Variantenvergleich unter C.III.3.1 verwiesen.
Die Verkehrsmehrung weist nur geringen Umfang auf und wird in die Abwägung dementsprechend mit geringem Gewicht eingestellt.

Soweit sich die Gemeinde Horgau dagegen wendet, lediglich als Nachbargemeinde einbezogen worden zu sein, ohne dass die Prüfung der Schutzgüter auch auf den Ortsteil Auerbach ausgedehnt worden sei, wird dies zurückgewiesen. Der Untersuchungsraum im Rahmen der Variantenprüfung wurde sachlich nachvollziehbar abgegrenzt. Eine Einbeziehung der Ortslagen erfolgte bezüglich des Schutzgutes Mensch; eine weitergehende Einbeziehung war nicht erforderlich, da keine beurteilungsrelevanten Auswirkungen zu erwarten waren.

In der Gemeinde Horgau erfolgte eine Auslegung der Planfeststellungsunterlagen; die Gemeinde wurde zudem zur Stellungnahme gemäß Art. 73 Abs. 2 BayVwVfG aufgefordert.

3.10 Versorgungsunternehmen

Als öffentliche Belange sind im Rahmen der Abwägung im Planfeststellungsverfahren auch die Interessen der Träger der öffentlichen Ver- und Entsorgung, die im Bereich der Straßenbaumaßnahme Leitungen, Kabel oder Ähnliches betreiben, zu berücksichtigen. Dabei wird hier grundsätzlich nur auf das "Ob" und das "Wie" der Leitungsänderungen eingegangen, nicht jedoch z. B. über die Kostenregelung entschieden, die sich nach bürgerlichem Recht bzw. nach noch zu treffenden vertraglichen Vereinbarungen richtet (vgl. Art. 22 BayStrWG). Etwas anderes gilt für die Kosten bei Fernmeldeleitungen, die sich nach dem TKG bestimmen.
Für die Versetzung des Gittermastes Nr. 244 bei Bau-km 4+846 ist grundsätzlich eine Planfeststellung nach § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 EnWG erforderlich. Ein energiewirtschaftsrechtliches Planfeststellungsverfahren ist hier jedoch nicht veranlasst, da sich die Änderung als notwendige Folgemaßnahme im Sinne des Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG darstellt.
Eine Zufahrt zum neuen Maststandort ist wie bisher entsprechend der auf der Flnr. 290 eingetragenen Grunddienstbarkeit möglich.
Den Belangen der Träger öffentlicher Ver- und Entsorgung wird durch die festgesetzten Nebenbestimmungen Rechnung getragen.

IV. Einwendungen und Forderungen Privater

Um Wiederholungen zu vermeiden, werden im Folgenden Einwendungen und Forderungen Privater behandelt, soweit sie nicht bereits inhaltlich im Rahmen der themenkomplexbezogenen Abwägung abgehandelt wurden. Soweit diesen Forderungen nicht durch Auflagen Rechnung getragen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise (z. B. durch Erklärung im Erörterungstermin oder durch Vereinbarung mit dem Baulastträger) erledigt haben, werden sie zurückgewiesen.

1. Private Belange von allgemeiner Bedeutung

Das im Rechtsstaatsprinzip verwurzelte planerische Abwägungsgebot verlangt von der Planfeststellungsbehörde, neben den vom Vorhaben berührten öffentlichen auch die privaten Belange mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die Abwägung einzustellen. Herausragende Bedeutung kommt in diesem Zusammenhang dem Grundrecht auf Leben und körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 GG) im Hinblick auf den Schutz der Gesundheit (z. B. vor Lärm oder Abgasen) sowie dem verfassungsrechtlich garantierten Schutz des Eigentums (Art. 14 GG) zu.

1.1 Gesundheitsschutz, Immissionsschutz

Der Staat darf keine verkehrlichen Maßnahmen zulassen, die im Ergebnis einen nicht gerechtfertigten Eingriff in das nach Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG geschützte Rechtsgut Gesundheit auslösen. Die Grenze für Lärmimmissionen, bei der ein solch schwerwiegender Eingriff in Betracht kommt, liegt dort, wo die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts und des Bundesgerichtshofs übereinstimmend von einer sog. "enteignenden Wirkung" ausgeht. Diese Werte werden vorliegend weit unterschritten (s. schon C.III.3.4.2). Auch hinsichtlich der Schadstoffbelastung liegen die Werte unterhalb der grundrechtlichen Relevanz.

1.2 Entzug und vorübergehende Inanspruchnahme von Eigentum

Für das Vorhaben werden Grundstücke verschiedener privater Eigentümer dauernd oder für die Dauer der Bauzeit beansprucht. Den verfassungsrechtlich geschützten Eigentumsrechten (Art. 14 GG) kommt ein besonderer Stellenwert in der planfeststellungsrechtlichen Abwägung zu. Die vorgesehenen Eingriffe in das Eigentum müssen zwingend erforderlich sein und auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.

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

sicht. Eine Reduzierung des Flächenbedarfs ist ohne Beeinträchtigung der Verkehrswirksamkeit und vor allem der Verkehrssicherheit sowie der sachgerechten Bewertung anderer Belange nicht erreichbar. Die geplanten Eingriffe in das Eigentum sind sämtlichen Betroffenen auch zumutbar. Insbesondere bewirkt das Vorhaben in keinem Fall eine landwirtschaftliche Existenzgefährdung (vgl. hierzu die Ausführungen unter C.IV.2.1).
Insgesamt lässt sich feststellen, dass der Belang der Grundstücksinanspruchnahme im Rahmen der Abwägung sehr schwer wiegt, jedoch nicht dazu führt, dass diesem Belang angesichts der überwiegenden Vorteile der Planung Vorrang eingeräumt wird.

1.3 Übernahme von Restflächen

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und Art. 40 BayStrWG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d. h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges, demnach ebenfalls dem Entschädigungsverfahren vorbehalten (Art. 6 Abs. 3 BayEG). Die Planfeststellungsbehörde darf insoweit keine Regelungen treffen, so dass die diesbezügliche Forderung des Bayerischen Bauernverbands nicht erfüllt werden konnte.
Die Tatsache, dass unwirtschaftliche Restflächen entstehen, erlangt in der Planfeststellung allerdings bei der Ermittlung der Betroffenheit (Grundverlust, etc.) Bedeutung und geht mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung ein.

1.4 Ersatzlandbereitstellung

Aus denselben Gründen muss die Planfeststellungsbehörde auch nicht über Anträge auf verbindliche Gestellung von Ersatzland entscheiden, denn auch insoweit enthält Art. 14 BayEG eine dem Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung (BVerwG vom 27.03.1980, NJW 1981, 241 und BVerwG, UPR 1998, 149). Nach Art. 14 Abs. 3 BayEG kann die Enteignungsbehörde sogar nach Billigkeitsgrundsätzen, also denselben Grundsätzen wie bei fachplanungsrechtlichen Schutzauflagen, Ersatzlandgestellung anordnen. Die enteignungsrechtliche Vorschrift ist

allerdings so ausgestaltet, dass eine Enteignung nicht unzulässig wird, falls ein bestehender Ersatzlandanspruch, z. B. wegen Fehlens von geeignetem Ersatzland (Art. 14 Abs. 1 Nr. 1, 2 oder 3 BayEG), nicht befriedigt werden kann. Wohl auch deshalb wird von mancher Seite vertreten, dass eine Planfeststellung nicht erfolgen dürfe, so lange nicht geklärt ist, ob einem existenzbedrohten Betrieb auch tatsächlich ausreichend geeignetes Ersatzland zur Verfügung gestellt werden kann, weil sonst dem Grundsatz der Problembewältigung nicht Rechnung getragen sei. Dem ist entgegenzuhalten, dass die Planfeststellung noch nicht unmittelbar den Grundverlust verursacht, also das Problem erst im Entschädigungsverfahren entstehen kann und auch erst dort zu lösen ist. Im Rahmen der Abwägung haben Existenzgefährdungen jedoch erhebliche Bedeutung.

1.5 Umwege

Zur Beurteilung von Entschädigungsansprüchen wegen Umwegen ist festzustellen, dass Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG Auflagen dann vorschreibt, wenn diese zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind.
Rechtlich geschützt sind gem. Art. 17 BayStrWG nur Zufahrten und Zugänge, also der unmittelbare Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüber hinausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken). 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 Rechtsposition dar.
Bei Umwegen, die wegen der Durchtrennung von privaten Grundstücken entstehen, ist an sich ein Recht im Sinne des Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG betroffen (Eigentum oder Dienstbarkeit). Für derartige, unmittelbar durch die Grundabtretung entstehende Nachteile gilt jedoch ausschließlich Entschädigungsrecht (Art. 11 BayEG), so dass Regelungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht erfolgen können.

1.6 Nachteile durch Bepflanzung

Die Straßenbepflanzung gehört gemäß Art. 2 Ziff. 3 BayStrWG zum Zubehör der Straße. Sie ist wesentlicher Inhalt der Straßenplanung. Ein Verzicht zugunsten an-

liegender Grundstücke ist auch unter Berücksichtigung der Eigentümerinteressen nicht möglich.

Die rechtlichen Regelungen zum Abstand von Pflanzen sind im Bayerischen Ausführungsgesetz zum BGB (AGBGB) enthalten. Die zivilrechtlichen Abstandsvorschriften der Art. 47 ff. AGBGB gelten nicht, soweit es sich um die Bepflanzung längs einer öffentlichen Straße handelt (Art. 50 Abs. 1 AGBGB).

Eine Entschädigung kommt erst bei einer erheblichen Beeinträchtigung in Betracht (Art. 17 Abs. 4 BayStrWG).

Der Planfeststellungsbeschluss bezweckt keine Überwindung der nachbarrechtlichen Ansprüche, wie unter Auflage A.IV.7.8. klargestellt wird. Zusätzlich ist durch diese Regelung sichergestellt, dass es zu keinen Nachteilen kommen wird, die gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG billigerweise nicht mehr zumutbar sein könnten. Dies gilt auch für die Straßenbepflanzung, die unter entsprechender Rücksichtnahme herzustellen ist. Zudem sagte der Vorhabensträger im Erörterungstermin zu, dass – wenn möglich – im Einzelfall Abweichungen zugunsten der Landwirte erfolgen. Die Pflege als Teil der Unterhaltung liegt sowohl für die straßenbegleitenden Grünflächen als auch für die Ausgleichsflächen beim Vorhabensträger, was auch im Bauwerksverzeichnis klargestellt ist. Dem diesbezüglichen Anliegen des BBV ist damit Rechnung getragen. Weitergehende Auflagen, wie dies vom Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten sowie dem BBV bzgl. der Höhe von Bäumen und Sträuchern in Offenlandbereichen gefordert wird, sind aufgrund der sachgerechten Regelung zur Zumutbarkeit nicht erforderlich.

