

Bundesstraße 472

Ausbau östlich Marktoberdorf

Bundesstraße 472 Marktoberdorf - Schongau
Bau-km 0+050 bis 5+150
Abschnitt 220 Station 1,000 bis Abschnitt 240 Station 1,090



Planfeststellungsbeschluss
vom 16. September 2016

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen	V - VII
A. Tenor	1
I. Feststellung des Plans.....	1
II. Planunterlagen	2
III. Straßenrechtliche Verfügungen	3
IV. Kosten der Baumaßnahme.....	4
V. Wasserrechtliche Entscheidungen.....	4
1. Wasserrechtliche Erlaubnis.....	4
2. Wasserrechtliche Auflagen	5
2.1 Nebenbestimmungen hinsichtlich Versickerungsanlagen.....	5
2.2 Gewässerausbau.....	6
2.3 Kreuzungsbauwerke	7
2.4 Allgemeine wasserrechtliche Auflagen zum Straßenausbau	9
2.5 Ausgleichsfläche im Wasserschutzgebiet	10
2.6 Lagerung wassergefährdender Stoffe	10
2.7 Altlasten.....	10
2.8 Geogene Bodenbelastungen	11
3. Hinweise	11
VI. Naturschutzrechtliche Auflagen	12
VII. Sonstige Auflagen	13
1. Zeitpunkt der Errichtung des Bauwerks 4-4.....	13
2. Forstwirtschaft	13
3. Denkmalpflege.....	14
4. Versorgungseinrichtungen und Telekommunikation	15
5. Grundstückszufahrten.....	16
6. Barrierefreiheit der Bushaltestellen sowie der Querungshilfe	17
7. Viehtrieb bei Bau-km 0+170.....	17
VIII. Vorrang der Auflagen und sonstigen Regelungen.....	17
IX. Entscheidungen über Einwendungen	18
X. Verfahrenskosten	18
B. Sachverhalt	19
I. Beschreibung des Vorhabens.....	19
II. Entwicklungsgeschichte der Planung.....	20
III. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	20
C. Entscheidungsgründe	22
I. Allgemeines.....	22
1. Notwendigkeit und Bedeutung der Planfeststellung	22
2. Voraussetzungen der Planfeststellung	23
II. Verfahrensrechtliche Bewertung.....	24
1. Zuständigkeit und Verfahren	24
2. Prüfung der Umweltverträglichkeit	24

III.	Materiell-rechtliche Bewertung des Vorhabens.....	26
1.	Planungsleitsätze.....	26
2.	Planrechtfertigung.....	26
3.	Würdigung und Abwägung öffentlicher Belange.....	28
3.1	Allgemeine Ermessenserwägungen.....	28
3.2	Trassenvarianten.....	30
3.3	Ausbaustandard.....	32
3.4	Knotenpunkte.....	34
4.	Raum- und Fachplanung.....	35
4.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung.....	35
4.2	Städtebauliche Belange.....	36
5.	Immissionsschutz.....	36
5.1	Lärmschutz.....	36
5.2	Luftreinhaltung.....	41
6.	Wasserhaushalt, Gewässer- und Bodenschutz.....	42
6.1	Straßenentwässerung.....	42
6.2	Gewässerausbau und Kreuzungsbauwerke.....	44
6.3	Wasserschutzgebiete, Trinkwasserschutz.....	45
6.4	Bodenschutz.....	47
7.	Naturschutz, Landschaftspflege und Artenschutz.....	48
7.1	Naturschutz und Landschaftspflege.....	48
7.2	Allgemeiner und besonderer Artenschutz.....	52
8.	Land- und Forstwirtschaft, Jagd- und Fischereiwesen.....	55
8.1	Landwirtschaft.....	55
8.2	Forstwirtschaft.....	58
8.3	Jagdwesen.....	59
8.4	Fischereiwesen.....	59
9.	Sonstige öffentliche und private Belange, Eigentumseingriffe.....	60
9.1	Denkmalpflege.....	60
9.2	Sonstige Belange.....	61
9.3	Eingriffe in das Eigentum.....	61
IV.	Mehrfach vorgebrachte Forderungen.....	62
1.	Keine Kraftfahrstraße.....	62
2.	Ausbau des Parallelwegenetzes.....	64
3.	Verbreiterung des Begleitwegs zwischen Burk und Bertoldshofen.....	66
4.	Buswendeschleife bei Selbensberg.....	66
5.	Barrierefreiheit der Querungshilfe.....	67
6.	Gehwege nach Burk und Selbensberg.....	67
7.	Schaffung einer Bushaltestelle bei Ob.....	67
8.	Ausbildung flacher Böschungen.....	68
9.	Ansaat ohne Giftpflanzen oder landwirtschaftliche Unkräuter.....	68
10.	Regelmäßige Mahd und Abfuhr.....	68
11.	Verlegung der Kreuzung Burk nach Osten.....	68
12.	Höhenfreier Anschluss Burk und Selbensberg.....	69
13.	Keine Querungsmöglichkeit für Landwirte aus Etzlensberg.....	69
14.	Schaffung einer Zufahrt zum Brunnen Ob.....	70
15.	Keine Versickerung möglich.....	70
16.	Überflutung von Unterführungen.....	71
17.	Fahrbahnteiler am Knotenpunkt Ob.....	72
18.	Linksabbiegestreifen beim Anschluss Ob.....	72
19.	Zeitpunkt des Ausbaus der B 472.....	72
20.	„Alte Staatsstraße“.....	73
21.	Befürchtete Verkehrszunahme in Selbensberg.....	73
22.	Befürchtete Verkehrszunahme in Burk.....	74
23.	Tauschflächen statt Geldersatz.....	74

24.	Unterhalt von Wirtschaftswegen.....	74
25.	Befahrbarkeit der Begleitwege auch im Winter.....	75
26.	Parkplätze.....	75
27.	Parkverbot	76
V.	Forderungen von Trägern öffentlicher Belange und Verbänden.....	76
1.	Landratsamt Ostallgäu	76
2.	Stadt Marktoberdorf	79
3.	Gemeinde Bidingen	81
4.	Gemeinde Rettenbach am Auerberg.....	82
5.	Polizeipräsidium Schwaben Süd/West.....	82
6.	Bayer. Bauernverband, Geschäftsstelle Kaufbeuren - Landsberg	83
7.	Versorgungsunternehmen.....	83
VI.	Einwendungen und Forderungen Privater	83
1.	Einwendungen von Grundstückseigentümern	84
1.1	Eigentümer des Grundstücks FINr. 1201/8, Gemarkung Bernbach.....	84
1.2	Eigentümer der Grundstücke FINrn 2160 und 2165, jeweils Gemarkung Bertoldshofen	84
1.3	Eigentümer der Grundstücke FINrn 1008/1, 1019 und 1021, jeweils Gemarkung Bernbach.....	84
1.4	Eigentümer der Grundstücke FINrn 1234 und 1235, jeweils Gemarkung Bertoldshofen	85
1.5	Eigentümer des Grundstücks FINr. 1700, Gemarkung Bertoldshofen	86
1.6	Eigentümerin der Grundstücke FINrn 1877, 1748, 768 und 818, jeweils Gemarkung Bertoldshofen	86
1.7	Eigentümer des Grundstücks FINr. 1099, Gemarkung Bernbach.....	88
1.8	Eigentümer der Grundstücke FINrn 1025/2 und 1216, jeweils Gemarkung Bernbach	89
1.9	Eigentümer des Grundstücks FINr. 2151, Gemarkung Bertoldshofen	90
1.10	Eigentümer des Grundstücks FINr. 1859, Gemarkung Bertoldshofen	91
1.11	Eigentümer der Grundstücke FINrn 1870, 1899, 1907 und 1910, jeweils Gemarkung Bertoldshofen	91
1.12	Eigentümer der Grundstücke FINrn 974 und 1002, jeweils Gemarkung Bernbach	92
1.13	Eigentümer des Grundstücks FINr. 1027, Gemarkung Bernbach.....	93
1.14	Eigentümer des Grundstücks FINr. 1027/3, Gemarkung Bernbach.....	95
1.15	Eigentümer der Grundstücke FINrn 1900 und 1906/3, jeweils Gemarkung Bertoldshofen	95
1.16	Eigentümer des Grundstücks FINr. 1978/2, Gemarkung Bertoldshofen	95
1.17	Eigentümerin der Grundstücke FINrn 1188/5 und 1192, jeweils Gemarkung Bernbach	97
1.18	Eigentümer des Grundstücks FINr. 503, Gemarkung Bertoldshofen	98
1.19	Eigentümer der Grundstücke FINr. 1906/5, Gemarkung Bertoldshofen, und FINr. 1191, Gemarkung Bernbach	98
1.20	Eigentümer der Grundstücke FINrn 1649/1, Gemarkung Bertolds-hofen, und 1188/4, Gemarkung Bernbach	99
2.	Sonstige Einwendungen	101
2.1	Länge von Überholverboten.....	101
2.2	Begehung mit Grundstücksbesitzern der Selbensberger Moose.....	102
2.3	Verringerung von Emissionen.....	102
2.4	Erreichbarkeit von Flächen in der Gemarkung Rettenbach	102
2.5	Erschwerter Transport mit Traktor und Hänger	103
2.6	Wirtschaftswege nur auf einer Seite der B 472	103
VII.	Gesamtergebnis	103
VIII.	Kostenentscheidung	104

D. Rechtsbehelfsbelehrung, Hinweise	105
I. Rechtsbehelfsbelehrung	105
II. Hinweise zur Bekanntmachung	106

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

ABBV-Richtlinien	Richtlinien zur Anwendung der Verordnung zur Berechnung von Ablösebeiträgen nach dem EKrG, dem FStrG und dem Bundeswasserstraßengesetz
AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBl.	Allgemeines Ministerialamtsblatt
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BayBO	Bayerische Bauordnung
BayDSchG	Bayerisches Denkmalschutzgesetz
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayKompV	Bayerische Kompensationsverordnung
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundesbodenschutz- und Altlastenverordnung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	Verkehrslärmschutzverordnung (16. Verordnung zum BImSchG)
24. BImSchV	Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. Verordnung zum BImSchG)
39. BimSchV	Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. VO zum BImSchG)
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BRD	Bundesrepublik Deutschland
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BW	Bauwerk
dB(A)	Dezibel (A-bewertet); der A-Pegel berücksichtigt die frequenzabhängige Empfindlichkeit des menschlichen Gehörs

DIN	Deutsches Institut für Normung
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DSchG	Bayerisches Denkmalschutzgesetz
DTV	durchschnittlicher täglicher Verkehr
D _{StrO}	Korrektur für die Geräuscentwicklung der Straßenoberfläche
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
DWA	Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V.
EKL	Entwurfsklasse
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FINr.	Flurnummer
Flrn	Flurnummern
FOK	Fahrbahnoberkante
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
FStrAbG	Fernstraßenausbaugesetz
FStrKrV	Bundesfernstraßenkreuzungsverordnung
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
grds.	grundsätzlich
GVBl.	Gesetzes- und Verordnungsblatt
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
h	Stunde
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
HQ ₁₀₀	Hochwasserquerschnitt beim 100jährigen Hochwasser
i. V. m.	in Verbindung mit
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
LEP	Landesentwicklungsprogramm
LS	Landstraßen, Kategoriengruppe in den RIN
m	Meter
M	Maßstab
MABl.	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
MLuS	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
Nr.	Nummer
Nrn	Nummern
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
o. ä.	oder ähnliches

o. g.	oben genannt
OAL	Ostallgäu
OU	Ortsumfahrung
OVG	Oberverwaltungsgericht
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Plafer	Planfeststellungsrichtlinien
PWC	Parkplatz mit Toilette
RAL	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen
RAS-Ew	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Entwässerung
RAS-L	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Linienführung
RAS-Q	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Querschnitt
RIN	Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
RLuS 2012	Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Stand 2012
Rdnr.	Randnummer
ROG	Raumordnungsgesetz
RP	Regionalplan
RQ	Regelquerschnitt
S.	Seite
saP	spezielle artenschutzrechtliche Prüfung
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrsordnung
TKG	Telekommunikationsgesetz
u. a.	unter anderem
u. ä.	und ähnliches
UPR	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
v. a.	vor allem
VDE	Verband der Elektrotechnik Elektronik Informationstechnik e. V.
VkBl	Deutsches Verkehrsblatt, Zeitschrift
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
WPBV	Verordnung über Pläne und Beilagen im wasserrechtlichen Verfahren
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz

RvS-SG32-4354.1-2/19

Planfeststellung für den bestandsorientierten Ausbau der B 472 östlich Marktoberdorf

Die Regierung von Schwaben erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A. Tenor

I. Feststellung des Plans

1. Der Plan für den Ausbau der Bundesstraße B 472 östlich Marktoberdorf von Abschnitt 220 Station 1,000 bis Abschnitt 240 Station 1,090 (Bau-km 0+050 bis Bau-km 5+150) 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-rechtlichen Genehmigungen, Erlaubnisse und Planfeststellungen, ein. Ausgenommen hiervon sind wasserrechtliche Gestattungen für Gewässerbenutzungen. Über diese wird unter A.V.1. dieses Beschlusses gesondert entschieden.

II. Planunterlagen

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

Erläuterungsbericht in der Fassung der Tektur vom 26.01.2016 (Unterlage 1 T) samt Anlage 1

Lageplan M 1 : 1.000 in der Fassung der Tektur vom 26.01.2016 (Unterlage 5 T, Blatt-Nrn 1 - 5)

Höhenplan M 1 : 1.000/100 in der Fassung der Tektur vom 26.01.2016 (Unterlage 6 T, Blatt-Nrn 1 - 6)

Landschaftspflegerischer Begleitplan – Maßnahmenplan – M 1: 1.000 in der Fassung der Tektur vom 26.01.2016 (Unterlage 9.2 T, Blatt-Nrn 1 - 6)

Landschaftspflegerischer Begleitplan – Maßnahmenblätter – in der Fassung der Tektur vom 26.01.2016 (Unterlage 9.3 T)

Lageplan Grunderwerb M 1 : 1.000 in der Fassung der Tektur vom 26.01.2016 (Unterlage 10.1 T, Blatt-Nrn 1 - 5)

Grunderwerbsverzeichnis in der Fassung der Tektur vom 26.01.2016 (Unterlage 10.2 T)

Regelungsverzeichnis in der Fassung der Tektur vom 26.01.2016 (Unterlage 11 T)

Lageplan Widmung, Umstufung, Einziehung M 1: 5.000 in der Fassung der Tektur vom 26.01.2016 (Unterlage 12 T)

Straßenquerschnitt M 1 : 50 in der Fassung der Tektur vom 26.01.2016 (Unterlage 14 T)

Lageplan vom 11.12.2011 zum notariellen Kaufvertrag (Urkundennummer 2264/2001) vom 11.12.2001 (Unterlage 20)

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

Übersichtskarte M 1 : 100.000 vom 28.08.2014 (Unterlage 2)

Übersichtslageplan M 1 : 10.000 vom 28.08.2014 (Unterlage 3)

Übersichtshöhenplan M 1 : 10.000/1.000 in der Fassung der Tektur vom 26.01.2016 (Unterlage 4 T)

Landschaftspflegerischer Begleitplan – Maßnahmenplan Übersichtsplan – M 1 : 10.000 in der Fassung der Tektur vom 26.01.2016 (Unterlage 9.1 T)

Landschaftspflegerischer Begleitplan – Eingriff und Kompensation – in der Fassung der Tektur vom 26.01.2016 (Unterlage 9.4 T)

Immissionstechnische Untersuchungen mit Lageplan in der Fassung der Tektur vom 26.01.2016 (Unterlage 17 T)

Wassertechnische Untersuchungen in der Fassung der Tektur vom 26.01.2016 (Unterlage 18 T)

Landschaftspflegerischer Begleitplan – Textteil zur Planfeststellung – in der Fassung der Tektur vom 26.01.2016 (Unterlage 19.1.1 T)

Landschaftspflegerischer Begleitplan – Bestands- und Konfliktplan – M 1 : 5.000 in der Fassung der Tektur vom 26.01.2016 (Unterlage 19.1.2 T)

Faunistisches Gutachten – Amphibien, Reptilien, Fledermäuse vom 28.08.2014 (Unterlage 19.2)

Naturschutzrechtliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung vom 28.08.2014 (Unterlage 19.3)

Übersichtskarte „Umfahrungen von Marktoberdorf und Bertoldshofen“ M 1 : 25.000 vom 30.03.2010 (Unterlage 21)

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

III. Straßenrechtliche Verfügungen

1. Die neuen Bestandteile der Bundesstraße B 472 werden gemäß § 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG mit der Verkehrsübergabe zur Bundesstraße gewidmet, sofern bis dahin die Voraussetzungen des § 2 Abs. 2 FStrG vorliegen. Gleichzeitig werden die nach den Planunterlagen aufzulassenden Bestandteile der B 472 mit der Maßgabe eingezogen, dass die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird. Der räumliche Umfang des Neu- und Rückbaus ergibt sich im Einzelnen aus den Lageplänen, dem Regelungsverzeichnis und dem Lageplan zur Widmung/Umstufung/Einziehung (Unterlagen 5 T, 11 T und 12 T).
2. Von der Planfeststellung sind eine Kreisstraße, verschiedene Gemeindestraßen und sonstige öffentliche Straßen betroffen. 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 und Wege 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 und Wege oder Wegeteile werden mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck umgestuft (Art. 7 Abs. 5 und Art. 6 Abs. 6 BayStrWG).

- Die nach den Planunterlagen aufzulassenden Teile öffentlicher Straßen und Wege sind mit der Sperrung eingezogen (Art. 8 Abs. 5 und Art. 6 Abs. 6 BayStrWG).

Der räumliche Umfang des Neu- und Rückbaus und der Umwidmung ergibt sich jeweils im Einzelnen aus den Lageplänen, dem Regelungsverzeichnis und dem Lageplan zur Widmung/Umstufung/Einziehung (Unterlagen 5 T, 11 T und 12 T).

IV. Kosten der Baumaßnahme

Die Bundesrepublik Deutschland trägt die Kosten des Bauvorhabens sowie der planfestgestellten Folgemaßnahmen, soweit nicht in gesetzlichen Vorschriften, im Regelungsverzeichnis, in den nachfolgenden Bestimmungen oder in Vereinbarungen mit ihr eine andere Regelung getroffen worden ist.

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 den Untergrund einzuleiten sowie weitere Gewässerbenutzungen im planfestgestellten Umfang vorzunehmen.

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

2. Wasserrechtliche Auflagen

2.1 Nebenbestimmungen hinsichtlich Versickerungsanlagen

2.1.1

Bei der Bemessung, Ausgestaltung und dem Betrieb der verwendeten Versickerungsanlagen sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik zu beachten. Die Versickerungsanlagen sind nach der Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung (RAS-Ew), Ausgabe 2005, dem DWA-Merkblatt M 153 vom August 2007 und dem DWA-Arbeitsblatt A 138 vom April 2005 sowie so naturnah wie möglich auszuführen.

2.1.2

Das zu versickernde Niederschlagswasser darf keine für das Grundwasser und das „Bergwaldbächle“ schädlichen Konzentrationen an Schadstoffen sowie keine mit dem Auge wahrnehmbaren Schwimmstoffe oder Ölschlieren aufweisen.

2.1.3

Der Chloridgehalt des Niederschlagswassers ist so gering wie möglich zu halten. Entsprechend sind Auftausalze im Winter auf das notwendige Maß zu beschränken.

2.1.4

Regenwasserabläufe sowie ggf. die Anlagen zur Reinigung des Niederschlagswassers müssen regelmäßig durch einfache Sichtprüfung auf ihre Funktionsfähigkeit geprüft werden. Sie sind bei Bedarf von Sand, Schlamm, Laub u. ä. zu reinigen.

2.1.5

Die baulichen Anlagen sind mindestens einmal jährlich durch einfache Sichtprüfung auf Bauzustand, Betriebssicherheit und Funktionsfähigkeit zu überprüfen.

2.1.6

Bei der Pflege von Pflanz- und Rasenflächen im Bereich der Entwässerungseinrichtungen dürfen keine Pestizide verwendet werden.

2.1.7

Eine Einleitung in den Korbsee oder Bischofsee darf nicht stattfinden.

2.1.8

Einleitungsstellen in Gewässer sind fachgerecht zu planen, strömungsgünstig und so naturnah wie möglich auszuführen und gegen Erosion zu sichern.

2.1.9

Etwaige Beschädigungen an den Böschungen während der Bauzeit sind so schnell wie möglich fachgerecht zu beseitigen.

2.2 Gewässerausbau

2.2.1

Der Ausbau der Gewässer ist so auszuführen, dass die biologische Durchgängigkeit der Gewässer nicht unterbrochen wird.

2.2.2

Der Ausbau der Gewässer hat unter Berücksichtigung von ökologischen Gesichtspunkten zu erfolgen. Das Gewässerbett ist mit wechselnden Gewässerbettbreiten und wechselnden Böschungsneigungen herzustellen.

2.2.3

Die Sicherung der Ufer mit Wasserbausteinen ist auf das unbedingt Erforderliche zu beschränken.

2.2.4

Die Unterhaltung im ausgebauten Bereich obliegt dem Straßenbaulastträger, soweit diese zum Schutz der Bundesstraße B 472 erforderlich ist.

2.2.5

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

2.2.6

Beim Ausbau sind Verschmutzungen des Gewässers zu vermeiden. Es ist insbesondere darauf zu achten, dass keine gewässer- oder fischschädlichen Substanzen in das Gewässer gelangen.

2.2.7

Der Wasserabfluss darf durch die Bauausführung nicht in nachteiliger Weise behindert werden.

2.2.8

Der Uferbereich ist in seiner ursprünglichen Form zu erhalten bzw. wiederherzustellen.

2.2.9

Dem Vorhabensträger obliegen die Mehrkosten der Unterhaltung des Wasserlaufes insoweit, als sie durch die Gewässerkreuzung bedingt sind.

2.2.10

Die Gewässerkreuzungen sind sorgfältig auszuführen und stets in betriebssicherem Zustand zu erhalten.

2.3 Kreuzungsbauwerke

2.3.1

Vor der Bauausführung sind dem Wasserwirtschaftsamt Kempten Bauwerkspläne (Längs- und Querschnitte) für die Kreuzungsbauwerke der Bundesstraße B 472 mit dem Oberfeldbach und dem Hühnerbach (Ifd. Nrn 5.01, 5.03, 5.04 T, 5.05, 5.06, 5.07, 5.09, 5.10, 5.11 T, 5.12 T und 5.13 T des Regelungsverzeichnisses – Unterlage 11 T) vorzulegen. Gleiches gilt für den geplanten Rohrdurchlass auf dem Grundstück FINr. 1652, Gemarkung Bertoldshofen.

Bei der Erstellung der Bauwerkspläne ist die WPBV in der Fassung vom 13.03.2000 zu beachten.

2.3.2

Vor der Bauausführung sind für die Grabenverrohrungen (Ifd. Nrn 5.01, 5.03, 5.04 T, 5.05, 5.06, 5.07, 5.09 und 5.10 des Regelungsverzeichnisses – Unterlage 11 T) hydraulische Berechnungen aufzustellen. Die maßgeblichen Abfluss-

werte für die Grabenverrohrungen sind beim Wasserwirtschaftsamt Kempten nachzufragen. Die Berechnungsergebnisse sind mit diesem abzustimmen. Für den Oberfeldbach ist ein Abflusswert für ein 100jähriches Hochwasser von $3,2 \text{ m}^3/\text{s} + 50 \text{ cm}$ Freibord auf Grund der Hochwasserschutzmaßnahme „Hochwasserrückhaltebecken Engelmairsee“ zwingend einzuhalten.

2.3.3

Die Standsicherheit (Statik) der Brückenbauwerke ist vor der Bauausführung nachzuweisen.

2.3.4

Beginn und Ende der Arbeiten an den Bauwerken BW 4-2a und BW 4-2b sowie dem BW 4-4 sind dem Wasserwirtschaftsamt Kempten und den Fischereiberechtigten im entsprechenden Gewässerabschnitt 14 Tage vorher schriftlich anzuzeigen.

2.3.5

Gegenstände, die während der Bauarbeiten in das Gewässerbett eingebracht werden und nicht zum fertigen Bauwerk gehören, sind nach Abschluss der Bauarbeiten wieder restlos zu entfernen.

2.3.6

Eine Einengung des jeweiligen Abflussquerschnittes ist nicht zulässig.

2.3.7

Die Brückenwiderlager bzw. die Ein- und Ausläufe der Durchlässe sind durch Berollung mit Wasserbausteinen zu sichern. Grundsätzlich sollte kein Beton verwendet werden. Aus hydraulischen bzw. statischen Gründen wird einer Versetzung der Wasserbausteine in Beton zugestimmt. Dabei ist darauf zu achten, dass das „vordere“ Drittel der Fugen nicht mit Beton verfüllt wird. Dieser Bereich der Fugen kann mit Humus verfüllt und begrünt werden.

2.3.8

Dem Baulastträger der Brücken bzw. Durchlässe obliegt die Unterhaltung der Gewässer insoweit als diese zum Schutz dieser Anlagen erforderlich ist.

2.3.9

Das Gewässerbett im Bereich der Kreuzungen ist gegen Wasserangriff ausreichend zu sichern.

2.3.10

Bei der Herstellung ist darauf zu achten, dass die biologische Durchgängigkeit der Gewässer nicht unterbrochen wird. Im Wesentlichen bedeutet das, dass keine Abstürze erzeugt werden und dass die Gewässersohle auch im Kreuzungsbereich durchgehend mit Sohlsubstrat (ca. 20 cm dick) bedeckt ist.

2.4 Allgemeine wasserrechtliche Auflagen zum Straßenausbau

2.4.1

Im Bereich von Bau-km 4+280 bis Bau-km 4+800 darf mit dem Ausbaurbeiten erst dann begonnen werden, wenn der Brunnen Ob dauerhaft nicht mehr für die Trinkwasserversorgung benutzt wird.

2.4.2

Die Baumaßnahme ist unter Berücksichtigung der allgemein anerkannten Regeln der Technik und Baukunst sowie unter Beachtung der einschlägigen Vorschriften und der Grundsätze zum Schutz des Grundwassers durchzuführen.

2.4.3

Die erforderlichen Bauarbeiten sind mit Rücksicht auf das unmittelbar betroffene Grundwasser unter Anwendung größtmöglicher Sorgfalt und Vorsicht (bei Bauausführung im Allgemeinen, beim Geräteinsatz hinsichtlich Trieb- und Schmiermittelverlust usw.) durchzuführen. Eine Gefährdung und Verunreinigung des Untergrundes und des Grundwassers jeglicher Art muss zuverlässig vermieden werden. Eine intensive Bauüberwachung ist daher sicherzustellen.

2.4.4

Die Eingriffe in den Untergrund und die Deckschichten sind auf das absolut erforderliche Ausmaß zu beschränken. Bleibende Verletzungen der schützenden Bodendeckschicht sind zu vermeiden; für eine ordnungsgemäße Wiederherstellung der Deckschicht ist zu sorgen.

2.4.5

Die Bauarbeiten sind zügig durchzuführen und in kürzest möglicher Zeit abzuschließen, um eine Grundwassergefährdung durch den Baubetrieb zu begrenzen.

2.4.6

Beginn und Ende der Baumaßnahme einschließlich aller damit zusammenhängenden Arbeiten sind dem Landratsamt Ostallgäu rechtzeitig mitzuteilen.

2.4.7

Vorkommnisse bei der Bauausführung, die eine Verunreinigung oder Gefährdung des Grundwassers befürchten lassen, sind der Gemeinde Bidingen und dem Landratsamt Ostallgäu zu melden.

2.4.8

Weitere Auflagen, die sich aus hygienischer Sicht ergeben sollten, bleiben vorbehalten.

2.5 Ausgleichsfläche im Wasserschutzgebiet

Die Ausgleichsmaßnahme auf dem Grundstück FINr. 482, Gemarkung Bertoldshofen, an der Geltnach im Wasserschutzgebiet darf nur in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Kempten durchgeführt werden.

2.6 Lagerung wassergefährdender Stoffe

Bei der Lagerung wassergefährdender Stoffe ist die übliche Sorgfaltspflicht zu berücksichtigen, dass keine Stoffe ins Grundwasser oder in ein Oberflächengewässer gelangen.

2.7 Altlasten

2.7.1

Vor Beginn von baulichen Maßnahmen (insbesondere Aushubarbeiten) auf dem Grundstück FINr. 2019, Gemarkung Bertoldshofen, ist dieses orientierend zu untersuchen (Katasternummer 77700106 des Altlastenkatasters des Freistaats

Bayern). Das Wasserwirtschaftsamt Kempten ist bei den Planungen für die weiteren Erkundungsschritte einzubeziehen. Zur Abstimmung des weiteren Vorgehens ist zudem das Landratsamt Ostallgäu – Bodenschutzrecht – frühzeitig einzuschalten. In Abhängigkeit von den festgestellten Belastungen ist das weitere Vorgehen einvernehmlich mit dem Landratsamt Ostallgäu und dem Wasserwirtschaftsamt Kempten festzulegen.

2.7.2

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

2.8 Geogene Bodenbelastungen

Sollten geogene Bodenbelastungen festgestellt werden, ist das Landratsamt Ostallgäu davon in Kenntnis zu setzen.

3. Hinweise

3.1

Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) und des Bayerischen Wassergesetzes (BayWG) mit den dazu ergangenen Verordnungen und Richtlinien maßgebend. Die hiernach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den Erlaubnisaufgaben dieses Beschlusses grundsätzlich nicht enthalten.

3.2

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 Ostallgäu zu beantragen.

