

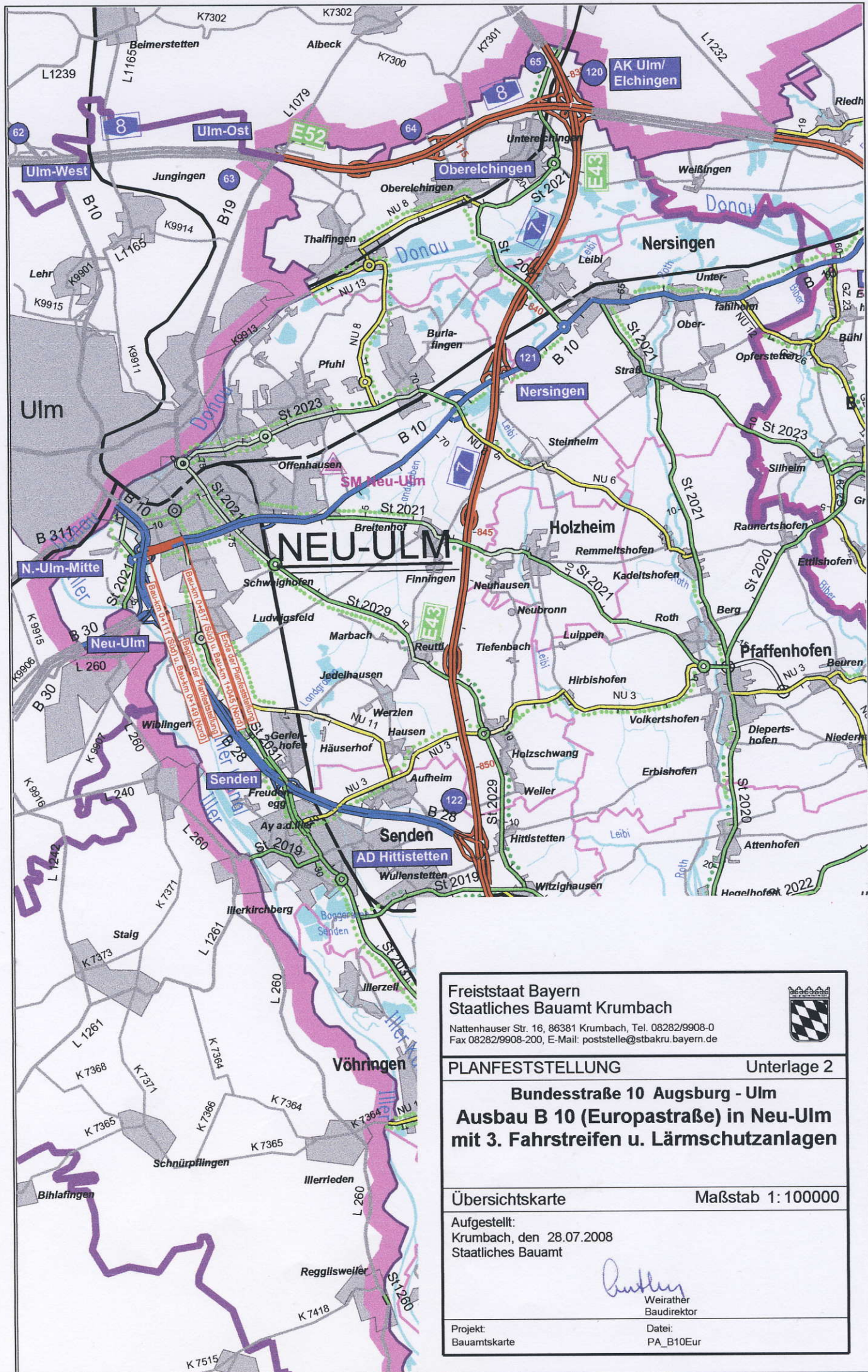
Ausbau der Bundesstraße 10 (Europastraße) in Neu-Ulm mit zusätzlichen Fahrstreifen und Lärmschutzanlagen