Die getroffene Nebenbestimmung ist sachgerecht auch im Hinblick auf den vom BBV vorgebrachten Belang der Landwirtschaft, angrenzend an Straßenrandflächen keinen Einschränkungen bei der Ausbringung von Pflanzenschutzmitteln, Düngern und organischen Stoffen zu unterliegen. Die Nebenbestimmung stellt sicher, dass bei der Bepflanzung auf die Nutzung angrenzender Grundstücke Rücksicht genommen wird, was auch ein Ausbringen von Pflanzenschutzmitteln, Düngern und organischen Stoffen im Rahmen der guten fachlichen Praxis umfasst. Weitergehende Regelungen waren nicht erforderlich, da verbleibende Einschränkungen durch Abstandsauflagen, die sich auf das jeweilige Mittel und die Ausbringungsmodalitäten beziehen, zumutbar sind. Eine Bepflanzung der Straßenrandflächen mit resistenten Pflanzen würde die erforderliche Gestaltungswirkung beeinträchtigen, da zum Ausgleich der landschaftsbildbezogenen Auswirkungen die Bepflanzung mit standortheimischem Pflanzgut erforderlich ist. Zudem sind derartige Resistenzen bei der ordnungsgemäßen Verwendung zugelassener Mittel nicht erforderlich.

2. Einzelne Einwender

2.1 Existenzgefährdung

2.1.1 Eigentümer des Grundstücks Flnr. 834, Gemarkung Adelsried

Der von der Kanzlei Meidert und Kollegen vertretene Einwendungsführer bewirtschaftet in Adelsried einen landwirtschaftlichen Betrieb im Vollerwerb. Er hat fristgerecht Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben und eine Existenzgefährdung seines Betriebes geltend gemacht. Er hat dem Vorhabensträger eine Einwilligungserklärung erteilt, um die bei der Landwirtschaftsverwaltung vorhandenen Betriebsdaten zu nutzen und die zur Prüfung einer Existenzgefährdung relevanten Betriebsdaten mitgeteilt. Auf Basis der so ermittelten Angaben ergibt die Überprüfung der geltend gemachten Existenzgefährdung Folgendes:

Dem Landwirt sollen von seiner im Eigentum befindlichen landwirtschaftlichen Fläche Flnr. 834, Gemarkung Adelsried, ca. 4.253 m^2 von 41.299 m^2 dauerhaft entzogen werden. Der Betrieb verliert damit ca. 2,27 % seiner insgesamt bewirtschafteten Flächen (derzeit insgesamt 18.93 ha,) und 3,28 % seiner bewirtschafteten Eigentumsflächen (derzeit 13,12 ha). Das Grundstück wird durch die Baumaßnahme durchschnitten. Die verbleibenden Restflächen des benötigten Grundstückes sind jedoch jederzeit zu bewirtschaften. Die durch die eintretende Durchschneidung erforderlichen Mehraufwendungen sind Fragen der Entschädigung und damit nicht Gegenstand dieses Verfahrens.
Da der Flächenverlust von 2,27 % bzw. 3,28 % weit unter der auch von der Rechtsprechung herangezogenen Schwelle von 5 % liegt, löst der Flächenverlust keine Existenzbedrohung aus. Nach allgemeiner durch Sachverständigengutachten belegter Erfahrung kann ein Verlust an Eigentumsflächen oder von langfristig gesicherten Pachtflächen in einer Größenordnung von bis zu 5 % der Betriebsfläche einen gesunden landwirtschaftlichen Betrieb in der Regel nicht gefährden. In diesen Fällen kann die Planfeststellungsbehörde regelmäßig bei einer Landinanspruchnahme bis zu diesem Anhaltswert ohne Einholung eines landwirtschaftlichen Sachverständigengutachtens davon ausgehen, dass eine vorhabensbedingte Existenzgefährdung nicht eintritt (Bundesverwaltungsgericht 9. Senat, Urteil vom 14.04.2010, 9 A 13/08 – juris).
Zurückgewiesen wird auch der Einwand, dass die durch die Durchschneidung entstehende Restfläche von 8.000 m^2 nachteilig und unwirtschaftlich sei, da keine An-

bindung oder Zufahrt an das verbleibende Grundstück bestehe. Das Grundstück ist über den neuen öffentlichen Feld- und Waldweg, der im Rahmen der Planfeststellung zum sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 enthalten ist, ausreichend erschlossen.

Dem Einwendungsführer ist zunächst grundsätzlich entgegenzuhalten, dass das Vorhaben aus den vorstehend beschriebenen Gründen erforderlich ist. Es wird dabei nicht verkannt, dass durch die Eingriffe in Folge der Straßenbaumaßnahmen für den Betrieb landwirtschaftliche Mehrbelastungen entstehen. Der Flächenbedarf wurde jedoch auf das für den Straßenbau unbedingt notwendige Maß beschränkt. Eine Reduzierung ist nicht möglich, ohne die Verkehrssicherheit der Straße zu beeinträchtigen. Die Planung ist hinsichtlich ihrer genauen Straßenführung optimiert und das Ergebnis eines umfangreichen Abwägungsprozesses. Verschiebungen in der Trassenführung, um Grundabtretungen des Einwendungsführers zu vermeiden, scheiden daher aus. Eine vom Einwender gewünschte Verschiebung der neuen Staatsstraße in Richtung Süden ist nicht möglich, weil die Lage des Kreisverkehrs und somit der Anschluss der St 2032 wegen der Lage der Autobahnanschlussstelle festgelegt ist

2.1.2 Eigentümer des Grundstücks Flnr. 290, Gemarkung Streitheim

Der von der Kanzlei Meidert und Kollegen vertretene Landwirt, der eine Biogasanlage betreibt, hat gegen das Vorhaben fristgerecht den Einwand der Existenzgefährdung erhoben. Er hat ausgeführt, dass die Trasse sein Grundstück Flnr. 290, Gemarkung Streitheim, quer durchschneide und dadurch zwei ackerbaulich fast wertlose Grundstücke entstehen würden. Der Einwender hat durch Vertrag vom 09.09.2015 eine Ersatzfläche vom Staatlichen Bauamt Augsburg erhalten. Gleichzeitig hat er sämtliche Einwendungen gegen die Planfeststellung zurückgenommen.

2.1.3 Eigentümer der Grundstücke Flnrn. 266 und 267, Gemarkung Streitheim

Der von den Rechtsanwälten Deißler, Krauß, Domcke, München, vertretene Landwirt wendet sich gegen die Inanspruchnahme seiner Grundstücke. Zur Erforderlichkeit der Inanspruchnahme der jeweiligen Grundstücke wird auf C.IV.1.2 verwiesen.

Der Einwender bewirtschaftet im Haupterwerb einen Milchviehbetrieb mit einer Gesamtfläche von 61,14 ha.

Die Überprüfung der Existenzgefährdung beruht auf den vom Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Augsburg mit Schreiben vom 02.11.2015 mitgeteilten aktuellen Betriebsdaten. Aktuelle Angaben zu den Pachtverhältnissen hat der Rechtsanwalt des Einwendungsführers trotz mehrfacher schriftlicher Aufforderung des Staatlichen Bauamtes Augsburg – zuletzt am 10.09.2015 – nicht erteilt. Die Überprüfung der zur Verfügung stehenden Betriebsdaten hat im Hinblick auf die geltend gemachte Existenzgefährdung Folgendes ergeben:

Der Einwendungsführer verliert aus seinem Grundstück Flnr. 266, Gemarkung Streitheim (Größe 6.944 m^2), ca. 4.726 m^2 und aus dem Grundstück Flnr. 267, Gemarkung Streitheim (Größe 11.021 m^2), ca. 7.025 m^2 für das Planfeststellungsvorhaben. Durch die Tektur vom 27.02.2015 wurde zugunsten des Einwendungsführers das auf seinen Grundstücken geplante Regenrückhaltebecken so umgeplant, dass eine nunmehr besser zu bewirtschaftende Restfläche verbleibt. Der diesbezügliche Hilfsantrag hat sich damit erledigt.

Der Einwendungsführer ist ebenfalls mit von ihm langfristig gepachteten Grundstücken – alle Gemarkung Streitheim – betroffen. So werden vom Grundstück Flnr. 241 (Größe 5.240 m^2) 122 m^2, vom Grundstück Flnr. 244 (Größe 4.735 m^2) 1027 m^2, vom Grundstück Flnr. 238 (Größe 13.605 m^2) 1.983 m^2, vom Grundstück Flnr. 250 (Größe 19.937 m^2) 9 m^2, vom Grundstück Flnr. 251 (Größe 7.749 m^2) 1.315 m^2, vom Grundstück Flnr. 252 (Größe 7.044 m^2) 4.065 m^2 und vom Grundstück Flnr. 253 (Größe 7.503 m^2) insgesamt 7.503 m^2 dauerhaft in Anspruch genommen. Bei der Berücksichtigung dieser Flächen sind nicht mehr bewirtschaftbare Flächen miteinbezogen worden. Insgesamt verliert der Betrieb 28.025 m^2 landwirtschaftlicher Flächen, dies entspricht bei einer landwirtschaftlichen Gesamtfläche von 61,14 ha einem Anteil von 4,58 %. Die hier zu Grunde gelegte Betriebsfläche sowie die Abtretungsfläche umfassen auch kurzfristige Pachtflächen aus mündlichen Pachtverträgen bzw. schriftliche Pachtverträge mit einer Laufzeit von weniger als drei Jahren. Stellt man dagegen nur auf die langfristig gesicherte Betriebsfläche (Eigentumsflächen und Pachtverträge mit einer Laufzeit von mehr als fünf Jahren) ab, ergibt sich eine Abtretungsfläche von ca. 1,2 ha (ausschließlich Eigentumsflächen) und damit ein Flächenverlust von 4,18 %. In jedem Fall liegt der Flächenverlust (4,58 % bzw. 4,18 %) unter der auch von der Rechtsprechung herangezogenen Schwelle von 5 % und löst keine Existenzbedrohung aus. Besonderheiten, die hier gleichwohl zu einer Existenzgefährdung führen könnten, sind weder vorgetragen noch erkennbar.