VI. Naturschutzrechtliche Auflagen

1. Die im landschaftspflegerischen Begleitplan – Maßnahmenplan – in der Fassung der Tektur vom 26.01.2016 (Unterlage 9.2 T, Blatt-Nrn 1 - 6) vorgesehenen und in den landschaftspflegerischen Maßnahmenblättern in der Fassung der Tektur vom 26.01.2016 (Unterlage 9.3 T) beschriebenen Maßnahmen zur Gestaltung, zur Vermeidung, zum Ausgleich und zum Artenschutz sind im angegebenen Umfang (Form, Ausführung, Ausführungszeitpunkt und Ausführungsdauer) im Benehmen mit dem Landratsamt Ostallgäu – Untere Naturschutzbehörde – zu leisten und zu pflegen. Die Ausgleichsmaßnahme A 3 ist außerdem in enger Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Kempten umzusetzen und bis zum Ende der Betriebszeit des Straßenteilstücks der B 472 und dessen Rückbau zu erhalten.
2. Soweit das Interesse an der Sicherheit des Verkehrs und der verkehrlichen Anlagen nicht gefährdet wird, ist bei jedem Mulchvorgang anzustreben, auf wechselnden Flächen bis zu 10 % Brachflächen stehen zu lassen.
3. Die erforderlichen Rodungsarbeiten dürfen nur im Zeitraum vom 1. Oktober bis 28. Februar erfolgen.
4. Der Abriss des Stadels (ca. bei Bau-km 0+840) ist in den Monaten September und Oktober und nur in Begleitung eines Sachverständigen durchzuführen.
5. Der Erfolg des Anbringens von Fledermauskästen als Ersatzlebensraum für den entfernten Stadel (Maßnahme 5 A_{CEF} gemäß Unterlage 9.3 T) ist über ein Monitoring zu überprüfen. Das Monitoring ist in enger Abstimmung mit dem Landratsamt Ostallgäu – Untere Naturschutzbehörde – durchzuführen.
6. Es ist ein für den Laubfrosch vertikal nicht überwindbares Amphibienleitsystem zu wählen.
7. Zur Gewährleistung einer möglichst umweltschonenden Durchführung der Baumaßnahmen und der fachkundigen Durchführung der naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen wird eine Umweltbaubegleitung (ökologische Bauleitung) empfohlen.

8. Für die Meldung der planfestgestellten Ausgleichsflächen gemäß dem landschaftspflegerischen Begleitplan – Maßnahmenplan – (Unterlage 9.2 T, Blatt-Nrn 1 - 6) an das Ökoflächenkataster beim Bayerischen Landesamt für Umwelt ist spätestens acht Wochen nach Bestandskraft dieses Beschlusses der Regierung von Schwaben – Höhere Naturschutzbehörde – der vollständig ausgefüllte Meldebogen des Bayerischen Landesamtes für Umwelt in elektronisch weiterverarbeitbarer Form zu übermitteln.
9. Im Bereich bis zu 7,5 m vom Fahrbahnrand der B 472 sowie der Kreisstraße OAL 8 dürfen keine Bäume gepflanzt werden.

VII. Sonstige Auflagen

1. Zeitpunkt der Errichtung des Bauwerks 4-4

Mit der Errichtung des Bauwerks 4-4 darf erst begonnen werden, wenn die Hochwasserschutzmaßnahmen des Zweckverbandes Gennach-Hühnerbach (Hochwasserrückhaltebecken Indianer und Hochwasserrückhaltebecken Engelmaiersee mit den zugehörigen Gewässerausbaumaßnahmen) gemäß Planfeststellungsbeschluss des Landratsamtes Ostallgäu vom 13.12.2013 (Az. 41-6414/3) errichtet und in Funktion sind.

2. Forstwirtschaft

2.1

Im Zuge der Bauausführung sind die tatsächlich gerodeten Waldflächen zu erfassen und der Unteren Forstbehörde am Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Kaufbeuren anzuzeigen.

2.2

Die Ersatzaufforstung (Maßnahme-Nr. 10 W gemäß Unterlage 9.3 T) ist in Abstimmung mit der Unteren Forstbehörde am Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Kaufbeuren vorzunehmen.

2.3

Die geschädigten Waldtraufe (Maßnahme-Nr. 12 V gemäß Unterlage 9.3 T) sind in Abstimmung mit der Unteren Forstbehörde am Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Kaufbeuren zu gestalten.

3. Denkmalpflege

3.1

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

3.2

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

3.3

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

3.4

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 Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen.

3.5

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.

3.6

Eventuell zu Tage tretende Bodendenkmäler sind gemäß Art. 8 Abs. 1 und 2 DSchG an das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege in München oder die Untere Denkmalschutzbehörde beim Landratsamt Ostallgäu zu melden.

4. Versorgungseinrichtungen und Telekommunikation

4.1

Bei der Bauausführung sind die Elektrizitätsleitungen (Mittelspannungskabel) BID 133 und BID 133a, die in den Plänen der LEW Verteilnetz GmbH vom 09.05.2016 enthalten sind, zu berücksichtigen. Die Kostentragung der Umlage bzw. Neuverlegung der Elektrizitätsleitungen im Zuge der Neutrassierung der B 472 erfolgt gem. Punkt 7 der Vorbemerkung zum Regelungsverzeichnis (Unterlage 11 T). Die Unterhaltung obliegt dem Eigentümer der Leitungen.

4.2

Der Zeitpunkt des Baubeginns ist folgenden Versorgungseinrichtungen zur Abstimmung der erforderlichen technischen Baumaßnahmen mindestens 6 Monate vor Baubeginn mitzuteilen:

- Deutsche Telekom Technik GmbH, TI NL Süd, PTI 23, Gablinger Straße 2, 86368 Gersthofen
- LEW Verteilnetz GmbH, Schaezlerstraße 3, 86150 Augsburg
- LEW TelNet GmbH, Oskar-von-Miller-Straße 1b, 86356 Neusäß

4.3

Innerhalb des Schutzbereiches (beiderseits der Leitungsmittelachse jeweils 8,0 m) der 20-kV-Freileitungen der LEW Verteilnetz GmbH müssen die ein-

schlägigen Vorschriften der DIN EN 50423 (vormals VDE-Vorschrift 0210) beachtet werden; insbesondere ist nach DIN VDE 0105 bei Arbeiten in Spannungsnähe immer ein Schutzabstand von mindestens 3,0 m zu den unter Spannung stehenden Leiterseilen einzuhalten.

4.4

Sämtliche Baumaschinen und Geräte, die im Rahmen der Baumaßnahme innerhalb des Schutzbereichs der 20-kV-Freileitungen der LEW Verteilnetz GmbH zum Einsatz kommen, sind so zu betreiben bzw. zu errichten, dass eine Annäherung von weniger als 3,0 m an die Leiterseile in jedem Fall ausgeschlossen ist. Dabei ist zu beachten, dass die Seile bei hohen Temperaturen weiter durchhängen bzw. bei Wind erheblich ausschlagen können.

Jede auch nur kurzfristige Unterschreitung des Schutzabstands ist für die am Bau Beschäftigten lebensgefährlich.

4.5

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

4.6

Bei allen erforderlichen Arbeiten im Bereich der Kabeltrassen ist die LEW TelNet GmbH zu informieren. Mit ihr sind die zu treffenden Maßnahmen abzustimmen. Der Betrieb und der Zugang zur Kabeltrasse der LEW TelNet GmbH müssen während der gesamten Arbeiten gewährleistet und gesichert sein.

4.7

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

5. Grundstückszufahrten

5.1

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

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

5.2

Der öffentliche Feld- und Waldweg mit der lfd. Nr. 1.1.02a T des Regelungsverzeichnisses (Unterlage 11 T) ist so parallel zur Bundesstraße B 472 zu verlängern, dass auch das Grundstück FINr. 1907 (Gemarkung Bertoldshofen) über ihn erschlossen wird.

5.3

Das Grundstück FINr. 1027, Gemarkung Bernbach, erhält eine direkte Zufahrt zur Bundesstraße B 472. Deren Lage ergibt sich aus dem Lageplan mit Datum 11.12.2011, der dem notariellen Kaufvertrag mit der Urkundennummer 2264/2001 und den festgestellten Planunterlagen als Unterlage 20 beigefügt ist.

6. Barrierefreiheit der Bushaltestellen sowie der Querungshilfe

Die beiden Bushaldebuchten bei Burk/Selbensberg (Bau-km 0+300) sowie die beiden Bushaldebuchten bei Ob sind barrierefrei mit einem Kasseler Sonderbord mit 16 bis 18 cm Höhe zu errichten. Auch die Querungshilfe bei Bau-km 0+280 ist soweit als möglich barrierefrei zu gestalten.

7. Viehtrieb bei Bau-km 0+170

In etwa bei Bau-km 0+170 ist gemäß dem Roteintrag in Unterlage 5/1 T (Lageplan Blatt-Nr. 1) unter der B 472 ein Viehtrieb (Höhe: 2,5 bis 2,8 m; ca. 14 % Längsneigung der Zuwegung) zu errichten. Der Neubau hat gemäß den geltenden technischen Richtlinien zu erfolgen. Die Kosten hierfür trägt die Bundesrepublik Deutschland, Straßenbauverwaltung. Die Unterhaltung obliegt dem Einwendungsführer.

VIII. Vorrang der Auflagen und sonstigen Regelungen

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

IX. Entscheidungen über Einwendungen

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

X. Verfahrenskosten

1. Der Freistaat Bayern trägt die Kosten des Verfahrens.
2. Für diesen Beschluss werden weder Gebühren noch Auslagen erhoben.

B. Sachverhalt

I. Beschreibung des Vorhabens

Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses ist der bestandsorientierte Ausbau der Bundesstraße 472 (B 472) östlich von Marktoberdorf zwischen der Einmündung der Gemeindeverbindungsstraße bei Burk und der Einmündung der Gemeindeverbindungsstraße bei Etzlensberg mit dortigem Anschluss an den bereits fertiggestellten Ausbaubereich. Die Ausbaustrecke ist ca. 5,1 km lang und liegt auf dem Gebiet der Stadt Marktoberdorf und der Gemeinde Bidingen im Landkreis Ostallgäu.

Die B 472 beginnt an der B 12 bei Marktoberdorf und führt über Schongau und Bad Tölz bis zur Bundesautobahn A 8, Anschlussstelle Irschenberg. Sie ist eine wichtige Ost-West-Verbindung für den überregionalen, regionalen und zwischenörtlichen Verkehr. Nachdem die Voralpenautobahn aufgegeben wurde (1981), hat die B 472 als südlichste Querverbindung zunehmend an Bedeutung gewonnen. Sie ist von starkem Güterverkehr gekennzeichnet.

Aufgrund der relativ gestreckten Linienführung der bestehenden Bundesstraße und der topographischen Gegebenheiten wird weitgehend im Bestand gebaut. Lediglich im Bereich südlich von Selbensberg wird wegen der zwingenden Verbesserung der Linienführung vom Bestand nach Süden abgewichen.

Im Ausbaubereich kommen zwei Querschnitte zur Ausführung: ein 3-streifiger Bereich mit wechselseitigen Überholmöglichkeiten im Westen und ein 2-streifiger Bereich im östlichen Ausbaubereich bei Ob.

Durch die geplante Maßnahme werden wesentliche Verbesserungen in Verkehrsablauf, Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit erzielt. Dies wird v. a. erreicht durch:

- Herstellung einer ebenen, tragfähigen und frostsicheren Fahrbahn
- Verbesserung der Linienführung im Grund- und Aufriss
- Trennung der Verkehrsarten (Geh- und Radverkehr und landwirtschaftliche Erschließung der angrenzenden Grundstücke) durch die Anlage von Ersatzwegen parallel zur B 472 auf der gesamten Strecke
- Vergrößerung der Fahrbahnbreiten

- Anlegung einer gesicherten Überholmöglichkeit in 2+1 – Betriebsform (RQ 15,5) in einem Teilbereich
- Beseitigung der Verflechtung von Durchgangsverkehr und kreuzendem landwirtschaftlichen Verkehr durch die Vergrößerung des Lichtraumprofils eines bestehenden Unterführungsbauwerks (BW 4-1) sowie durch die Projektierung neuer Kreuzungsbauwerke
- Beseitigung des höhengleichen Anschlusses Selbensberg Ost
- Beseitigung der höhengleichen Einmündung der Kreisstraße OAL 8 bei Ob durch Errichtung einer teilplanfreien Anbindung
- Beseitigung von unfallträchtigen Streckenabschnitten im Bereich zwischen Selbensberg und Etzlensberg durch die Vergrößerung der vorhandenen Kurvenradien und durch einheitliche Längsneigung

II. Entwicklungsgeschichte der Planung

Zum Gesamtabschnitt wurde ein Vorentwurf vom 15.03.1994 erarbeitet, der am 04.04.1996 geändert und mit RS vom 15.01.1997 (Az. 430-4353.2/2) genehmigt wurde. Mit Datum vom 30.10.2001 wurde die 2. Änderung des Vorentwurfes bearbeitet, die insbesondere den Regelquerschnitt RQ 15,5 (2+1 – Betriebsform) einführte. Das Bundesverkehrsministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen erteilte der 2. Änderung von 2001 mit Schreiben vom 30.03.2005 den Gesehenvermerk. Die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern genehmigte den Vorentwurf mit Schreiben vom 05.04.2005.

III. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Das Staatliche Bauamt Kempten beantragte mit Schreiben vom 28.08.2014 bei der Regierung von Schwaben die Planfeststellung für das verfahrensgegenständliche Vorhaben.

Die unter A.II. des Beschlusstextes aufgeführten Planunterlagen (in der Fassung vom 28.08.2014) wurden auf Veranlassung der Regierung von Schwaben bei der Stadt Marktoberdorf und der Verwaltungsgemeinschaft Bidingen vom 10.02.2015 bis 09.03.2015 zur allgemeinen Einsicht ausgelegt. Zeit und Ort der Auslegung wurden jeweils vorher ortsüblich bekanntgemacht. In der Bekanntmachung wurde

insbesondere darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bis spätestens zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist (konkret bis zum 23.03.2015) 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. Nicht ortsansässige Betroffene wurden schriftlich auf die Auslegung der Unterlagen hingewiesen. Die Regierung von Schwaben gab auch den betroffenen Trägern öffentlicher Belange Gelegenheit zur Stellungnahme zu dem Vorhaben. Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 24.06.2015 in einem Erörterungstermin mit den erschienenen Beteiligten erörtert. Über den Erörterungstermin wurde eine Niederschrift gefertigt.

Aufgrund der erhobenen Einwendungen und als Ergebnis der Erörterung hat der Vorhabensträger eine Planänderung erarbeitet, die als Tektur vom 26.01.2016 in die Planung eingegangen ist. Durch diese wird im Wesentlichen auf die Ausweisung des Ausbauabschnitts als Kraftfahrstraße verzichtet. Außerdem werden teilweise Gemeindeverbindungsstraßen und öffentliche Feld- und Waldwege verbreitert und ergänzt. Die Bushaltestellen Burk, Selbensberg und Ob sowie die Unterführung bei Etzlensberg wurden umgeplant.

Die geänderten Unterlagen wurden dann auf Veranlassung der Regierung von Schwaben bei der Stadt Marktoberdorf und der Verwaltungsgemeinschaft Bidingen vom 16.02.2016 bis 15.03.2016 zur allgemeinen Einsicht ausgelegt. Zeit und Ort der Auslegung wurden jeweils vorher ortsüblich bekanntgemacht. Nicht ortsansässige Betroffene wurden schriftlich auf die Auslegung der Unterlagen hingewiesen.

Auch den betroffenen Trägern öffentlicher Belange gab die Regierung von Schwaben Gelegenheit zur Stellungnahme zu den geänderten Planunterlagen. Während der Einwendungsfrist sind 26 Stellungnahmen und Anregungen eingegangen, davon 10 Einwendungen von privater Seite. Von einem weiteren Erörterungstermin wurde abgesehen.

C. Entscheidungsgründe

I. Allgemeines

1. Notwendigkeit und Bedeutung der Planfeststellung

Nach § 17 Abs. 1 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Der Ausbau der B 472 östlich von Marktoberdorf einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen bedarf daher der vorherigen Zulassung in einem Planfeststellungsverfahren.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihr berührten öffentlichen Belange festgestellt. Außerdem werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG). 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 macht nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG, Konzentrationswirkung). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 i. V. m. § 10 WHG. Gemäß § 19 WHG kann die Regierung von Schwaben jedoch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden. Auf Grund der Regelungen in § 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG und in Art. 6 - 8 BayStrWG konnten auch die in A.III. des Beschlusstextes enthaltenen straßenrechtlichen Verfügungen getroffen werden.

2. Voraussetzungen der Planfeststellung

Die Feststellung der vorgelegten Pläne für den Ausbau der B 472 östlich von Marktoberdorf einschließlich ihrer Folgemaßnahmen liegt im Ermessen der Planfeststellungsbehörde. Dieser Ermessensspielraum geht nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts über ein einfaches Verwaltungsermessen hinaus. Wesentliches Element des Planungsermessens ist die sogenannte planerische Gestaltungsfreiheit. Diese mit dem Wesen jeder Planung zwangsläufig verbundene Gestaltungsfreiheit unterliegt jedoch rechtlichen Bindungen. Die Planfeststellungsbehörde muss insbesondere drei Planungsschranken beachten:

- Sie darf nicht gegen zwingende gesetzliche Planungsvorgaben verstoßen (Planungsleitsätze),
- sie hat die Notwendigkeit des geplanten Vorhabens grundsätzlich zu rechtfertigen (Planrechtfertigung) und
- 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 Abwägung 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 unter C.III. dieses Beschlusses näher dargelegt ist – bei der Feststellung der Pläne für den Ausbau der B 472 östlich von Marktoberdorf eingehalten.

II. Verfahrensrechtliche Bewertung

1. Zuständigkeit und Verfahren

Die Regierung von Schwaben ist gemäß Art. 39 Abs. 2 BayStrWG i. V. m. Art. 3 und 72 ff BayVwVfG sachlich und örtlich zuständige Behörde für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens. Dieses richtet sich nach den Bestimmungen des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) und ergänzend nach den Vorschriften des bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (BayVwVfG).

Nach der Auslegung der geänderten Pläne konnte gem. § 17a Nr. 2 FStrG von der Durchführung eines weiteren Erörterungstermins abgesehen werden. Insbesondere erschien eine weitere Ermittlung des Sachverhalts im Rahmen eines Erörterungstermins nicht notwendig. Außerdem war nicht davon auszugehen, dass mit den Einwendungsführern, deren Einwendungen nicht berücksichtigt werden, eine Einigung hätte erreicht werden können. Die eingegangenen Äußerungen wurden im Verfahren verwertet bzw. bewertet.

2. Prüfung der Umweltverträglichkeit

Bei der Planfeststellung sind die berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit zu prüfen. Der Ausbau der B 472 gehört nicht zu den Straßenbaumaßnahmen, für die nach § 17 Satz 1 FStrG i. V. m. § 3b Abs.1 UVPG i. V. m. Nrn 14.3, 14.4 oder 14.5 der Anlage 1 zum UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung obligatorisch ist.

Für die Ausbaumaßnahme hat die Regierung von Schwaben das Vorhaben überschlägig im Rahmen der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalles nach § 3a UVPG i. V. m. § 3c UVPG und Ziff. 14.6 der Anlage 1 zum UVPG (Bau einer sonstigen Bundesstraße) geprüft. Hierzu wurden u. a. die Stellungnahmen der Höheren Naturschutzbehörde und der Sachgebiete Technischer Umweltschutz und Wasserwirtschaft der Regierung von Schwaben eingeholt. Das Vorhaben ist nicht überdimensioniert. Es wird nicht neu in erholungsrelevante Landschaftsräume eingegriffen. Die vorhandenen Gehölze und Grünbestände werden soweit wie möglich erhalten, bodenständige Gehölze neu gepflanzt. Es werden zahlreiche Minimierungsmaßnahmen durchgeführt. Unvermeidbare anlagebedingte Versiegelungen und Überprägungen der natürlichen Gelände-

morphologie sowie von Flächen mit Feucht- und Magervegetation können in ausreichendem Maße kompensiert werden. Zur Eingriffskompensation sind dazu landschaftspflegerische Maßnahmen in einem Umfang von ca. 2,4 ha vorgesehen. Schutzgebiete nach Naturschutzrecht sind nicht betroffen. Zum Schutz der Amphibien und Reptilien werden geeignete, ortsfeste Leiteinrichtungen errichtet, die mit einem „Überkletterungsschutz“ für Laubfrösche versehen werden. Dadurch kann die Bestandssituation der B 472 im Plangebiet in tierökologischer Sicht erheblich verbessert werden. Eine regelmäßige intensive Nutzung von Jagdhabitaten durch Fledermäuse im direkten Umfeld der B 472 oder regelmäßig genutzte, die B 472 querende Flugkorridore des Großen Mausohrs konnten nach den Kartierungsergebnissen nicht festgestellt werden. Es ist von keinem signifikant erhöhten Tötungsrisiko und keiner Verschlechterung des Erhaltungszustandes der vorhandenen Fledermauspopulationen auszugehen. Durch die in der Planung vorgesehenen Unter- und Überführungen kann die aktuelle Situation trassenquerender Tiere teilweise sogar verbessert werden. Die durch die Baumaßnahme beeinflussten Waldrandzonen können durch waldrandoptimierende bodenständige Neupflanzungen wieder hergestellt werden. Für den Biber wird eine Wanderhilfe in Form von Bermen errichtet. Es ist grds. nicht von einer erheblichen Verstärkung der Störauswirkungen auf Greifvögel und Eulen auszugehen. Rodungen und Baumfällarbeiten dürfen nur vom 1. Oktober bis 28. Februar ausgeführt werden. Damit können baubedingte Auswirkungen auf Greifvögel und Eulen in ausreichendem Maße reduziert werden. Durch einen folienbespannten Bauzaun während der Bauzeit werden auch Störungen des Schwarzstorchs ausreichend ausgeschlossen. Beeinflussungen des Landschaftsbildes, die durch Herstellung des erweiterten Straßenkörpers entstehen, können dadurch kompensiert werden, dass wirkungsvolle straßenbegleitende Pflanzungen aus heimischen Gehölzen eingebracht werden und damit nach Umsetzung der Planung das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist. Eine Einleitung von Straßenwasser in den Korbsee oder Bischofsee findet nicht statt. Das zu versickernde Niederschlagswasser weist keine für das Grundwasser und das „Bergwaldbächle“ schädlichen Konzentrationen an Schadstoffen sowie keine mit dem Auge wahrnehmbaren Schwimmstoffe oder Ölschlieren auf. Der Chloridgehalt des Niederschlagswassers wird so gering wie möglich gehalten. Die biologische Durchgängigkeit der Gewässer wird nicht unterbrochen. Der Ausbau der Gewässer erfolgt unter Berücksichtigung von ökologischen Gesichtspunkten. Bei der Ausführung der Arbeiten am Gewässer wird größtmögliche Rücksicht auf die Belange der Fischerei

genommen. Der Wasserabfluss wird durch die Bauausführung nicht in nachteiliger Weise behindert. Bestehende Gewässerdurchlässe unter der B 472 bleiben in ihrer Lage und Dimensionierung erhalten, teils werden sie aufgeweitet. Uferbereiche werden in ihrer ursprünglichen Form erhalten bzw. wiederhergestellt. Es erfolgt keine Einengung des jeweiligen Abflussquerschnittes. Das Grundwasser wird in ausreichendem Maße geschützt. Wasserschutz- und Überschwemmungsgebiete sind hinreichend berücksichtigt. Die Trasse rückt in einem Teilbereich von der Wohnbebauung ab. Dadurch wird die Lärmsituation verbessert. Immissionsgrenzwerte werden durch die Maßnahme nicht überschritten.

Zusammenfassend wird festgestellt, dass unter Berücksichtigung der in Anlage 2 zum UVPG genannten Kriterien voraussichtlich keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind, die nach § 12 UVPG zu berücksichtigen wären. Deshalb besteht keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Das Ergebnis der UVP-Vorprüfung wurde im Regierungsamtsblatt Nr. 2/2015 der Regierung von Schwaben vom 10.02.2015 veröffentlicht.

III. Materiell-rechtliche Bewertung des Vorhabens

1. Planungsleitsätze

In der Planung sind die maßgeblichen gesetzlichen Planungsleitsätze (zwingende materielle Rechtssätze) beachtet. Hierbei handelt es sich z. B. um die gesetzlichen Vorschriften des FStrG. 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. Eine Verletzung dieser zwingenden Planungsleitsätze ist nicht ersichtlich.

2. Planrechtfertigung

Der Ausbau der B 472 östlich von Marktoberdorf und die damit verbundenen, in den Planunterlagen dargestellten Folgemaßnahmen sind aus Gründen des

Gemeinwohls unter besonderer Berücksichtigung der straßenrechtlichen Zielsetzungen erforderlich (§ 3 Abs. 1 FStrG), d. h. vernünftigerweise geboten.

Das Bauvorhaben ist aus Gründen des Gemeinwohls geboten, da Bundesstraßen ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr zu dienen haben (§ 1 FStrG). Nach § 3 Abs. 1 FStrG sind Bundesstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern und sonst zu verbessern.

Wie in der Beschreibung des Vorhabens (B.I.) dargelegt, ist die B 472 eine wichtige Ost-West-Verbindung für den überregionalen, regionalen und zwischenörtlichen Verkehr. Nachdem die Voralpenautobahn aufgegeben wurde (1981), hat die B 472 als südlichste Querverbindung zunehmend an Bedeutung gewonnen. Sie wurde im betreffenden Streckenabschnitt in den Jahren 1958 bis 1960 gebaut. Die auf beinahe gesamter Strecke stark beschädigte Fahrbahn zeigt, dass die Dimensionierung des Oberbaus für die inzwischen vorhandene Verkehrsmenge mit einem überdurchschnittlich hohen Schwerverkehrsanteil nicht mehr ausreichend ist. Außerdem ist die Fahrbahnbreite von 6,0 m für den Verkehr zu schmal, was zu einem erhöhten Unfallrisiko führt. Es fehlen Überholsichtweiten, die Einmündungen sind schwer einsehbar. Auf der B 472 kann aufgrund der geringen Querschnittsbreite in Verbindung mit der unbefriedigenden Linienführung und dem unsteten Fahrbahnverlauf mit zahlreichen Kuppen und Kurven das stetig steigende Verkehrsaufkommen nicht ausreichend sicher und reibungslos bewältigt werden. Für eine Straße der Kategoriengruppe LS II der Richtlinien für die integrierte Netzplanung (RIN) ist dies nicht richtliniengemäß und stellt eine Gefahrenquelle dar. Die Einmündung der Kreisstraße OAL 8 bei Ob ist eine immer wieder in Erscheinung tretende Unfallhäufungsstelle im Ostallgäu. Dies belegt, dass der Ausbau der B 472 dringend geboten ist.

So befürwortet das Polizeipräsidium Schwaben Süd/West den Ausbau mit Stellungnahme vom 13.03.2015 ausdrücklich und verweist darauf, dass die Unfalldichte zeitweise deutlich höher war als auf anderen Bundesstraßen im Ostallgäu. Auch das Landratsamt Ostallgäu begrüßt mit Schreiben vom 23.03.2015 den Ausbau der B 472 in dem sehr unfallträchtigen Streckenabschnitt.

Im angrenzenden Regierungsbezirk Oberbayern wurde die B 472 bereits mit einer Fahrbahnbreite von 7,5 m und ebenfalls abschnittsweise in 2+1 – Betriebs-

form (RQ 15,5) ausgebaut. Der nunmehrige Ausbau der B 472 östlich Markt- oberdorf stellt die Weiterführung dieses Querschnitts nach Schwaben dar.

Außerdem ist der Ausbau der B 472 (zwischen Marktoberdorf und Schongau) explizit als Ziel im Regionalplan der Region Allgäu (RP 16, Teil B, IV, 1.2.2) genannt. Die Straße liegt auf der Entwicklungsachse Kempten/Marktoberdorf/ Schongau. Aus diesem Grund soll die B 472 zwischen Marktoberdorf und der Regionsgrenze im Osten zur Verbesserung ihrer Leistungsfähigkeit und der Verkehrssicherheit ausgebaut werden. Die Maßnahme stärkt die überregionale Verbindung zwischen der BAB A 7 bei Kempten und der BAB A 8 bei Irschen- berg.

Nach Überzeugung der Regierung von Schwaben ist der planfestgestellte Stra- ßenausbau geboten, um das bestehende und künftige Verkehrsaufkommen zu bewältigen und die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu gewährleisten. Die für das Vorhaben sprechenden Umstände rechtfertigen auch die Inan- spruchnahme von Eigentum sowie die sonstigen Auswirkungen. Darauf wird im Zusammenhang mit der Abwägung der einzelnen Belange noch näher einge- gangen.

Gleichermaßen geeignete Projektalternativen zur Erreichung des Planziels sind nicht ersichtlich. Der Verzicht auf die Baumaßnahme („Null-Variante“) ist keine sachgerechte und sinnvolle Projektalternative, da dadurch dem Planungsziel nicht Genüge getan wird.

3. Würdigung und Abwägung öffentlicher Belange

3.1 Allgemeine Ermessenserwägungen

Die Planfeststellungsbehörde hat bei der Planabwägung auch überprüft, ob die Gründe, die für das Vorhaben sprechen, so gewichtig sind, dass sie die Beein- trächtigungen der entgegenstehenden Belange unter Einschluss der Belange des Natur- und Landschaftsschutzes rechtfertigen (vgl. BVerwG, Urteil vom 19.05.1998, NVwZ 1999, 528 ff). Auch wenn – wie bereits ausgeführt – die Straßenausbaumaßnahme vernünftigerweise geboten ist, muss in der Abwä- gung geprüft werden, ob unüberwindbare Belange dazu nötigen, von der Pla- nung abzusehen (BVerwG, Urteil vom 10.04.1997, NVwZ 1998, 508 ff). Bei der

Beurteilung einer solchen Nullvariante ist festzustellen, dass dem Interesse an der Durchführung des Vorhabens bei der Abwägung der durch die Planung verfolgten öffentlichen Interessen mit den Betroffenheiten der Eigentümer und der Anlieger sowie den anderen durch die Planung berührten entgegenstehenden Belangen der Vorrang einzuräumen ist.