Bau-km 0+111 bis Bau-km 0+617 (Süd) und
Bau-km 0+149 bis Bau-km 1+045 (Nord)
(Str.-km 76.916 bis Str.-km 75.982)



Planfeststellungsbeschluss
vom 10. März 2009

Geschäftszeichen
RvS-SG32-4354.1-2/2



Freistaat Bayern Staatliches Bauamt Krumbach Nattenhauser Str. 16, 86381 Krumbach, Tel. 08282/9908-0 Fax 08282/9908-200, E-Mail: poststelle@stbakru.bayern.de		
PLANFESTSTELLUNG Unterlage 2		
Bundesstraße 10 Augsburg - Ulm Ausbau B 10 (Europastraße) in Neu-Ulm mit 3. Fahrstreifen u. Lärmschutzanlagen		
Übersichtskarte		Maßstab 1:100000
Aufgestellt: Krumbach, den 28.07.2008 Staatliches Bauamt		
 Weirather Baudirektor		Datei: PA_B10Eur
Projekt: Bauamtskarte		

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen	III - IV
A. Tenor	
I. Feststellung des Plans.....	1
II. Planunterlagen.....	2
III. Straßenrechtliche Verfügungen.....	4
IV. Kostenträger der Baumaßnahme	4
V. Wasserrechtliche Entscheidungen	4
1. Straßenentwässerung	4
2. Auflagenvorbehalt	5
VI. Naturschutzrechtliche Auflage.....	5
VII. Sonstige Auflagen.....	5
1. Denkmalpflege	5
2. Telekommunikation	5
3. SWU Energie GmbH, Illerkanalverband	6
3.1 Strom-, Erdgas- und Trinkwasserversorgung	6
3.2 Illerkanal.....	7
3.2.1 Geh- und Radwegbrücke.....	7
3.2.2 Sanierung der Illerkanalbrücke.....	7
4. Forstwesen.....	7
5. Fischerei	8
6. Immissionsschutz während der Bauzeit.....	8
VIII. Entscheidungen über Einwendungen und Forderungen.....	9
IX. Kosten des Planfeststellungsverfahrens.....	9
B. Sachverhalt	
I. Beschreibung des Vorhabens	10
II. Entwicklungsgeschichte der Planung	12
III. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens.....	13
C. Entscheidungsgründe	
I. Allgemeines	14
1. Notwendigkeit und Bedeutung der Planfeststellung.....	14
2. Voraussetzungen der Planfeststellung	14
II. Verfahrensrechtliche Bewertung	15
1. Zuständigkeit und Verfahren	15
2. Prüfung der Umweltverträglichkeit.....	15
III. Materiell-rechtliche Beurteilung	16
1. Planungsleitsätze	16
2. Planrechtfertigung	16
3. Ermessensentscheidung	17
3.1 Allgemeine Zusammenfassung	17
3.2 Planungsvarianten/Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme	19
3.3 Ausbaustandard (Dimensionierung) des Vorhabens.....	21

4.	Raum- und Fachplanung	23
4.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung	23
4.2	Städtebauliche Belange.....	24
5.	Immissionsschutz	25
5.1	Lärmschutz.....	25
5.2	Luftreinhaltung	28
6.	Naturschutz, Landschaftspflege und Artenschutz	29
6.1	Naturschutz und Landschaftspflege.....	29
6.2	Artenschutz	32
6.2.1	Auflistung der Verbotstatbestände.....	32
6.2.2	Prüfung der Verbotstatbestände.....	34
6.2.2.1	Vorbemerkung zum Prüfungsumfang	34
6.2.2.2	Ergebnis der Prüfung	35
6.2.3	Zusammenfassung.....	36
7.	Wasserhaushalt, Gewässer- und Bodenschutz	36
8.	Forst- und Fischereiwesen	37
8.1	Forstwesen.....	37
8.2	Fischerei	38
9.	Sonstige öffentliche und private Belange.....	38
10.	Eingriffe in das Eigentum.....	39
IV.	Forderungen von Trägern öffentlicher Belange und Verbänden	39
1.	Landratsamt Neu-Ulm	40
2.	Bezirk Schwaben.....	40
3.	Wehrbereichsverwaltung Süd.....	42
4.	Wasserwirtschaftsamt Donauwörth – Servicestelle Krumbach	43
5.	Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH.....	43
6.	SWU Energie GmbH und Illerkanalverband.....	43
7.	Sonstige Träger öffentlicher Belange und Verbände	44
V.	Einwendungen und Forderungen Privater	44
VI.	Gesamtergebnis.....	45
VII.	Kostenentscheidung.....	45
D. Rechtsbehelfsbelehrung, Hinweis		
I.	Rechtsbehelfsbelehrung	46
II.	Hinweis zur Bekanntmachung.....	46