Im Übrigen könnte eine etwaige Existenzgefährdung des Betriebes abgewendet werden, da dem Betrieb geeignetes Tauschland zur Verfügung gestellt werden kann. Das Staatliche Bauamt Augsburg hat zugesagt, dass es eine ca. 11.045 m^2 große Tauschfläche auf dem Grundstück Flnr. 243/1, Gemarkung Streitheim, besitze. Diese Fläche würde den Verlust an Eigentumsflächen nahezu vollständig kompensieren. Die Tauschfläche ist auch geeignet, sie grenzt an ein Pachtgrundstück des Einwendungsführers an. Das Grundstück ist dem Einwendungsführer als Tauschgrundstück bereits vom Bauamt angeboten worden, das Angebot wurde aber bislang ohne Begründung abgelehnt. Der Anregung des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten auf Einholung eines landwirtschaftlichen Sachverständigengutachtens wird deshalb nicht gefolgt.

Weiter befürchtet der Einwender, dass durch die zusätzliche Belastung von Abgasen die Flächen, die in Windrichtung der BAB A 8 und der geplanten Umgehungsstraße liegen, eines Tages nicht mehr zur Produktion von Lebensmitteln oder Tierfutter genutzt werden dürften.
Diese Befürchtung ist unbegründet. Dabei wird nicht in Abrede gestellt, dass das Vorhandensein einer Straße negative Auswirkungen auf die Vermarktungsmöglichkeiten haben kann. In Auswertung einiger Veröffentlichungen kommt aber die Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) zu dem Ergebnis, dass die Gefahr einer zusätzlichen PAK-Kontamination (polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe) der Bevölkerung durch den Verzehr von Nahrungspflanzen, die zwischen 10 m und 50 m neben stark befahrenen Straßen angebaut werden, nicht gegeben ist (vergleiche BAST, Untersuchungen zu Fremdstoffbelastungen im Straßenseitenraum, Verkehrstechnik Heft V 122, 2005). Wie frühere Untersuchungen zur Bleibelastung zeigen, besteht bei Schwermetallen ein Zusammenhang zwischen Verkehrsmenge und Abstand vom Fahrbahnrand einerseits und der Belastung andererseits. Durch die Vermischung von Erntegut aus straßennäheren und straßenentfernteren Bereichen und durch den verstärkten Einsatz der Kraftfahrzeugkatalysatoren reduziert sich der Schadstoffgehalt so weit, dass mangels konkreter Nachteile auch für solche Grundstücksteilflächen, die an ein Straßengrundstück unmittelbar angrenzen, kein Ausgleichsanspruch entsteht. Die oben genannte Untersuchung weist im Übrigen aus, dass der Belastungspfad Tierfutter–tierische Nahrungsmittel–Mensch nur eine untergeordnete Rolle spielt. Auf dem Pfad Boden–Pflanze–Tier–Mensch ist eine Aufnahme von Schadstoffen noch unwahrscheinlicher. Es kann daher derzeit davon ausgegangen werden, dass die landwirtschaftliche Nutzung von Grundstücken beim Anbau von Nahrungspflanzen nicht beeinträchtigt ist. Der Schadstoffge-

halt im Boden ist nach den derzeitigen Erkenntnissen schon in einem kurzen Abstand zur Straße derart reduziert, dass er kaum noch feststellbar ist. Konkrete gesetzliche Abstandsvorschriften für die landwirtschaftliche Nutzung neben Straßen existieren nicht. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter C.III.3.5.3 verwiesen.

Zur geltend gemachten Zufahrterschwernis zum Grundstück Flnr. 266:
Die Erschließung des Grundstücks ist durch den geplanten öffentlichen Feld- und Waldweg gesichert, in Verbindung mit der zugesagten Feldwegüberführung BWV-Nr. 2.1.11 beträgt der Umweg keine 200 m und ist somit vernachlässigbar. Das Staatliche Bauamt Augsburg hat zugesagt, im Zuge der Bauentwurfsplanungen eine Zufahrt vom öffentlichen Feld- und Waldweg in das Grundstück anzulegen, was aufgrund der geländegleichen Führung des Weges problemlos möglich ist.
Der Einwendungsführer befürchtet, dass Grundstücke, die in der Flurbereinigung zusammengelegt wurden, wieder zerstückelt würden mit der Folge eines erhöhten Bewirtschaftungsaufwandes. Er lehnt es ab, bei einer durch die Baumaßnahme erforderlichen erneuten Flurbereinigung die Kosten zu tragen.
Größe und Umgriff der Maßnahme rechtfertigen nach Auffassung des Vorhabensträgers kein förmliches Flurbereinigungsverfahren. Die Frage der Kostentragung stellt sich daher nicht. Fragen der Entschädigung wegen entstehender Formverschlechterungen und damit verbundenen Beeinträchtigungen der Bewirtschaftbarkeit sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, sie werden in einem eigenen Entschädigungsverfahren geklärt.
Die weiteren Einwendungen (Teil B des Anwaltsschriftsatzes), insbesondere zur Planrechtfertigung, Alternativenprüfung und Abwägung, v. a. Immissionsschutz und Naturschutz, sind bereits im Sachzusammenhang behandelt worden.
Hinsichtlich des Hilfsantrags, die Fläche Flnr. 263 an der Süd- und Westecke aufzufüllen, damit diese vor überlaufendem Regenwasser geschützt wird, hat das Staatliche Bauamt zugesagt, dem nachzukommen, wenn überschüssiges Oberbodenmaterial vorhanden sei. Eventuell überlaufendes Regenwasser wird kontrolliert über den Notüberlauf abgeleitet.
Dem weiteren Hilfsantrag, die geplante Bepflanzung (G1) aufgrund der damit verbundenen Beeinträchtigungen für die Pachtflächen Flnrn. 251, 252 und die Pachtflächen Flnrn. 233 und 237 durch Heckenpflanzungen bis zu einer Höhe von maximal 2 - 3 m zu ersetzen, kann nicht entsprochen werden. Eine Beeinträchtigung der genannten Flächen liegt nicht vor, da die geplanten Baumpflanzungen zwischen 7 m bis 12 m von den genannten Flurstücken entfernt sind. Die Gestaltungsmaß-

nahmen G1 sind Bestandteil der gesetzlich geforderten Eingrünungsmaßnahmen, die die Trasse in das Landschaftsbild einfügen sollen. Auf die Auflage in A.IV.7.8 wird hingewiesen.
Zu dem Eventualantrag hinsichtlich der Ersatzlandbereitstellung siehe C.IV.1.4.
Im Übrigen hat das Staatliche Bauamt Augsburg dem Einwender bereits geeignetes Tauschland angeboten.
Der Einwender hat auch eigene Einwendungen erhoben, dabei bezieht er sich auch auf diverse Schreiben und Stellungnahmen (einschließlich einer Bewertungsmatrix der verschiedenen Varianten) der Bürgerinitiative Streitheim aus den Jahren 2009 - 2011. Soweit diese Einwendungen nicht ohnehin überholt sind, weil sie sich auf den von der Regierung von Schwaben und der Obersten Baubehörde geprüften und genehmigten Vorentwurf beziehen, sind die wesentlichen Einwendungen und Argumente bereits im jeweiligen Sachzusammenhang erörtert. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter C.IV.2.4. verwiesen.

2.1.4 Eigentümer des Grundstücks Flnr. 886, Gemarkung Adelsried

Der Nebenerwerbslandwirt ist Eigentümer des Grundstücks Flnr. 886, Gemarkung Adelsried, von dem eine Teilfläche von insgesamt 3.423 m^2 in Anspruch genommen wird. Er hat keine Einwendung erhoben, aber im Erörterungstermin darauf hingewiesen, dass er damit etwa 5 % seiner gesamten Betriebsfläche verliere. Mit Schreiben seines Anwalts vom 12.03.2014 hat er mitteilen lassen, dass er mittlerweile den Betrieb an seinen Sohn verpachtet habe und deshalb eine Existenzgefährdung nicht mehr zu prüfen sei.

2.1.5 Eigentümer des Grundstücks Flnr. 1868, Gemarkung Welden

Der Einwender wendet sich gegen die vorgesehene Flächeninanspruchnahme seines Grundstücks Flnr. 1868, Gemarkung Welden, durch das Bauvorhaben. Er weist darauf hin, dass das als Ausgleichsfläche vorgesehene Grundstück ca. 20 % seiner landwirtschaftlichen Fläche darstelle und er damit existenzgefährdet sei.
Der Vorhabensträger hat aufgrund der Einwendung zur Existenzgefährdung das naturschutzfachliche Maßnahmenkonzept überarbeitet und auf die ursprünglich vorgesehene Inanspruchnahme der Fläche im Rahmen der Tektur vom 27.02.2015 verzichtet. Damit hat sich diese Einwendung erledigt.

2.2 Grundstücksbezogene Einwendungen

2.2.1 Eigentümer des Grundstücks Flnr. 971/1, Gemarkung Welden

Der Einwender weist auf bereits derzeit bestehende Probleme bei Starkregen für sein Grundstück Flnr. 971/1, Gemarkung Welden, hin, weshalb darauf geachtet werden solle, dass die Fahrbahn nicht höher liege als bisher und ein besserer Abfluss des Oberflächenwassers gewährleistet werde.
Auf Höhe des Grundstücks erfolgt die Entwässerung der Straße durch Einleitung in die öffentliche Kanalisation. Die Höhenänderung gegenüber dem Bestand beträgt nur wenige Zentimeter. Dem Anliegen des Einwenders wird durch die Zusage des Vorhabensträgers Rechnung getragen, im Rahmen der Bauausführung die erforderlichen Maßnahmen vor Ort gemeinsam festzulegen, insbesondere die erforderliche Anzahl und die Lage der Abläufe.

2.2.2 Eigentümer des Grundstücks Flnr. 1013, Gemarkung Welden

Der Einwendungsführer bittet aufgrund der Verlegung der St 2032 in östlicher Richtung um Verlegung eines Schachts auf Höhe des Grundstücks Flnr. 1013, Gemarkung Welden.
Bestehende Schächte werden den neuen Verhältnissen angepasst, wenn sie von der Baumaßnahme berührt werden (BWV-Nrn. 3.1.3 bzw. 3.6.1). Die Einwendung ist damit erledigt.