Für die Baumaßnahme sprechen zunächst die Belange, die – wie unter C.III.2. dieses Beschlusses dargelegt – die Rechtfertigung des Vorhabens stützen. Zwar stehen den öffentlichen Belangen unbestreitbar u. a. private Belange einzelner Grundstücksbetroffener gegenüber. Auch Boden wird zwangsläufig teilweise versiegelt, Natur und Umwelt beeinträchtigt. Die nachteiligen Auswirkungen sind jedoch nicht von solcher Schwere und solchem Gewicht, dass sie die Sinnhaftigkeit des Projektes in Frage stellen. Durch andere straßenbauliche Maßnahmen (wie z. B. stellenweises Ausbessern der Fahrbahnoberfläche) oder durch verkehrslenkende Maßnahmen (wie z. B. Geschwindigkeitsbegrenzungen) kann keine der plangegegenständlichen Maßnahme vergleichbare Verbesserung der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs erreicht werden.

Die von dem Bauvorhaben betroffenen Grundstückseigentümer erhalten einen Ausgleich. Der Verlust von landwirtschaftlichen Flächen führt bei keinem landwirtschaftlichen Betrieb zu existenziellen Gefährdungen. Zwar wird ein landwirtschaftlicher Betrieb durch den mit der Baumaßnahme verbundenen Grundstücksbedarf erheblich betroffen. Die fristgerecht geltend gemachte eventuelle Existenzgefährdung dieses Betriebes lässt sich jedoch durch Bereitstellung von Ersatzland abwenden. Die Lärmbelastung für den Ortsteil Selbenseberg wird durch das Abrücken von der Wohnbebauung mit gleichzeitiger Eintiefung der Fahrbahn in das Gelände deutlich verbessert. Auch die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes sind nicht von solchem Gewicht, dass sie der Verwirklichung des Gesamtvorhabens zwingend entgegenstehen. Durch den so weit wie möglich bestandsnahen Ausbau werden die Eingriffe in Natur und Landschaft minimiert. Die dennoch mit dem Straßenbau zwangsläufig verbundenen, nicht vermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft werden durch die Ausgleichsmaßnahmen kompensiert.

Bei der Abwägung der für und gegen die Planung sprechenden Aspekte ist nicht ersichtlich, dass die Planung wegen Überwiegens der entgegenstehenden Belange aufzugeben wäre und sich die Planfeststellungsbehörde für die sog. Null-

variante entscheiden müsste. Vielmehr ist dem öffentlichen Interesse an der Verwirklichung des Ausbaus der B 472 östlich von Marktoberdorf der Vorrang einzuräumen. Unüberwindbare rechtliche Hindernisse bestehen nicht.

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

3.2 Trassenvarianten

Teil des Abwägungsprogramms ist die Prüfung von Planungsalternativen (vgl. BVerwG, Urteil vom 31.01.2002, NVwZ 2002, 1103 ff). Es sind solche Planungsalternativen abzuwägen, die sich nach Lage der Dinge aufdrängen oder sich anderweitig anbieten. Um Alternativen 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 angestrebt, so dass ein anderes Projekt vorliegt. Daher ist zu beachten, dass die von Einwendern angesprochenen Trassenvarianten allein mit dem bestandsorientierten Ausbau der B 472 östlich von Marktoberdorf (zwischen der Einmündung der Gemeindeverbindungsstraße bei Burk und der Einmündung der Gemeindeverbindungsstraße bei Etlensberg) zu vergleichen ist, nicht mit diversen Varianten zu den Ortsumfahrungen von Marktoberdorf und Bertoldshofen und auch nicht mit der planfestgestellten Trasse (samt Tunnel) zu diesen Ortsumfahrungen, da diese allesamt andere Projekte darstellen und somit keine Alternativen zum Ausbau des B 472 östlich Marktoberdorf sind.

3.2.1 Korbseetrasse bzw. Korbseetrasse-West

Es wird vorgebracht, dass die sog. Korbsee-Variante bzw. Korbseetrasse-West vorzuziehen sei. Bei dieser Variante verlässt die B 472 von Osten kommend westlich von Ob die bestehende Trasse und schließt im Nordosten von Bertoldshofen an die B 12 an. Diese Variante einer ortsfernen Umfahrung von

Bertoldshofen hat eine Streckenlänge von ca. 4,8 km. Zu Einzelheiten des Linienerverlaufs wird auf Unterlage 2.2 T des Planfeststellungsverfahrens für den Neubau der Ortsumfahrungen Marktoberdorf und Bertoldshofen im Zuge der B 16 und B 472 verwiesen (dort als Variante 3 bezeichnet). Diese Unterlage 2.2 T ist dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss nachrichtlich als Unterlage 21 beigefügt.

Die Korbsee-Variante ist gegenüber der Planfeststellungslinie nicht vorzugswürdig. Sie würde zur Errichtung einer neuen Straße mit entsprechend hohem Flächenverbrauch führen. Dadurch würden Grundstückseigentümer, die Landwirtschaft sowie die Natur (insbesondere die nahezu unberührte Naturlandschaft im Bereich des Korbsees und der Geltnachsäge) weitaus mehr beeinträchtigt als durch die Planfeststellungslinie. Bei der Planfeststellungslinie handelt es sich um eine Trasse, die sich sehr stark am Bestand der B 472 orientiert. Dies minimiert die Eingriffe in Natur und Landschaft sowie in privates Eigentum und verringert auch die Baukosten erheblich. Der Ausbau der B 472 östlich von Marktoberdorf hat außerdem keine Ortsumfahrung oder Verkehrsentslastung als Ziel. Es sollen die Verkehrssicherheit und die Leistungsfähigkeit der B 472 durch die Ausbaumaßnahme erhöht werden. Aus diesen Gründen stellt die Korbsee-Variante bzw. die Korbseetrasse West – auch wenn dadurch Selbberg und Bertoldshofen von Verkehr entlastet würden – keine vorzugswürdige Alternative zur Planfeststellungstrasse des vorliegenden Verfahrens dar.

3.2.2 Südtrasse

Bei der sog. Südvariante zweigt die neue Trasse von Osten kommend westlich von Selbberg von der bestehenden B 472 ab, führt im Süden an Bertoldshofen vorbei und schließt südwestlich von Bertoldshofen wieder an die B 472 an. Zu Einzelheiten des Linienerverlaufs wird auf Unterlage 2.2 T des Planfeststellungsverfahrens für den Neubau der Ortsumfahrungen Marktoberdorf und Bertoldshofen im Zuge der B 16 und B 472 verwiesen (dort als Variante 1 bezeichnet). Diese Unterlage 2.2 T ist dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss nachrichtlich als Unterlage 21 beigefügt.

Auch die Südvariante ist gegenüber der Planfeststellungslinie nicht vorzugswürdig. Sie würde wie die Korbseetrasse zur Errichtung einer neuen Straße mit entsprechend hohem Flächenverbrauch und starken Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft sowie privates Eigentum führen. Wie bereits erläutert hat der Ausbau der B 472 keine Ortsumfahrung oder Verkehrsentslastung als Ziel. Auch

unter Kostengesichtspunkten ist die bestandsorientierte Planfeststellungslinie vorzugswürdig.

Der Einwand, die Planung des Ausbaus der B 472 östlich von Marktoberdorf berücksichtige eine Südumfahrung von Bertoldshofen im Zuge des Neubaus der Ortsumfahrungen Marktoberdorf und Bertoldshofen (B 16 und B 472) nicht und mache sie unmöglich, ist nicht begründet. Mit dem Ausbau der B 472 östlich von Marktoberdorf wird eben keine Umfahrung von Bertoldshofen beabsichtigt. Es soll lediglich der Bereich der B 472 zwischen der Einmündung der Gemeindeverbindungsstraße bei Burk und der Einmündung der Gemeindeverbindungsstraße bei Etzlensberg bestandsorientiert ausgebaut und insbesondere die Verkehrssicherheit erhöht werden.

Inzwischen ist der Planfeststellungsbeschluss zum Neubau der Ortsumfahrungen Marktoberdorf und Bertoldshofen im Zuge der B 16 und B 472 (Az. RvS-SG32-4354.1-2/6) bestandskräftig. Der diesbezüglichen gerichtlichen Entscheidung wurde damit nicht vorgegriffen.

3.3 Ausbaustandard

Auch die Dimensionierung und Ausgestaltung des Vorhabens entspricht dem Gebot der sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Planung wurde zunächst nach den „Richtlinien für die Anlage von Straßen (RAS)“ ausgearbeitet, 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 spiegeln den Stand der Technik wider, sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Vielmehr sind diese Erfordernisse auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüberzustellen. Die aktuell geltenden Vorgaben der RAL wurden in die Planung eingearbeitet. Die bestandsnahe Trassierung sowie Zwangspunkte bedingen jedoch geringfügige Abweichungen gegenüber den Richtwerten der RAL.

Im Einzelnen:

Um die Einheitlichkeit der Streckencharakteristik zu gewährleisten, orientieren sich die Querschnitte am Bestand der B 472 im angrenzenden Regierungsbezirk Oberbayern. Die zwei auf der B 472 anzutreffenden Querschnitte sind da-

her ein RQ 15,5 mit 11,5 m Fahrbahnbreite im 3-streifigen Bereich mit wechselseitiger Überholmöglichkeit und ein RQ 10,5 mit 7,5 m Fahrbahnbreite. Im Bereich der Linksabbiegespuren wird die Fahrbahn in einer Breite von 11 m erstellt.

Die Kreisstraße OAL 8 erhält eine bituminös befestigte Regelbreite von 6 m (Kronenbreite: 8 m) und wird im Bereich der Anschlussstelle radienbedingt auf bis zu 8,5 m aufgeweitet.

Die Gemeindestraßen erhalten eine befestigte Breite von 4,5 bis 5,5 m.

Die befestigte Breite der öffentlichen Feld- und Waldwege liegt zwischen 3,0 und 4,5 m (vgl. Unterlage 11 T).

Wege, die für den Begegnungsverkehr zu schmal sind, werden mit Ausweichstellen versehen.

Die gewählten Trassierungselemente bezüglich der B 472 genügen im Wesentlichen den Anforderungen der RAL für eine Entwurfsklasse EKL 2. Die hierbei empfohlenen Mindestgrößen bei Radien von 400 m werden mit dem kleinsten Radius mit $R = 384$ m lediglich geringfügig unterschritten. Die RAL lassen in begründeten Ausnahmefällen eine Unterschreitung der Mindestradien um 15 % zu. Der empfohlene Mindestwert für die Kuppenhalbmesser von $H_k = 6000$ m ist eingehalten. Die zulässige Höchstlängsneigung von 5,5 % wird mit $s = 2,6$ % deutlich unterschritten. Die Höhenlage wurde in Bezug auf eine gleichmäßige Stetigkeit optimiert. Einschränkungen der Verkehrssicherheit sind durch die Abweichungen von den Richtwerten der RAL, die allesamt durch die Bestandsorientierung des Straßenausbaus und durch die vorhandenen Zwangspunkte begründet sind, nicht gegeben.

Aufgrund der Verkehrsprognosen, die für die B 472 östlich von Marktoberdorf für das Jahr 2030 einen DTV von rund 8.000 Kfz/24h errechnen, und unter Berücksichtigung einer Schwerverkehrsbelastung von ca. 650 Fahrzeugen/24h ergibt sich ein frostsicherer Oberbau von 70 cm Dicke und ein bituminöser Aufbau von 14 cm Asphalttragschicht und 12 cm Asphaltdeckschicht.

Der Oberbau der Kreisstraße OAL 8 erhält einen Aufbau von 70 cm Oberbaudicke mit 14 cm Asphalttragschicht und 4 cm Asphaltdeckschicht.

Der Oberbau der Gemeindestraßen und öffentlichen Feld- und Waldwege wird einen Aufbau von 55 cm Oberbaudicke mit 10 cm Asphalttragschicht und 4 cm Asphaltdeckschicht erhalten.

Insgesamt ist der vorgesehene Ausbaustandard technisch weder über- noch unterdimensioniert. Die Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot. Der Ausbaustandard ist geeignet, die zu erwartende Verkehrsbelastung aufzunehmen.

3.4 Knotenpunkte

Im Bereich des teilplanfreien Knotenpunktes der Kreisstraße OAL 8 sind keine Ein- oder Ausfädelungstreifen vorgesehen. Die RAL sieht an Straßen der Entwurfsklasse EKL 2 nur in Ausnahmefällen teilplanfreie Knotenpunkte vor. Damit verbunden sind zunächst Ein- und Ausfädelungstreifen. Im vorliegenden Fall stellt die Anschlussstelle Ob den einzigen teilplanfreien Knotenpunkt im Ausbauabschnitt dar. Die übrigen Anschlüsse erfolgen alle höhengleich ohne Ein- und Ausfädelungstreifen. Um die gesamte Streckencharakteristik gleichmäßig zu erhalten, hat der Vorhabensträger bei der Anschlussstelle Ob auf Ein- und Ausfädelungstreifen verzichtet. Aufgrund des prognostizierten Verkehrsaufkommens von ca. 8.000 Kfz/24 h ist davon auszugehen, dass es ausreichende Lücken im fließenden Verkehr geben wird, die ein Ein- und Ausfahren auch für Schulbusse, Winterdienstfahrzeuge und Lastkraftwagen für die örtliche Versorgung ermöglichen, ohne den Verkehr auf der B 472 zu beeinträchtigen. Ein- und Ausfädelungstreifen sind daher nicht erforderlich.

Für die übrigen Einmündungen in die B 472 gilt dasselbe. Auch dort sind keine Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen erforderlich.

Durch die Dreiecksinseln bei der Einmündung der Kreisstraße OAL 8 soll ein Linksein- und -abbiegen in die B 472 verhindert werden.

An der Einmündung der Gemeindeverbindungsstraße nach Etlensberg auf die B 472 wird aufgrund der beengten Verhältnisse auf einen Fahrbahnteiler (Tropfen) verzichtet. Mit Fahrbahnteiler würden die Schleppkurven nicht ausreichen, ohne den gesamten Einmündungsbereich zu überstreichen. Der Einmündungsbereich müsste daher vergrößert werden. Das Gelände steigt an dieser Stelle jedoch sehr steil nach Norden an, so dass eine Vergrößerung des Einmündungsbereichs äußerst schwierig wäre. Die Verkehrssicherheit wird durch den Verzicht auf den Tropfen nicht beeinträchtigt, da die Einmündung gut erkennbar ist, weil die Gemeindeverbindungsstraße auf den letzten 15 m vor der Einmün-

dung rechtwinklig abgekröpft wird. Derzeit befindet sich an der Einmündung kein Fahrbahnteiler. Die Einmündung ist nicht unfallauffällig.

4. Raum- und Fachplanung

4.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Der Ausbau der B 472 (zwischen Marktoberdorf und Schongau) entspricht den Zielsetzungen der Landes- und Regionalplanung.

Gemäß dem Ziel B IV 1.2.2 Abs. 3 des Regionalplans der Region Allgäu (RP 16) soll die B 472 zwischen Marktoberdorf und der Regionsgrenze im Osten zur Verbesserung ihrer Leistungsfähigkeit ausgebaut werden. Weiterhin sind Straßenverbindungen innerhalb der Region, insbesondere innerhalb und zwischen den einzelnen Mittelbereichen, durch den Ausbau des Netzes der Staats- und Bundesstraßen möglichst weiter zu verbessern (vgl. RP 16 B IV 1.2.5 (G)).

Durch den bestandsorientierten Ausbau wird auch den einschlägigen Festlegungen des Landesentwicklungsprogramms Bayern 2013 (LEP) zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur Rechnung getragen (vgl. LEP 4.1.1 (Z) und 4.2 (G)).

Demgegenüber sind wesentliche nachteilige Auswirkungen auf überörtliche Belange der Raumordnung nicht zu erwarten:

Das Vorhaben verläuft teilweise durch das im RP 16 festgelegte landschaftliche Vorbehaltsgebiet Nr. 12 „Auerberg“ (vgl. RP 16 B I 2.1 i. V. m. RP 16 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 in Abschnitt C.III.7. dargelegt bestehen zwar nachteilige Auswirkungen u. 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.

Weiterhin befindet sich das Vorhaben teilweise innerhalb des Vorranggebietes für den Hochwasserabfluss und -rückhalt Nr. H 36 „Hühnerbach“ (vgl. RP 16 B I 3.3.1 (Z) i. V. m. RP 16 Karte 2 „Siedlung und Versorgung“). In Vorranggebieten kommt dem Hochwasserschutz Vorrang gegenüber konkurrierenden Nutzungen zu (vgl. RP 16 B I 3.3 Abs. 2 (Z)). Wie in Abschnitt C.III.6. ausgeführt ist den

wasserwirtschaftlichen Belangen durch die vorliegende Planung sowie die unter A.V.2. angeordneten Auflagen Genüge getan.

Auch den landesplanerischen Erfordernissen eines schonenden Bodenverbrauchs ist im Rahmen des bestandsorientierten Ausbaus durch die Nebenbestimmungen bzw. Auflagen und die landschaftspflegerischen Maßnahmen ausreichend Rechnung getragen (vgl. LEP 1.1.3 (G)).

Den positiven Auswirkungen der Planung stehen daher keine – in gleichem Maße zu gewichtenden – überörtlich bedeutsamen nachteiligen Auswirkungen gegenüber. Das Vorhaben entspricht insgesamt den Erfordernissen der Raumordnung, Landes- und Regionalplanung.

Ein Raumordnungsverfahren war nicht erforderlich, da es sich nicht um ein Vorhaben von erheblicher überörtlicher Raumbedeutsamkeit handelt.

4.2 Städtebauliche Belange

Das Vorhaben widerspricht nicht städtebaulichen Belangen.

Die Stadt Marktoberdorf wendet ein, dass sich die Betroffenheit der einzelnen Ortsteile hinsichtlich der Lärmimmissionen nicht aus den ausgelegten Unterlagen nachvollziehen lasse. Damit könnten mögliche Auswirkungen der Ausbauplanung auf die planungsrechtlichen Rahmenbedingungen und Entwicklungsmöglichkeiten der betroffenen Ortsteile nicht beurteilt werden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die ausgelegten Unterlagen sind in Bezug auf die Lärmimmissionen ausreichend und auch inhaltlich nachvollziehbar. Es wird auf die folgenden Ausführungen zum Lärmschutz verwiesen. Dagegen liegen keine konkretisierten städtebaulichen Planungen der Stadt Marktoberdorf vor, die zu berücksichtigen gewesen wären.

5. Immissionsschutz

5.1 Lärmschutz

Die Planung ist mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar. 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 Umwelteinwirkungen im Sinne des § 3 Abs. 1 BImSchG vorliegen, eingehalten werden. Trotzdem sind auch Beeinträchtigungen, die unterhalb der Zumutbarkeitsgrenze liegen, bei der Abwägung zu berücksichtigen.

5.1.1 § 50 BImSchG – Trennungsgrundsatz und Optimierungsgebot

Entsprechend dem in § 50 BImSchG enthaltenen Trennungsgrundsatz und Optimierungsgebot wurde bei der Planung darauf geachtet, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete so weit wie möglich vermieden werden. Im Bereich von Selbensberg rückt die B 472 etwas von der Bebauung ab und verläuft in einem bis zu 6 m tiefen Einschnitt.

5.1.2 § 41 BImSchG i. V. m. § 43 BImSchG und 16. BImSchV

Bei einer wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. § 41 BImSchG i. V. m. § 43 BImSchG und der 16. BImSchV). Die vorliegende Maßnahme beinhaltet im Westen zwischen Bau-km 0+395 und Bau-km 3+500 die Anlage einer dritten Fahrspur (2+1 – Ausbau). Dies stellt eine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 Nr. 1 der 16. BImSchV dar, da die Straße um einen zusätzlichen Fahrstreifen erweitert wird. Deshalb ist § 41 BImSchG als Prüfungsmaßstab heranzuziehen, es gelten die Grenzwerte für Lärmvorsorge (§ 2 Abs. 1 der 16. BImSchV). Die Art der Gebiete ergibt sich gemäß § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Sonstige in den Bebauungsplänen festgesetzte Flächen sowie Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit einzustufen. Gemäß § 3 der 16. BImSchV ist der Beurteilungspegel für Straßen nach Anlage 1 der genannten Verordnung zu berechnen. Bei diesen Berechnungen wird nur der von der geänderten (bzw. neuen) Straße ausgehende Verkehrslärm errechnet (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, NVwZ 1996, S. 1003).

Nach den vorliegenden Bebauungsplänen bzw. der tatsächlich vorhandenen Bebauung sind die Grenzwerte für Dorf- und Mischgebiete von 64 dB(A) tagsüber bzw. 54 dB(A) nachts (§ 2 Abs. 1 Ziff. 3 der 16. BImSchV) heranzuziehen. An dem der B 472 nächstgelegenen Immissionsort I 5 im Bereich des 3-streifigen Ausbaus liegen die errechneten Pegelwerte mit 56,6 bzw. 50,1 dB(A) deutlich unter den Grenzwerten. Die Berechnungen wurden durch die Regierung von Schwaben überprüft. Es ist daher nicht mit schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche zu rechnen, so dass im Bereich des 2+1 – Ausbaus keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind.

Der 2-streifige Ausbau stellt dagegen keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV dar, da der Beurteilungspegel des Verkehrslärms nicht um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird und auch im Bestand kein Beurteilungspegel des Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tag oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht gegeben ist, der erhöht würde. Da der Abstand der Straße zur Wohnbebauung ebenfalls nicht geändert wird und keine wesentliche Erhöhung der Verkehrsmenge mit der Baumaßnahme verbunden ist, liegt lediglich ein erheblicher baulicher Eingriff vor. Eine Überprüfung anhand der Grenzwerte für die Lärmsanierung mit 69 dB(A) tags bzw. 59 dB(A) nachts für Dorf-/Mischgebiete ergibt, dass auch diese Grenzwerte unterschritten sind. An dem maßgeblichen Wohngebäude in Ob (I 8) errechnet sich einen Pegelwert von 61,7 bzw. 55,2 dB(A) für Tag bzw. Nacht. Daher sind im Bereich des 2-streifigen Ausbaus ebenfalls keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

5.1.3 Einwendungen bzgl. Lärm

Es wird im Rahmen der Einwendungen vorgebracht, dass aktuell die geltenden Lärmwerte überschritten seien. Die Lärmberechnung sei falsch, eigene Messungen hätten deutlich höhere Lärmwerte ergeben und der Berechnung müssten die Geschwindigkeiten 100 bzw. 80 km/h zugrunde gelegt werden. Auch seien Peaks für Überholmanöver nicht dargestellt. Außerdem sei eine Pegelerhöhung um 3 dB(A) zu erwarten. Daher sei eine Lärmsanierung bzw. seien aktive Lärmschutzanlagen (z. B. Lärmschutzwall, Tieflage) ebenso zwingend erforderlich wie eine Geschwindigkeitsbegrenzung.

Diese Einwendungen werden zurückgewiesen. Wie soeben unter 5.1.2 dargelegt sind die aktuell geltenden Lärmgrenzwerte entlang der gesamten Ausbau-

strecke unterschritten bzw. eingehalten. Daher sind weder aktive noch passive Lärmschutzmaßnahmen oder Geschwindigkeitsbeschränkungen erforderlich. Außerdem ist nach den Berechnungen nicht mit einer Pegelerhöhung um 3 dB(A) zu rechnen. Im Bereich Selbensberg wird durch das Abrücken von der Wohnbebauung mit gleichzeitiger Eintiefung der Fahrbahn in das Gelände (bis zu 6 m) eine Verbesserung der Immissionssituation erreicht. Für Fehler in den Berechnungen liegen keine Anhaltspunkte vor.

Es ist zu beachten, dass nach der 16. BImSchV ausschlaggebend nicht punktuelle Messungen, Momentaufnahmen oder Pegelspitzen sind, sondern der Mittelungspegel über den ganzen Tages- oder Nachtzeitraum. Einzelmessungen können durch singuläre Ereignisse beeinflusst werden. Daher ist nicht ausgeschlossen, dass einzelne Messungen Lärmwerte oberhalb der Grenzwerte ergeben. Wie von den Einwendungsführern gefordert wurden der lärmtechnischen Berechnung Geschwindigkeiten von 100 bzw. 80 km/h zugrunde gelegt (Unterlage 17 T, S. 3).

Weiter wird eingewandt, dass der schalltechnischen Berechnung kein Verkehrsgutachten zugrunde liege, ein solches jedoch erforderlich sei. Außerdem werde der Prognosewert für das Jahr 2030 als zu gering angesehen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Der lärmtechnischen Beurteilung der Antragsunterlagen lag das Verkehrsgutachten für den Raum Marktoderdorf und Bertoldshofen der Dorsch Gruppe DC Verkehr vom November 2008 zugrunde. In diesem Gutachten wurde aufbauend auf der Straßenverkehrszählung 2005, zusätzlichen Zählungen und Erhebungen und weiteren Daten (z. B. aus der „Verkehrsprognose Bayern 2015“ des IFO-Instituts) für den Prognose-Nullfall östlich von Bertoldshofen ein DTV von 7.200 Kfz/Tag im Jahr 2025 ermittelt. Die Verkehrszählung im Jahr 2010 ergab an der Zählstelle 82309279 (B 472, Höhe Selbensberg) einen DTV von 7.120 Kfz/Tag. Bezogen auf das Jahr 2030 kommt die Hochrechnung zu einem DTV von ca. 8.000 Fahrzeugen/Tag.

Aufgrund der erhobenen Einwendungen wurde dieser DTV im Rahmen der Tektur nochmals überprüft. Das Büro Dorsch International Consultants zeigt im Schreiben vom 09.07.2015 auf, dass unter Berücksichtigung der amtlichen Verkehrszählungen, strukturellen Entwicklungen im Raum Marktoberdorf und der Entwicklung von Fahrleistungen mit einem allgemeinen Kfz-Verkehrsaufkommen auf der B 472 östlich von Marktoberdorf von ca. 8.000 Kfz/24h zu rechnen ist (vgl. Anlage 1 zur Unterlage 1 T), und bestätigt damit das ursprüng-

liche Ergebnis. Die Darlegungen und Berechnungen der Dorsch Gruppe DC Verkehr bzw. des Büros Dorsch International Consultants sind nachvollziehbar und schlüssig. Auch die angewandte Methode gibt keinen Anlass zu Kritik. Es ist nicht erkennbar, dass die Darlegungen nicht unter Berücksichtigung aller verfügbaren Daten in einer der Materie angemessenen Weise erarbeitet worden wären. Daher erachtet die Planfeststellungsbehörde die vorgelegten Unterlagen zur Ermittlung des DTV als geeignet und ausreichend. Ein Verkehrsgutachten hält sie für nicht erforderlich.

Die Stadt Marktoberdorf geht von einem DTV von 8.544 Kfz aus. Auch wenn dieser Wert den lärmtechnischen Berechnungen zugrunde gelegt würde, würden die maßgeblichen Grenzwerte eingehalten. Nach der Unterlage 17 T (S. 4) werden die Grenzwerte jeweils um min. 3 dB(A) unterschritten. Eine Erhöhung des Verkehrslärms um 3 dB(A) ergäbe sich erst bei einer Verdoppelung des Verkehrs. Auch die Stadt Marktoberdorf geht jedoch nicht von einer Verdoppelung des Verkehrs aus. Daher kann im Ergebnis dahinstehen, ob von einem DTV von 8.000 Kfz oder 8.544 Kfz auszugehen ist.

Daneben wird bemängelt, dass der Schwerverkehrsanteil zu niedrig angesetzt sei und eine Differenzierung des Schwerverkehrs für Tag und Nacht fehle.

Auch dieser Einwand ist nicht zutreffend. Die Schwerverkehrsanteile sind Werte der amtlichen Verkehrszählung von 2010 an der B 472 zwischen den Einmündungen der Kreisstraßen OAL 5 und OAL 8. Wie Unterlage 17 T, S. 3, Ziff. 4 zu entnehmen ist, wird ein Schwerverkehrsanteil von 9 % für den Tag bzw. 14 % für die Nacht zugrunde gelegt.

Es wird eingewandt, dass zur Beurteilung des Einflusses auf die Entwicklungsmöglichkeiten der betroffenen Ortsteile der Stadt Marktoberdorf die Unterlagen der lärmtechnischen Beurteilung ungenügend seien, sich die Betroffenheit durch Lärmimmissionen nicht nachvollziehen lasse und der Nullfall als Vergleichswert fehle.

Durch die Lärmberechnung in den Planunterlagen wird geprüft, ob die jeweils maßgeblichen Grenzwerte überschritten sind. Dazu wird die Einhaltung der Grenzwerte zunächst an den Wohngebäuden überprüft, die in den jeweiligen Ortschaften der Straßenbaumaßnahme am nächsten sind. Dies sind im vorliegenden Fall die in Unterlage 17 T, S. 4 genannten Immissionsorte I 1 bis I 8. Da die lärmtechnischen Berechnungen dort keine Grenzwertüberschreitungen ergaben, werden die Grenzwerte auch bei weiter entfernt situierten Gebäuden

nicht überschritten. Lärmberechnungen für weitere Immissionsorte sind daher nicht erforderlich. Die betroffenen Ortsteile der Stadt Marktoberdorf sind daher in Bezug auf Lärm in ihren Entwicklungsmöglichkeiten durch den Ausbau der B 472, der bestandsnah erfolgt, nicht eingeschränkt.