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

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

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

32 - 4354.1-2/2

**Bundesstraße 10 Augsburg - Ulm;
Planfeststellung für den Ausbau der Bundesstraße 10 (Europastraße) in Neu-
Ulm mit zusätzlichen Fahrstreifen und Lärmschutzanlagen**

Die Regierung von Schwaben erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A. Tenor

I. Feststellung des Plans

1. Der Plan für den Ausbau der Bundesstraße 10 (Europastraße) in Neu-Ulm mit zusätzlichen Fahrstreifen und Lärmschutzanlagen, von Bau-km 0+111 bis Bau-km 0+617 (Süd) und Bau-km 0+149 bis Bau-km 1+045 (Nord) (Str.-km 76.916 bis Str.-km 75.982) wird

festgestellt.

2. Die Planfeststellung schließt die für das Vorhaben erforderlichen anderen behördlichen Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Erlaubnisse und Planfeststellungen ein. Ausgenommen sind die wasserrechtlichen Gestattungen für die Gewässerbenutzung. Über sie wird in A.V. dieses Beschlusses gesondert entschieden.

II. Planunterlagen

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

Bauwerksverzeichnis vom 28.07.2008 (Unterlage 7.3)

Ausbauquerschnitt Bau-km 0+500 M 1 : 100 vom 28.07.2008 (Unterlage 6, Bl.-Nr. 1)

Ausbauquerschnitt östl. Rampe AS NU – Mitte M 1 : 100 vom 28.07.2008 (Unterlage 6, Bl.-Nr. 2)

Lagepläne M 1 : 500 vom 28.07.2008 (Unterlage 7, Bl.-Nrn. 1 und 2)

Höhenplan B 10 – Hauptachse M 1 : 500/50 vom 28.07.2008 (Unterlage 8, Bl.-Nr. 1)

Höhenplan nördliche Richtungsfahrbahn M 1 : 500/50 vom 28.07.2008 (Unterlage 8, Bl.-Nr. 2)

Höhenplan östl. Rampe AS NU – Mitte M 1 : 500/50 vom 28.07.2008 (Unterlage 8, Bl.-Nr. 3)

Höhenplan Verlegung Radweg südl. Illerkanalbrücke M 1 : 500/50 (Unterlage 8, Bl.-Nr. 4)

Lagepläne zu den schalltechnischen Berechnungen M 1 : 2.500 vom 19.05.2008 (Unterlage 11.2.1 und 11.2.2)

Lagepläne zu den landschaftspflegerischen Maßnahmen M 1 : 1000 vom 28.07.2008 (Unterlage 12.3 , Bl.-Nrn. 1 und 2)

Lagepläne zu den wassertechnischen Berechnungen M 1 : 500 vom 28.07.2008 (Unterlage 13.2, Bl.-Nrn. 1 und 2)

Regelung von Flächeninanspruchnahme und Grunddienstbarkeiten M 1 : 500 vom 28.07.2008 (Unterlage 14.1)

Verzeichnis der betroffenen Grundstücke vom 28.07.2008 (Unterlage 14.2)

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

Erläuterungsbericht vom 28.07.2008 (Unterlage 1)