2.2.3 Eigentümer des Grundstücks Flnr. 990, Gemarkung Welden

Der Einwender fordert die Verrohrung des Entwässerungsgrabens auf seinem Grundstück Flnr. 990, Gemarkung Welden (BWV-Nr. 3.3.2). Er regt an, auch die in den Grundstücken Flnrn. 1837 und 993, Gemarkung Welden, verlaufenden Teile des Grabens zu verrohren. Diesen Wünschen wurde durch Tektur entsprochen.
Auch die Gestaltungsmaßnahme BWV-Nr. 6.3.1 an der östlichen Grundstücksgrenze ist in der Tektur wunschgemäß entfallen.
Weiter bittet der Einwender im Bereich der Entsiegelung und Rekultivierung der ehemaligen Fahrbahn (BWV-Nr. 1.2.46) bei der Gestaltungsmaßnahme BWV-Nr. 6.3.1 auf die Pflanzung von Bäumen und Sträuchern zu verzichten, da sich hieraus eine Beschattung des Restgrundstücks ergäbe. Der Vorhabensträger sagt zu, auf

die Pflanzung hochwachsender Sträucher und Bäume in diesem Bereich zu verzichten.
Einer Gestattung für die Rohrleitung könne grundsätzlich zugestimmt werden, so dass der Grunderwerb für die Herstellung des Bauwerks BWV-Nr. 3.3.2 aus dem Grunderwerbsplan zu entfernen sei. Da jedoch im Grunderwerbsverzeichnis auch erforderliche Dienstbarkeiten aufzuführen sind, ist eine Entfernung aus dem Grunderwerbsverzeichnis nicht möglich.
Die befürchtete Vernässung des Grundstücks Flnr. 990, Gemarkung Welden, durch den Durchlass BWV-Nr. 3.5.4 wird dadurch verhindert, dass im fraglichen Abschnitt ein Teil des alten Straßendammes beim Rückbau der bestehenden St 2032 erhalten bleibt, so dass das Wasser zurückgehalten wird. Der Vorhabensträger hat zugesagt, einen Teil des alten Straßendamms zu erhalten.

2.2.4 Eigentümerin des Grundstücks Flnr. 1867, Gemarkung Welden

Die Einwendungsführerin trägt vor, dass sie das für eine Ausgleichsfläche vorgesehene Grundstück Flnr. 1867, Gemarkung Welden, nur gegen einen angemessenen Preis verkaufe und die aus dem Verkauf entstehenden Steuern vom Vorhabensträger zu tragen seien.
Der Vorhabensträger hat aufgrund der Einwendungen das naturschutzfachliche Maßnahmenkonzept überarbeitet und auf die ursprünglich vorgesehene Inanspruchnahme des Grundstücks der Einwenderin verzichtet. Damit hat sich die Einwendung erledigt.

2.2.5 Eigentümer des Grundstücks Flnr. 1869, Gemarkung Welden

Die Einwendungsführer wenden sich gegen die Inanspruchnahme ihres Grundstücks Flnr. 1869, Gemarkung Welden, als Ausgleichsfläche. Die Wiese sei verpachtet, der pachtende Vollerwerbslandwirt sei aus existentiellen Gründen auf die Fläche angewiesen. Zudem seien die Pachteinnahmen als zusätzliches Einkommen zur Rente geplant.

Der Vorhabensträger hat aufgrund der Einwendungen das naturschutzfachliche Maßnahmenkonzept überarbeitet und auf die ursprünglich vorgesehene Inanspruchnahme des Grundstücks der Einwender verzichtet. Damit hat sich die Einwendung erledigt.

2.2.6 Eigentümerin der Grundstücke Flnrn. 836 und 837, Gemarkung Adelsried

Zur Frage der vorgesehenen Entwässerung, insbesondere im Bereich des Grundstücks Flnr. 836, Gemarkung Adelsried, kann auf Planunterlage 13 sowie die Ausführungen unter C.III.3.5.1 dieses Beschlusses verwiesen werden.
Die Einwendungsführerin weist darauf hin, dass der vorhandene Grasweg an der südlichen Grundstücksgrenze der Flnr. 836, Gemarkung Adelsried, künftig zur Bewirtschaftung ihrer Grundstücke nicht mehr erforderlich sei, so dass er entfallen und die Trasse um etwa 2 m nach Süden verschoben werden könne. Dem Anliegen kann nicht Rechnung getragen werden, da der im Zuge des Autobahnausbaus planfestgestellte Weg zur Erschließung des Lärmschutzwalls der BAB A 8 dient.
Ein Wildschutzzaun zwischen Trasse und den Grundstücken Flnrn. 836 und 837, Gemarkung Adelsried, ist nicht vorgesehen.
Der Mindestabstand zwischen Trasse und Bäumen auf der Flnr. 837 beträgt in Anlehnung an die Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäume (ESAB) 4,5 m. Die Kostentragung für zusätzlichen Aufwand bei Baumfällarbeiten auf Flnr. 837, Gemarkung Adelsried, entlang der neuen Trasse richtet sich nach den gesetzlichen oder vertraglichen Regelungen.
Die Einwendungsführerin steht auf dem Standpunkt, dass bei einer Pflicht zur Einhaltung der üblichen Baumfällgrenze auf Flnr. 837 das Waldstück nicht mehr wirtschaftlich betrieben werden könne. Weiter weist sie darauf hin, dass bereits für den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 0,67 ha aus Flnr. 836 beansprucht wurden, so dass sich zusammen mit der nun vorgesehenen Inanspruchnahme ein Flächenverlust von ca. 1,2 ha ergibt. Sie erwarte daher ein entsprechendes Entgegenkommen bezüglich Tauschflächen. Der Wert der Flächen übersteige die amtlichen Bodenrichtwerte; die Flächen seien im Flächennutzungsplan der Gemeinde Adelsried als Gewerbeflächen vorgesehen. Weiter erkundigt sie sich nach der Entschädigung bei vorübergehender Inanspruchnahme sowie einer Restflächenübernahme bei Flnr. 837.
Über Modalitäten des Grunderwerbs ist erst im Entschädigungsverfahren zu entscheiden, bezüglich der Übernahme von Restflächen wird auf C.IV.1.3, bezüglich der Ersatzlandbereitstellung auf C.IV.1.4 verwiesen.

2.2.7 Eigentümer der Grundstücke Flnrn. 715 und 835, Gemarkung Adelsried

Obwohl der Einwendungsführer, dessen Schreiben bei der Regierung von Schwa-

ben am 08.03.2013 und damit verspätet einging, mit seinem Vorbringen präkludiert ist, wird hier auf die wichtigsten Einwände eingegangen:

Der Einwendungsführer fordert, dass zum Grundstück Flnr. 715, Gemarkung Adelsried, weiterhin ein befestigter Anfahrtsweg besteht. Diesem Anliegen hat der Vorhabensträger durch Tektur vom 27.02.2015 Rechnung getragen.
Der Forderung, die Grundstücke während und nach Abschluss der Bauzeit ordnungsgemäß bewirtschaften zu können, wird durch die Nebenbestimmungen A.IV.10. und A.IV.12. Rechnung getragen. Dies erfasst auch die südlich der St 2032 gelegenen Grundstücke. Hinsichtlich der südlich der BAB A 8 gelegenen Grundstücke besteht kein Regelungsbedarf, da diese außerhalb des Planfeststellungsbereichs liegen und nicht ersichtlich ist, weshalb diese in Folge der plangegenständlichen Maßnahme nicht mehr bewirtschaftbar sein sollten.
Die Breite von Ersatzwegen richtet sich nach den Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW).
Durch die Auflage A.IV.7.7 ist die Funktionsfähigkeit der vom Vorhaben berührten Drainagen sichergestellt.
Die Entwässerung erfolgt im Bereich der Grundstücke des Einwendungsführers in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Donauwörth mittels breitflächiger Versickerung. Negative Auswirkungen auf umliegende Grundstücke sind nicht zu befürchten; im Einzelnen wird auf Unterlage 13 verwiesen.
Der Einwendungsführer fordert den Ausgleich aller wirtschaftlichen Nachteile und die Entschädigung von Wertminderungen, den Ausgleich von Mehrwegen und die Stellung eines Ersatzgrundstücks. Soweit die genannten Nachteile im Zusammenhang mit der Grundinanspruchnahme stehen, handelt es sich um Fragen des Entschädigungsrechts und ist nicht Gegenstand der Planfeststellung. Dies gilt auch für die Forderung nach Ersatzland.

Zur Wegeführung bei Bau-km 6+382 wird auf die Ausführungen unter C.III.3.2.3 verwiesen, zur Empfehlung eines vereinfachten Flurbereinigungsverfahrens auf die Ausführungen unter C.III.3.7.1.1.

2.2.8 Eigentümer des Grundstücks Flnr. 1837, Gemarkung Welden

Der Eigentümer des oben genannten Grundstücks, das bereits in der ursprünglichen Planung von einer Flächeninanspruchnahme betroffen war, hat sich erstmals im Rahmen der Anhörung zur Tektur mit Schreiben vom 21.04.2015, bei der Regie-

rung von Schwaben eingegangen am 29.04.2015, zu Wort gemeldet. Er bittet um eine Ersatzfläche in der Nähe seines Hofes als Weideland. Die Einwendung ist verspätet und damit präkludiert. Im Übrigen ist dies eine Frage des Entschädigungsverfahrens.

2.3 Anwaltschaftlich vertretene Grundstücksbetroffene

Vorbemerkung: Die von den Rechtsanwälten Deißler, Krauß, Domcke, München, vertretenen Einwender unter C.IV.2.3.1 – 2.3.9 wenden sich alle gegen die Inanspruchnahme ihrer Grundstücke. Zur Erforderlichkeit der Inanspruchnahme der jeweiligen Grundstücke wird insgesamt auf C.IV.1.2 verwiesen.
Die – mit Ausnahme der individuellen Betroffenheit – identischen Einwendungen, insbes. zur Planrechtfertigung, Alternativenprüfung und Abwägung sind bereits themenkomplexbezogen behandelt worden.