Der Nullfall muss nicht angegeben werden, da er nur der Ermittlung einer möglichen wesentlichen Lärmpegelerhöhung in Verbindung mit einer gleichzeitigen Grenzwertüberschreitung dient. Letzteres ist jedoch nicht der Fall wie unter 5.1.2 beschrieben wurde. Da von keinen Verkehrsverlagerungen auszugehen ist und die Straßentrasse nicht näher an die Wohnbebauung heranrückt, ist außerdem keine Pegelerhöhung zu erwarten.

Nach Meinung der Einwendungsführer fehle eine Visualisierung der Belastungen (Isophonenkarte). Auch sei eine Korrelation zwischen Berechnung und tatsächlichen Immissionswerten durchzuführen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Eine Isophonenkarte ist nicht erforderlich, nachdem durch den Vorhabensträger der Nachweis erbracht worden ist, dass die Lärmgrenzwerte eingehalten sind. Wie bereits oben beschrieben, muss nicht für jeden einzelnen Immissionsort die Lärmbelastung ermittelt werden. Erst recht ist keine Isophonenkarte zu erstellen.

Es reicht aus, dass der Nachweis hinsichtlich der Lärmgrenzwerte durch eine Berechnung geführt wird. Eine Korrelation ist darüber hinaus nicht nötig. Hierfür fehlt es an einer Rechtsgrundlage.

Nach einer weiteren Forderung müsse der lärmindernde Asphalt in den Erläuterungsbericht mit aufgenommen und planfestgestellt werden.

Diese Einwendung hat sich erledigt. Das Staatliche Bauamt Kempten hatte bereits im Erörterungstermin zugesichert, dass ein lärmindernder Belag mit einem Dstro-Wert von -2,0 dB(A) zur Ausführung kommt. Dies wurde im Rahmen der Tektur auch in den planfestgestellten Erläuterungsbericht (Unterlage 1 T in der Fassung der Tektur vom 26.01.2016, S. 14 T) aufgenommen.

5.2 Luftreinhaltung

Die Planung ist mit den Belangen der Luftreinhaltung vereinbar. Die in den Planunterlagen enthaltene Berechnung nach RLUS 2012 ergibt, dass die lufthygienischen Grenzwerte der 39. BImSchV in Verbindung mit §§ 40 und 48a BImSchG deutlich unterschritten sind (vgl. Anlage 2 zu Unterlage 17 T).

In den ursprünglichen Planunterlagen fand sich ein Rechenfehler. Die Berechnungswerte waren aufgrund eines Eingabefehlers für eine Belastung von 80.000 Kfz/24 h statt 8.000 Kfz/24 h ermittelt worden. Dies führte zu einer angenommenen Reisegeschwindigkeit von 60,7 km/h. Dieser Fehler wurde durch die Tektur vom 26.01.2016 korrigiert. Ausweislich der Anlage 2 zur Unterlage 17 T in der Fassung der Tektur vom 26.01.2016 sind die geforderten Ziel- und Grenzwerte deutlich unterschritten. Auch die Anzahl der zulässigen Überschreitungen der NO₂- und PM10-Werte wird bei weitem nicht erreicht. Gegenmaßnahmen wie eine Geschwindigkeitsbegrenzung sind daher nicht erforderlich.

Der Einwand, dass der Nachweis NO₂ und PM10 zu führen sei, wird zurückgewiesen, da in Anlage 2 zu Unterlage 17 T die Werte für NO₂ und PM10 dargestellt sind.

6. Wasserhaushalt, Gewässer- und Bodenschutz

Das planfestgestellte Vorhaben steht mit den Belangen der Wasserwirtschaft – auch unter Berücksichtigung des Vorranggebietes für den Hochwasserabfluss und -rückhalt Nr. H 36 „Hühnerbach“ (vgl. RP 16 B I 3.3.1 (Z) i. V. m. RP 16 Karte 2 „Siedlung und Versorgung“) sowie des Überschwemmungsgebiets des Mühlbachs im Einklang. Dem Gewässerschutz ist durch die vorliegende Planung sowie die unter A.V.2. angeordneten Auflagen Genüge getan. Ein – über die gesetzliche Regelung hinausgehender – zusätzlicher allgemeiner Auflagenvorbehalt ist daneben nicht erforderlich. Außerdem bietet bereits die Regelung des § 13 WHG die Möglichkeit, nachträgliche Auflagen festzusetzen.

6.1 Straßenentwässerung

Die geplante Entwässerung des Straßenkörpers hat keine negativen Auswirkungen auf die Wasserwirtschaft.

Das anfallende Oberflächenwasser wird – soweit wie möglich – breitflächig über die Bankette, die Böschungflächen und Mulden versickert. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazität des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen. Für das breitflächige Versickern über Bankettflächen und das Versickern in Böschungflächen oder Böschungfußmulden bedarf es keiner wasserrechtlichen Erlaubnis.

Nicht versickerndes Oberflächenwasser wird über Grasmulden, Muldeneinläufe, Rohrleitungen und 7 Sickerbecken versickert (vgl. Unterlage 18 T, S. 3 und 4). Der Notüberlauf des Sickerbeckens 1 bei Bau-km 0+230 rechts erfolgt über eine Rohrleitung in das „Bergwaldbächle“ als Vorfluter. Der Notüberlauf der übrigen Sickerbecken erfolgt in das angrenzende Gelände.

Im Bereich der Unterführungen wird das nicht versickernde Oberflächenwasser über Mulden und Teilsickerrohre den Schlammfangschächten zugeführt und in nachgeschalteten sechs Sickerschächten versickert (vgl. Unterlage 18 T, S. 5 und 6).

Diese Einleitungen ins Grundwasser bzw. das „Bergwaldbächle“ stellen Gewässerbenutzungen dar, die nach §§ 8 und 9 WHG erlaubnispflichtig sind. Eine solche Erlaubnis wird von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung nicht erfasst (§ 19 Abs. 1 WHG). Die gehobene Erlaubnis nach § 15 WHG kann jedoch unter A.V.1. des Beschlusstextes erteilt werden, da die Menge und Schädlichkeit des Abwassers (hier: Niederschlagswasser) so gering gehalten wird, wie dies bei Einhaltung der jeweils in Betracht kommenden Verfahren nach dem Stand der Technik möglich ist, die Einleitung mit den Anforderungen an die Gewässereigenschaften und sonstigen rechtlichen Anforderungen vereinbar ist und Einrichtungen errichtet und betrieben werden, die erforderlich sind, um die Einhaltung der Anforderungen sicherzustellen (§ 57 Abs. 1 WHG). Außerdem sind keine nachteiligen Wirkungen (§ 15 Abs. 2 i. V. m. § 14 Abs. 4 WHG) oder schädliche Gewässerveränderungen (§ 12 Abs. 1 Nr. 1 i. V. m. § 3 Nr. 10 WHG) durch die geplante Entwässerung zu erwarten. Auch die anderen Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften werden erfüllt (§ 12 Abs. 1 Nr. 2 WHG). Unter Berücksichtigung der in § 6 WHG genannten allgemeinen Grundsätze der Gewässerbewirtschaftung wird die gehobene Erlaubnis nach Ausübung des pflichtgemäßen Ermessens erteilt.

Das Wasserwirtschaftsamt Kempten prüfte das Konzept der Entwässerung sowie das Vorhaben insgesamt aus wasserwirtschaftlicher Sicht und erklärte mit Schreiben vom 24.03.2015, 18.08.2015 und 17.02.2016 sein Einverständnis. Mit einer Beeinträchtigung des Wohles der Allgemeinheit ist bei plangemäßer Errichtung und ordnungsgemäßigem Betrieb der Entwässerungsanlagen nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik und unter Berücksichtigung der festgesetzten Auflagen nicht zu rechnen. Durch die Abwassereinleitungen ist eine im Hinblick auf die Nutzungserfordernisse erhebliche nachteilige Verände-

zung der Beschaffenheit der benutzten Gewässer und des Grundwassers nicht zu erwarten.

Eine zeitliche Befristung der Erlaubnis hält die Planfeststellungsbehörde für entbehrlich. Eine solche Befristung ist im WHG selbst – im Unterschied zur Bewilligung (§ 14 Abs. 2 WHG) – nicht vorgesehen (vgl. § 15 Abs. 2 WHG) und im Hinblick auf die gesetzliche Widerrufsmöglichkeit des § 18 WHG auch nicht erforderlich. Da die Erteilung einer gehobenen Erlaubnis kraft Gesetzes unter dem Vorbehalt des Widerrufs steht, ist gewährleistet, dass die Anforderungen an die Entwässerungsanlagen beispielsweise bei einem entsprechenden Fortschreiten des Stands der Technik angepasst werden können.

Das Landratsamt Ostallgäu erteilte mit Schreiben vom 23.03.2015 das gem. § 19 Abs. 3 WHG erforderliche Einvernehmen.

6.2 Gewässerausbau und Kreuzungsbauwerke

Folgende oberirdische Gewässer werden durch die Straßenbaumaßnahme betroffen:

- Umlegung des „Bergwaldbächles“ (lfd. Nr. 5.01 der Unterlage 11 T, bei Bau-km 0+220 rechts)
- Neubau Grabenverrohrung (lfd. Nr. 5.03 der Unterlage 11 T, bei Bau-km 0+460) bei Selbensberg
- Neubau Grabenverrohrung und Anpassung Graben (lfd. Nr. 5.04 T der Unterlage 11 T, bei Bau-km 1+070)
- Neubau Grabenverrohrung (lfd. Nr. 5.05 der Unterlage 11 T, bei Bau-km 1+550)
- Neubau Grabenverrohrung und Amphibiendurchlass (lfd. Nr. 5.06 der Unterlage 11 T, bei Bau-km 2+590)
- Neubau Grabenverrohrung (lfd. Nr. 5.07 der Unterlage 11 T, bei Bau-km 3+070 bis 3+110)
- Neubau Grabenverrohrung (lfd. Nr. 5.09 der Unterlage 11 T, bei Bau-km 3+300)
- Neubau Grabenverrohrung (lfd. Nr. 5.10 der Unterlage 11 T, bei Bau-km 3+520 bis 3+620)

- Unterführung des Oberfeldbachs und eines öffentlichen Feld- und Waldwegs unter der B 472 (Ifd. Nr. 5.11 T der Unterlage 11 T, bei Bau-km 4+256), BW 4-2a
- Unterführung des Oberfeldbaches unter einem öffentlichen Feld- und Waldweg (Ifd. Nr. 5.12 T der Unterlage 11 T, bei Bau-km 4+265 rechts), BW 4-2b
- Bachquerung Hühnerbach (Ifd. Nr. 5.13 T der Unterlage 11 T, bei Bau-km 4+886), BW 4-4

Genehmigungen nach Art. 20 BayWG sind nicht erforderlich. Diese Gewässer- ausbaumaßnahmen im Sinne des § 67 Abs. 2 WHG bedürfen jedoch einer Planfeststellung nach § 68 Abs. 1 WHG. Diese wird von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses für die Straßenausbaumaßnahme mit umfasst (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG). Der Plan kann festgestellt werden, da unter Beachtung der unter A.V.2. des Beschlusstextes gesetzten Auflagen eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit nicht zu erwarten ist, andere Anforderungen nach dem WHG oder sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften erfüllt werden und dem Gebot der gerechten Abwägung Rechnung getragen ist. Insbesondere bleiben natürliche Rückhalteflächen erhalten und das natürliche Abflussverhalten wird nicht wesentlich verändert.

Das Wasserwirtschaftsamt Kempten prüfte das Vorhaben aus wasserwirtschaftlicher Sicht und erklärte mit Schreiben vom 24.03.2015, 18.08.2015 und 17.02.2016 sein Einverständnis. Die von ihm vorgeschlagenen Auflagen (z. B. aufgrund des Überschwemmungsgebietes des Mühlbachs) wurden in den Beschluss übernommen.

6.3 Wasserschutzgebiete, Trinkwasserschutz

Im Bereich der Straßenausbaumaßnahme selbst ist kein Wasserschutzgebiet festgesetzt.

Allerdings liegt die Ausgleichsmaßnahme A 3 (südwestlich von Bertoldshofen) in der weiteren Schutzzone des mit Verordnung des Landratsamtes Ostallgäu vom 18.01.2007 festgesetzten Wasserschutzgebiets, das der Trinkwasserversorgung der Stadt Marktoberdorf dient. Der Umsetzung dieser Ausgleichsfläche stehen laut der Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Kempten vom 02.03.2009 keine wasserwirtschaftlichen Gründe entgegen.

Für den Brunnen südlich von Ob, der aktuell der öffentlichen Wasserversorgung von Ob dient, ist kein Wasserschutzgebiet festgesetzt. Es existiert auch kein Entwurf einer Wasserschutzgebietsverordnung, allerdings sind die geplanten Grenzen sowie die geplanten Schutzzonen des Wasserschutzgebiets in einem Plan festgehalten. Die B 472 verläuft danach außerhalb der geplanten Schutzzonen, der öffentliche Feld- und Waldweg von Bau-km 4+180 bis Bau-km 4+600 (Ifd. Nr. 1.1.12 T der Unterlage 11 T) verläuft innerhalb entlang der nördlichen Grenze der Schutzzone II (engere Schutzzone).

Auch wenn es keinen Entwurf einer Wasserschutzgebietsverordnung gibt, aus der sich Schranken ergeben würden, besteht für die öffentliche Wasserversorgung durch den Brunnen Ob das gleiche Schutzbedürfnis wie bei festgesetzten Wasserschutzgebieten. Wasser ist überlebensnotwendiges Allgemeingut und somit in höchstem Maße schutzwürdig.

Daher ist der Brunnen rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme in diesem Bereich vom Netz zu nehmen. Mit der Straßenausbaumaßnahme im Bereich von Bau-km 4+280 bis Bau-km 4+800 darf erst dann begonnen werden, wenn der Brunnen Ob dauerhaft nicht mehr für die Trinkwasserversorgung benutzt wird (vgl. Auflage A.V.2.4.1). Der Bereich wurde unter Berücksichtigung der Grundwasserfließrichtung und eines räumlichen Puffers bestimmt. Ein milderer Mittel, das das Grundwasser im selben Umfang schützt, ist nicht ersichtlich. Die Gemeinde Bidingen hat angegeben, dass sie aktuell ein neues Trinkwasserkonzept erarbeiten lässt, nach dessen baulicher Umsetzung der Brunnen Ob nicht mehr zur Trinkwasserversorgung verwendet würde. Als realistischer Zeitraum für diese bauliche Umsetzung und damit für die Außerbetriebnahme des Brunnens gab die Gemeinde Bidingen Anfang 2016 einen Zeitraum von zwei bis drei Jahren an. Zwar wird sich der Ausbau der B 472 im angegebenen Streckenabschnitt durch die Auflage zum Schutz des Brunnens Ob verzögern, die Verzögerung ist jedoch zumutbar. Zum einen betrifft sie nicht den gesamten Ausbauabschnitt, sondern nur eine Teilstrecke. Zum anderen ist der Zeitraum der Verzögerung überschaubar. Es wird davon ausgegangen, dass die Gemeinde Bidingen den von ihr angegebenen Zeitplan einhält und nicht ohne besonderen Grund in die Länge zieht.

6.4 Bodenschutz

Dem Vorhaben stehen auch Belange des Bodenschutzes nicht entgegen, die durch das Bundesbodenschutzgesetz, das bayerische Bodenschutzgesetz und die Bundesbodenschutz- und Altlastenverordnung konkretisiert werden.

Nach § 1 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 im Sinne des § 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 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 deutlich gemindert bzw. durch Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden. Wägt man die Gefahr einer eher geringen schädlichen Bodenverunreinigung mit dem hohen öffentlichen Interesse an der plangegenständlichen Maßnahme ab, dann überwiegt insbesondere wegen der Steigerung der Verkehrssicherheit das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Bauvorhabens.

Die im verfahrensgegenständlichen Bereich liegende Altlastenverdachtsfläche, die im Altlastenkataster des Freistaates Bayern (Katasternummer 77700106)

eingetragen ist (FINr. 2019, Gemarkung Bertoldshofen), spricht nicht gegen die Geeignetheit des Baugrunds. Durch die unter A.V.2.7.1 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 Ostallgäu sowie dem Wasserwirtschaftsamt Kempten 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.

7. Naturschutz, Landschaftspflege und Artenschutz

7.1 Naturschutz und Landschaftspflege

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger den Naturhaushalt und das Landschaftsbild zu schonen (§ 3 Abs. 1 S. 2 FStrG). Diese Belange werden konkretisiert durch die in § 1 BNatSchG enthaltenen Ziele und die in Art. 1 BayNatSchG aufgeführten Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Mit Grund und Boden soll sparsam und schonend umgegangen werden. Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen (vgl. § 1a BauGB und § 1 BBodSchG).

7.1.1 Eingriffsregelung

Nach den zwingenden gesetzlichen Bestimmungen des § 15 Abs. 1 und 2 BNatSchG hat der Vorhabensträger, der Eingriffe (vgl. § 14 BNatSchG) in Natur und Landschaft vornimmt, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen sowie unvermeidbare Beeinträchtigungen durch

Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

Gemäß § 15 Abs. 5 BNatSchG darf ein Eingriff nicht zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft anderen Belangen im Range vorgehen.

Die planfestgestellte Baumaßnahme trägt dem naturschutzrechtlichen Gebot der Vermeidung von Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sowie dem Gebot zum sparsamen und schonenden Umgang mit Grund und Boden so weit wie möglich Rechnung. Insoweit wird auf die vorgesehenen Maßnahmen in der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Unterlage 19.1 T und Unterlage 9.3 T) verwiesen. Es werden diverse Vermeidungsmaßnahmen durchgeführt. Insbesondere erfolgt der Ausbau bestandsnah und orientiert sich überwiegend am bisherigen Straßenverlauf. Die bestehenden geschlossenen Waldränder bleiben fast vollständig erhalten.

Die verbleibenden Beeinträchtigungen des Naturhaushalts sind in der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Unterlage 19.1 T) dargestellt. Sie gibt vor allem Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen und -arten und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich durch die in der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Unterlage 19.1 T) vorgesehenen und in den Maßnahmenblättern (Unterlage 9.3 T) näher beschriebenen Ausgleichsmaßnahmen kompensieren. 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 und sind auch unter Beachtung des Gebotes zur Rücksichtnahme auf agrarstrukturelle Belange (§ 15 Abs. 3 BNatSchG) erforderlich. Ein Ausgleich von ca. 2,2 ha wird auf der externen Ausgleichsfläche (A 3) auf den FINrn 482 und 483 (Teilfläche), jeweils Gemarkung Bertoldshofen, erbracht, die im Zuge der Ortsumfahrung Marktoberdorf und Bertoldshofen (B16 / B 472) geplant wurde (vgl. Unterlage 9.1 T und Unterlage 9.2 T, Blatt 6). Darüber hinaus wird eine Aus-

gleichsfläche am Hühnerbach (FINr. 992, Gemarkung Bernbach) angelegt (Maßnahme 28 A) und die Waldrodung auf dem Grundstück FINr. 1992, Gemarkung Bertoldshofen, ausgeglichen. Außerdem sind umfangreiche Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen. Das Staatliche Bauamt Kempten wird auch – wo in den Maßnahmenblättern (Unterlage 9.3 T) angegeben – keinen Humus auf neu entstehende Straßenböschungen aufbringen, sondern autochthones Saatgut ansäen.

Ein vollständiges Abfahren des Mähgutes – wie vielfach gefordert – wird abgelehnt, da es zu einem unverhältnismäßigen Aufwand und hohen Kosten führen würde. Das Mulchen entspricht auch den Vorgaben des Leistungsheftes für den Straßenbetriebsdienst auf Bundesstraßen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom Dezember 2004. Allerdings ist das naturschutzfachliche Interesse daran, die Anzahl der Flächen mit Magerrasen zu vergrößern, soweit als möglich zu berücksichtigen. Daher sind bei jedem Mulchvorgang auf wechselnden Flächen (max. ca. 10 %) Brachflächen anzustreben, soweit das Interesse an der Sicherheit des Verkehrs (insbesondere ausreichende Sicht) und der verkehrlichen Anlagen nicht gefährdet wird.

Der Ausgleichsflächenbedarf (ca. 2,4 ha, davon ca. 0,14 ha Waldausgleich) wurde auf der Basis der „Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und Art. 6a BayNatSchG [Anmerkung: nunmehr § 15 Abs. 2 BNatSchG] bei staatlichen Straßenbauvorhaben“ des Bayerischen Staatsministerium des Innern (Stand: 25.01.1995) ermittelt. Zwar ist die diese Grundsätze ablösende Bayerische Kompensationsverordnung – im Gesetzes- und Verordnungsblatt (GVBl.) vom 07.08.2013 bekannt gemacht – zum 01.09.2014 in Kraft getreten, die verfahrensgegenständlichen Unterlagen wurden jedoch am 28.08.2014 eingereicht, so dass die Bayerische Kompensationsverordnung gemäß § 23 Abs. 1 BayKompV hier nicht zur Anwendung kommt. Den Bestimmungen des BNatSchG bezüglich des Eingriffsausgleichs ist somit Genüge getan.

Auch die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf das Landschaftsbild können durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19.1 T) enthaltenen und in den Maßnahmenblättern (Unterlage 9.3 T) näher beschriebenen Maßnahmen (insbesondere Gehölzpflanzungen) in ausreichendem Umfang ausgeglichen werden. 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 erforderlichen Maßnahmen sind in den im landschaftspflegerischen Begleitplan – Maßnahmenübersichtsplan (Unterlage 9.1 T) und Maßnahmenplan Blatt-Nrn 1-6 (Unterlage 9.2 T) – enthaltenen Ausgleichs- und Gestaltungsflächen planerisch umgesetzt.

Der jeweilige Unterhaltungszeitraum nach § 15 Abs. 4 S. 2 BNatSchG ist in den Maßnahmenblättern (Unterlage 9.3 T) genannt.

Der Auflage A.VI.8. liegt § 17 Abs. 6 BNatSchG zugrunde.

Insgesamt ist festzustellen, dass die planfestgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen den naturschutzgesetzlichen Anforderungen genügen. Es verbleiben – auch unter Berücksichtigung des landschaftlichen Vorbehaltsgebiets Nr. 12 „Auerberg“ (vgl. RP 16 B I 2.1 i. V. m. RP 16 Karte 3 „Natur und Landschaft“) – keine erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen des Naturhaushalts. Das Landschaftsbild wird landschaftsgerecht neu gestaltet.

7.1.2 Gesetzlich geschützte Biotope

Im Untersuchungsgebiet befinden sich zum Teil nach § 30 BNatSchG und Art. 23 BayNatSchG geschützte Biotope.

Handlungen, die zu einer Zerstörung oder sonstigen erheblichen Beeinträchtigung gesetzlich geschützter Biotope im Sinne der § 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 nach pflichtgemäßer Ermessensausübung eine Ausnahme nach Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG zugelassen. Nach dem Bilanzierungsergebnis werden die bau-, anlage- und betriebsbedingten Betroffenheiten der Biotope durch geeignete Ausgleichsmaßnahmen kompensiert.

Alle Beeinträchtigungen einschließlich möglicher Beeinträchtigungen der gesetzlich geschützten Biotope werden vollständig ausgeglichen. Insbesondere auf den Textteil zum Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19.1.1 T) und den Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 19.1.2 T) – jeweils in der Fassung der Tektur vom 26.01.2016 – wird Bezug genommen.

7.2 Allgemeiner und besonderer Artenschutz

7.2.1 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).

Als Auflage A.VI.3. wird im Beschlusstenor festgelegt, dass die erforderlichen Rodungsarbeiten nur im Zeitraum vom 1. Oktober bis 28. Februar und damit außerhalb der Schutzzeiten nach § 39 Abs. 5 BNatSchG erfolgen dürfen.

7.2.2 Besonderer Artenschutz

Das europäische und nationale Artenschutzrecht stellt für die Maßnahme kein rechtliches Hindernis dar. Die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 und Abs. 5 BNatSchG i. V. m. § 7 Abs. 2 Nrn. 12 - 14 BNatSchG stehen dem Vorhaben nicht entgegen, da für die betroffenen Arten nicht mit relevanten Beeinträchtigungen zu rechnen ist. Nach sorgfältiger artenschutzfachlicher Prüfung des Vorhabens ist festzustellen, dass wegen des bestandsorientierten Ausbaus der B 472 im Planfeststellungsbereich Eingriffe in Brut- und Fortpflanzungsstätten wie auch in Lebensstätten geschützter heimischer Tierarten nach naturschutzfachlicher Prognose ausgeschlossen werden können.

Im Einzelnen wird auf die Ausführungen des faunistischen Gutachtens (Unterlage 19.2) sowie des Fachbeitrages zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung vom 28.08.2014 (Unterlage 19.3) verwiesen. Die Planfeststellungsbehörde macht sich diese Ausführungen zu Eigen. Danach ist insbesondere aufgrund des bestandsorientierten Ausbaus und des Baus zusätzlicher Unter- und Über-

führungen und von Trockenbermen bei Berücksichtigung der Maßnahmen zur Eingriffsvermeidung bzw. -minimierung von keinem erhöhten Tötungsrisiko und keiner Verschlechterung des Erhaltungszustandes tatsächlich vorhandener bzw. potentiell möglicher Populationen besonders geschützter und streng geschützter Arten durch die Straßenbaumaßnahme auszugehen. Dasselbe gilt für besonders geschützte Pflanzen. Damit ist eine Verletzung artenschutzrechtlicher Bestimmungen nach § 44 Abs. 1 BNatSchG ausgeschlossen.

Im Einzelnen:

Amphibien:

Von Bau-km 2+060 bis Bau-km 2+980 werden Amphibienleiteinrichtungen mit Durchlässen eingebaut, damit die Amphibien und Reptilien bei ihrer Wanderung sicher unter der B 472 durchgeführt werden (Unterlage 9.3 T, Maßnahmen-Nr. 8 V). Dadurch wird das individuelle Tötungsrisiko gesenkt. Gleichzeitig dient die Amphibienleiteinrichtung der Sicherung der lokalen Populationen. Die beiden äußersten Durchlässe werden kleintiergerecht angelegt, um auch für weitere Kleintiere das Unterqueren der B 472 sicherer zu gestalten. Damit der Laubfrosch ausreichend geschützt wird, ist ein für ihn vertikal nicht überwindbares Leitsystem zu wählen (vgl. Auflage A.VI.6. des Beschlusstextes).

Bei Bau-km 2+300 (rechts und links) wird im Bereich der Unterführung des öffentlichen Feld- und Waldweges Hagmoos/Gehren ("Hofwiesweg"; lfd. Nr. 2.1.04 der Unterlage 11 T) zum Schutz der Amphibien auf die Anordnung von Schlammfangschächten mit Muldeneinlaufdeckeln verzichtet. Stattdessen wird das in den Mulden gesammelte Oberflächenwasser über eine Filterkiespackung versickert und über Teilsickerrohre den Schlammfangschächten und im Weiteren den projektierten Sickerschächten zur Versickerung zugeführt. Die Schlammfangschächte erhalten in diesem Bereich eine tagwasserdichte Schachtabdeckung. Außerdem sind die Sickerschächte unzugänglich für Amphibien „hinter“ der Amphibienleiteinrichtung angeordnet.

Reptilien:

Die Arten Ringelnatter und Blindschleiche wurden im Plangebiet nachgewiesen. Bei diesen Arten ist von Wanderbewegungen vom Korbseegebiet über die

B 472 weiter in südlicher Richtung auszugehen. Die eben beschriebenen Straßendurchlässe mit Leiteinrichtungen für Amphibien decken im Wesentlichen den Raum zwischen den Fundorten der nachgewiesenen Reptilienarten ab, so dass die Durchlässe und Leiteinrichtungen auch von diesen Arten genutzt werden können. Die erforderliche dauerhafte Durchgängigkeit für diese Arten trägt dazu bei, dass ein erhöhtes Tötungsrisiko durch betriebsbedingte Wirkungen des Vorhabens ausgeschlossen werden kann.

Fledermäuse:

Im Plangebiet sind sechs heimische Fledermausarten nachgewiesen. Bei den trassennahen Beobachtungen und Straßenquerungen des Großen Mausohrs ist von Einzelereignissen auszugehen. Eine regelmäßige intensive Nutzung von Jagdhabitaten im direkten Umfeld der B 472 oder regelmäßig genutzte, die B 472 querende Flugkorridore des Großen Mausohrs konnten nach den Kartierungsergebnissen nicht festgestellt werden. Der Ausbau der B 472 erfolgt bestandsnah. Die bestehende Fahrbahn wird in einem Teilabschnitt durch eine dritte Fahrbahn nur unwesentlich verbreitert und die prognostizierte Verkehrsdichte nicht wesentlich erhöht. Vor Beginn der Straßenbaumaßnahme werden 4 x 4 Fledermauskästen an Stadeln oder in Baumgruppen um Selbenseg angebracht (vgl. Unterlage 9.3 T, Maßnahme-Nr. 5 A_{CEF}). Außerdem werden mehrere Hecken und Einzelbäume als Fledermausleitstrukturen gepflanzt und eine temporäre Fledermausbarriere errichtet (Maßnahme-Nrn 4 V, 9 V, 12 V, 18 V, 23 V, 25 V der Unterlage 9.3 T). Die durch die Baumaßnahme beeinflussten Waldrandzonen können durch waldrandoptimierende Neupflanzungen wieder hergestellt werden. Durch die in der Planung vorgesehenen Unter- und Überführungen kann die aktuelle Situation trassenquerender Tiere teilweise sogar verbessert werden. Damit wird erreicht, dass sich das Risiko von Kollisionen mit Kraftfahrzeugen durch das Straßenbauvorhaben nicht signifikant im Sinne der Rechtsprechung des BVerwG erhöht und keine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Fledermäuse eintritt.

Biber:

Die Wanderhilfe für den Biber in Form von Trockenbermen im Durchlassbereich des geplanten Brückenbauwerkes am Hühnerbach kann als geeignete funktionserhaltende Maßnahme gewertet werden.