Übersichtskarte M 1 : 100.000 vom 28.07.2008 (Unterlage 2)

Übersichtslageplan M 1 : 2.500 vom 28.07.2008 (Unterlage 3)

Schalltechnische Untersuchung – Gutachten vom 03.06.2008 - mit Anlagen (Unterlage 11.1)

Ergebnisse der Schadstoffuntersuchungen vom 28.07.2008 (Unterlage 11.3)

Landschaftspflegerischer Begleitplan – Textteil – vom 28.07.2008 (Unterlage 12.1)

Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan M 1 : 1.000 vom 28.07.2008 (Unterlage 12.2)

Übersichtskarte zu den landschaftspflegerischen Maßnahmen M 1 : 25.000 vom 28.07.2008 (Unterlage 12.3.3)

Unterlage zu den wassertechnischen Berechnungen vom 28.07.2008 (Unterlage 13.1)

III. Straßenrechtliche Verfügungen

1. Soweit nicht § 2 Abs. 6a Satz 1 FStrG gilt, werden die neuen Bestandteile der B 10 (bzw. B 28) gemäß § 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG mit der Verkehrsübergabe zur Bundesstraße gewidmet, sofern bis dahin die Voraussetzungen des § 2 Abs. 2 FStrG vorliegen.
2. Soweit Straßen und Wege i. S. des BayStrWG verbreitert, begradigt, unerheblich verlegt oder ergänzt werden, gelten die neuen Straßen- und Wegeteile durch die Verkehrsübergabe als gewidmet (Art. 6 Abs. 8 BayStrWG), sofern die Voraussetzungen des Art. 6 Abs. 3 BayStrWG vorliegen.
Vorliegend erfasst die Widmungsfiktion insbesondere die umzubauende Rechtsabbiegespur von der St 2031 in die B 10 sowie die zu verlegenden bzw. anzupassenden Geh- und Radwege.
3. Für aufzulassende Teile im Rahmen der Geh- und Radwegverlegung gilt die Einziehungsfiktion des Art. 8 Abs. 6 BayStrWG.

IV. Kostenträger der Baumaßnahme

Die Bundesrepublik Deutschland - Straßenbauverwaltung - trägt die Kosten für das Bauvorhaben sowie für die planfestgestellten Folgemaßnahmen, soweit nicht in gesetzlichen Vorschriften, im Bauwerksverzeichnis, in den nachfolgenden Bestimmungen oder in Vereinbarungen mit ihr eine andere Regelung getroffen ist.

Die Herstellung oder Änderung von Kreuzungen und Einmündungen öffentlicher Straßen richtet sich nach § 12 FStrG bzw. Art. 32 BayStrWG, von Kreuzungen mit Gewässern nach § 12a FStrG bzw. Art. 32a BayStrWG.

V. Wasserrechtliche Entscheidungen

1. Straßenentwässerung

Wasserrechtliche Gestattungen im Zusammenhang mit der Straßenentwässerung, für welche die Planfeststellungsbehörde gemäß § 14 Abs. 1 WHG

eine gesonderte Entscheidungskompetenz besitzt, sind in vorliegendem Beschluss nicht auszusprechen. Soweit genehmigungsbedürftige Benutzungstatbestände erfüllt werden, wurden diese bereits mit Bescheiden der Stadt Neu-Ulm vom 13.09.2005 (Az.: JuBO/60-99030004) und 24.01.2006 (Az.: JuBO/60-B2005420) abschließend geregelt. Die dort festgesetzten Auflagen gelten fort und sind weiterhin zu beachten.

2. Auflagenvorbehalt

Die Festsetzung von Auflagen und Bedingungen, die sich im öffentlichen Interesse als notwendig erweisen, bleibt für den Fall vorbehalten, dass sich die bei Erlass dieses Beschlusses bestehenden Verhältnisse ändern sollten.