Zu den die einzelnen Einwender betreffenden Einwendungen:

2.3.1 Eigentümer des Grundstücks Flnr. 238, Gemarkung Streitheim

Das Grundstück Flnr. 238, Gemarkung Streitheim, hat eine Größe von 13.605 m^2, von dem insgesamt 1.983 m^2 dauernd und 873 m^2 vorübergehend in Anspruch genommen werden. Das Grundstück wird im nördlichen Bereich von der neuen Einmündung zur Kreisstraße mit ca. 30 m Breite, zusätzlich von einem parallel zur Straße verlaufenden Wirtschaftsweg sowie einem Entwässerungsgraben durchzogen. Die Einwendungsführer, die auch persönlich Einwendungen erhoben haben, befürchten, dass Grundstücke, die in der Flurbereinigung zusammengelegt wurden, wieder zerstückelt würden mit der Folge eines erhöhten Bewirtschaftungsaufwandes. Sie lehnen es ab, bei einer durch die Baumaßnahme erforderlichen erneuten Flurbereinigung die Kosten zu tragen.
Größe und Umgriff der Maßnahme rechtfertigen kein förmliches Flurbereinigungsverfahren. Die Frage der Kostentragung stellt sich daher nicht. Fragen der Entschädigung wegen entstehender Formverschlechterungen und damit verbundenen Beeinträchtigungen der Bewirtschaftbarkeit sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, sie werden in einem eigenen Entschädigungsverfahren geklärt.

Der hilfsweise gestellte Antrag auf Änderung der Planung dergestalt, dass Eingriffe in das o. g. Grundstück verhindert bzw. verringert werden, wird zurückgewiesen.

Wie bereits dargelegt, sind die vorgesehenen Inanspruchnahmen von Grundeigentum erforderlich, um die Straßenbaumaßnahme zu verwirklichen. Dabei wurde auf die Interessen der betroffenen Grundstückseigentümer so weit wie möglich Rücksicht genommen. Eine weitere Reduzierung des Flächenbedarfs ist insbesondere aus Gründen der Verkehrssicherheit bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht zu erzielen.

2.3.2 Eigentümer des Grundstücks Flnr. 246, Gemarkung Streitheim

Die Eigentümer des Grundstücks Flnr. 246, Gemarkung Streitheim (Größe 12.399 m^2), von dem insgesamt 1.445 m^2 dauernd und 196 m^2 vorübergehend in Anspruch genommen werden, machen geltend, dass das Grundstück im südlichen Bereich von der Baumaßnahme in einer Breite von ca. 40 m durchschnitten werde und durch den Damm im Süden eine bleibende Beschattung für das restliche Grundstück entstehe.
Eine Beschattung kann nur in den späten Nachmittags- bzw. Abendstunden auftreten, sie wird auch nicht das gesamte Restgrundstück, sondern nur einen kleinen Teil davon betreffen. Insgesamt ist die möglicherweise eintretende Verschattung des landwirtschaftlich genutzten Grundstücks zumutbar.

Die Einwendungsführer machen geltend, dass das genannte Grundstück nur noch über einen 2 km langen Umweg zu erreichen sei. Dieser Einwand hat sich durch das mit Tektur vom 25.02.2015 zusätzlich eingefügte Kreuzungsbauwerk bei Bau-km 3+600 erledigt.

Die Einwendungsführer weisen darauf hin, dass auf dem Grundstück eine auf eigene Kosten errichtete Drainage durch die Baumaßnahme zerstört werde. Das Staatliche Bauamt hat zugesagt, die Drainage wieder vollständig zu ersetzen.

Zudem wird auf einen Bewirtschaftungsmehraufwand durch Zerstückelung von Flächen hingewiesen. Hierzu wird auf die Ausführungen unter C.III.3.7.1.1 verwiesen.

2.3.3 Eigentümer der Grundstücke Flnrn. 268 und 269, Gemarkung Streitheim

Der Eigentümer des Grundstücks Flnr. 268, Gemarkung Streitheim (Größe 4.452 m^2), von dem insgesamt 1.130 m^2 dauernd und 119 m^2 vorübergehend in An-

spruch genommen werden, und des Grundstücks Flnr. 269, Gemarkung Streitheim (Größe 1.411 m^2), von dem insgesamt 291 m^2 dauernd und 78 m^2 vorübergehend in Anspruch genommen werden, macht geltend, die Grundstücke würden im südlichen Bereich in einer Breite von ca. 37 m durchschnitten und durch die geplante Umgehungsstraße und den damit verbundenen Lärmschutzwall werde die Zufahrt zu den Grundstücken erschwert.

An der geplanten St 2032 befindet sich kein Lärmschutzwall. Der Vorhabensträger hat durch Tektur vom 27.05.2015 den öffentlichen Feld- und Waldweg, BWV-Nr. 1.1.6, nach Norden in den Bereich des Dammfußes verlegt, so dass die beiden Grundstücke dort eine eigene Zufahrt erhalten. Der Umweg zum Grundstück ist sehr gering. Der Eigentümer muss lediglich die neue St 2032 überqueren.

Der hilfsweise gestellte Antrag auf Änderung der Planung dergestalt, dass der Umweg der zukünftigen Bewirtschaftung des Grundstücks entfällt bzw. reduziert wird, wird zurückgewiesen. Wie bereits dargelegt, ist der Umweg zum Grundstück sehr gering, Beeinträchtigungen der Bewirtschaftbarkeit werden entschädigungsrechtlich ausgeglichen, sind aber nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Zu den vom Einwender selbst vorgebrachten Einwendungen:
Der Einwender beklagt die Zunahme von Feinstaub und Luftverschmutzung für Streitheim. Insoweit wird auf die Ausführungen unter C.III.3.4.3 hingewiesen.

Zur kritisierten Verkehrszunahme des Durchgangsverkehrs in Streitheim wird nochmals darauf hingewiesen, dass es am nördlichen Ortsende von Streitheim durch Verkehrsverlagerungen zu einer Verkehrszunahme von ca. 300 Kfz/24h kommt. Dagegen wird die Adelsrieder Straße in Streitheim um ca. 200 Kfz/24h entlastet.
Zu den Einwänden gegen den Variantenvergleich wird auf C.III.3.1 verwiesen.

2.3.4 Auflassungsvormerkungsberechtigter des Grundstücks Flnr. 253, Gemarkung Streitheim

Der Einwender hat eine Teilfläche des Grundstücks Flnr. 253, Gemarkung Streitheim, im Tausch der Grundabtretung zur Erweiterung der BAB A 8 erworben, das von der gegenständlichen Planung beansprucht wird. Für das Teilgrundstück besteht eine Auflassungsvormerkung zu seinen Gunsten. Er wendet sich gegen die

Inanspruchnahme dieser Teilfläche und macht geltend, dass das verbleibende Restgrundstück nicht wirtschaftlich betrieben werden könne und er bereits durch die Erweiterung der BAB A 8 durch Grundstücksinanspruchnahmen belastet worden sei.
Zur Frage der unwirtschaftlichen Restfläche wird auf C.IV.1.3 verwiesen.

Zu den vom Einwender selbst vorgebrachten Einwendungen:
Der Einwender moniert, dass die geplante Maßnahme primär für den Landkreis Dillingen a. d. Donau als Zubringer zur BAB A 8 fungiere und nur zum Teil die Aufgabe als Ortsumfahrung erfülle.
Die St 2032 Ortsumfahrung Adelsried dient als Staatstraße dem regionalen und überregionalen Verkehr. Die verkehrliche Entlastung von Adelsried und Kruichen mit einer Entlastung der Ortsdurchfahrten um 53 % bis 82 % ist durch das Verkehrsgutachten eindeutig belegt. Dass damit gleichzeitig auch dem Ziel des Regionalplans der Region Augsburg Rechnung getragen wird, im Mittelbereich Dillingen a. d. Donau/Lauingen durch den Ausbau bestehender Straßenverbindungen leistungsfähige Zubringer zu schaffen, steht dem nicht entgegen.
Die unterschiedlichen Baukosten in der Dringlichkeitsliste des "7. Ausbauplans für die Staatsstraßen in Bayern“ und im Erläuterungsbericht erklären sich mit der allgemeinen Kostensteigerung durch Inflation und der guten Auftragslage in der Bauwirtschaft.
Zu den vorgebrachten Einwänden gegen den Variantenvergleich unter Heranziehung der vorangegangenen Raumuntersuchungen wird auf die Ausführungen unter C.III.3.1 verwiesen. Ergänzend zu der vom Einwender vorgenommenen Gegenüberstellung der ersten und zweiten Raumuntersuchung hinsichtlich der Risiken bei der Planfeststellungsvariante ist darauf hinzuweisen, dass die Ergebnisse der Untersuchungen nicht uneingeschränkt übertragbar sind, da im Laufe des Planungsprozesses wiederholt weitere Trassenvarianten untersucht wurden und sowohl die Planungstiefe der Vorzugsvariante als auch der neuen Trassenvarianten detaillierter ausgearbeitet wurde.
Im Ergebnis ist die vom Einwender bevorzugte Ostvariante in der Gesamtschau der Umweltauswirkungen aus naturschutzfachlicher Sicht abzulehnen, die gewählte Trasse ist aufgrund der Trassenbündelung mit der BAB A 8 und der Kreisstraße A 33 deutlich vorzugswürdig.
Zu den vorgetragenen Argumenten hinsichtlich der Verkehrsentlastung der Ostvariante wird auf C.III.3.1.2 Bezug genommen.

Die vom Einwender kritisierte Formulierung, dass das Wohnumfeld von Streitheim als entwertet anzusehen sei, bezieht sich auf die straßenbedingten Vorbelastungen von Streitheim aufgrund der vorhandenen Infrastruktur der BAB A 8 und der Kreisstraße A 33 im Vergleich zu Planungsräumen ohne vorhandene Straßen.
Zu den weiteren Vorwürfen gegen die dritte Raumuntersuchung wird auf die Ausführungen unter C.III.3.1.4 Bezug genommen. Zur Frage der Verkehrsverlagerungen in Streitheim und Horgau (Ortsteil Auerbach) wird auf die Ausführungen zu C.III.3.4.2 und C.III.3.9.4 hingewiesen.
Der Einwender fordert für die Einmündung der Kreisstraße A 33 (Bau-km 3+480) den Bau eines Linksabbiegestreifens auf der Kreisstraße A 33 und eine Einfädelspur auf der St 2032 für Linksabbieger. Dieser Forderung wird nicht entsprochen. Auf der St 2032 neu werden Linksabbiegestreifen in einer ausreichend dimensionierten Länge angelegt. Die erforderlichen Sichtweiten im Bereich der geplanten Einmündung der Kreisstraße A 33 in die St 2032 neu werden eingehalten. Die Planung wurde durch einen Sicherheitsauditor geprüft. Mängel hinsichtlich der Verkehrssicherheit sind dabei nicht festgestellt worden.