Greifvögel, Eulen:

Die B 472 weist im Bestand im Planungsbereich einen zweistreifigen Fahrbahnquerschnitt mit anlagen- und betriebsbedingten Wirkungen auf. Es wird grds. nicht von nennenswerten Störungen ausgegangen. Eine erhebliche Verstärkung der Störwirkungen aufgrund eines Teilausbaues um ca. 4 Meter wird auf vorgenannte Arten nicht erwartet. Rodungen und Baumfällarbeiten erfolgen außerhalb der Vogelbrutzeit. Damit können baubedingte Auswirkungen auf die genannte Avifauna in ausreichendem Maße reduziert werden.

Störche (Schwarzstorch):

Auch bei der Art Schwarzstorch wird keine erhebliche Verstärkung der Störwirkungen aufgrund eines Teilausbaues der B 472 um ca. 4 Meter erwartet. Durch die in der landschaftspflegerischen Begleitplanung enthaltenen funktionserhaltenden Maßnahmen mit Herstellung eines Bauzaunes auf einer Länge von min. 530 m sowie 2 m Höhe einschließlich undurchsichtiger Folienbespannung während der Bauzeit können Störungen in ausreichendem Maße ausgeschlossen werden.

8. Land- und Forstwirtschaft, Jagd- und Fischereiwesen

8.1 Landwirtschaft

Das planfestgestellte Straßenbauvorhaben ist mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar.

8.1.1 Flächeninanspruchnahme

Die Maßnahme beansprucht zwar Grundeigentum, das bisher als landwirtschaftliche Fläche genutzt wird (im Einzelnen wird auf den Grunderwerbsplan – Unterlage 10.1 T – und das Grunderwerbsverzeichnis – Unterlage 10.2 T – verwiesen) und beeinträchtigt damit die Belange der Landwirtschaft. Die Beeinträchtigungen sind jedoch in der vorliegenden Planung so gering wie möglich gehalten und nicht so erheblich, dass sie zusammen mit den Flächenverlusten der Zulässigkeit des Vorhabens entgegenstehen. Dies gilt sowohl hinsichtlich

der vorhabenbedingten Belastung der Landwirtschaft allgemein, als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe. Bei der Planung des bestandsorientierten Ausbaus der B 472 wurde beispielsweise berücksichtigt, dass ungünstige Durchschneidungen zum größten Teil vermieden werden und die vorhandenen Straßengrundstücke weitestgehend einbezogen werden. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange, insbesondere der Verkehrssicherheit, nicht möglich. Der Landverbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme reduziert werden. Allerdings wird zu Lasten der Baumaßnahme in die Abwägung eingestellt, dass Bewirtschaftungerschwernisse oder sonstige Nachteile für die Agrarstruktur entstehen können.

8.1.2 Landwirtschaftliches Wegenetz

Das landwirtschaftliche Wegenetz wird den neuen Gegebenheiten angepasst. Insbesondere werden Parallelwege zur B 472 errichtet. Einzelheiten zum landwirtschaftlichen Wegenetz sind aus den Planunterlagen (insbesondere dem Regelungsverzeichnis – Unterlage 11 T) ersichtlich. Abgeschnittene Wegeverbindungen werden ohne unzumutbare Umwege wieder an das Straßennetz angebunden und entsprechende Nachteile möglichst gering gehalten. Die verbleibenden Mehrwege sind nicht von solchem Gewicht, dass sie die Ausgewogenheit der Planung in Frage stellen könnten.

Zur Beurteilung der mehrfach gestellten Forderung nach finanzieller Entschädigung wegen längerer Anfahrtswege ist festzustellen, dass es keinen Anspruch darauf gibt, dass jeweils die kürzeste öffentliche Wegeverbindung zwischen verschiedenen Zielen unverändert für die Zukunft fortbesteht. Der Anliegergebrauch gewährt auch unter Berücksichtigung des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG keinen Schutz gegen den Wegfall einer bestimmten Wegeverbindung. Anlieger werden durch eine Verschlechterung der für ihre Grundstücke bestehenden Verkehrsverhältnisse in der Regel nicht in ihren Rechten verletzt. Nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung (BGH, Urteil vom 13.03.1975, Az. III ZR 152/72, sowie Urteil vom 21.10.2010, Az. III ZR 237/09) kommt eine Entschädigung für Mehrwege bei der Bewirtschaftung landwirtschaftlicher Flächen (außer bei arrondierten Flächen) nur dann in Betracht, wenn durch die Straßenbaumaßnahme in eine eigentumsrechtliche Position eingegriffen wird. Rechtlich ge-

schützt sind gem. § 8a FStrG 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. Für Mehrwege allein aufgrund einer Änderung des öffentlichen Straßennetzes bestehen somit keine Entschädigungsansprüche.

Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG schreibt Auflagen dann vor, wenn diese zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld. Ist eine neue Wegeverbindung trotz der damit verbundenen Umwege zumutbar, scheidet eine Entschädigung aus. Verbleibende Nachteile sind dann entschädigungslos im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen. Dies gilt für zusätzliche Kostenbelastungen ebenso wie für eine Minderung des Verkehrswerts der jeweiligen Hofstelle oder der jeweils zu bewirtschaftenden Grundstücke. Das bedeutet, dass die Nachteile einer Änderung der bisherigen günstigen Verkehrslage dann hinzunehmen sind, wenn die Grundstücke eine anderweitige ausreichende Verbindung zu einem öffentlichen Wegenetz besitzen. Ein Ersatzweg ist dabei nicht erst dann ausreichend, wenn er der bisherigen Zuwegung in allen Belangen mindestens gleichwertig ist. Ausreichend ist vielmehr eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit.

Einige Einwendungsführer bringen die Forderung nach einer Entschädigung für entstehende Mehrwege nur pauschal vor, ohne dass das Straßenausbauvorhaben für sie selbst zu Mehrwegen führen würde. Für diese scheidet eine Entschädigung von vornherein aus.

Andere Einwendungsführer fordern völlig unsubstantiiert, dass ihnen entstehende Mehrwege zu entschädigen seien. Weitere Angaben oder Konkretisierungen erfolgen hierzu nicht. Es wird beispielsweise nicht einmal mitgeteilt, ob sie Eigentümer oder Pächter von Grundstücken sind und welche Grundstücke betroffen sind bzw. weshalb es vermeintlich zu Umwegen kommt. Den Einwendungen lässt sich auch nicht konkludent entnehmen, durch welche Auswirkungen des Straßenbauvorhabens der Einwender Nachteile befürchtet. Hinzu kommt, dass die Forderung auf einem „Muster-Einwendungsschreiben“ erhoben wird. An den Inhalt einer Einwendung sind jedoch bestimmte Mindestanforderungen zu stellen. Sie muss sachlich substantiiertes Vorbringen enthalten, damit der Informa-

tionszweck einer Einwendung erfüllt wird. Sonst kann die Einwendung nicht geprüft werden. Diese Einwendungen werden daher als unsubstantiiert zurückgewiesen.

Sofern Einwendungsführer zumindest Flurnummern angegeben haben, wurde die Länge der Mehrwege überprüft. Die tatsächlich anfallenden Mehrwege betragen lediglich maximal einige hundert Meter. Nachdem der Bayerische Verwaltungsgerichtshof in seinem Urteil vom 07.10.2009 (Az. 22 A 09.40002) selbst eine Umweglänge von 1.780 m für zumutbar erachtet hat, sind auch die mit der vorliegenden Ausbaumaßnahme verbundenen Umwege zumutbar.

Die Mehrwege wurden in die Abwägung eingestellt, sind jedoch nicht geeignet, sich auf das Ergebnis der Abwägungsentscheidung auszuwirken.

Insgesamt betrachtet sind die Auswirkungen auf die Landwirtschaft nicht erheblich. Die Erschließung der Grundstücke ist – sofern sie bereits vor der Straßenbaumaßnahme erschlossen waren – auch nach Verwirklichung der Baumaßnahmen im erforderlichen Umfang gewährleistet.

8.2 Forstwirtschaft

Das planfestgestellte Straßenbauvorhaben ist mit den Belangen der Forstwirtschaft vereinbar.

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). Die Erlaubnis zur Aufforstung wird von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung umfasst.

Im Zuge der Baumaßnahme werden ca. 0,14 ha Wald gerodet. Der nach dem BayWaldG erforderliche Waldausgleich erfolgt – wie im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19.1 T) dargestellt und in den Maßnahmenblättern (Unterlage 9.3 T, Maßnahme-Nr. 10 W) beschrieben – auf FINr. 1992, Gemarkung Bertoldshofen. Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Augsburg hat mit Schreiben vom 23.03.2015 das für die Aufforstung vorgesehene Grundstück für geeignet erklärt. Der Verlust des beanspruchten Waldes wird durch die Umsetzung der Aufforstungsmaßnahme kompensiert. Waldrechtliche

Hemmnisse gegen die vorliegend zu beurteilende Straßenbaumaßnahme bestehen dementsprechend nicht.

Seitens des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Augsburg wird gefordert, im Zuge der Bauausführung die tatsächlich gerodeten Waldflächen zu erfassen und der Unteren Forstbehörde anzuzeigen. Außerdem solle die Ersatzaufforstung (Maßnahme-Nr. 10 W gemäß Unterlage 9.3 T) in Abstimmung mit der Unteren Forstbehörde vorgenommen werden. Dabei sollen Detailfestlegungen, insbesondere zur Wahl der Baumarten, getroffen werden. Der Waldrand (Maßnahme-Nr. 12 V gemäß Unterlage 9.3 T) sei in Abstimmung mit der Forstbehörde zu gestalten.

Diesen Forderungen wird durch die Auflagen A.VII.2. Rechnung getragen.

Des Weiteren empfiehlt das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Augsburg, vor der Fällung mit ihm Kontakt aufzunehmen und den Holzeinschlag abzuklären. Das Staatliche Bauamt Kempten teilt mit, dass es diese Empfehlung befolgen werde.

8.3 Jagdwesen

Die Baumaßnahme ist mit den Belangen der Jagd vereinbar. Zwar wird durch den bestandsorientierten Ausbau Fläche der Natur und somit auch der Jagd entzogen. Es besteht jedoch ein öffentliches Interesse an diesem Bauvorhaben (vgl. C.III.2. des Beschlusses). Soweit durch den bestandsorientierten Ausbau Erschwernisse bei der Jagdausübung nicht ausgeschlossen werden können, sind diese im vorzugswürdigen öffentlichen Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens hinzunehmen.

8.4 Fischereiwesen

Das planfestgestellte Straßenbauvorhaben ist auch mit den Belangen des Fischereiwesens vereinbar. Auf die Auflagen unter A.V.2.2.5 und A.V.2.3.4 wird verwiesen.

9. Sonstige öffentliche und private Belange, Eigentumseingriffe

9.1 Denkmalpflege

Das Vorhaben kann auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes, insbesondere des Schutzes von Bodendenkmälern, zugelassen werden. Die für das Vorhaben sprechenden Belange gehen hier den Belangen des Denkmalschutzes vor. Die in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege vom 25.03.2015 genannten Verdachtsflächen im Bereich des Plangebiets bzw. in Trassennähe haben insgesamt unter Berücksichtigung allgemeiner, auch völkerrechtlicher Verpflichtungen des Staates zum Schutz des archäologischen Erbes nicht den Stellenwert, dass im Ergebnis die Zulassung des Vorhabens unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzauflagen, trotz der damit verbundenen möglichen Zerstörung von Bodendenkmälern, abgelehnt werden müsste.

Sollten im Zuge der Bauausführung auch in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege nicht aufgezeigte Bodendenkmäler mit nationaler Bedeutung auftreten, deren Schutz durch die vorgesehenen Auflagen nicht hinreichend gewährleistet wäre, hat die Planfeststellungsbehörde nach Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG die Möglichkeit, über dann möglicherweise gebotene ergänzende Schutzauflagen zur Abwendung unvorhergesehener Nachteile für Belange der Denkmalpflege zu entscheiden. In allen anderen Fällen umfasst dagegen die vorliegende Entscheidung die denkmalschutzrechtliche Erlaubnis nach Art. 7 Abs. 1 DSchG sowohl hinsichtlich der bezeichneten Verdachtsflächen als auch eventueller Zufallsfunde unter Beachtung der durch die Schutzauflagen (A.VII.3. dieses Beschlusses) vorgesehenen Maßgaben.

Die unter A.VII.3. 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 mit deren Zulassung verbundene Zurückstellung der Belange der Denkmalpflege gegenüber den für das Vorhaben sprechenden verkehrlichen Belangen. Obgleich die damit angeordnete Verpflichtung zur Durchführung von Sicherungsmaßnahmen gegenüber dem unveränderten Verbleib im Boden nur sekundäre Interessen der Denkmalpflege zu berücksichtigen vermag, bleibt auch

diese Verpflichtung durch die für jedes staatliche Handeln geltenden Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit begrenzt. Da diese Festlegungen beim jetzigen Planungsstand noch nicht abschließend möglich sind, bleiben sie zunächst einer einvernehmlichen Regelung zwischen Vorhabensträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege vorbehalten, an deren Stelle soweit erforderlich auch eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde treten kann.

Durch die unter A.VII.3.3 verfügte frühzeitige Anzeige des Beginns von Erdbauarbeiten kann zum einen die Durchführung von bodendenkmalpflegerischen Maßnahmen abgestimmt werden, welche in der Vereinbarung zwischen dem Vorhabensträger und dem Bayerischen 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).

9.2 Sonstige Belange

Die Auflagen unter A.VII.4. dienen der Sicherstellung der Stromversorgung sowie der Telekommunikation.

Die Auflage A.VII.5.1 dieses Beschlusses trägt dem berechtigten Interesse der Straßenanlieger Rechnung, dass auch während der Bauzeit ein Zugang bzw. eine Zufahrt zu ihrem Grundstück erhalten bleibt oder ein angemessener Ersatz geschaffen wird (vgl. Art. 17 BayStrWG).

Die Auflage A.IX.1. stellt die Einhaltung der im Planfeststellungsverfahren getroffenen Vereinbarungen einschließlich der im Erörterungstermin gemachten Zusagen sicher.

9.3 Eingriffe in das Eigentum

Bei der Überprüfung des Straßenbauvorhabens ist zu berücksichtigen, dass den verfassungsrechtlich geschützten Eigentumsrechten (Art. 14 GG) ein besonderer Stellenwert in der planfeststellungsrechtlichen Abwägung zukommt. Die vor-

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

Die Planung wird diesen Vorgaben gerecht. Die in den Grunderwerbsplänen (Unterlage 10.1 T) und im Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 10.2 T) vorgesehene Inanspruchnahme von Grundeigentum ist erforderlich, um die Straßenbaumaßnahme, die insgesamt dem Wohl der Allgemeinheit dient, zu verwirklichen. Die Planung nimmt insbesondere dadurch, dass möglichst bestandsnah gebaut wird, auf die Interessen der betroffenen Grundstückseigentümer so weit wie möglich Rücksicht.

Die Baumaßnahme ist in dem planfestgestellten Umfang erforderlich, um die Verkehrssicherheit im betreffenden Abschnitt zu erhöhen, den Ausbaustandard an die heutigen Verkehrsverhältnisse anzupassen und dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen gerecht zu werden. Eine Reduzierung der Eingriffe in das Eigentum ist bei Berücksichtigung eben genannter Zielsetzungen nicht möglich. Die geplanten Eingriffe in das Eigentum sind sämtlichen Betroffenen auch zumutbar. 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 werden muss.

IV. Mehrfach vorgebrachte Forderungen

Die eingegangenen Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange, Verbänden und privaten Betroffenen wurden – soweit erforderlich – bereits in vorstehenden Ausführungen behandelt. Im Folgenden werden deshalb nur wesentliche Forderungen behandelt, welche nicht bereits Gegenstand der bisherigen themenkomplexbezogenen Abwägung waren. Dabei wird zunächst auf Forderungen eingegangen, die mehrfach vorgebracht wurden.

1. Keine Kraftfahrstraße

Es wird gefordert, dass die B 472 im Ausbauabschnitt nicht als Kraftfahrstraße ausgewiesen werden soll, da dies Umwege und längere Fahrzeiten für landwirtschaftlichen Verkehr zur Folge hätte. Des Weiteren seien die Gemeindeverbin-

dungsstraßen und öffentlichen Feld- und Waldwege (für den Begegnungsverkehr) zu schmal; sie müssten auf min. 6 m verbreitert werden. Zur abschließenden Beurteilung müssten Längsschnitte für alle Begleitwege vorgelegt werden. Auch Fahrzeuge mit min. 40 t Gewicht müssten die Begleitwege benutzen können, die außerdem möglichst wenige Bauwerke enthalten sollten. Zwingend notwendige Bauwerke müssten eine lichte Höhe von min. 5 m und eine lichte Breite von min. 8 m haben, damit auch in Unterführungen Begegnungsverkehr möglich wäre. Außerdem müssten die Unterführungen ausreichend einsehbar sein. Die Befahrbarkeit müsse mit Schleppkurven nachgewiesen werden, wobei auch der Begegnungsfall LKW/PKW zu berücksichtigen sei. Die Nutzung der Begleitwege durch Langholzfahrzeuge (auch im Begegnungsfall) sei ebenfalls sicherzustellen. Engstellen und enge Kurven müssten vermieden, Ausweichstellen vorgesehen werden. Darüber hinaus müsse genau dargestellt werden, in welchem Straßenabschnitt eine Ausweisung als Krafftfahrstraße erfolgen solle. Außerdem müsse ein zusätzlicher Parallelweg zwischen Bau-km 0+190 und 0+340 (nordseitig) angelegt werden. Es sei auch zu prüfen, welche Begleitwege zu Gemeindeverbindungsstraßen oder Kreisstraßen aufzustufen seien. Weiter wird befürchtet, dass das Verkehrsaufkommen in Selbensberg steigen werde, da ein Queren der Krafftfahrstraße nicht mehr möglich wäre. Sollte durch die geplante Krafftfahrstraße der landwirtschaftliche Verkehr über die Gemeindeverbindungsstraße Unterlöchlers geleitet werden, sei diese auf Kosten der Bundesstraßenverwaltung auszubauen.

Diese Forderungen haben sich erledigt. Das Staatliche Bauamt Kempten hat im Erörterungstermin am 24.06.2015 zugesichert, dass die B 472 im verfahrensgegenständlichen Abschnitt durch das vorliegende Planfeststellungsverfahren nicht als Krafftfahrstraße ausgewiesen werden soll. Außerdem wurde im Rahmen der Tektur im Erläuterungsbericht der Hinweis, dass der Ausbauabschnitt Krafftfahrstraße werden solle, gestrichen (Unterlage 1 T in der Fassung vom 26.01.2016, S. 4 T, 11 T).

Da die B 472 wie auch im Bestand für den langsameren Verkehr nutzbar ist, sind die Parallelwege in der Lage, den landwirtschaftlichen Verkehr aufzunehmen. Insofern ergibt sich durch den Ausbau der B 472 keine Änderung. Eine kreuzungsfreie Überfahrt für landwirtschaftliche Maschinen auf Höhe der Einfahrt nach Burk ist nicht erforderlich (vgl. unten C.IV.12.).

Eine unzumutbare Zunahme des Verkehrs in Selbensberg ist nicht zu befürchten, weil die B 472 auch weiterhin gequert werden kann und außerdem ein Parallelweg südlich der B 472 angelegt wird.

2. Ausbau des Parallelwegenetzes

2.1

Weiter wird gefordert, die Parallelwege auf eine einheitliche Breite von min. 5,5 m (asphaltiert) auszubauen. Nur so sei Begegnungsverkehr und eine gefahrlose Nutzung durch landwirtschaftlichen Verkehr und Freizeitverkehr (z. B. Fahrradfahrer, Fußgänger) möglich. Dies sei auch deshalb erforderlich, weil im Falle eines Unfalles bzw. von Reparaturarbeiten der Verkehr über das Begleitwegenetz ausgeleitet werden müsse.

Die Forderung wird zurückgewiesen, soweit ihr nicht nachgekommen wurde. Im Rahmen der Tektur wurde die im Süden der B 472 neu zu errichtende Gemeindeverbindungsstraße zwischen dem Anschluss der Gemeindeverbindungsstraße von Burk an die B 472 und dem „Selbensberger Weg“ (Ifd. Nr. 1.1.01 T des Regelungsverzeichnisses in der Fassung der Tektur vom 26.01.2016) verbreitert. Die bituminöse Befestigungsbreite beträgt nun (auf einer Länge von ca. 700 m) 4,75 m. Auch der öffentliche Feld- und Waldweg zwischen Bau-km 4+630 und Bau-km 5+000 (Ifd. Nr. 1.1.15 T des Regelungsverzeichnisses) wurde auf 3,5 m verbreitert. Der öffentliche Feld- und Waldweg nach Gehren (Ifd. Nr. 1.2.16 T des Regelungsverzeichnisses) erhält nun eine bituminöse Befestigungsbreite von 4,75 m. Außerdem werden an geeigneten Stellen Ausweichstellen für den Begegnungsverkehr errichtet (z. B. Ifd. Nr. 1.1.03 T, 1.1.04 T, 1.1.05 T des Regelungsverzeichnisses).

Eine weitere Verbreiterung dieser Wege bzw. eine Verbreiterung anderer Parallelwege oder eine Verbreiterung der Ausweichbuchten oder die Erhöhung der Anzahl der Ausweichbuchten wird im Hinblick auf das Gebot des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden abgelehnt. Auch der Abstand zwischen den Ausweichstellen wird aus diesem Grund nicht verringert. Die nunmehr gegebene Breite der einzelnen Parallelwege genügt zusammen mit den Ausweichstellen, um zu gewährleisten, dass sich der Verkehr sicher begegnen kann und sowohl landwirtschaftlicher als auch Freizeitverkehr gefahrlos möglich ist. Auch die Breite des öffentlichen Feld- und Waldweg mit der Ifd. Nr. 1.1.02a T (des Regelungsverzeichnisses) ist ausreichend, da dieser Weg lediglich der

Erschließung einiger weniger landwirtschaftlichen Flächen östlich von Selbensberg dient und keinen überregionalen Verkehr aufnehmen muss. Da die B 472 für den langsamen Verkehr weiterhin nutzbar ist und nicht von einer wesentlichen Mehrung des landwirtschaftlichen Verkehrs auf den Parallelwegen auszugehen ist, sind die Parallelwege auch mit der geplanten Breite in der Lage, den landwirtschaftlichen Verkehr aufzunehmen. Dies gilt auch für Holztransporte.

Eine mögliche Unfallsituation und die damit verbundene Unterbrechung des Verkehrs rechtfertigt keine Anlage von 6 m breiten Parallelwegen, zumal die Ausweisung der Umleitungsstrecke nach den Angaben der Polizei jedenfalls nicht über öffentliche Feld- und Waldwege erfolgt.

2.2

Nach einer weiteren Forderung müssten enge Kurven und starkes Gefälle vermieden werden.

Diese Forderung ist soweit als möglich berücksichtigt. Das Parallelwegenetz ist entsprechend seiner Funktion geplant und erfüllt die an diese geknüpften Anforderungen hinsichtlich Trassierung in Lage und Höhe. Dies gilt auch für die zahlreichen Unterführungen. Das stärkste Gefälle hat die Unterführung bei Bau-km 4+974 (BW 4-5) mit einer Längsneigung von 12 %. Die Längsneigung entspricht der Höchstlängsneigung für Wirtschaftswege mit mittlerem Schwierigkeitsgrad und ist dem bestehenden Gelände geschuldet.

2.3

Außerdem wird vorgebracht, dass ein Begleitweg nördlich der B 472 erforderlich sei. Zur Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen auf der Seite von Selbensberg sei kein Parallelweg vorgesehen. Dies würde zu längeren Wegen und der Nutzung der schmalen Ortsstraße durch Selbensberg führen. Damit verbunden seien eine extreme Zunahme des landwirtschaftlichen Verkehrs, eine Gefährdung der Kinder und eine unzumutbare Lärmbelästigung.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Zur Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen westlich von Selbensberg kann die B 472 unverändert gequert werden. Außerdem ist in der Tekturplanung ein öffentlicher Feld- und Waldweg (Ifd. Nr. 1.1.02a T der Unterlage 11 T) von Bau-km 0+830 bis Bau-km 1+150 vorgesehen, der bis zur FINr. 1907 (Gemarkung Bertoldshofen) fortgeführt wird. Ein Parallelweg nördlich der B 472 ist also teilweise eingeplant. Eine Erhöhung des landwirtschaftlichen Verkehrs könnte daher kommen, dass die landwirtschaftlichen Flächen nordöstlich von Selbensberg künftig nicht mehr direkt über die

B 472 erschlossen werden. Dieser zusätzliche Verkehr ist schon allein zahlenmäßig keinesfalls eine extreme Verkehrszunahme. Er stellt auch keine unzumutbare Belastung oder Gefährdung dar und ist hinzunehmen. Gleiches gilt für die zumutbare Lärmbelästigung. Dadurch, dass der südlich der jetzigen Westzufahrt nach Selbensberg verlaufende öffentliche Feld- und Waldweg künftig nicht mehr die B 472 quert, sondern an den Parallelweg anschließt, könnte es zu Mehrwegen kommen. Auch diese sind jedoch zumutbar.

3. Verbreiterung des Begleitwegs zwischen Burk und Bertoldshofen

Die Forderung eines breiteren Begleitweges zwischen Burk und Bertoldshofen wird zurückgewiesen, da diese Gemeindeverbindungsstraße außerhalb des vorliegenden Planfeststellungsbereiches liegt. Sie war Gegenstand des Verfahrens zu den Ortsumfahrungen Marktoberdorf und Bertoldshofen (B 16 / B 472), in dem eine Verbreiterung der Straße auf 5,0 m planfestgestellt wurde. Außerdem können auch landwirtschaftliche Fahrzeuge den Tunnel im Zuge der Ortsumfahrung Bertoldshofen nutzen.

4. Buswendeschleife bei Selbensberg

Es wird vielfach eingewendet, dass die bei Selbensberg geplante Buswendeschleife für Kinder unzumutbar sei. Kinder aus Selbensberg, Burk und Hagmoos hätten einen wesentlich längeren Fußweg zur Bushaltestelle (ca. 500 m, 1,8 km bzw. 1 km) als bisher, z. T. entlang einer Gemeindeverbindungsstraße ohne Gehweg. Die Kinder aus Burk und Hagmoos müssten außerdem die B 472 queren. Die Einstiegsmöglichkeiten in den Orten müssten daher erhalten bleiben. Die Schüler sollten auch dort aussteigen können. Außerdem müsse die Buswendeschleife barrierefrei (§ 8 Abs. 3 S. 3 PBefG) und mit einem Wetterschutz errichtet werden.

Die Planung der Bushaltestelle bei Selbensberg wurde im Rahmen der Tektur überarbeitet. Statt der Buswendeschleife (in Unterlage 1 T auf Seite 15 T ist fälschlicherweise noch von Buswendeschleife die Rede) werden bei Bau-km 0+300 zwei Bushaltestellen beidseits der B 472 errichtet und über einen Gehweg an das untergeordnete Wegenetz nach Burk und Selbensberg angebunden. Damit die B 472 sicher überquert werden kann, wird eine Querungshilfe angelegt. Die in den Ortschaften vorhandenen Bushaltestellen bleiben davon

unberührt. Diese werden nach wie vor von den entsprechenden Bussen angefahren.

Zwar ergibt sich auch durch diese Lösung ein längerer Fußweg zu den Bushaltestellen, die Länge der Fußwege bleibt jedoch zumutbar. Gegenüber der aktuellen Situation wird der Schulweg der Kinder sicherer. Das Überqueren der Bundesstraße – wie es auch aktuell erfolgt – kann nicht vermieden werden, allerdings wird es durch die Überquerungshilfe erleichtert. Für die Errichtung von Bushaltestellen in den Ortschaften ist der Vorhabensträger nicht zuständig. Ebenso wenig wie für die Errichtung eines Wetterschutzes. Dieser fällt in die Zuständigkeit der Stadt Marktoberdorf. Der Vorhabensträger wird die Bushaltestellen jedoch wie gefordert barrierefrei errichten.

5. Barrierefreiheit der Querungshilfe

Der Forderung, die ca. bei Bau-km 0+280 geplante Querungshilfe barrierefrei zu errichten, ist im Grundsatz zuzustimmen. Allerdings ist auch die Verkehrssicherheit zu berücksichtigen. Daher wird dem Vorhabensträger unter A.VII.6. dieses Beschlusses auferlegt, die Querungshilfe soweit als möglich barrierefrei zu gestalten.

6. Gehwege nach Burk und Selbensberg

Es wird vorgebracht, dass es insbesondere zur Sicherheit der Fußgänger wünschenswert sei, wenn zumindest im Außenbereich von den Busbuchten bei Bau-km 0+300 an der B 472 bis zur Bebauung der Ortschaften Selbensberg und Burk neben den Gemeindeverbindungsstraßen jeweils ein Gehweg vorgesehen würde.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Da diese Gehwege den Gemeindeverbindungsstraßen zuzurechnen sind, fehlt dem Vorhabensträger die Zuständigkeit für deren Errichtung.

7. Schaffung einer Bushaltestelle bei Ob

Eine weitere Forderung ist, eine Bushaltestelle an der Südseite der B 472 in Höhe der nördlichen Busbucht bei Ob nahe der Unterführung zu errichten, da eine Buslinie aus Richtung Marktoberdorf bestehe.

Diese Forderung wird durch die Tektur vom 26.01.2016 erfüllt. Sie hat sich dadurch erledigt.

8. Ausbildung flacher Böschungen

Die wiederholt vorgebrachte Forderung, Böschungen möglichst flach auszubilden, wird der Vorhabensträger nach seiner Zusicherung im Rahmen der Ausführungsplanung dort, wo Grundstückseigentümer bzw. -bewirtschafter dies fordern, soweit wie möglich berücksichtigen.