VI. Naturschutzrechtliche Auflage

Der landschaftspflegerische Begleitplan (Maßnahmenplan) ist unter Beachtung der darin enthaltenen naturschutzfachlichen Zielsetzungen im Benehmen mit dem Landratsamt Neu-Ulm (Untere Naturschutzbehörde) zu vollziehen.

VII. Sonstige Auflagen

1. Denkmalpflege

Die bauausführenden Unternehmen sind auf die gesetzliche Meldepflicht von Bodenfunden nach Art. 8 DSchG hinzuweisen. Bodenfunde sind unverzüglich dem Landratsamt Neu-Ulm - Untere Denkmalschutzbehörde - oder dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege, Referat B III Mittelfranken/Schwaben, Klosterberg 8, 86672 Thierhaupten (E-Mail: hanns.dietrich@bldf.bayern.de) zu melden.

2. Telekommunikation

Im Planbereich verlaufen (Telekommunikations-)Leitungen der Deutschen Telekom AG, die von der Baumaßnahme berührt werden und teilweise verlegt werden sollen. Für die hierzu notwendige Koordinierung mit den Straßenbauarbeiten sowie den rechtzeitigen Ausbau des Telekommunikationsnetzes sind der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH, Olgastr. 63,

89073 Ulm, Beginn und Ablauf der Baumaßnahmen möglichst frühzeitig schriftlich anzuzeigen. Im Zusammenhang mit erforderlichen Kabelum- oder Neuverlegungen ist auch darauf zu achten, in Absprache mit der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH eine ausreichende Anzahl an Leer- bzw. Kabelschutzrohren vorzusehen.

Diese Auflagen gelten auch für solche Leitungen, die im Eigentum der Telekom stehen und an andere Anbieter, wie z. B. Kabel Deutschland, vermietet werden. Der jeweilige Mieter ist ebenfalls möglichst frühzeitig zu benachrichtigen und im erforderlichen Umfang in die Ausführungsplanung einzubeziehen.

3. SWU Energie GmbH, Illerkanalverband

3.1 Strom-, Erdgas- und Trinkwasserversorgung

Im Bereich der Ausbaumaßnahme befinden sich umfangreiche Hauptleitungen der SWU Energie GmbH für die Strom-, Erdgas- und Trinkwasserversorgung.

Zum Schutz dieser Versorgungsleitungen während der Baumaßnahme ist deren genaue Lage zuvor im Zeichenbüro der SWU Energie GmbH, Karlstraße 1, 89073 Ulm, 2. Stock Zimmer 236, zu erheben. Darüber hinaus ggf. erforderliche Maßnahmen zur Bestimmung der exakten Lage der Leitungen sind in Abstimmung mit der SWU Energie GmbH festzulegen. Zu diesem Zweck und zur Koordinierung notwendiger Leitungsanpassungen/-verlegungen ist die Netzbauabteilung N 22 der SWU (Tel.: 0731/166-1903) rechtzeitig über den geplanten Baubeginn zu informieren.

Bei Durchführung der Bauarbeiten sind die DIN 1998, die „Anweisungen zum Schutz unterirdischer Leitungen“ sowie die „Vorschriften über die Ausführung von Erdarbeiten zur Verlegung von Kabel-, Erdgas- und Trinkwasserleitungen der SWU Energie GmbH“ zu beachten.

3.2 Illerkanal

3.2.1 Geh- und Radwegbrücke

3.2.1.1

Der Stadt Neu-Ulm als künftigen Baulastträger der neuen Geh- und Radwegbrücke obliegt die Unterhaltung des Illerkanals samt Uferböschungen in einem Bereich von jeweils 5 m ober- und unterhalb des Brückenbauwerks, solange und soweit nicht durch Vereinbarung mit den Stadtwerken Ulm bzw. dem Illerkanalverband eine abweichende Regelung getroffen wird.

3.2.1.2

Die Böschungen im Bereich der neu zu errichtenden Geh- und Radwegbrücke sind ausreichend zu befestigen. Schäden, die aufgrund der Baumaßnahme am Illerkanal bzw. den Böschungen entstehen, sind zu beheben.