Der Einwender kritisiert die Einmündung des öffentlichen Feld- und Waldwegs (Bau-km 4+070) unter verschiedenen Aspekten. Dieser Einwand hat sich durch die Tektur vom 27.02.2015 erledigt. Die Einmündung entfällt, dafür ist ein zusätzliches Überführungsbauwerk bei Bau-km 3+647 in die Planung eingefügt worden.
Zur Frage der Anbindung der Gemeindeverbindungsstraße Adelsried – Streitheim an die St 2032 wird auf die Ausführungen unter C.IV.2.4. verwiesen.
Im Rahmen der Vorentwurfsplanung wurde ein Sicherheitsaudit durchgeführt. Das Sicherheitsaudit kann bei der Regierung von Schwaben eingesehen werden.

Für das Überführungsbauwerk 7 (Bau-km 4+529), das wegen der regelmäßig stattfindenden MAN-Schwertransporte eine Höhe von 5,70 m aufweist (regelmäßige lichte Höhe bei Überführungsbauwerken 4,70 m), entstehen keine besonderen Mehraufwendungen aufgrund der örtlichen Randbedingungen (Höhenlage der GVS, Gradiente der Ortsumfahrung).
Bezüglich der Forderung eines getrennten und gesicherten Streifens für Fußgänger und Radfahrer sei auf die Ausführungen unter C.III.3.2.3 verwiesen.

Der Einwender fordert einen Radweg zwischen der Einmündung Kreisstraße A 33 bei Streitheim und dem Kreisverkehr bei Adelsried. Ein solcher straßenbegleitender Radweg ist nicht notwendig, Fahrradfahrer können auf der Gemeindeverbindungs-

straße von Streitheim nach Adelsried fahren und ab dort den Weldenbahn-Radweg nutzen.

Der Einwender regt an, die Kreisstraße A 33 zwischen Bau-km 1+980 bis Bau-km 2+140 komplett zurückzubauen. Die Aufgabe des Feld- und Waldweges könnte stattdessen die alte Weldenstraße übernehmen. Der Anregung kann nicht gefolgt werden, da es wirtschaftlicher ist, die bestehende Kreisstraße A 33 zum öffentlichen Feld- und Waldweg zurückzubauen als den von der Bausubstanz schlechteren Weg auf der Flnr. 427/2 zu ertüchtigen.

Der Einwender kritisiert weiterhin, dass es im Norden Streitheims nach Realisierung des Vorhabens 5 unterschiedliche Fahrbahnen gibt (Feldweg Flnr. 287, BAB A 8, Feldweg Flnr. 254, St 2032, weiterer Feldweg). Er regt deshalb eine Anschlussstelle „Streitheim“ für die BAB A 8 mit Anbindung an die Kreisstraße A 33 an. Eine Autobahnanschlussstelle ist hier aber nicht möglich, da der Abstand zur nächsten Autobahnanschlussstelle (in diesem Fall Adelsried) zu gering wäre. Zudem würde eine Anschlussstelle noch mehr Fläche im Bereich Streitheim beanspruchen als die geplante St 2032.
Der angesprochene Feldweg zwischen der BAB A 8 und der St 2032 ab Bau-km 4+070 bis Bauwerk 7 dient nicht der Erschließung landwirtschaftlicher Flächen, sondern dem Betrieb der BAB A 8, da bei Bau-km 4+280 (St 2032) eine Betriebsausfahrt auf der BAB A 8 vorgesehen ist.

2.3.5 Eigentümerin des Grundstücks Flnr. 244, Gemarkung Streitheim

Die Eigentümerin des Grundstücks Flnr. 244, Gemarkung Streitheim (Größe 4.735 m^2), von dem insgesamt 927 m^2 dauernd und 119 m^2 vorübergehend in Anspruch genommen werden, macht geltend, dass das Grundstück im südlichen Bereich von der Baumaßnahme in einer Breite von ca. 40 m durchschnitten werde und dass durch den Damm im Süden eine bleibende Verschattung für das Restgrundstück entstehe.

Die möglicherweise eintretende Verschattung des Grundstücks tritt nur in den späten Nachmittags- bzw. Abendstunden auf und betrifft auch nur einen kleinen Teil des Grundstücks. Sie ist insgesamt zumutbar.

Der Einwand wegen des geltend gemachten Umweges sowie der hilfsweise gestell-

te Antrag auf dementsprechende Änderung der Planung haben sich durch das mit Tektur vom 27.02.2015 zusätzlich eingefügte Kreuzungsbauwerk erledigt.

Zur Frage der Flurbereinigung wird auf die Ausführungen unter C.IV.2.3.1 verwiesen.

2.3.6 Eigentümerin des Grundstücks Flnr. 250, Gemarkung Streitheim

Die Eigentümerin des Grundstücks Flnr. 250, Gemarkung Streitheim (Größe 19.937 m^2), von dem insgesamt 9 m^2 dauernd und 154 m^2 vorübergehend in Anspruch genommen werden, macht geltend, dass das genannte Grundstück nur noch über einen 2 km langen Umweg zu erreichen sei. Sie stellt hilfsweise den Antrag, die Planung so zu ändern, dass der Umweg entfällt bzw. deutlich reduziert wird. Dieser Einwand hat sich durch das mit Tektur vom 27.02.2015 zusätzlich eingefügte Kreuzungsbauwerk bei Bau-km 3+600 erledigt.

Zu den von der Einwenderin selbst vorgebrachten Einwendungen:
Die Verkehrsverlagerungen in Streitheim und Horgau wurden unter C.III.3.1.2, die damit verbundenen Emissionen unter C.III.3.4.2 und 3 behandelt. Von einer dauerhaften Verkehrszunahme des Schwerverkehrs auf der Kreisstraße A 33 in den letzten 15 Jahren kann keine Rede sein. Zwar hat die Lkw-Belastung im Jahr 2010 gegenüber 2005 von 55 auf 91 Lkw/24h stark zugenommen. Dies relativiert sich jedoch, wenn man die Zahlen im Lkw-Verkehr von 1995 (106 Lkw/24h) und 2000 (113 Lkw/24h) mitbetrachtet. Trotz der vorgebrachten Argumente (Umleitungs- und Stauverkehr auf der BAB A 8, Mautflüchtlinge, etc.) liegt keine Verkehrszunahme im Bereich des Schwerverkehrs vor.

Die Kreisstraße A 33 ist in der Ortsdurchfahrt Streitheim auch leistungsfähig genug, den Mehrverkehr aufzunehmen. In Streitheim weist sie eine Fahrbahnbreite von 5,5 m bis 6,0 m auf. Für die Fußgänger sind Gehwege vorhanden. Das Gefälle beträgt innerorts auf etwa 400 m maximal ca. 15 %. Die Kreisstraße wird im Prognose-Null-Fall von ca. 1.000 bis 1.600 Kfz/24h befahren. Sie ist diesem Verkehrsaufkommen auch gewachsen. Laut Verkehrsgutachten ist im Prognosefall von einer abschnittsweisen Mehrbelastung von 200 bis 300 Kfz/24h auszugehen. Beim Schwerverkehr über 3,5 t zulässigen Gesamtgewichts ist von einem Verkehrsaufkommen von ca. 100 Kfz/24h auszugehen. Bei den Verkehrszuwächsen handelt es sich in erster Linie um ortsinterne Verlagerungen, die durch den Anschluss der Kreisstraße A 33 an

die Ortsumfahrung Adelsried entstehen. Für die Spitzenstunde ist von ca. 10 % des DTV auszugehen. Das bedeutet, dass in der Spitzenstunde ca. 10 Kfz über 3,5 t zulässigen Gesamtgewichts zu erwarten sind. Diese geringen Mehrmengen an Verkehr sind trotz der großen Längsneigung und der eher knapp bemessenen Fahrbahnbreiten in Streitheim verkraftbar. Dies gilt entsprechend für die Ortsdurchfahrt von Auerbach. Im Übrigen ist der richtige Ansprechpartner für die genannten Verkehrsverhältnisse der Landkreis Augsburg.

Die Einwenderin fürchtet einen Wertverlust ihrer Immobilie in Streitheim durch die Verkehrszunahme im Ort. Die geltende Rechtsordnung gewährt keinen Anspruch auf Ersatz von Wertverlusten der Immobilie aufgrund der Nähe zu Infrastrukturvorhaben. Auf die Beibehaltung des bisherigen Zustands – wie etwa ungestörter Naturraum, Landschaftsbild, Wohn- und Lebensqualität – besteht kein Rechtsanspruch. Veränderungen der Situation im Rahmen der Rechtsordnung sind entschädigungslos hinzunehmen.

Die weiteren Einwände hinsichtlich Flächenverbrauch, Landschaftsbild und Waldverbrauch wurden bereits im jeweiligen Sachzusammenhang abgehandelt.

2.3.7 Eigentümer des Grundstücks Flnr. 271, Gemarkung Streitheim

Die Einwender wenden sich gegen die Inanspruchnahme (dauernd 3.375 m^2, vorübergehend 463 m^2) ihres Waldgrundstückes Flnr. 271, Gemarkung Streitheim (Größe 4.735 m^2). Sie sind der Ansicht, die verbleibende Restfläche sei als Waldfläche nicht mehr bewirtschaftbar. Das Staatliche Bauamt Augsburg hat im Erörterungstermin zugesagt, die entstehende Restfläche zu übernehmen, falls dies gewünscht werde. Im Übrigen sind Fragen der Entschädigung – hierzu gehört auch der im Erörterungstermin gestellte Antrag auf geeignete Ersatzwaldfläche – nicht Gegenstand der Planfeststellung.
Zur Frage der Flurbereinigung und der weiter geltend gemachten Einwendungen wird auf die Ausführungen unter C.IV.2.3.1 verwiesen.