9. Ansaat ohne Giftpflanzen oder landwirtschaftliche Unkräuter

Auch der Forderung, keine Giftpflanzen oder landwirtschaftliche Unkräuter anzupflanzen, wird der Vorhabensträger soweit wie möglich nachkommen.

10. Regelmäßige Mahd und Abfuhr

Weiter wird eine regelmäßige Mahd der Böschungsflächen gefordert. Diese Forderung wird im Rahmen des Unterhalts der Böschungsflächen, die nach den allgemeinen Pflegevorgaben erfolgt, erfüllt.

Die Forderung, das Mähgut abzufahren, um Unkrautsamen nicht in den angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen zu verteilen, wird dagegen zurückgewiesen. Eine Abfuhr des Mähgutes würde zu einem höheren Aufwand und insbesondere zu höheren Kosten führen. So führt auch das Leistungsheft für den Straßenbetriebsdienst auf Bundesstraßen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom Dezember 2004 aus, dass anfallendes Mähgut soweit möglich flächig abzulegen (mulchen) ist. Ein übermäßiges Verbreiten von Unkrautsamen steht dennoch nicht zu befürchten.

11. Verlegung der Kreuzung Burk nach Osten

Die Kreuzung bei Burk solle nach Osten verschoben werden, u. a. um den Abkürzungsverkehr nach Stötten zu minimieren.

Dieser Einwand wird zurückgewiesen. Es ist nicht von nennenswertem Ausweichverkehr über Stötten auszugehen. Darüber hinaus ist fraglich, ob eine Verlegung der Kreuzung zu einer Minderung des Verkehrsaufkommens in Stötten

führen würde. Sie würde jedoch erhebliche Mehrkosten verursachen. Außerdem würde ein Anschluss im 2+1 – Bereich dem Ziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit zuwiderlaufen.

12. Höhenfreier Anschluss Burk und Selbensberg

Es wird gefordert, die Anschlüsse Burk und Selbensberg zusammenzulegen und höhenfrei (mit Überführung) zu gestalten. Dadurch soll u. a. die Auffahrt auf die B 472 sicherer gestaltet und die Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer erhöht werden.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Da der langsame Verkehr die B 472 nutzen und queren kann, sind die Einmündungen ausreichend und eine höhenfreie Anschlussstelle nicht notwendig. Für Fußgänger und Radfahrer besteht im Bereich der Brücke bei Bau-km 0+829 eine sichere Quermöglichkeit. Etwaige Umwege sind zumutbar. Außerdem wird ca. bei Bau-km 0+280 eine Querungshilfe errichtet.

Gegen eine Unterführung spricht auch, dass sich aufgrund der Steigungsverhältnisse sehr lange Rampen ergeben würden. Eine Unterführung würde auch zu höherem Flächenverbrauch und erheblichen Mehrkosten führen. Daher ist die Errichtung eines höhenfreien Anschlusses nicht geboten.

13. Keine Quermöglichkeit für Landwirte aus Etzlensberg

Es wird eingewandt, dass es nach der Planung für Landwirte aus Etzlensberg keine Möglichkeit gebe, die B 472 zu queren. Dies sei jedoch erforderlich, da das Einfahren in die Bundesstraße bei der Einfahrt nach Etzlensberg sehr gefährlich sei. Die Unterführung des öffentlichen Feld- und Waldwegs (BW 4-5) müsse daher auf min. 4,5 m Höhe vergrößert und auf 5,0 m verbreitert, genügend große Anfahrtsradien angelegt und der Parallelweg nach Westen mit 6 m angelegt werden. Außerdem sei der Haldenweg nur als Wiesenweg ausgebildet und zu schmal. Hinzu komme, dass er im Ort Ob in eine Ortsstraße münde, die über eine Brücke mit einer Beschränkung auf 5 Tonnen Gewicht führte und aufgrund von Engstellen nur für Anlieger zugelassen sei. Da die geplante Unterführung viel zu steil und im Winter wegen des Schnees nicht befahrbar sei, sollte sie nach Westen oder die Bundesstraße nach Süden verlegt werden, um den jetzt im Süden geplanten öffentlichen Feld- und Waldweg auf der Nordseite

anlegen zu können. Alternativ könnte eine großräumige Umfahrung über Frankau und nördlich von Etzlensberg nach Ob geschaffen werden.

Im Rahmen der Tektur wurde die Situation beim Bauwerk 4-5 nochmals überprüft und die Unterführung geändert. Sie weist nun eine lichte Höhe von 3,5 m (gegenüber 2,25 m in der ursprünglichen Planung) auf, so dass landwirtschaftlicher Verkehr die B 472 unterqueren kann. Insoweit wurde der Forderung nachgekommen, denn für den landwirtschaftlichen Verkehr aus Etzlensberg sah die Planung bisher keine zumutbare Querungsstelle vor. Eine weitere Erhöhung der Unterführung ist jedoch aufgrund der topographischen Gegebenheiten nicht möglich. Höhere Fahrzeuge können – wie im Bestand auch – die B 472 befahren.

Hinsichtlich der Breite der öffentlichen Feld- und Waldwege wird auf die Ausführungen unter C.IV.2. verwiesen.

Eine Verlegung der geplanten Unterführung nach Westen, eine Verlegung der Bundesstraße nach Süden sowie eine großräumige Umfahrung wird insbesondere aus Kostengesichtspunkten und wegen des Gebots des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden abgelehnt. Die Anzahl der in Etzlensberg vorhandenen Landwirtschaften und damit auch das Ausmaß des landwirtschaftlichen Verkehrs sind überschaubar. Demgegenüber wären die Kosten für die Verlegung der Unterführung oder der Bundesstraße außer Verhältnis. Für einen Ausbau des Haldenwegs fehlt dem Vorhabensträger die Zuständigkeit, da hierfür die Stadt Marktoberdorf zuständig wäre.

14. Schaffung einer Zufahrt zum Brunnen Ob

Der Forderung, eine Zufahrt zum Brunnen bei Ob (FINr. 1028, Gemarkung Bernbach) zu schaffen, wird der Vorhabensträger nachkommen. Der Brunnen Ob wird über den südlich der B 472 gelegenen Begleitweg mit 3,5 m Breite und einer eigenen Zufahrt zu FINr. 1028 erschlossen. Die Lage der Zufahrt wird im Zuge der Bauausführung festgelegt.

15. Keine Versickerung möglich

Es wird eingewandt, dass eine Versickerung aufgrund des hohen Grundwasserstandes nur bedingt möglich sei. Insbesondere im Bereich der Sickereinrichtungen seien Baugrunderkundungen erforderlich, die den Nachweis der Sicker-

fähigkeit erbringen müssten. Im Bereich von Ob stehe außerdem das Grundwasser sehr knapp unter der Geländeoberfläche an. Bei Gehren bestehe eine Lehmadichtung, welche gespanntes Grundwasser berge, das bei der Errichtung von Bauwerken zu Tage trete.

Die Einwendung ist unbegründet. Aus dem Trassenbereich liegen neun Aufschlussbohrungen vor, die Grundwasser erst ab einer Tiefe aufzeigen, welche durch die Baumaßnahme nicht erreicht wird. Pegelablesungen bei Ob zeigen einen Grundwasserspiegel unterhalb der Sohle der Kreisstraße im Bereich des künftigen Bauwerkes 4-1. In den wassertechnischen Untersuchungen wurde die Funktionsfähigkeit der Entwässerungseinrichtungen rechnerisch nachgewiesen. Im trassennahen Bereich der Ausbaustrecke sind keine Anzeichen für Staunässe anzutreffen, was die Durchlässigkeit des Bodens bestätigt. Dies schließt allerdings nicht aus, dass es z. B. durch Starkregenereignisse vereinzelt zu Einstauungen kommen kann. Die Einstauungen werden jedoch nur selten und nur von kurzer Dauer sein. Der Verkehr kann auch dann so abgewickelt werden, dass es allenfalls zu geringen Beeinträchtigungen des Verkehrs kommt.

16. Überflutung von Unterführungen

Mehrfach wird darauf hingewiesen, dass die Gefahr der Überflutung der Unterführungen bestehe (v. a. bei den Bauwerken 2-1 und 4-3), insbesondere da das Grundwasser sehr hoch anstehe. Die Entwässerung der Unterführungen sei sicherzustellen.

Dieser Einwendung wird nachgekommen. In den wassertechnischen Untersuchungen wird die Funktionsfähigkeit der Entwässerungseinrichtungen rechnerisch nachgewiesen. Mit Errichtung des Regenrückhaltebeckens am Hühnerbach hat sich die Hochwassersituation deutlich verbessert. Deshalb wird beispielsweise auf eine „Eindeichung“ der Unterführung der Ortsstraße Unterlöchlers (BW 4-3) – auch unter dem Aspekt des Flächenverbrauchs – verzichtet. Dennoch kann nicht ausgeschlossen werden, dass es bei extremen Niederschlagsereignissen zu kurzfristigen Einstauungen kommen könnte bzw. bei größeren Hochwassern evtl. die Unterführung bei Bau-km 4+256 (BW 4-2a) überschwemmt werden könnte. Dies kann jedoch mit vertretbarem Aufwand nicht verhindert werden.

17. Fahrbahnteiler am Knotenpunkt Ob

Am Knotenpunkt Ob sollten die Fahrbahnteiler so ausgebildet werden, dass ein Linksabbiegen von der OAL 8 auf die B 472 ausgeschlossen werden kann.

Dieser Forderung wurde im Rahmen der Tektur vom 26.01.2016 nachgekommen. Sie ist damit erledigt.

18. Linksabbiegestreifen beim Anschluss Ob

Die Forderung nach Linksabbiegestreifen auf der B 472 im Bereich der Anschlussstelle Ob wird zurückgewiesen. Die Anschlussstelle Ob ist zur Erhöhung der Verkehrssicherheit teilplanfrei geplant, d. h. ein Linksabbiegen ist nicht zulässig. Daher sind keine Linksabbiegestreifen erforderlich.

19. Zeitpunkt des Ausbaus der B 472

Es wird mehrfach gefordert, die Maßnahme östlich von Marktoberdorf erst nach Inbetriebnahme der Ortsumfahrungen Marktoberdorf und Bertoldshofen (B 16 / B 472) zu bauen. Grund hierfür sei u. a., dass die Verkehrsbelastung für Bertoldshofen (mit Gefahr von Stauungen) sowie Lärm und die Unfallgefahr durch den beiderseits von Bertoldshofen geplanten Ausbau und die damit verbundene Attraktivitätssteigerung der B 472 erhöht werde.

Welche der beiden Maßnahmen zuerst umgesetzt wird, muss und kann in diesem Beschluss nicht entschieden werden. Grundsätzlich sollten beide Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit schnellst möglich realisiert werden. Voraussetzung hierfür sind jedoch Baurecht, erfolgter Grunderwerb sowie ausreichende Haushaltsmittel.

Die vorliegende Planung knüpft am westlichen Ende des Planfeststellungsbereichs an den Bestand an. Gleiches gilt für die Ortsumfahrungen Marktoberdorf und Bertoldshofen (B16 / B 472) am östlichen Ende des diesbezüglichen Planfeststellungsbereichs. Beide Maßnahmen können unabhängig voneinander realisiert werden. Es ist nicht davon auszugehen, dass durch den Ausbau der B 472 östlich Marktoberdorf das Verkehrsaufkommen signifikant ansteigen wird.

20. „Alte Staatsstraße“

Es wird eingewandt, dass die Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen nordöstlich von Selbensberg über die „Alte Staatsstraße“ wegen der zu schmalen Fahrbahnbreite, zu enger Kurvenradien und fehlender Ausweichmöglichkeiten nicht möglich sei. Die „Alte Staatsstraße“ müsse auf 6 m verbreitert werden oder ein Zufahren direkt auf die B 472 möglich sein.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die „Alte Staatsstraße“ übernimmt auch derzeit die Erschließung diverser Grundstücke und ist ausreichend breit. Zudem werden die Grundstücke nördlich der B 472 über parallel verlaufende öffentliche Feld- und Waldwege erschlossen. Die B 472 wird durch den vorliegenden Beschluss nicht als Kraftfahrstraße ausgewiesen, so dass sie durch den langsamen Verkehr genutzt werden kann. Zufahrten auf die B 472 werden im Bereich einer 2+1 – Verkehrsführung aus Gründen der Verkehrssicherheit abgelehnt.

21. Befürchtete Verkehrszunahme in Selbensberg

Es wird befürchtet, dass durch die künftig fehlende direkte Erschließung der nordöstlich von Selbensberg gelegenen landwirtschaftlichen Flächen durch die B 472 sowie durch die Anbindung des Ortsteils Hagmoos über eine Brücke über die B 472 der innerörtliche Verkehr in Selbensberg zunehme. Da kein Begleitweg nördlich der B 472 auf Höhe Selbensberg geplant sei, würden die Landwirte durch den Ort Selbensberg fahren. Die Mehrbelastung der Bürger werde in der Planung nicht berücksichtigt. Weder die Ortsstraße noch die landwirtschaftlichen Wege seien hierfür ausgelegt. Außerdem führte diese Verkehrssteigerung zu einer erheblichen Gefährdung der Kinder im Ort und zu einer unzumutbaren Lärmbelästigung.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Wie bereits dargelegt (vgl. C.IV.2.3) kann die B 472 durch den landwirtschaftlichen Verkehr unverändert gequert werden. Außerdem ist zumindest teilweise ein nördlich der B 472 verlaufender Parallelweg geplant (ab Bau-km 0+830). Der südlich der B 472 gelegene Begleitweg wird als Gemeindeverbindungsstraße die Erschließung von Hagmoos übernehmen. Zwar ist durch die geänderte Erschließung grds. eine Verkehrszunahme in Selbensberg denkbar, diese ist jedoch zumutbar und daher hinzunehmen. Gleiches gilt für die Lärmbelästigung, die nicht unverhältnismäßig ist. Die Kinder werden dadurch auch nicht unzumutbar gefährdet.

22. Befürchtete Verkehrszunahme in Burk

Die Befürchtung einer Verkehrszunahme in Burk wird nicht geteilt, da durch die vorliegende Maßnahme keine baulichen Veränderungen vorgenommen werden, welche zu einer unzumutbaren Verlagerung des Verkehrs führen.

23. Tauschflächen statt Geldersatz

Es wird gefordert, Tauschflächen (angrenzend an eigene Flächen oder mit einer Mindestgröße von 1 ha) zur Verfügung zu stellen. Seien Restflächen für die Bewirtschaftung unrentabel, sei ebenfalls ein Grundstückstausch vorzunehmen. Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens wie Grundverlust usw. ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und §§ 19, 19a FStrG 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 nicht erfüllt werden kann. 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.

Aus denselben Gründen kann die Planfeststellungsbehörde nicht über die 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).

Der Vorhabensträger wird jedoch bemüht sein, mit den jeweiligen Grundstückseigentümern eine Einigung zu erzielen.

24. Unterhalt von Wirtschaftswegen

Des Weiteren wird moniert, dass die Frage des Unterhalts von Wirtschaftswegen nicht geklärt sei. Außerdem wird gefordert, dass die Gemeinde oder die Bundesrepublik Deutschland – nicht die Anlieger – für Reparaturkosten an öffentlichen Feld- und Waldwegen aufkommen solle, da diese durch unterschiedliche Verkehrsarten genutzt würden.

Diese Einwendungen werden zurückgewiesen. Der Bauunterhalt obliegt dem jeweiligen Straßenbaulastträger. Im Regelungsverzeichnis (Unterlage 11 T) ist die Unterhaltungspflicht dargelegt. Die Unterhaltungspflicht für die öffentlichen Feld- und Waldwege liegt bei der jeweiligen Kommune.

25. Befahrbarkeit der Begleitwege auch im Winter

Es wird gefordert, dass die Begleitwege auch im Winter geräumt und befahrbar sein müssen.

Nach den gesetzlichen Bestimmungen soll der jeweilige Straßenbaulastträger Straßen bei Schnee und Eisglätte im erforderlichen Umfang räumen und streuen. Bei öffentlichen Feld- und Waldwegen sowie Gemeindeverbindungsstraßen ist dies die jeweilige Kommune. Der Vorhabensträger ist dagegen nicht zuständig.

26. Parkplätze

Von einigen Einwendungsführern wird die Anlage von Pendlerparkplätzen als notwendig erachtet.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Pendlerparkplätze sieht die Bundesstraßenverwaltung für Bundesstraßen nicht vor. Solche werden allenfalls an Autobahnausfahrten für erforderlich erachtet. Eine Verpflichtung des Vorhabensträgers zur Errichtung von Pendlerparkplätzen wird daher abgelehnt.

Außerdem sei nach dem Wegfall des Parkplatzes am Korbsee ein neuer Parkplatz unverzichtbar. Sonst könnten insbesondere Lkw-Fahrer ihn nicht mehr für ihre vorgeschriebenen Ruhezeiten nutzen. Auch für Verkehrskontrollen stünde dann kein geeigneter Parkplatz mehr zur Verfügung. Es würde eine zu große Lücke im Parkplatznetz entstehen.

Dieser Forderung kann im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht abgeholfen werden. Der Parkplatz am Korbsee ist als eine Haltebucht angelegt, von der B 472 durch einen schmalen Grünstreifen getrennt. Weitere Anlagen (z. B. WC, Kiosk) gibt es nicht. Der Vorhabensträger kann mangels Rechtsgrundlage nicht verpflichtet werden, für Ersatz für den wegfallenden (unselbständigen) Parkplatz am Korbsee zu sorgen. An der bisherigen Stelle ist eine Neuanlage aus Platzgründen nicht möglich. Allerdings verkennt der Vorhabensträger die

Bedeutung des Parkplatzes nicht und wird sich bemühen, eine Stelle für einen Ersatz-Parkplatz zu finden.

27. Parkverbot

Es wird ein Parkverbot im Bereich der Anbindungen der Begleitwege an die B 472 und im weiteren Verlauf gefordert, um eine Befahrbarkeit der Begleitwege zu gewährleisten.

Die Forderung wird zurückgewiesen, da dem Vorhabensträger hierfür die Zuständigkeit fehlt. Außerdem ist bereits in § 12 StVO geregelt, dass das Parken vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen bis zu je fünf Metern von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten unzulässig ist.

V. Forderungen von Trägern öffentlicher Belange und Verbänden

In diesem Abschnitt wird auf die Forderungen von Trägern öffentlicher Belange und von Verbänden eingegangen, soweit sie noch nicht Gegenstand der themenkomplexbezogenen Abwägung waren und auch nicht im Rahmen der mehrfach vorgebrachten Forderungen behandelt wurden.

1. Landratsamt Ostallgäu

Das Landratsamt Ostallgäu wendet mit Schreiben vom 23.03.2015 ein, dass die gesamte Anschlussstelle der OAL 8, mit Beginn der Rampen bei Bau-km (Kreisstraße) 0+100, zur Bundesstraße gewidmet werden müsse, nicht zur Kreisstraße. Eine Übernahme der weiterführenden Anschlussäste (Rampen) werde deshalb abgelehnt. Als Vergleichsfälle werden die Einmündungen der St 2059 (von Lechbruck her) auf die B 16 sowie der OAL 9 (von Stötten her) auf die B 16 angeführt. Außerdem seien die vorgesehenen Eigentums- und Unterhaltsverhältnisse der Anschlussstelle mit zwei Eigentümern nicht eindeutig geregelt (vgl. lfd. Nrn 1.1.09 T und 1.1.10 T der Unterlage 11 T).

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Nach § 1 Abs. 1 FStrG dienen Bundesstraßen dem weiträumigen Verkehr. Die Anschlussäste gehören dann zur Bundesstraße, wenn sie ausschließlich der Verbindung zwischen der Bundesstraße und einer anderen Straße dienen. Dies ist im vorliegenden Fall jedoch nicht der Fall, weil an den Rampen die Parallelwege angeschlossen sind. Die Anschluss-

äste sind somit in den Bereichen der Anschlussstelle, in denen sie eine Erschließungsfunktion zu den anliegenden landwirtschaftlichen Flächen übernehmen, zur Kreisstraße zu widmen. Daran ändern auch die angeführten Vergleichsfälle nichts.

Hinsichtlich der Eigentums- und Unterhaltsverhältnisse im Bereich des nördlichen Anschlussastes wird nochmals klargestellt, dass die BRD (Bundesstraßenverwaltung) künftiger Eigentümer und Unterhaltsverpflichteter des Straßenteils wird, der zur Bundesstraße gewidmet wird (zwischen der B 472 und dem Beginn der Einmündung der GVS Gehren/Ob – lfd. Nr. 1.1.08 T der Unterlage 11 T). Der Landkreis Ostallgäu (Straßenverwaltung) wird Eigentümer und Unterhaltsverpflichteter des Straßenteils, der zur Kreisstraße gewidmet wird (zwischen der Einmündung der GVS Gehren/Ob und dem Baubeginn bei Ob).

Hinsichtlich der Eigentums- und Unterhaltsverhältnisse im Bereich des südlichen Anschlussastes wird nochmals klargestellt, dass die BRD (Bundesstraßenverwaltung) künftiger Eigentümer und Unterhaltsverpflichteter des Straßenteils zwischen der B 472 und dem (von Norden gesehenen) Beginn der Einmündung des öffentlichen Feld- und Waldwegs mit der lfd. Nr. 1.1.08 T (der Unterlage 11 T) wird, da dieser zur Bundesstraße gewidmet wird (Länge: ca. 18 m). Der Landkreis Ostallgäu (Straßenverwaltung) wird Eigentümer und Unterhaltsverpflichteter des Straßenteils zwischen dem Baubeginn bei Ob und der Einmündung des öffentlichen Feld- und Waldwegs mit der lfd. Nr. 1.1.08 T (der Unterlage 11 T), da dieser zur Kreisstraße gewidmet wird.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit wird vorgeschlagen, im Bereich der Anschlussstelle Ob die drei landwirtschaftlichen Grundstücke über nur eine Zufahrt mit Begleitweg an den südlichen Anschlussast bei Bau-km 4+100 bis 4+180 anzubinden.

Diesem Vorschlag wird nicht näher getreten. Angesichts des zu erwartenden geringen Verkehrsaufkommens ist die Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen über den Anschlussstellenast ausreichend und ein zusätzlicher Begleitweg nicht erforderlich (Planungsermessen).

Das kommunale Bauamt des Landratsamtes Ostallgäu sieht den Anschluss des Begleitweges (lfd. Nr. 1.1.12 T der Unterlage 11 T) bei Bau-km (Kreisstraße) 0+300 an den südlichen Anschlussast der Kreisstraße OAL 8 kritisch.

Der Anschluss des Begleitweges zur Erschließung landwirtschaftlicher Flächen ist jedoch aufgrund des zu erwartenden geringen Verkehrsaufkommens ausrei-

chend. Obwohl die Einmündung des Begleitweges nahe an der Einmündung der Kreisstraße OAL 8 in die B 472 liegt, ist die Ein- und Ausfahrtsituation verkehrssicher.

Des Weiteren fordert das Landratsamt Ostallgäu, keine Bäume näher als 7,5 m an die Kreisstraße zu pflanzen.

Die Einhaltung dieser Forderung wurde durch das Staatliche Bauamt Kempten zugesagt. Darüber hinaus wird auf die Auflage A.VI.9. dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Es wird bemängelt, dass die Funktionstüchtigkeit der Entwässerungseinrichtungen im Bereich des Bauwerks 4-1 bei Bau-km 4+101 nicht dargestellt sei und ein Höhenplan der Anschlussäste bezüglich der Kreisstraße OAL 8 nicht beiliege.

Unter lfd. Nr. 3.16 T des Regelungsverzeichnisses (Unterlage 11 T) ist die Entwässerung beschrieben. Das anfallende Oberflächenwasser wird über Mulden versickert und das Restwasser den Sickerschächten zugeführt. Das Wasserwirtschaftsamt Kempten überprüfte die Entwässerung und bestätigte, dass die vorgelegten Unterlagen zur Überprüfung der Funktionsfähigkeit der geplanten Straßenentwässerung ausreichend sind.

Der Forderung, die Unterhaltspflicht für die Flächen zwischen den Anschlussästen der OAL 8 und der B 472 (Bau-km 4+000 bis 4+200) beim Vorhabensträger zu belassen, wird nachgekommen.

Der Landkreis lehnt eine Eigentumsübertragung hinsichtlich der neu zu errichtenden Entwässerungseinrichtung (lfd. Nr. 3.16 T der Unterlage 11 T) ab.

Dem kann nicht gefolgt werden. Nach Art. 2 Nr. 1 lit. a) BayStrWG sind Entwässerungsanlagen Teil der Straße. Vorliegend wird die Entwässerungseinrichtung entlang der Kreisstraße OAL 8 errichtet. Sie ist somit Teil der Kreisstraße und folglich der Landkreis Ostallgäu alleiniger Eigentümer und Unterhaltsverpflichteter der bezeichneten Entwässerungseinrichtung (vgl. auch Bundesfernstraßenkreuzungsverordnung – FStrKrV).

2. Stadt Marktoberdorf

Nach Ansicht der Stadt Marktoberdorf sind die herzustellenden Gemeindeverbindungsstraßen sowie öffentlichen Feld- und Waldwege kostenlos an die Stadt Marktoberdorf zu übereignen. Die Unterhaltskosten für diese Straßen und Wege und deren Entwässerungseinrichtungen seien gegenüber der Stadt über eine Vereinbarung abzulösen.

Diese Forderungen sind nur bedingt berechtigt. Die herzustellenden Gemeindeverbindungsstraßen und öffentlichen Feld- und Waldwege werden kostenlos übereignet. Eine Ablöse der Unterhaltskosten erfolgt mangels Rechtsgrundlage jedoch nicht. Weder das Verursacherprinzip bzw. Konnexitätsprinzip noch die ABBV-Richtlinien (Richtlinien zur Anwendung der Verordnung zur Berechnung von Ablösebeiträgen nach dem EKrG, dem FStrG und dem Bundeswasserstraßengesetz) stellen eine ausreichende Rechtsgrundlage dar. Ein Zahlungsanspruch kann auch nicht auf das FStrG gestützt werden. Die Unterhaltslast für Gemeindeverbindungsstraßen sowie ausgebaute öffentliche Feld- und Waldwege, die im Zusammenhang mit einer Straßenbaumaßnahme und als deren Folge hergestellt oder ausgebaut werden, ist kraft Gesetzes (Art. 47 Abs. 1 bzw. Art. 54 Abs. 1 Satz 1 BayStrWG) der jeweiligen Gemeinde übertragen. Dies umfasst auch die Unterhaltung der Entwässerungseinrichtungen, da diese Teil der Straßen sind (vgl. Art. 2 Nr. 1 lit. a) BayStrWG). Der zusätzliche Unterhaltsaufwand ist der Stadt Marktoberdorf zumutbar.

Die Stadt Marktoberdorf fordert, die Länge der Aufstelllängen nach HBS (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen) 2001 nachzuweisen, da nach ihrer Ansicht die Aufstelllängen im Zuge der Einmündungen der Gemeindeverbindungsstraßen Burk und Selbensberg unterschiedlich sind.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Die RAL fordert für derart gestaltete Linksabbiegestreifen eine Verzögerungsstrecke von mindestens 20 m und eine Aufstellstrecke von mindestens 20 m.

Bei der Linksabbiegespur nach Selbensberg wurde die Länge von jeweils 20 m gewählt. Nachdem der Ort Selbensberg ca. 26 Anwesen hat, ist diese Länge ausreichend. Es können sich drei Pkw aufstellen, ohne dass die Verzögerungsstrecke zu kurz würde.

Hinsichtlich der Linksabbiegespur nach Burk ist zu berücksichtigen, dass die Gemeindeverbindungsstraße hinter Burk bis Stötten führt, also mehr Verkehr zu erwarten ist als bei der Linksabbiegespur nach Selbensberg. Die

Verzögerungsstrecke ist 20 m lang, die Aufstellstrecke 45 m, was ca. sieben Pkw entspricht.

Unter der Annahme von 8.000 Kfz/24 h auf der B 472 (4.000 je Fahrtrichtung) ergeben sich in der Spitzenstunde (10 % des DTV) durchschnittliche Lücken zwischen den Fahrzeugen von $3.600 \text{ s} / (0,1 \times 4.000) = 9$ Sekunden. Es ist daher davon auszugehen, dass die Linksabbieger regelmäßig die Linksabbiegespuren räumen können. Auf eine Bemessung nach dem HBS kann somit verzichtet werden.

Der Forderung der Stadt Marktoberdorf, im Einmündungsbereich der Gemeindeverbindungsstraße von Gehren in die B 472 Sichtdreiecke darzustellen, wurde im Rahmen der Tekturplanung vom 26.01.2016 nachgekommen.

Die Forderung der Stadt Marktoberdorf, in der Gemeindeverbindungsstraße nach Etzlemsberg gem. RAL einen Fahrbahnteiler vorzusehen, wird zurückgewiesen. Zwar wäre ein Fahrbahnteiler wünschenswert. Aus Platzgründen wird an dieser Stelle jedoch auf diesen verzichtet. Das Gelände steigt dort nördlich der B 472 stark an, so dass die Einmündung mit verhältnismäßigem Aufwand nicht so weit vergrößert werden könnte, dass ein Fahrbahnteiler untergebracht werden könnte. Angesichts des zu erwartenden geringen Verkehrsaufkommens kann auf den Fahrbahnteiler verzichtet werden.

Der Einwand der Stadt Marktoberdorf, sämtliche Entwässerungseinrichtungen leserlich darzustellen, wird als zu pauschal zurückgewiesen. Außerdem sind alle Entwässerungseinrichtungen in den Planunterlagen gemäß den geltenden Vorgaben dargestellt.

Der Hinweis, dass der Graben zur Entwässerung der Felder von Gehren bereits heute öfter über die Ufer trete, wird in der Planung berücksichtigt. Insbesondere wird eine Leitung mit einem Durchmesser von 600 mm eingebaut.