3.2.1.3

Störungen im Kraftwerksbetrieb des Illerkanals sind zu vermeiden. Kosten infolge baubedingter Störungen sind vom Vorhabensträger zu erstatten.

3.2.2 Sanierung der Illerkanalbrücke

Der Freibord der bestehenden Illerkanalbrücke sowie der Abflussquerschnitt dürfen durch die Ausbau- und Sanierungsmaßnahmen am Brückenbauwerk nicht vermindert werden.

4. Forstwesen

Im Zuge der Baumaßnahme ist auf eine größtmögliche Beschränkung des Baufeldes zu achten. Eingriffe in den angrenzenden Auwald sind zu vermeiden.

5. Fischerei

5.1

Der Termin des Beginns der Arbeiten am Gewässer ist den Fischereiberechtigten (bei Verpachtung dem Fischwasserpächter) mindestens 14 Tage vorab schriftlich anzuzeigen.

5.2

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

5.3

Während der Bauarbeiten ist so umsichtig vorzugehen, dass keine gewässer- oder fischschädlichen Substanzen in das Gewässer gelangen. Der Vorhabensträger hat Schäden, die der Fischerei durch die Bauarbeiten entstehen, zu ersetzen.

5.4

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

5.5

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

6. Immissionsschutz während der Bauzeit

Die durch die Baudurchführung zu erwartenden Schallimmissionen sind jeweils auf die Zeit von 07:00 bis 20:00 Uhr und in dieser Zeit auf ein Mindestmaß zu beschränken. Dazu sind die Regelungen der „Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung – 32. BImSchV“ vom 29.08.2002 (BGBl. S. 3478) sowie die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen“ vom 19.08.1970 (MABl. 1/1970 S. 2) zu beachten.

Der Zulieferverkehr zu Baustellen ist - wenn er durch schutzwürdige Wohngebiete geführt werden muss – ausschließlich tagsüber abzuwickeln.

VIII. Entscheidungen über Einwendungen und Forderungen

1. Soweit der Antragsteller bzw. Straßenbulasträger zur Erledigung von Einwendungen oder Forderungen schriftliche Zusicherungen abgegeben hat, sind diese einzuhalten und die versprochenen Maßnahmen durchzuführen.
2. Die Einwendungen, Anträge oder Forderungen gegen die (bzw. im Zusammenhang mit der) Planfeststellung des Vorhabens werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Auflagen, Tekturen oder Roteintragungen Rechnung getragen worden ist und soweit sie sich nicht im Laufe des Planfeststellungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben.

IX. Kosten des Planfeststellungsverfahrens

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

B. Sachverhalt

I. Beschreibung des Vorhabens

Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses ist der Ausbau der Bundesstraße 10 (Europastraße) in Neu-Ulm mit zusätzlichen Fahrstreifen und Lärmschutzanlagen.

Die B 10 verläuft von der B 300 bei Diedorf über Günzburg, Nersingen und Neu-Ulm und schließt an der Anschlussstelle Neu-Ulm Mitte an die B 28 / B 10 an, von wo sie ab der Verzögerungsspur aus der B 28 als B 10 weiter in Richtung Norden nach Ulm verläuft. Im südöstlichen Verkehrsraum des Oberzentrums Ulm/Neu-Ulm stellt die B 10 eine verkehrswichtige Querverbindung zwischen der BAB A 7 und den autobahnähnlich ausgebauten Bundestrassen 28 und 30 dar, da sie die direkte Verbindung sowohl des überregional ausgerichteten Durchgangsverkehrs auf der B 30, als auch des regionalen Ziel- und Quellverkehrs des Ballungsraumes Ulm/Neu-Ulm an die A 7 Richtung Norden ist. Im Siedlungsraum der Stadt Neu-Ulm verläuft die B 10 innerörtlich unter dem Namen „Europastraße“.