2.3.8 Eigentümer des Grundstücks Flnr. 243, Gemarkung Streitheim

Die Eigentümer des Grundstücks Flnr. 243, Gemarkung Streitheim (Größe 5.595 m^2), von dem insgesamt 2.249 m^2 dauernd und 714 m^2 vorübergehend in Anspruch genommen werden, machen geltend, dass durch den Damm im Süden für

das Restgrundstück eine bleibende Beschattung entstünde. Das Grundstück wird im südlichen Bereich von der Einmündung der Kreisstraße und in Ost-West-Richtung durch die St 2032 durchschnitten. Eine Verschattung kann von der geplanten St 2032 jedoch nicht ausgehen, da diese im genannten Bereich im Einschnitt und nicht in Dammlage geführt wird. Von der Kreisstraße kann allenfalls am späten Nachmittag oder in den Abendstunden eine Beschattung ausgehen.

Der Einwand wegen des geltend gemachten Umweges sowie der hilfsweise gestellte Antrag auf dementsprechende Änderung der Planung haben sich durch das mit Tektur vom 27.02.2015 eingeplante zusätzliche Kreuzungsbauwerk bei Bau-km 3+600 erledigt.
Zur Frage der Flurbereinigung und der weiter geltend gemachten Einwendungen wird auf die Ausführungen unter C.IV.2.3.1 verwiesen.

2.3.9 Eigentümer des Grundstücks Flnr. 273, Gemarkung Streitheim

Von dem Grundstück werden insgesamt 844 m² dauernd und 348 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Die Eigentümer wenden ein, dass das Grundstück im nördlichen Bereich in einer Breite von ca. 18 m und 8 m Tiefe für den Damm der Staatstraße durchschnitten werde. Wie bereits dargelegt, ist die Inanspruchnahme der Flächen erforderlich, zur Frage der Flurbereinigung und der weiter geltend gemachten Einwendungen wird auf die Ausführungen unter C.IV.2.3.1 verwiesen.

2.4 Anwohner aus Zusmarshausen – Streitheim

2.4.1 Forderung nach Anbindung Gemeindeverbindungsstraße Adelsried – Streitheim an die St 2032

Mehrere Einwender, die teilweise das Vorhaben an sich begrüßen, fordern eine Anbindung der Gemeindeverbindungsstraße Adelsried – Streitheim an die St 2032. Dadurch sei in der Weldener Straße in Streitheim eine deutlich geringere Verkehrsbelastung zu erwarten.
Die geforderte zusätzliche Anbindung wurde in der Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 22.11.2011 untersucht. In der Weldener Straße wäre danach statt mit einer zusätzlichen Verkehrsbelastung von 300 Kfz/24h mit einer zusätzlichen Verkehrsbelastung von 100 Kfz/24h für das Prognosejahr 2025 zu rechnen (jeweils gegenüber dem Prognose-Null-Fall).

Nachvollziehbar prognostiziert werden erhöhte großräumige Verkehrsverlagerungen gegenüber der geplanten Lösung. Anstelle einer Verkehrssteigerung um 100 Kfz/24h zwischen Auerbach und Streitheim träte eine Mehrbelastung der Kreisstraße A 33 von 200 bis 300 Kfz/24h auf 2.400 Kfz/24h in Auerbach und von 2.200 Kfz/24h in Streitheim ein. Da es für einen Teil des Quell-/Zielverkehrs Horgau von und zur BAB A 8 attraktiver würde, über die Kreisstraße A 33 und Streitheim zur St 2032 zu fahren, käme es insgesamt zu einer Mehrbelastung von Streitheim und Auerbach.
Im südlichen Teil der Gemeindeverbindungsstraße Adelsried – Streitheim wäre gegenüber dem Prognose-Null-Fall mit einer Erhöhung um 200 Kfz/24h, statt einer Reduzierung um 200 Kfz/24h zu rechnen.

Die geforderte zusätzliche Anbindung wird vor diesem Hintergrund sowie den damit verbunden zusätzlichen Baukosten abgelehnt.

2.4.2 Generelle Ablehnung des Vorhabens

Etliche Anwohner aus Streitheim, darunter auch die Bürgerinitiative Streitheim, lehnen die Planfeststellungstrasse generell ab. Ein wesentliches Argument dabei ist, dass der Verkehr in der Weldener Straße in Streitheim erheblich vermehrt werde. Insbesondere Verkehr nach Kutzenhausen (Brauerei Rapp), Gessertshausen (Brauerei Schimpfle) und Aretsried (Müller Milch) werde nicht mehr über Adelsried fahren, sondern die Abkürzung durch Streitheim wählen. Hinzu käme, dass auf den Verkehrswegen in Streitheim ein erhöhter Lkw-Anteil mit Zuwachsraten zwischen 40 – 50 % festgestellt worden sei.
Zum Ausmaß und den Auswirkungen der Verkehrsverlagerungen in Streitheim:
Die Kreisstraße A 33 ist südlich Streitheim mit 1.700 Kfz/24h belastet, davon sind rund die Hälfte Quell-/Ziel-Verkehr Streitheim und rund die Hälfte Durchgangsverkehr durch Streitheim von und zur St 2032 Welden und weiter (Anlage 8 der Verkehrsuntersuchung von 2011). Der Durchgangsverkehr durch Streitheim ist hauptsächlich von und nach Horgau und über die Kreisstraßen A 5 und A 3 von und in den südlichen Landkreis Augsburg gerichtet. Von den Fahrten von und nach Augsburg fährt nur ein sehr geringer Teil über die Kreisstraße A 33 von und nach Welden und weiter. Nach Bau der Südumfahrung wird dieser regionale und geringfügig überregionale Durchgangsverkehr durch Streitheim und Auerbach bzw. Horgau nicht zunehmen. Die Fahrten führen bereits heute durch Auerbach und Streitheim und der Attraktivitätszuwachs der dann ausgebauten und zur Staatsstraße aufge-

stockten Kreisstraße A 33 nördlich der Autobahn reicht nicht für eine großräumige Verlagerung von Fernverkehren auf die Kreisstraße A 33. Die bei der Plantrasse bestehenden verkehrlichen Auswirkungen auf Streitheim bestehen zum Großteil aus einer innerörtlichen Verlagerung der Quell-/Zielverkehre Streitheim, die von der bisherigen Route über die Gemeindeverbindungsstraße Adelsried – Streitheim auf die Weldener Straße und die Südumfahrung verlagert werden. Daraus resultiert eine Entlastung der Adelsrieder Straße in Streitheim um 200 Kfz/24h gegenüber dem Nullfall mit korrespondierender Belastung der Weldener Straße. Großräumige Verkehrsverlagerungen sind in einer Größenordnung von 100 Kfz/24h prognostiziert. Die prognostizierten Zuwachsraten bis 2025 um rund 6 % sind in diesen Zahlen bereits enthalten.

Das Verkehrsgutachten von Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 22.11.2011 prognostiziert damit nachvollziehbar eine Verkehrsmehrung für die Weldener Straße in Höhe von 300 Kfz/24h. Dieser Prognose liegen detaillierte Untersuchungen zur Herkunft-Ziel-Verteilung zugrunde, bei der auch die genannten Ziele (Kutzenhausen...) berücksichtigt wurden. Der Attraktivitätszuwachs der ausgebauten und zur Staatstraße aufgestuften A 33 nördlich der Autobahn reicht nicht aus für eine großräumige Verlagerung von Fernverkehren auf die Kreisstraße A 33. Die mehrfach angeführte Problematik des Mautausweichverkehrs ändert an dieser Einschätzung nichts und ist mit Abstufung der B 10 zwischen Günzburg und der B 300 bei Vogelsang zum 31.12.2015 hinfällig.
Wie bereits ausgeführt, kann auch nicht von einer dauerhaften Verkehrszunahme im Schwerverkehr auf der Kreisstraße A 33 in den letzten 15 Jahren gesprochen werden. Zwar hat die Lkw-Belastung im Jahr 2010 gegenüber 2005 von 55 auf 91 Lkw/24h stark zugenommen. Betrachtet man jedoch die Zahlen im Lkw-Verkehr von 1995 (106 Lkw/24h) und 2000 (113 Lkw/24h), zeigt sich, dass der niedrige Wert von 2005 ein "Ausrutscher“ nach unten ist.
Aufgrund des eher geringen Verkehrszuwachses ist eine Gefährdung für Leib und Leben, wie dies von einigen Einwendern befürchtet wird, nicht gegeben.
Zur Leistungsfähigkeit der Kreisstraße A 33 in Streitheim wird auf die Ausführungen unter C.IV.2.3.6 verwiesen.
Soweit die Einwender Gesundheitsbesorgnisse wegen einer erhöhten Schadstoffbelastung durch Abgase geltend machen, kann auf die Ausführungen unter C.III.3.4.3 verwiesen werden.
Bezüglich der Verkehrsmehrbelastung und der damit einhergehenden erhöhten Lärmbeeinträchtigung wird auf die Ausführungen unter C.III.3.4.2 verwiesen.

Hinsichtlich der kritisierten Waldrodungen und der Eingriffe in das Naherholungsgebiet wird auf die Ausführungen unter C.III.3.6.2 und C.III.3.7.2 verwiesen. Die kritisierte Zerschneidung des Waldgebietes ist in Verbindung mit den vorgesehenen Minimierungsmaßnahmen auf ein verträgliches Maß beschränkt.
Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf das ca. 500 m westlich der Trasse gelegene Radschlagtal sind nicht zu erwarten.
Weiterhin wird bemängelt, dass das Rückzugsgebiet für einheimische Tiere durch kilometerlange Wildschutzzäune beschränkt werde. Die Zäune sind aus Gründen der Verkehrssicherheit notwendig, Durchlassbauwerke werden tierökologisch gestaltet, um Trenn- und Zerschneidungswirkungen zu minimieren.
Der wiederholt vorgetragene Einwand, eine Ortsumfahrung Adelsried müsse auch auf Adelsrieder Flur erfolgen, ist nicht stichhaltig. Die St 2032 ist eine Staatsstraße, die dem regionalen und überregionalen Verkehr dient; der Straßenverlauf kann sich nicht an Gemeindegrenzen orientieren. Dies gilt auch für die Lage der Kompensationsflächen, Gemeindegrenzen sind dabei irrelevant.
Die Kritik an den Kosten der Planfeststellungstrasse, vor allem im Hinblick auf die Anzahl der Bauwerke sowie an der Kostensteigerung von ursprünglich 11,9 Mio. Euro auf 13 Mio. Euro, ist nicht gerechtfertigt.
Die Anzahl der Bauwerke wurde auf das unbedingt notwendige Maß begrenzt. Die Erhöhung der Baukosten ergibt sich aus der allgemeinen Kostensteigerung infolge der Inflation. Auch das Argument, bei der Berechnung der Kosten für die Variante 3 seien die Sanierungskosten für die alte Staatsstraße zwischen Adelsried und Welden nicht berücksichtigt worden, ist nicht stichhaltig. Diese Kosten beschränken sich auf Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit und gegebenenfalls nicht ausgeführter Unterhaltungsarbeiten und entstehen bei allen Varianten mit Ausnahme der Null-Variante, die – wie bereits mehrfach ausgeführt – aber keine Entlastung für Adelsried, Kruichen und Ehgatten mit sich bringt.
Der Einwand, die neue geplante Strecke werde sich zu einem Unfallschwerpunkt entwickeln, trifft nicht zu. Soweit erhöhte Gefährdung wegen der langen Strecke im Wald durch Windwurf und erhöhte Glättegefahr geltend gemacht wird, ist darauf hinzuweisen, dass diese Gefährdungen bei jeder Straße im Wald auftreten. Die Behauptung, die geplante Trasse liege in einem „extrem ausgewiesenen Windwurfgebiet der höchsten Stufe“, kann nicht nachvollzogen werden und ist auch nicht belegt. Auf der neuen Straße darf mit maximal 100 km/h gefahren werden. Sie ist auch nach Einschätzung des Polizeipräsidiums Schwaben aus verkehrspolizeilicher Sicht eine gute Lösung. Zum Schutz vor Wildunfällen sind Wildschutzzäune vorgesehen.