Die Stadt Marktoberdorf lehnt Sickerschächte ab, da diese nur eine bedingte Funktionsfähigkeit aufwiesen, aufwändig gewartet werden müssten, bei der Erneuerung alle 10 Jahre umfangreiche Bodenaustauschmaßnahmen erforderlich seien und dies in den Unterführungen mit vertretbarem Aufwand nicht möglich sei. Stattdessen sollten Rohrrigolen mit einem Notüberlauf in die geplanten Sickerbecken errichtet werden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Grds. werden in den Mulden der Einschnittsbereiche Sickerrigolen ausgeführt. Bei Bauwerkstiefpunkten sind Sickerschächte jedoch zwingend notwendig, da diese große Wassermengen z. B. nach Starkniederschlägen rasch beseitigen können. Vor den Schächten sind Absetzeinrichtungen geplant, die die Funktionsfähigkeit der Sickerschächte langfristig sicherstellen sollen.

Die Unterhaltung der Entwässerungseinrichtungen von Bundesstraße und Gemeindestraße soll nach Ansicht der Stadt Marktoberdorf im Verhältnis der Fahrbahnbreiten durch den Vorhabensträger und die Stadt gemeinsam erfolgen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Entwässerungsleitungen sind gem. § 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG Teil der Straße. Unterhaltspflichtig ist somit der jeweilige Straßenbaulastträger (vgl. auch Bundesfernstraßenkreuzungsverordnung – FStrKrV). Der Unterhaltsverpflichtete ist bei jeder Entwässerungseinrichtung im Regelungsverzeichnis (Unterlage 11 T) vermerkt.

Die zunächst im Regelungsverzeichnis (Unterlage 11 T) teilweise falsch angegebenen Eigentümer und Unterhaltsverpflichteten wurden im Rahmen der Tektur vom 26.01.2016 korrigiert.

Gemeinde- und Gemarkungsgrenzen wurden, soweit erforderlich, in den Plänen ergänzt.

Die Stadt Marktoberdorf wendet ein, dass die Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen auf der dem Parallelweg abgeneigten Seite nicht geregelt sei.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Im Zuge der Grunderwerbsverhandlungen bzw. der Bauvorbereitung wird in Rücksprache mit den Eigentümern bzw. Pächtern die Anlage der Grundstückszufahrten geklärt.

3. Gemeinde Bidingen

Die Gemeinde Bidingen lehnt es ab, Kosten für die Verlegung von gemeindlichen Wasserleitungen zu übernehmen.

Im Planfeststellungsbeschluss sind bzgl. Wasserleitungen keine Kostenregelungen zu treffen, da sich die Mitbenutzung von Straßen für Leitungen der öffentlichen Versorgung und Entsorgung nach bürgerlichem Recht richtet. Daher ist die Kostenfrage im Rahmen eines zu schließenden Vertrages des Vorhabensträgers mit der Gemeinde Bidingen zu klären.

Weiter bringt die Gemeinde Bidingen vor, dass sie die Grünpflege der Inseln bei der künftigen Ausfahrt Ob und bei der Unterführung südlich von Ob nicht übernehmen werde.

Dieser Einwand ist berechtigt. Nachdem die Inseln Bestandteil der Bundesstraße sind, sind sie vom Vorhabensträger zu unterhalten.

Die Gemeinde Bidingen lehnt den Unterhalt der Entwässerungsanlagen und -kanäle bzw. Sickeranlagen im Bereich von Unterführungen ab, da die Notwendigkeit von derartigen Entwässerungsanlagen erst durch die geplante Baumaßnahme entstehe und auch die Entwässerung der Bundesstraße, zumindest teilweise, über diese Entwässerungsanlagen erfolge.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Entwässerungsleitungen sind gem. § 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG Teil der Straße. Unterhaltungspflichtig ist somit der jeweilige Straßenbaulastträger (vgl. auch Bundesfernstraßenkreuzungsverordnung – FStrKrV). Der Unterhaltsverpflichtete ist bei jeder Entwässerungseinrichtung im Regelungsverzeichnis (Unterlage 11 T) vermerkt. Die gesetzliche Regelung geht dem Verursacherprinzip und ähnlichen Prinzipien vor.

4. Gemeinde Rettenbach am Auerberg

Die Gemeinde Rettenbach am Auerberg gibt zu bedenken, dass der landwirtschaftliche Begleitweg bei Etzlensberg Ost ende. Ab diesem Streckenabschnitt sei bis zur Abzweigung Ingenried/Tannenbergl kein Begleitweg vorhanden. Das sollte bei künftigen weiteren Ausbauplanungen berücksichtigt werden.

Das Vorbringen kann nicht im vorliegenden Planfeststellungsverfahren berücksichtigt werden, da die genannte Strecke nicht im Bereich der Ausbaumaßnahme liegt. Außerdem ist für diesen Streckenabschnitt teilweise das Staatliche Bauamt Weilheim zuständig. Der Begleitweg endet auch nicht vollständig, sondern wechselt nach Etzlensberg Ost auf die Südseite der B 472.

5. Polizeipräsidium Schwaben Süd/West

Die Forderung des Polizeipräsidiums Schwaben Süd/West nach Anbringung von zusätzlichen Hinweisen auf Spurwechselstellen (200 m und 400 m vor der jeweiligen Wechselstelle) wird der Vorhabensträger gemäß seiner Zusicherung erfüllen.

6. Bayer. Bauernverband, Geschäftsstelle Kaufbeuren - Landsberg

Der Bayerische Bauernverband weist schriftlich darauf hin, dass im Viehtrieb bei Gehren (BW 3-1) im Bestand ein Bach quere und dies bei der Entwässerung des künftigen Bauwerks zu berücksichtigen sei.

Diese Einwendung wird in der Planung beachtet. Es handelt sich um einen Graben, der mittels eines Rohres die B 472 quert (vgl. lfd. Nr. 5.07 der Unterlage 11 T).

Das Bauwerk 4-3 werde bei Hochwasser überflutet, was auszuschließen sei. Außerdem fördere das Sickerbecken die Einbringung von Grundwasser ist diese Unterführung. Es sei daher fraglich, ob ein Sickerbecken nahe einer Unterführung sinnvoll ist.

Mit dem Bau des Regenrückhaltebeckens am Hühnerbach wurde die Überflutungsfahr deutlich reduziert. Auch das Hochwasserrückhaltebecken Engelmaiersee wird zu einer weiteren Erleichterung führen. Das Wasserwirtschaftsamt Kempten bestätigt in seinem Schreiben vom 12.06.2015, dass nach Errichtung der Hochwasserschutzmaßnahme „HRB Engelmaiersee“ Ausuferungen aus dem Beibach bis zu einem 100jährigen Hochwasser nicht mehr zu erwarten sind und eine Überflutung des Bauwerks 4-3 durch den Beibach daher nicht mehr zu befürchten ist.

7. Versorgungsunternehmen

Die LEW TeINet plant, in Teilbereichen Leerrohre zu verlegen.

Dies wird seitens des Vorhabensträgers in Rücksprache mit der LEW TeINet im Zuge der Ausführungsarbeiten berücksichtigt.

VI. Einwendungen und Forderungen Privater

Im Folgenden wird auf die noch nicht behandelten Forderungen von Privaten eingegangen.

1. Einwendungen von Grundstückseigentümern

1.1 Eigentümer des Grundstücks FINr. 1201/8, Gemarkung Bernbach

Der Eigentümer o. g. Grundstücks weist darauf hin, dass das Lichtraumprofil des Bauwerks 4-2b zu klein sei. Er befürchte dadurch einen Rückstau und eine Überflutung der Wirtschaftsgebäude auf seinem Grundstück.

Die Einwendung ist unbegründet. Das Bauwerk 4-2b ist mit einer lichten Weite von 3,5 m und einer lichten Höhe von mindestens 1,55 m geplant. Im Laufe des Planfeststellungsverfahrens legte der Vorhabensträger dem Wasserwirtschaftsamt Kempten die hydraulischen Berechnungen zum Bauwerk 4-2b vor. Das Wasserwirtschaftsamt Kempten bestätigte, dass die Abflussleistung des Bauwerks 4-2b ausreichend ist.

1.2 Eigentümer der Grundstücke FINrn 2160 und 2165, jeweils Gemarkung Bertoldshofen

Die Eigentümer o. g. Grundstücke bringen vor, dass ihr Grundstück FINr. 2165, Gemarkung Bertoldshofen, von Burk aus nicht mehr erreicht werden könne, da das Queren der B 472 nicht mehr möglich sei.

Der Einwand wird zurückgewiesen, da ein Queren der B 472 in diesem Straßenabschnitt nach wie vor möglich ist. Die Erreichbarkeit der Flächen ist somit sichergestellt.

1.3 Eigentümer der Grundstücke FINrn 1008/1, 1019 und 1021, jeweils Gemarkung Bernbach

Die Eigentümer o. g. Grundstücke fordern zur Begrenzung des Flächenverbrauchs anstelle einer Böschung eine Stützmauer an der Unterführung „Am Mühlbach“ (Bauwerk BW 4-3). Die Stützmauer müsse außerdem so hoch sein, dass von ihnen kein Grund zum Bau benötigt werde. Des Weiteren müsse ein Befahren der Hofstelle ohne Behinderung möglich sein.

Diesen Forderungen wurde im Rahmen der Tektur nachgekommen. Außerdem fand hierzu am 09.05.2016 ein Ortstermin statt.

Auch die Forderung, dass die Hofeinfahrt zu ihrer Hofstelle Lkw-tauglich sein müsse, wird beachtet.

Nach Ansicht der Einwender ist eine Breite des Wegs zwischen der Abzweigung Etzlensberg und dem „Haldenweg“ von 2,5 m ausreichend.

Diese Ansicht teilt die Planfeststellungsbehörde nicht. Damit die Nutzung des öffentlichen Feld- und Waldweges durch die verschiedenen Verkehrsarten gewährleistet ist, erhält der Weg (Ifd. Nr. 1.1.15 T des Regelungsverzeichnisses) eine Breite von 3,5 m.

Nach Meinung der Eigentümer wäre es sinnvoller, anstelle eines Viehtriebs, der mit einer Röhre geplant sei, eine Unterführung mit einer lichten Höhe von min. 5 m und einer lichten Breite von min. 8 m auszuführen.

Die Einwendung wird teilweise erfüllt. Es wird davon ausgegangen, dass sich die Einwender auf das Bauwerk 4-5 (Unterführung eines öffentlichen Feld- und Waldwegs) beziehen. Dieses Bauwerk ist bereits in der Planung als Unterführung enthalten, nicht als Röhre. Die Abmessungen des Bauwerks mit 3,5 m lichter Höhe und 5,0 m lichter Breite sind für den Radverkehr und die Nutzung als Viehtrieb ausreichend. Eine weitere Erhöhung der Unterführung ist aufgrund der topographischen Gegebenheiten nicht möglich. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Ausführungen unter C.IV.13. verwiesen.

1.4 Eigentümer der Grundstücke FINrn 1234 und 1235, jeweils Gemarkung Bertoldshofen

Der Eigentümer o. g. Grundstücke wendet ein, dass die Anbindung seiner landwirtschaftlichen Flächen am Korbsee gefährdet sei.

Die Einwendung wird als verspätet zurückgewiesen. Das Einwendungsschreiben trägt das Datum des 19.03.2015 und ging laut Posteingangsstempel am 27.03.2015 bei der Stadt Marktoberdorf ein. Die Einwendungsfrist lief jedoch bereits am 23.03.2015 (Montag) ab.

Die landwirtschaftlichen Flächen sind jedoch über das Begleitwegenetz ausreichend erschlossen. Entstehende Mehrwege (allgemein hierzu C.III.8.1.2) sind zumutbar.

1.5 Eigentümer des Grundstücks FINr. 1700, Gemarkung Bertoldshofen

Die Eigentümer des o. g. Grundstücks, deren Hofstelle sich in Bertoldshofen befindet, fordern zur Erschließung ihres Grundstücks einen durchgehenden Wirtschaftsweg auf der Südseite der B 472 in angemessener Breite, da die B 472 als Krafffahrstraße ausgebaut werde.

Es kann dahinstehen, ob die Einwendungsführer mit ihren Einwendungen präkludiert sind, nachdem das Einwendungsschreiben den Posteingangsstempel der Stadt Marktoberdorf vom 24.03.2015 trägt. Der Einwand wird zurückgewiesen. Zum einen wird die B 472 durch den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss nicht als Krafffahrstraße ausgewiesen. Landwirtschaftlicher Verkehr kann daher weiterhin die Bundesstraße nutzen. Zum anderen wird die Erschließung des Grundstücks über die Einmündung Gehren bei Bau-km 3+540 gesichert. Es wird nicht verkannt, dass es dadurch zu Mehrwegen kommen wird. Allgemeine Hinweise zu Mehrwegen wurden bereits im Abschnitt C.III.8.1.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses gegeben. Auf die entsprechenden Ausführungen wird zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen. Durch die Schließung der Zufahrt Gehren West müssen die Einwendungsführer nun von Bertoldshofen kommend bis zur Ausfahrt Gehren Ost und dann (quasi zurück) durch Gehren zu ihrem Grundstück fahren. Dies führt zu einem Mehrweg von ca. 1.200 m. Der Mehrweg ist damit länger als einige hundert Meter. Er ist jedoch erheblich kürzer als der Umweg, der dem vom BayVGH entschiedenen Fall zugrunde lag. Der BayVGH hat einen Umweg von 1.780 m Länge für zumutbar erachtet. Den Einwendungsführern ist der Mehrweg von ca. 1.200 m ebenfalls zumutbar.

Da die Einwender ihr Grundstück zumutbar erreichen können, wird der sparsame Umgang mit Grund und Boden höher gewichtet, so dass ein weiterer Begleitweg im Süden der Bundesstraße zur besseren Erreichbarkeit des Grundstücks FINr. 1700 abgelehnt wird.

Bezüglich der Breite der Parallelwege darf auf den Abschnitt C.IV.2. dieses Beschlusses verwiesen werden.

1.6 Eigentümerin der Grundstücke FINrn 1877, 1748, 768 und 818, jeweils Gemarkung Bertoldshofen

Die Eigentümerin der o. g. Grundstücke fordert, dass der Vorhabensträger sämtliche Kosten für die Umsetzung des landwirtschaftlichen Nebengebäudes auf dem Grundstück FINr. 1877 tragen müsse.

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens wie Grundverlust usw. ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und §§ 19, 19a FStrG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d. h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht. Die Versetzung des Stadels ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges, demnach ebenfalls dem Entschädigungsverfahren vorbehalten. Die Planfeststellungsbehörde darf insoweit keine Regelungen treffen, so dass die diesbezügliche Forderung nicht erfüllt werden kann.

Außerdem macht die Eigentümerin aufgrund der Betroffenheit der Grundstücke FINrn 1877, 1748, 768 und 818, jeweils Gemarkung Bertoldshofen, eine Existenzgefährdung geltend.

Die Grundstücke Flnrn 768 und 818, jeweils Gemarkung Bertoldshofen, werden nicht durch die vorliegende Maßnahme, aber durch den Neubau der Ortsumfahrungen Marktoberdorf und Bertoldshofen im Zuge der B 16 und B 472 (Az. RvS-SG32-4354.1-2/6) betroffen. Da beide Maßnahmen räumlich zusammenhängen, sogar unmittelbar aneinander angrenzen, ist eine Gesamtschau vorzunehmen. Es wurde daher geprüft, ob die Inanspruchnahme der vier Grundstücke durch beide Straßenbaumaßnahmen zusammen zu einer Existenzgefährdung der Einwenderin führt. Hierzu wurde mit Einwilligung der Einwendungsführerin u. a. eine Stellungnahme des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Kaufbeuren eingeholt, das nicht von einer Existenzgefährdung ausgeht. Die Einwenderin bewirtschaftet insgesamt 25,59 ha, davon sind 6,45 ha zugepachtet. Gleichzeitig sind 6,51 ha Fläche verpachtet. Durch die beiden Straßenbaumaßnahmen werden dem landwirtschaftlichen Betrieb insgesamt 2,0751 ha landwirtschaftliche Fläche dauerhaft entzogen. Dies entspricht einem Flächenverlust von 8,11 %. Die Bagatellgrenze von 5 % Flächenverlust ist somit übertroffen. Die einzelbetriebliche Betrachtung ergibt jedoch, dass der Grünlandbetrieb mit Milchviehhaltung weder im Ist noch im 3-jährlichen Durchschnitt eine ausreichende Kapitalbildung vorweisen kann. Da außerdem hohe Kapitaldienstverpflichtungen vorliegen, ist der Flächenentzug nicht ursächlich für die Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebs der Einwenderin. Im Ergebnis kann dahinstehen, ob unter Berücksichtigung der neueren Rechtsprechung des BVerwG eine Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Haupterwerbsbetriebs der Einwendungsführerin vorliegt, nachdem der Vorhabensträger zugesagt hat, dass sich im Bereich der Ausbaumaßnahme ausreichend geeignete Flächen (FINr. 1909, Gemarkung Bertoldshofen) in seinem Eigentum

befinden. Er sei bereit, der Einwendungsführerin in erforderlichem Umfang Tauschland zur Verfügung zu stellen. Maßgeblich für den Umfang ist allein der Flächenverlust für die Ausbaumaßnahme östlich Marktoberdorf. Durch das Tauschland kann eine Existenzgefährdung verhindert werden, von der nach der Rechtsprechung ab einem Flächenverlust von 5 % der gesamten landwirtschaftlichen Fläche ausgegangen werden kann. Im Planfeststellungsbeschluss kann nur das „Ob“ des Eigentumsentzugs geregelt werden, die genauere inhaltliche Ausgestaltung erfolgt im Rahmen des Grunderwerbsverfahrens (vgl. § 19 Abs. 2 und 5 FStrG). Zwar wird zum Teil vertreten, dass eine Planfeststellung nicht erfolgen dürfe, so lange nicht geklärt ist, ob einem existenzbedrohten Betrieb auch tatsächlich ausreichend geeignetes Ersatzland zur Verfügung gestellt wird, 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.

1.7 Eigentümer des Grundstücks FINr. 1099, Gemarkung Bernbach

Der Eigentümer des o. g. Grundstücks weist darauf hin, dass wegen neuer landwirtschaftlicher Maschinen Unterführungen mit einer lichten Höhe von 5 m günstiger wären.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die meisten Unterführungen von Gemeindeverbindungsstraßen und öffentlichen Feld- und Waldwegen erhalten gemäß der vorliegenden Planung eine lichte Höhe von 4,5 m (BW 2-1, 3-2, 4-1 und 4-3). Auch die Überführung der Ortsstraße Selbensberg/Hagmoos über die B 472 wird eine lichte Höhe von 4,5 m aufweisen. Diese Höhe entspricht den ergänzenden Grundsätzen für die Gestaltung ländlicher Wege (von der Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft ArgeLandentwicklung beschlossen) und reicht auch für die heutigen landwirtschaftlichen Fahrzeuge und Maschinen aus.

Das Bauwerk 3-1 bei Bau-km 3+100 wird mit einer lichten Höhe von 2,25 m errichtet, da es nicht von Fahrzeugen genutzt wird, sondern ausschließlich als Viehtrieb dient. Ähnliches gilt für das Bauwerk 4-2a bei Bau-km 4+256.

Das Bauwerk 4-5 bei Bau-km 4+974 (Unterführung bei Etzlensberg) wird eine lichte Höhe von 3,5 m haben. Die ursprüngliche Planung beinhaltete eine lichte Höhe von 2,25 m. Im Rahmen der Tektur wurde die Situation beim Bauwerk 4-5 nochmals überprüft und die Unterführung geändert. Eine weitere Erhöhung der

Unterführung ist jedoch aufgrund der topographischen Gegebenheiten nicht möglich. Höhere Fahrzeuge können die B 472 befahren.

1.8 Eigentümer der Grundstücke FINrn 1025/2 und 1216, jeweils Gemarkung Bernbach

Die Einwendungsführer tragen vor, dass eine Erschließung von hinterliegenden Flächen über ihr Grundstück FINr. 1025/2, Gemarkung Bernbach, abgelehnt werde. Lediglich der Fußweg bis zur Bushaltestelle werde akzeptiert. Auch eine Böschung, die sich auf ihr Grundstück ausdehne und eine Nutzung einschränke, werde abgelehnt.

Beiden Forderungen wird entsprochen. Die Böschung wird gemäß der Zusage des Vorhabensträgers im Erörterungstermin vom 24.06.2015 so flach ausgestaltet, dass sie bewirtschaftet werden kann.

Über das Grundstück FINr. 1025/2, Gemarkung Bernbach, sollte ursprünglich das Grundstück FINr. 1027/3, Gemarkung Bernbach, mit erschlossen werden. Aufgrund der erhobenen Einwendung endet nach der Tekturplanung vom 26.01.2016 der Fußweg (Ifd. Nr. 1.1.3 T der Unterlage 11 T) an der Bushaltestelle, wie von den Einwendungsführern gefordert.

Der Eigentümer des Grundstücks FINr. 1027/3, Gemarkung Bernbach, wird hierdurch nicht unverhältnismäßig benachteiligt. Zwar erhält das Grundstück nach der Tekturplanung keine unmittelbare Zufahrt. Im Bestand ist jedoch ebenfalls keine Zufahrt vorhanden. Die Erschließung erfolgt aktuell über das Grundstück FINr. 1027, Gemarkung Bernbach. Daher ist der Vorhabensträger nicht verpflichtet, eine eigene Zufahrt zum Grundstück FINr. 1027/3 zu errichten.

Die Grundstückseigentümer fordern außerdem, den Parallelweg zur B 472 in Höhe ihres Grundstücks FINr. 1216, Gemarkung Bernbach, ohne Böschung zu errichten, so dass u. a. auch die Zuwegung zum Grundstück und zum Brunnen Ob gewährleistet werde.

Der Brunnen Ob erhält zur Erschließung eine eigene Zufahrt vom südlich der B 472 gelegenen Begleitweg (Ifd. Nr. 1.1.12 T der Unterlage 11 T). Die Lage der Zufahrt wird im Rahmen der Ausführungsplanung vor Ort festgelegt werden (vgl. oben unter C.IV.14.).

Die Höhenlage des Begleitwegs wird dem Gelände weitgehend angepasst. Dies schließt Böschungen nicht aus. Der Vorhabensträger wird die Forderung der

Einwendungsführer soweit wie möglich berücksichtigen (vgl. die Ausführungen zum Abschnitt C.IV.8.).

Weiter fordern die Eigentümer, dass der Überlauf der Entwässerungsanlage der Unterführung der Ortsstraße Unterlöchlers („Am Mühlbach“) auf der ortsabgewandten Seite der B 472 liegen müsse.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Bei Bau-km 4+592 (Bauwerk 4-3) ist zur Entwässerung der Unterführung eine Sickeranlage geplant, die aus einem Sickerschacht mit vier Schlammfangschächten besteht. Das anfallende Straßen- bzw. Böschungsoberflächenwasser wird in den geplanten Entwässerungsmulden gesammelt und versickert. Darüber hinaus gehende Wassermengen werden über die Längsneigung der Mulden den Schlammfangschächten zugeführt und im nachgeschalteten Sickerschacht versickert (vgl. lfd. Nr. 3.19 der Unterlage 11 T). Die Anlage eines Ablaufes im Süden der B 472 ist nicht möglich, da sich der Geländetiefpunkt an der Bauwerksohle befindet.

1.9 Eigentümer des Grundstücks FINr. 2151, Gemarkung Bertoldshofen

Der Einwendungsführer bringt vor, dass ihm ein Viehdurchlass zugestanden worden sei, dieser in den Planungen aber nicht auftauche. Bei der aktuellen Lage der Milchviehbetriebe erwäge er eine Umstellung auf Weidebetrieb bzw. Weidemilch. Um die entsprechenden Kriterien zu erfüllen, müssten die Grünflächen nördlich der B 472 mühelos erreichbar sein, ohne das Milchvieh mehrmals täglich über die Bundesstraße treiben zu müssen.

Dieser Forderung wird nachgekommen (vgl. Auflage A.VII.7.). Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Kaufbeuren hat mit Schreiben vom 05.07.2016 bestätigt, dass ein Viehdurchlass aus landwirtschaftlich-fachlicher Sicht sinnvoll ist. Außerdem hatte der Vorhabensträger einen Viehdurchlass schriftlich zugesichert. Der Viehdurchlass ist gemäß der Zusicherung, die als Roteintrag in Unterlage 5/1 T (Lageplan Blatt-Nr. 1) festgehalten ist, zu errichten. Aufgrund der Topographie und den damit verbundenen Steigungen kann der Durchlass ausschließlich als Viehtrieb dienen; er ist nicht für landwirtschaftliche Fahrzeuge nutzbar.

Weiter bittet der Grundstückseigentümer um eine zusätzliche Verrohrung auf seinem Grundstück zur Erleichterung der Bewirtschaftung.

Die Forderung wird abgelehnt. Im Zuge der Ortsumfahrungen von Marktoberdorf und Bertoldshofen (B 16 / B 472) wird auf dem Grundstück des Einwendungsführers südlich der B 472 ein öffentlicher Feldweg errichtet, der an die Gemeindeverbindungsstraße nach Burk anschließt. Aufgrund dieses Feldwegs verbleibt zwischen dem Bach (Bergwaldbächle) und der B 472 nur noch eine kleine landwirtschaftliche Fläche. Gegen die Verrohrung des Baches sprechen insbesondere wasserwirtschaftliche und naturschutzfachliche Gründe. Eine Verrohrung würde beispielsweise durch die Veränderung der Lichtverhältnisse die Gewässerökologie nachteilig beeinflussen. Da die Restfläche klein und somit auch der Nutzen einer Verrohrung eher gering ist, werden die naturschutzfachlichen Gründe höher bewertet. Der Bach soll an dieser Stelle nicht verändert werden.

Der Einwender fordert außerdem eine direkte Zufahrt zu seinen nördlich der B 472 gelegenen Flächen.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Da die B 472 mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen gequert werden kann, besteht eine ausreichende Zufahrtsmöglichkeit.

1.10 Eigentümer des Grundstücks FINr. 1859, Gemarkung Bertoldshofen

Die Einwendung, dass Langholzfahrzeuge vom Sechspfarrwald kommend nicht durch Selbensberg in Richtung Bertoldshofen fahren könnten, wird zurückgewiesen.

Die Situation in Selbensberg selbst wird durch die Straßenausbaumaßnahme nicht geändert. Die Einmündung von Selbensberg in die B 472 wird dagegen übersichtlicher. Langholzfahrzeuge können auch weiterhin die B 472 nutzen, da diese durch den Planfeststellungsbeschluss nicht als Kraftfahrstraße ausgewiesen wird.

1.11 Eigentümer der Grundstücke FINrn 1870, 1899, 1907 und 1910, jeweils Gemarkung Bertoldshofen

Der Eigentümer der o. g. Grundstücke wendet ein, die Zufahrt zum Maschinenstadel auf seinem Grundstück FINr. 1907, Gemarkung Bertoldshofen, und zu

seinen Grundstücken FINrn1870, 1899 und 1910, jeweils Gemarkung Bertoldshofen, sei nicht möglich.

Diese Forderungen sind in der Planung berücksichtigt. Die Grundstücke FINrn. 1870 und 1910 bleiben erschlossen. Zwar kann künftig nicht mehr der öffentliche Feld- und Waldweg mit der FINr. 1909/2, Gemarkung Bertoldshofen, als Erschließung dienen, da dieser nicht mehr an die B 472 angeschlossen sein wird. Die Erschließung kann aber weiterhin über den nördlich gelegenen öffentlichen Feld- und Waldweg FINr. 1926/2, Gemarkung Bertoldshofen, erfolgen. Selbst wenn dies für den in Selbensberg ansässigen Einwendungsführer zu Umwegen führt, sind diese aufgrund ihrer geringen Länge zumutbar und hinzunehmen.

Das Grundstück FINr. 1899 wird künftig über den durch die Tektur vom 26.01.2016 eingefügten öffentlichen Feld- und Waldweg mit der lfd. Nr. 1.1.02a T (der Unterlage 11 T) erschlossen. Die Lage der Zufahrt wird mit dem Grundstückseigentümer außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Zuge der Grunderwerbsverhandlungen geklärt werden.

Nachdem dieser öffentliche Feld- und Waldweg bis zum Grundstück FINr. 1907 weitergeführt wird (vgl. Auflage A.VII.5.2 dieses Beschlusses), ist auch dieses Grundstück samt aufstehendem Maschinenstadel erreichbar. Die Erschließung muss somit entgegen der Regelung im Regelungsverzeichnis (lfd. Nr. 1.2.08 der Unterlage 11 T) nicht über den nördlich des Grundstücks gelegenen öffentlichen Feld- und Waldweg (FINr. 2048/2, Gemarkung Bertoldshofen) erfolgen, sondern ist auch über den neu anzulegenden öffentlichen Feld- und Waldweg (lfd. Nr. 1.2.08 der Unterlage 11 T) möglich, der parallel zur B 472 verläuft.

1.12 Eigentümer der Grundstücke FINrn 974 und 1002, jeweils Gemarkung Bernbach

Der Einwender fordert, dass der Wirtschaftsweg (östlich von Ob) nicht über Haldenweg/Mühlbachstraße geführt werden solle, da diese nicht ausgebaut werden könnten, zu schmal seien und der Verkehr eine Gefahr für Kinder etc. darstelle. Daher werde die Anlage eines Weges auf der Nordseite der B 472 mit einer Breite von min. 6 m gefordert.