Die vorliegende Planung enthält den Ausbau der B 10/Europastraße im Streckenabschnitt zwischen der östlichen Rampe der Anschlussstelle Neu-Ulm Mitte und der Memminger Straße (St 2031). Sie sieht insbesondere eine Erweiterung der nördlichen Richtungsfahrbahn um einen dritten durchgehenden Fahrstreifen vor, sowie eine Aufweitung des Aufstellungsbereichs der östlichen Rampe durch Unterbringung weiterer Abbiegespuren. Gleichzeitig sollen die beiderseitigen Lärmschutzanlagen durch Errichtung neuer Lärmschutzwände grundlegend erneuert und erweitert werden. Weiterhin sieht die Planung die Verlegung eines den Illerkanal begleitenden Geh- und Radweges im Kreuzungsbereich mit der B 10/Europastraße vor, wodurch auch der Bau einer eigenen Wegebrücke südlich der Illerkanalbrücke erforderlich wird.

Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung von aktuell über 42.000 Kfz/24h in Einzelabschnitten ist die Leistungsfähigkeit der B 10/Europastraße bereits ausgeschöpft, an den Knotenpunkten treten in den Hauptverkehrszeiten Leistungsdefizite auf. Im Hinblick auf diese Auslastung können zudem die vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen keinen ausreichenden Schutz der Anwohner mehr gewährleisten.

Die plangegenständliche Maßnahme soll die Leistungsfähigkeit der Europastraße im Hinblick auf die in Folge der allgemeinen Verkehrsentwicklung sowie der Siedlungsentwicklung innerhalb der Stadt Neu-Ulm zu erwartende, weitere Verkehrszunahme erhöhen und zugleich den Schutz der Anwohner vor verkehrsbedingten Lärmimmissionen deutlich verbessern.

Im Wesentlichen werden folgende Maßnahmen vorgenommen:

- Unterbringung eines zusätzlichen durchgehenden Fahrstreifens innerhalb der nördlichen Richtungsfahrbahn der B 10/Europastraße zwischen der AS Neu-Ulm Mitte und der Memminger Straße
- Erweiterung der Einmündung auf der östlichen Rampe in die südliche Richtungsfahrbahn der B 10/Europastraße um eine zusätzliche Rechtseinbiegespur neben der vorhandenen Rechts- und Linkseinbiegespur
- Erweiterung des Aufstellungsbereichs im Zuge der B 10/Europastraße von Osten um eine zusätzliche Linksabbiegespur neben den vorhandenen zwei Geradeausspuren und einer Linksabbiegespur. Weiterführung der zusätzlichen Fahrspur im Zuge der südlich anschließenden Rampe zur B 10/Richtung Ulm als Verflechtungsspur
- freie Führung der Rechtsabbiegespur der Memminger Straße in die B 10/Europastraße von Norden; Anpassung des vorhandenen Radweges
- Verlängerung und Verbreiterung der Rechtsabbiegespur der südlichen Richtungsfahrbahn der B 10/Europastraße zum Sportzentrum samt Anpassung der Zufahrt
- grundlegende Erneuerung der Lärmschutzanlagen beiderseits der B 10/Europastraße mit Ausdehnung der Anlagen auf den Bereich der östlichen Rampe der B 10/B 28
- Verlegung des den Illerkanal begleitenden Geh- und Radweges mit Errichtung einer eigenen Wegebrücke südlich der Illerkanalbrücke
- Fahrbahnverbreiterung der Illerkanalbrücke zur Unterbringung der zusätzlichen Abbiegestreifen bei gleichzeitiger Brückensanierung.