Auch eine Verkehrsgefährdung durch eine "Blendwirkung“ durch den Verlauf der geplanten Trasse in Abschnitten auf gleicher Höhe wie die BAB A 8 ist als gering einzuschätzen, da die Trasse nur in kurzen Teilbereichen höhengleich zur BAB A 8 verläuft.

Der Einwand, das Trinkwasser werde durch das Vorhaben noch mehr belastet, ist zurückzuweisen. Die Planung ist mit dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt Donauwörth abgestimmt, Trinkwasserschutzgebiete werden von dem Vorhaben nicht berührt.

Soweit Einwendungsführer für Ihre Immobilien Wertminderungsansprüche geltend gemacht haben, sind diese nicht begründet. Die vorgetragenen Wertminderungen der Grundstücke bzw. des Wohneigentums liegen jedenfalls nicht im entschädigungspflichtigen Bereich des Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG. Eine eventuelle Beeinträchtigung der Grundstücke durch den Bau der Ortsumfahrung hält sich vor allem aufgrund der Tatsache, dass die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte eingehalten werden, im Rahmen der Zumutbarkeit, so dass die Interessen der Betroffenen insofern hinter den Interessen der Allgemeinheit an der Verwirklichung der Straßenbaumaßnahme zurückstehen müssen. Geringe Beeinträchtigungen der Wohnqualität oder Wertminderungen von Grundstücken sind im öffentlichen Interesse an der Verwirklichung des Straßenbaus hinzunehmen. Die Eigentumsgarantie von Art. 14 GG enthält lediglich eine Substanzgarantie des Eigentums in seinem konkreten Bestand. Veränderungen der Grundstückslage sind Ausdruck der Situationsgebundenheit der konkreten Position. Weitergehende Entschädigungsansprüche wegen einer Verschlechterung des wirtschaftlichen Wertes der Grundstücke stehen den Eigentümern nicht zu.

Die hilfsweise gestellten Anträge, die Planung so zu ändern bzw. sicherzustellen, dass ein Mehrverkehr bzw. der Schwerlastverkehr auf der Kreisstraße A 33 in Streitheim ausgeschlossen werde, werden zurückgewiesen. Der zu erwartende Mehrverkehr von ca. 200 – 300 Kfz/24h (davon 200 Kfz/24h innerörtliche Verlagerungen) ist hinnehmbar. Aufgrund der zuvor genannten geringen zusätzlichen Verkehrsbelastung ist auch nicht mit einem schnelleren Verschleiß der Straße sowie der Kanal- und Wasserleitungen in Streitheim zu rechnen. Eine Abstufung der Kreisstraße in diesem Bereich erfolgt im Planfeststellungsverfahren nicht.

2.5 Anwohner aus Auerbach / Horgau

Die Hauptargumente verschiedener Anwohner aus Auerbach und Horgau lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Die Planfeststellungstrasse werde wegen der erhöhten Verkehrsbelastung – auch wegen der damit verbundenen Erhöhung von Lärm und Schadstoffen – für Auerbach und Horgau abgelehnt. Insbesondere sei die Streitheimer Straße in Auerbach mit 5,50 m zu schmal, um den Mehrverkehr aufzunehmen. Demgegenüber bringe die Maßnahme nur eine leichte Verkehrsentlastung für Adelsried und der Flächenverbrauch sei enorm.

Die prognostizierte Verkehrserhöhung beträgt im fraglichen Abschnitt 100 Kfz/24h gegenüber dem Prognose-Null-Fall. Basis dieser Prognose ist eine detaillierte Untersuchung der Herkunft-Ziel-Verteilung des Verkehrs. Im Einzelnen wird auf die vorangegangenen Ausführungen unter C.IV.2.4 verwiesen. Diese Mehrbelastung kann von der bestehenden Kreisstraße A 33 aufgenommen werden.
Die geringe Verkehrszunahme von nur 100 Kfz/24h ist auch aus Sicht des Lärmschutzes und der Luftreinhaltung unwesentlich. Soweit gerügt wird, dass die B 10 in Auerbach bereits mit ca. 7.000 Kfz/24h belastet sei, wird darauf hingewiesen, dass die Verkehrsbelastung auf der B 10 westlich der Einmündung der Kreisstraße A 33 sowohl im Prognose-Null-Fall 2025 als auch mit der Südumfahrung Adelsried 7.400 Kfz/24h betragen wird.
Bei den Luftschadstoffen liegen nach den lufthygienischen Untersuchungen vom 27.06.2013 für Streitheim die prognostizierten Überschreitungen der Grenzwerte erheblich unter den zulässigen Überschreitungen (siehe C.III.3.4.3). Dies gilt bei der wesentlich geringeren Verkehrszunahme für Auerbach entsprechend.

Eine Reduzierung des Gesamtverkehrs in Adelsried von 5.600 Kfz/24h auf 1.000 Kfz/24h am westlichen Ortsausgang, eine Reduzierung des Gesamtverkehrs von 8.500 Kfz/24h auf 3.700 Kfz/24h in der Ortsmitte sowie eine Reduzierung des Gesamtverkehrs von 10.900 Kfz/24h auf 6.200 Kfz/24h bezogen auf das Prognosejahr 2025 rechtfertigen eine Ortsumfahrung.

Die weiteren Einwände und Argumente (Flächenverbrauch, Variantenprüfung, Eingriffe in Landwirtschaft, Eingriffe in Natur und Landschaft, Verlust von Waldflächen und Erholungsgebiet, Ortsumfahrung für Adelsried auf Adelsrieder Flur, Kosten-Nutzen-Verhältnis) sind alle bereits im jeweiligen Sachzusammenhang bzw. bei den vorangegangenen Einwendungen abgehandelt worden.
Etwaige Minderungen in der Wohnqualität bzw. der Immobilienwerte sind hinzunehmen (siehe C.IV.2.4).

Auch die Eventualanträge, das Vorhaben so umzuplanen, dass kein Mehrverkehr in Auerbach eintritt, sind zurückzuweisen.

V. Gesamtergebnis

Zusammenfassend wird festgestellt, dass der Neubau der Ortsumfahrung Adelsried im Zuge der St 2032 gerechtfertigt ist. Die planfestgestellte Maßnahme wurde im Laufe des Planfeststellungsverfahrens unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens optimiert. Sie entspricht nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde den Verkehrsbedürfnissen und wird auch den vielfältigen – sich zum Teil widersprechenden – Interessen in ausgewogener Weise gerecht. Unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt, das Eigentum sowie die übrigen im Verfahren bekannt gewordenen 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). Eine vorzugswürdige Alternative zur planfestgestellten Maßnahme ist nicht ersichtlich.

VI. Straßenrechtliche Verfügungen

Rechtsgrundlagen für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz sind die Art. 6, 7 und 8 BayStrWG.
Der Umfang der Widmungen, Umstufungen und Einziehungen ergibt sich aus dem Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.2) und aus dem Lageplan der straßenrechtlichen Verfügungen (Unterlage 7.3T). Zwischen den bisherigen und künftigen Baulastträgern wurde hierbei das Einvernehmen hergestellt.

VII. Kostenentscheidung

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 des Kostengesetzes (KG). Von der Zahlung der Gebühr ist der Freistaat Bayern nach Art. 4 Satz 1 Nr. 1 KG befreit. Die Regelung bezüglich der Auslagen ergibt sich aus Art. 10 KG.

D. Rechtsbehelfsbelehrung, Hinweise

I. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungbeschluss kann **innerhalb eines Monats nach seiner Zustellung Klage** erhoben werden. Die Klage muss bei dem

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

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

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

II. Hinweis zur Bekanntmachung

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss wird – da mehr als 50 Zustellungen zu bewirken wären – nicht einzeln zugestellt. Der verfügende Teil des Planfeststellungsbeschlusses, die Rechtsbehelfsbelehrung und ein Hinweis auf die Auslegung einer Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses und des festgestellten Plans werden im Amtsblatt der Regierung von Schwaben sowie in der örtlichen Tageszeitung öffentlich bekannt gemacht.

Eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses mit Rechtsbehelfsbelehrung sowie eine Ausfertigung des festgestellten Planes werden in der Verwaltungsge-

meinschaft Welden, in der Gemeinde Adelsried, im Markt Zusmarshausen und in der Gemeinde Horgau zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt; Ort und Zeit der Auslegung werden dort ortsüblich bekanntgemacht.

Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber allen Betroffenen und gegenüber denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt. Nach der öffentlichen Bekanntmachung kann der Planfeststellungsbeschluss bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen und von denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, schriftlich bei der Regierung von Schwaben, Fronhof 10, 86152 Augsburg (Postanschrift: Regierung von Schwaben, 86145 Augsburg), angefordert werden.

Darüber hinaus kann der Beschluss auf der Internetseite der Regierung von Schwaben unter www.regierung-schwaben.de abgerufen werden.

Augsburg, den 1. Dezember 2015
Regierung von Schwaben

Manuela Baumann
Regierungsdirektorin