Es kann dahinstehen, ob der Einwendungsführer mit seinen Einwendungen präkludiert ist, nachdem das Einwendungsschreiben den Posteingangsstempel der Stadt Marktoberdorf vom 24.03.2015 trägt. Der Einwand wird zurückgewiesen. Ein Ausbau des Haldenwegs bzw. der Mühlbachstraße für den landwirtschaftlichen Verkehr ist nicht vorgesehen. Dagegen ist zumindest teilweise ein

nördlich der B 472 verlaufender Parallelweg (Ifd. Nr. 1.1.02a T der Unterlage 11 T) geplant. Dieser beginnt an der Ortsstraße Selbensberg und führt bis zum Grundstück FINr. 1907, Gemarkung Bertoldshofen (vgl. Auflage A.VII.5.2 dieses Beschlusses). Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass auch der landwirtschaftliche Verkehr weiterhin die B 472 nutzen kann. Ein weiterer Ausbau des geplanten Parallelwegs (Ifd. Nr. 1.1.02a T der Unterlage 11 T) ist auch deshalb nicht erforderlich, da die Erschließung der landwirtschaftlichen Grundstücke auf andere Weise gesichert ist. Er würde darüber hinaus zu einem vermehrten Flächenverbrauch führen. Die Breite des Parallelwegs mit 3,0 m ist angesichts der Verkehrsmenge, die diesen Weg nutzen wird, ausreichend.

Weiter fordert der Einwender beim BW 4-5 eine Unterführung unter der B 472 mit einer lichten Höhe von 4,5 m und einer Breite von 5,0 m. Außerdem müssten die Schleppkurven so groß sein, dass Gegenverkehr frühzeitig erkennbar sei.

Wie vom Einwender gefordert ist als Bauwerk 4-5 eine Unterführung vorgesehen. Der öffentliche Feld- und Waldweg (Ifd. Nr. 1.1.15 T der Unterlage 11 T) wird unter der B 472 durchgeführt. Die lichte Breite des Bauwerks wird 5,0 m sein. Im Rahmen der Tektur wurde die Situation beim Bauwerk 4-5 nochmals überprüft und die Unterführung geändert. Sie weist nun eine lichte Höhe von 3,5 m (gegenüber 2,25 m in der ursprünglichen Planung) auf, so dass landwirtschaftlicher Verkehr die B 472 unterqueren kann. Insoweit wurde der Forderung nachgekommen. Eine weitere Erhöhung der Unterführung ist jedoch aufgrund der topographischen Gegebenheiten nicht möglich. Höhere Fahrzeuge können die B 472 befahren (vgl. die Ausführungen in den Abschnitten C.IV.13. und C.III.3.4).

1.13 Eigentümer des Grundstücks FINr. 1027, Gemarkung Bernbach

Der Eigentümer des o. g. Grundstücks fordert, die Zuwegung zum Grundstück FINr. 1027/3, Gemarkung Bernbach, so zu verlängern, dass sein Grundstück mit erschlossen wird. Mit Kaufvertrag vom 11.12.2001 (Urkundennummer 2264/2001) sei eine Wiederherstellung der Zufahrt zum Grundstück FINr. 1027, Gemarkung Bernbach, gemäß einem dem Kaufvertrag beigefügten Lageplan zugesichert worden.

Der erste Teil der Forderung wird zurückgewiesen. Zunächst war eine Feldzufahrt über die projektierte Zuwegung zur nördlichen Bushaltestelle Ob geplant

(Ifd. Nr. 1.1.13 des Regelungsverzeichnisses – Unterlage 11 in der Fassung vom 24.08.2014). Nachdem gegen diese Planung Einwendungen erhoben worden waren, wurde sie im Rahmen der Tekturplanung vom 26.01.2016 aufgegeben. Außerdem wurde dem Umstand Rechnung getragen, dass das Grundstück FINr. 1027/3 im Bestand keine eigene Erschließung hat, sondern über das Grundstück FINr. 1027 zugefahren wird. Nach der Tekturplanung wird keine private Feldzufahrt mehr errichtet, sondern lediglich die nördliche Bushaltestelle Ob über einen Gehweg angebunden (Ifd. Nr. 1.1.13 T der Unterlage 11 T). Somit fiel eine direkte Erschließung des Grundstücks FINr. 1027/3 weg. Das Grundstück FINr. 1027 wäre allein über die Straße „Am Mühlbach“ mit Zufahrt vorbei an den Grundstücken FINrn 1027/1 und 1027/2, jeweils Gemarkung Bernbach, erschlossen worden.

Einer Verlängerung der ursprünglich geplanten Feldzufahrt (Ifd. Nr. 1.1.13 der Unterlage 11 in der Fassung vom 24.08.2014) stehen die berechtigten Interessen der Grundstückseigentümer entgegen. Zudem hätte diese Art der Erschließung zu einem höheren Flächenverbrauch geführt. Der Eigentümer des Grundstücks FINr. 1027/3 wird hierdurch nicht unverhältnismäßig benachteiligt (vgl. die Ausführungen im folgenden Abschnitt C.VI.1.14).

Dem zweiten Teil der Forderung des Einwendungsführers wird nachgekommen, so dass das Grundstück FINr. 1027 eine eigene Zufahrt von der B 472 erhält. Zwar sollte die Anzahl der Zufahrten zur B 472 aus Verkehrssicherheitsgründen so weit als möglich reduziert werden. Der Vorhabensträger hatte sich jedoch im Kaufvertrag notariell zur Herstellung der direkten Zufahrt verpflichtet, da diese auf dem Lageplan mit Datum 11.12.2001 eingetragen und farblich hervorgehoben ist. In Anbetracht dessen, dass in diesem Bereich der B 472 kein 2+1 – Ausbau vorgesehen ist, die Zufahrt zum Grundstück FINr. 1027 die einzige direkte Feldzufahrt von der B 472 im Ausbaubereich ist und auch im weiteren Verlauf der B 472 nach Osten eine Zufahrt zugelassen worden ist, wird die Errichtung der Zufahrt wie im Kaufvertrag vom 11.12.2011 vorgesehen als akzeptabel erachtet. Gerade da diese Einigung im Jahre 2011 notariell beurkundet worden ist, ist ihr ein besonderes Gewicht zuzumessen. Daher wird als Auflage A.VII.5.3 die Errichtung der direkten Zufahrt festgelegt.

1.14 Eigentümer des Grundstücks FINr. 1027/3, Gemarkung Bernbach

Der Einwender moniert, dass in der Tekturplanung vom 26.01.2016 keine Zufahrt zu den Grundstücken FINr. 1027 und 1027/3, jeweils Gemarkung Bernbach, mehr vorgesehen sei.

Der Stand der Planungen der Zufahrten zu beiden genannten Grundstücken wurde bereits soeben unter C.VI.1.13 dargestellt. Durch die Tekturplanung fiel die zunächst über eine private Feldzufahrt vorgesehene Erschließung des Grundstücks FINr. 1027/3 weg. Dessen Eigentümer wird hierdurch nicht unverhältnismäßig benachteiligt. Zwar erhält sein Grundstück nach der Tekturplanung keine unmittelbare Zufahrt. Im Bestand ist jedoch ebenfalls keine Zufahrt vorhanden. Die Erschließung erfolgt aktuell über das Grundstück FINr. 1027. Daher ist der Vorhabensträger nicht verpflichtet, eine eigene Zufahrt zum Grundstück FINr. 1027/3 zu errichten.

Hinsichtlich der Zufahrt zum Grundstück FINr. 1027 wird auf die Ausführungen unter C.VI.1.13 verwiesen.

1.15 Eigentümer der Grundstücke FINrn 1900 und 1906/3, jeweils Gemarkung Bertoldshofen

Die Forderung nach Erhalt der beiden Zufahrten von der B 472 nach Hagmoos wird zurückgewiesen. Aus Verkehrssicherheitsgründen wird von einer Einmündung in einem Abschnitt mit 2+1 – Betriebsform abgesehen. Die Erschließung von Hagmoos über die Begleitwege ist gewährleistet.

1.16 Eigentümer des Grundstücks FINr. 1978/2, Gemarkung Bertoldshofen

Der Einwender fordert den Bau einer 4 m breiten Zufahrt in der Mitte seines Grundstücks sowie die Anlage eines Lagerplatzes am Ende der Zufahrt und den Rückbau der alten Zufahrt.

Da das Grundstück des Einwendungsführers im Bestand erschlossen ist, erhält es auch künftig eine Erschließung, eine eigene Zufahrt. Diese erfolgt aus Verkehrssicherheitsgründen jedoch nicht auf die B 472, sondern auf den nördlichen Begleitweg (Ifd. Nr. 1.1.05 T der Unterlage 11 T). Die Lage und Größe der Zufahrt wird mit dem Grundstückseigentümer außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Zuge der Grunderwerbsverhandlungen geklärt.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens kann dem Grundstückseigentümer keine Anlage eines Lagerplatzes durch den Vorhabensträger zuerkannt werden. Hierzu fehlt es an einer Rechtsgrundlage. Eventuell kann der Lagerplatz in die Grunderwerbsverhandlungen miteinbezogen werden, sofern im Bestand bereits ein Lagerplatz besteht.

Der Rückbau der bestehenden Zufahrt erfolgt durch den Vorhabensträger. Mit ihm ist auch die Verwendung des Kieses aus der jetzigen Zufahrt zu klären.

Des Weiteren moniert der Einwender, dass es in den Planungsunterlagen keine Aussagen zur Abholzung, Vermarktung, zum Preis des Holzes sowie des Bodens und zu einer Entschädigung gebe.

Das Waldgrundstück des Einwendungsführers wird zur Umsetzung der Straßenbaumaßnahme in dem an die B 472 angrenzenden Bereich teilweise in Anspruch genommen. Der Waldrand wird gerodet, zunächst als Übergangslösung eine temporäre Barriere angebracht und schließlich ein neuer Waldrand langfristig neu aufgebaut.

Die Abholzung und Vermarktung wird grds. durch den Vorhabensträger vorgenommen, sofern der Grundstückseigentümer mit ihm keine andere Vereinbarung trifft. Die Abholzung sollte in Abstimmung mit dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten erfolgen. Über den Preis des Holzes und des Bodens kann zum heutigen Tag keine Auskunft gegeben werden. Für eine bleibende Grundeigentumsbeeinträchtigung ist der Eigentümer zu entschädigen. Näheres hierzu wird im Zuge des Grunderwerbs bzw. im Rahmen eines Entschädigungsverfahrens geregelt.

Die geforderte Wiederaufforstung und Einzäunung wird (neben den Maßnahmen gemäß den Unterlagen 9.1 T bis 9.3 T) im Zuge des Grunderwerbs geregelt.

Weiter fragt der Eigentümer, wer für eventuelle Folgeschäden durch das Aufreißen des Waldes, Windbruch, Schneedruck, Borkenkäferbefall oder sonstige Schäden haftet.

Wie in Unterlage 9.3 T zu Maßnahme 12 V dargestellt wird nach der teilweisen Rodung in Abstimmung mit der Forstbehörde langfristig ein funktionsfähiger Waldrand durch Anpflanzung heimischer standortgerechter Gehölze neu aufgebaut (vgl. Auflage A.VII.2.3). Bis dahin wird als Übergangslösung der Waldrand durch Anbringen einer temporären Barriere (z. B. Schneefangzäune) geschlos-

sen. Somit werden die Lichtemissionen im dahinter liegenden Wald verringert und sollen die befürchteten Folgeschäden verhindert werden. Im Moment ist nicht von Folgeschäden auszugehen. Daher kommt es auf die Frage der Haftung für Folgeschäden zum jetzigen Zeitpunkt nicht an. Im Übrigen ist die Regulierung etwaiger, nachweislich durch die Straßenausbaumaßnahme entstandener Folgeschäden einem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Der Waldeigentümer fragt, ob die Unterführung Hagmoos/Gehren für Holzfahrzeuge groß genug ist.

Dies hängt auch von der Länge der Holzfahrzeuge ab. Das Bauwerk 2-1 hat eine lichte Höhe von 4,5 m und eine lichte Weite von 5,5 m. Diese Maße entsprechen den rechtlichen Vorgaben. Sollte das jeweilige Holzfahrzeug tatsächlich die Unterführung nicht nutzen können, kann über den parallel zur B 472 verlaufenden öffentlichen Feld- und Waldweg (Ifd. Nr. 1.1.05 T der Unterlage 11 T) und die Unterführung der Gemeindeverbindungsstraße Gehren/Ob (BW 3-2 bei Bau-km 3+562), die eine lichte Höhe von 4,5 m und eine lichte Weite von 7,0 m hat, die B 472 erreicht werden. Alternativ könnte das Holzfahrzeug weiter östlich an der Anschlussstelle Ob über die Kreisstraße OAL 8 auf die B 472 fahren. Zwar sind hierdurch zum Teil Umwege (ca. 1.300 m bis zum BW 3-2 bzw. ca. 1.800 m bis zur OAL 8) bedingt. Diese sind jedoch zumutbar und in Kauf zu nehmen (vgl. die Ausführungen unter C.III.8.1.2), insbesondere da die Zahl der Holzfahren pro Jahr sehr gering ist.

1.17 Eigentümerin der Grundstücke FINrn 1188/5 und 1192, jeweils Gemarkung Bernbach

Die Einwenderin kritisiert, dass bislang weder ein Verkaufs- noch ein Tauschangebot für betroffene Flächen unterbreitet worden sei.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der Grunderwerb erfolgt außerhalb des Planfeststellungsverfahrens. Zwar besteht für den Vorhabensträger grds. die Möglichkeit, bereits vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses Verkaufs- bzw. Tauschverhandlungen zu führen. Allerdings steht erst mit dem Erlass des Beschlusses fest, welche Grundstücke in welchem Umfang für die Straßenbaumaßnahme benötigt werden. Daher können auch erst dann zielführend Verkaufs- bzw. Tauschangebote unterbreitet werden.

1.18 Eigentümer des Grundstücks FINr. 503, Gemarkung Bertoldshofen

Der Forderung des Grundstückseigentümers, dass eine Bewirtschaftung seines Grundstücks über die B 472 möglich sein müsse, wird nachgekommen. Die B 472 ist für den langsamen Verkehr freigegeben. Daher kann das südlich von Bertoldshofen gelegene Grundstück angefahren und bewirtschaftet werden.

1.19 Eigentümer der Grundstücke FINr. 1906/5, Gemarkung Bertoldshofen, und FINr. 1191, Gemarkung Bernbach

Der Einwander fordert eine befestigte Zufahrt zu seinem Stadel auf dem Grundstück FINr. 1191, die Versetzung des Stadels oder eine finanzielle Entschädigung. Die auf dem Grundstück befindliche Viehweide müsse ebenfalls angefahren werden können. Daher müsse ein Weg angelegt oder das Grundstück getauscht werden. Außerdem fordert er eine direkte Zufahrt zur B 472.

Die Forderungen werden zurückgewiesen. Die Erschließung des Grundstücks FINr. 1191, das als Wiese genutzt wird, ist in der Planung berücksichtigt. Das Grundstück erhält eine eigene private Feldzufahrt vom südlichen Anschlussast der Kreisstraße OAL 8 (Ild. Nr. 1.1.11 T der Unterlage 11 T). Dadurch ist auch der auf dem Grundstück stehende Stadel erschlossen. § 8a FStrG bzw. Art. 17 BayStrWG gewähren einen angemessenen Ersatz, wenn Zufahrten auf Dauer unterbrochen werden. Eine Ersatzzufahrt ist dabei nicht erst dann ausreichend, wenn sie der bisherigen Zufahrt in allen Belangen mindestens gleichwertig ist. Ausreichend ist vielmehr eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit. Diese ist durch die Feldzufahrt über den südlichen Anschlussast der OAL 8 gegeben. Die Erschließung des Grundstücks selbst reicht aus. Nicht erforderlich ist beispielsweise ein Grünweg oder gar eine befestigte Zufahrt zum Stadel. Letzteres kann schon deshalb nicht beansprucht werden, weil auch im Bestand keine befestigte Zufahrt bis zum Stadel besteht, sondern der Stadel über Grünland erreicht wird. Da bereits eine Zufahrt zum Grundstück den gesetzlichen Ansprüchen genügt, gibt es keine Rechtsgrundlage für eine Versetzung des Stadels.

Auch die Viehweide bedarf keiner gesonderten Erschließung. Nachdem im Bestand keine Zufahrt und auch kein befestigter Weg zur Viehweide vorhanden sind, besteht schon aus diesem Grund kein Anspruch auf einen befestigten Weg. Außerdem genügt – wie soeben ausgeführt – die Erschließung des

Grundstücks selbst. Die sich darauf befindende Viehweide muss nicht gesondert erschlossen werden.

Eine direkte Zufahrt zur B 472 wird aus Gründen der Verkehrssicherheit abgelehnt. Der Einwendungsführer verweist auf die Zufahrt bei Bau-km 0+190. Beide Fälle sind jedoch nicht vergleichbar. Ohne die Zufahrt bei Bau-km 0+190 könnte die Erschließung einiger landwirtschaftlicher Flächen nicht sichergestellt werden. Mangels Alternativen wurde daher eine Zufahrt zur Bundesstraße ausnahmsweise zugelassen. Außerdem handelt es sich nicht um eine Zufahrt zu einem Feld, sondern um eine Einmündung eines Feldwegs, über den mehrere landwirtschaftliche Grundstücke erschlossen werden. Beim Grundstück des Einwendungsführers gibt es dagegen in der Planung eine Erschließung. Zwar ist zuzugeben, dass diese für den Einwender nicht mehr ganz so komfortabel ist wie die direkte Zufahrt zur Bundesstraße. Sie ist jedoch zumutbar. Gleiches gilt für den kurzen Mehrweg durch die Verlegung der Zufahrt.

Hinsichtlich der geforderten Entschädigung können im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens keine Regelungen erfolgen, da hierfür ausschließlich Entschädigungsrecht (Art. 11 BayEG) gilt.

Zur Forderung von Tauschgrundstücken wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen im Abschnitt C.IV.23 verwiesen.

1.20 Eigentümer der Grundstücke FINrn 1649/1, Gemarkung Bertoldshofen, und 1188/4, Gemarkung Bernbach

Der Eigentümer o. g. Grundstücke fordert die Schaffung einer Zuwegung zu den von ihm bewirtschafteten Flächen FINrn 1641-1647, jeweils Gemarkung Bertoldshofen, im Bereich des Grundstücks FINr. 1652, Gemarkung Bertoldshofen, direkt von der Unterführung aus, um ständige Kurvenfahrten zu vermeiden.

Die Grabenverrohrung lässt aufgrund der Höhenlage eine Erschließung erst ab der Einmündung in die Gemeindeverbindungsstraße bei Station 0+074 unter Beanspruchung des Grundstücks FINr. 1652, Gemarkung Bertoldshofen, zu. Außerdem muss das Einverständnis dieses Grundstückseigentümers vorliegen. Ansonsten erfolgt die Erschließung über Gehren. Es wird nicht verkannt, dass es bei der Erschließung über Gehren zu Mehrwegen kommt. Allgemeine Hinweise zu Mehrwegen wurden bereits im Abschnitt C.III.8.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses gegeben. Auf die entsprechenden Ausführungen wird zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen. Durch die Schließung der privaten

Feldzufahrt muss der Einwendungsführer nun von Ob kommend bis zur Ausfahrt Gehren Ost und dann durch Gehren zu den vom ihm bewirtschafteten Grundstücken fahren. Dies führt zu einem Mehrweg von einigen Hundert Metern. Der BayVGH hat in seinem Urteil vom 07.10.2009 (Az. 22 A 09.40002) einen Umweg von 1.780 m Länge für zumutbar erachtet. Dem Einwendungsführer ist der Mehrweg von einigen Hundert Metern ebenfalls zumutbar.

Der Forderung nach Errichtung eines Treibgutrechens am Rohreinlass auf dem Grundstück FINr. 1652, Gemarkung Bertoldshofen, und von Kontrollschächten wird nachgekommen. Dem Wasserwirtschaftsamt Kempten sind vor der Bauausführung detaillierte Bauwerkspläne für den Rohrdurchlass zur Baufreigabe vorzulegen (vgl. Auflage A.V.2.3.1).

Der Einwand, dass bei Bau-km 4+101 die Einmündung in den Wirtschaftsweg geradliniger erfolgen sollte, wird zurückgewiesen. Bei der Anbindung der Gemeindeverbindungsstraße Gehren/Ob (Ifd. Nr. 1.1.08 T der Unterlage 11 T) an den nördlichen Anschlussast der Kreisstraße OAL 8 (Ifd. Nr. 1.1.09 T der Unterlage 11 T) ist zu berücksichtigen, dass die Gemeindeverbindungsstraße parallel zur B 472 verlaufen sollte, um möglichst wenig Fläche in Anspruch zu nehmen. Außerdem muss der Kreuzungsbereich übersichtlich und möglichst entzerrt sein. Bei der gewählten Konstruktion können beide Aspekte berücksichtigt werden.

Dem Vorschlag, mit einer Beschleunigungs- und Abbremsspur und geräumiger Linksabbiegespur den Flächenverbrauch zum Anschluss der OAL 8 zu verringern und nur den Wirtschaftsweg unter der B 472 durchzuführen, wird aus Verkehrssicherheitsgründen nicht näher getreten. Der Knotenpunkt wird insbesondere zur Verringerung der Unfallgefahr teilplanfrei errichtet. Zwar führt dies tatsächlich zu einem höheren Flächenverbrauch, obwohl mit Grund und Boden sparsam umzugehen ist. Allerdings ist das Hauptziel der Straßenausbaumaßnahme die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Die Einmündung der Kreisstraße OAL 8 bei Ob ist eine immer wieder in Erscheinung tretende Unfallhäufungsstelle im Ostallgäu. Die Unfallgefahr sollte genau an dieser Stelle erheblich reduziert werden. Dies kann mit der vorgeschlagenen Variante nicht erreicht werden. Daher ist der teilplanfreien Errichtung der Einmündung der Kreisstraße OAL 8 in die B 472 der Vorzug zu geben.

Es wird eine Querungsmöglichkeit im Zuge des Bauwerks Hühnerbach (BW 4-4) gefordert, da die Fischer sonst die B 472 queren müssten.

Dieser Forderung wird nachgekommen. Im Bauwerk sind Bermen am Gewässer vorgesehen. Allerdings ist von einer eingeschränkt nutzbaren Höhe (im Mittel 1,6 m) auszugehen.

Der Einwender bringt vor, dass der Weg Nr. 1.1.15 als Wirtschaftsweg zu schmal und als Radweg unattraktiv sei. Außerdem liege er im Überflutungsgebiet und das großzügige Sickerbecken sei eine Bodenverschwendung.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Im Rahmen der Tektur wurde der öffentliche Feld- und Waldweg mit der lfd. Nr. 1.1.15 T (der Unterlage 11 T) auf 3,5 m verbreitert. Er dient dazu, dass Fahrzeuge, für die eine Querung beim Bauwerk 4-5 aufgrund der beschränkten Höhe nicht möglich ist, die südlich der B 472 gelegenen Grundstücke erreichen. Für diese vorgesehene Nutzung ist die Breite des Weges ausreichend.

Die Auswirkungen im Überflutungsgebiet sind vernachlässigbar, zudem sich durch den Bau des Regenrückhaltebeckens am Hühnerbach Veränderungen von Überflutungen in Größe und Häufigkeit ergeben haben dürften.

Die Größe des Sickerbeckens wird durch die wassertechnischen Berechnungen vorgegeben.

2. Sonstige Einwendungen

2.1 Länge von Überholverböten

Es wird eingewandt, dass die Überholverbötszonen nicht zu lange sein sollten. In den dreispurigen Bereichen bei Ingenried werde beispielsweise trotz Überholverbot die durchgezogene Doppellinie überfahren.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Ein wesentlicher Teil der Ausbaumaßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist die Anlegung einer gesicherten Überholmöglichkeit (2+1 – Betriebsform) bis Bau-km 3+500. Die dritte Fahrspur, die zum sicheren Überholen erforderlich ist, wurde dabei so lange wie nötig geplant. Dabei ist zu berücksichtigen, dass im 2+1 – Abschnitt gerade dann, wenn für die Verkehrsteilnehmer in Richtung Schongau ein Überholen möglich ist, für die Fahrer Richtung Bertoldshofen ein Überholverbot gilt. Es ist somit ein Ausgleich zu finden. Angesichts der Länge des 2+1 – Abschnitts von ca. 3 km erscheint die Länge des Abschnitts bzw. des Bereichs mit Überholverbot angemessen.

2.2 Begehung mit Grundstücksbesitzern der Selbensberger Moose

Die Forderung nach einer Begehung mit den Grundstücksbesitzern der Selbensberger Moose wird zurückgewiesen. Hierfür findet sich keine Rechtsgrundlage. Der Vorhabensträger wird die angesprochene Situation (Moorböden bis Selbensberg) jedoch im Zuge der Bauvorbereitung berücksichtigen.

2.3 Verringerung von Emissionen

Es wird vorgebracht, dass die Verringerung von Emissionen für die Bürger von Ob, Gehren, Selbensberg und Burk das Ziel eines Straßenausbaus sein sollte. Das Ziel der vorliegenden Straßenbaumaßnahme ist in erster Linie die Erhöhung der Verkehrssicherheit (vgl. die Ausführungen unter C.III.2.). Dabei sind die für Emissionen geltenden Grenzwerte einzuhalten. Sofern möglich, werden Emissionen auch reduziert. Die Tieflage der Trasse auf Höhe Selbensberg führt beispielsweise zu einer Verringerung der Lärmemissionen. Allerdings ist die Emissionsreduzierung nicht vordringliches Ziel der Straßenausbaumaßnahme.

2.4 Erreichbarkeit von Flächen in der Gemarkung Rettenbach

Es wird gefordert, dass die landwirtschaftlichen Flächen in der Gemarkung Rettenbach – auch für den Fall, dass die B 472 als Kraftfahrstraße ausgewiesen wird – weiter erreichbar sind.

Dies ist durch die Planung gewährleistet. Die Bundesstraße wird durch den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss auch nicht als Kraftfahrstraße ausgewiesen.

Die Einwendung, die Unterführung bei Hagmoos sei zu schmal und zu niedrig bemessen, wird zurückgewiesen. Das Bauwerk 2-1 bei Bau-km 2+307 weist nach der Planung eine lichte Weite von 5,5 m und eine lichte Höhe von 4,5 m auf. Die Unterführung ist für die Abwicklung des landwirtschaftlichen Verkehrs ausreichend dimensioniert. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wird auf der Südseite der Unterführung eine Ausweichbucht errichtet.

2.5 Erschwerter Transport mit Traktor und Anhänger

Der Einwand, dass ein Transport mit Traktor und Anhänger erschwert würde, wird zurückgewiesen. Zum einen ist der Einwand zu pauschal, um ihn überprüfen zu können. Zum anderen bleibt beispielsweise die B 472 weiterhin auch für den langsamen Verkehr nutzbar.

2.6 Wirtschaftswege nur auf einer Seite der B 472

Ein Einwendungsführer bringt vor, dass es vorteilhafter wäre, wenn es auf einer Seite der B 472 einen durchgehenden Wirtschaftsweg geben würde. Dann wären weniger Unterführungen erforderlich.

Zwar trifft es zu, dass mit nur einem einzigen Wirtschaftsweg Unterführungen, Grundstückseingriffe und Kosten reduziert werden könnten. Gegen diesen Einwand spricht jedoch, dass sämtliche Grundstücke, die vor der Ausbaumaßnahme erschlossen waren, auch künftig erschlossen sein müssen. Um dies zu gewährleisten, sind die geplanten Straßen und Wege samt den Unterführungen erforderlich, so dass der Einwand zurückzuweisen ist.

VII. Gesamtergebnis

Zusammenfassend wird festgestellt, dass der Ausbau der B 472 östlich von Marktobendorf gerechtfertigt ist. Die planfestgestellte Maßnahme wurde im Laufe des Planfeststellungsverfahrens im Hinblick auf die Ergebnisse des Anhörungsverfahrens und des Erörterungstermins optimiert. Unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt, das Eigentum sowie die übrigen öffentlichen und privaten Belange handelt es sich bei dem planfestgestellten Vorhaben um eine Lösung, die nach dem Gebot der gerechten Abwägung und dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit die unterschiedlichen und zum Teil widerstreitenden Belange entsprechend ihrem Gewicht berücksichtigt (Grundsatz der Konfliktbewältigung). Gesetzliche Zielvorgaben und Optimierungsgebote werden beachtet. Eine vorzugswürdige Alternative zur planfestgestellten Maßnahme ist nicht ersichtlich.

VIII. Kostenentscheidung

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

D. Rechtsbehelfsbelehrung, Hinweise

I. Rechtsbehelfsbelehrung

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

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

erhoben werden. Als Zeitpunkt der Zustellung gilt bei öffentlicher Bekanntmachung der letzte Tag der Auslegungsfrist. Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss den Betroffenen und denjenigen gegenüber, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt. Dies gilt nicht für die Beteiligten, denen der Planfeststellungsbeschluss individuell zugestellt worden ist. Für diese ist das maßgebliche Ereignis für den Beginn der Rechtsmittelfrist die tatsächliche Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses.

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

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

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

Vor dem Bayer. Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule als Bevollmächtigten vertreten lassen. Abweichend da-

von können sich juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen im höheren Dienst vertreten lassen.

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

II. Hinweise zur Bekanntmachung

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss wird - da mehr als 50 Zustellungen zu bewirken wären – grds. nicht einzeln zugestellt, sondern im amtlichen Veröffentlichungsblatt der Regierung von Schwaben sowie in der örtlichen Tageszeitung öffentlich bekannt gemacht.

Eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter A.II. des Beschlusstextes genannten Planunterlagen bei der Stadt Marktoberdorf, der Verwaltungsgemeinschaft Biessenhofen und der Gemeinde Bidingen zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt; Ort und Zeit der Auslegung werden von der Stadt Marktoberdorf und der Gemeinde Bidingen ortsüblich bekannt gemacht sowie im Zusammenhang mit der öffentlichen Bekanntmachung des Planfeststellungsbeschlusses mitgeteilt.

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

Augsburg, den 16. September 2016

Regierung von Schwaben

gez.

Sandra Bügelsteiber

Regierungsrätin