II. Entwicklungsgeschichte der Planung

Im Zuge des Neubaus der B 10 zwischen der A 7 AS Nersingen und Breitenhof im Jahr 1993 wurde die neue B 10 zunächst an die damalige Ortsstraße „Europastraße“ angeschlossen. Mit Wirkung vom 15.09.1994 erfolgte die Aufstufung der Europastraße zur B 10. Aufgrund der rasanten Verkehrsentwicklung im Raum Neu-Ulm mit erheblichen Verkehrszunahmen auf den Bundesstraßen 10, 28 und 30, war als nächster Entwicklungsschritt eine Lücken schließende Querspange zwischen dem AD Neu-Ulm im Zuge der B 28 / B 30 und der B 10 / St 2021 (Breitenhof) zur vollständigen Führung der B 10 auf freier Strecke und zu deren Entlastung auf den Abschnitten der Stadtdurchfahrten Neu-Ulm und Ulm geplant. Im Rahmen der Fortschreibung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen im Jahr 2002 wurde der Neubau dieser Verbindungsspange jedoch lediglich in eine nachrangige Dringlichkeit eingestuft, so dass eine zeitnahe Entlastung der B 10/Europastraße durch eine solche Maßnahme nicht realisierbar war.

Deshalb wurde auf Grundlage einer Machbarkeitsstudie im Auftrag der Straßenbauverwaltung im Einvernehmen mit der Stadt Neu-Ulm entschieden, die Ertüchtigung und den Ausbau der innerörtlichen B 10/Europastraße als Alternative zu deren außerörtlichem Neubau voranzutreiben. Zu diesem Zweck wurde die Verkehrsentwicklung auf der B 10/Europastraße im Zeitraum 2000 bis 2005 in insgesamt vier verschiedenen Verkehrsuntersuchungen dokumentiert, mit dem Ergebnis, dass zur Bewältigung des künftigen Verkehrsaufkommens – auch aufgrund der umfangreichen Siedlungsentwicklungen der Stadt Neu-Ulm im Einzugsbereich der Europastraße (z. B. Ausweisung der Wohngebiete Wiley-Mitte und Wiley-Süd, geplante Erstellung einer Multifunktionshalle auf dem Gelände des Volksfestplatzes) - kurzfristige leistungssteigernde Maßnahmen unumgänglich sind. Diese Maßnahmen beziehen sich einerseits auf Leistungssteigerungen der lichtsignalgesteuerten Knotenpunkte durch höhenfreie Führung der Durchgangsspuren – so mittlerweile an der Kreuzung B 10 / Memminger Straße umgesetzt – und andererseits auf die Leistungssteigerung des Querschnitts der Strecke wie in der vorliegenden Planfeststellung.

Im Rahmen der Vorplanung zur Umsetzung dieser Maßnahmen wurde auch die Bewältigung der mit der Verkehrszunahme einhergehenden Lärmbelastungen der Anwohner im Umfeld der B 10/Europastraße thematisiert, mit dem Ergebnis, dass insbesondere für den Fall des Ausbaus der Straße die vorhandenen

Anlagen keinen effektiven Lärmschutz mehr gewährleisten können. Als Grundlage der Immissionsberechnungen wurde dabei ein fünftes Verkehrsgutachten aus dem Frühjahr 2008 herangezogen, das alle zur Zeit bekannten in Planung befindlichen Siedlungs- und Verkehrsprojekte – einschließlich der Maßnahmen, die Gegenstand dieser Planfeststellung sind – enthielt. Zur Darstellung der Ausbaumaßnahmen, insbesondere in Bezug auf die geplante Erneuerung der Lärmschutzanlagen, fand bereits im Jahr 2005 im Benehmen mit der Stadt Neu-Ulm eine Informationsveranstaltung für die Anwohner statt. Negative Stimmen wurden dabei nicht laut.

Auf Grundlage der aus den zahlreichen Untersuchungen gewonnenen Ergebnisse wurden in Abstimmung mit den Fachbehörden die Ausbaumaßnahmen in der konkreten Form entwickelt, wie sie in den mit diesem Beschluss festgestellten Planunterlagen letztlich Niederschlag gefunden haben. Varianten zur bestehenden Trassenführung bieten sich dabei nicht an.

III. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Das Staatliche Bauamt Krumbach beantragte mit Schreiben vom 07.10.2008 bei der Regierung von Schwaben die Planfeststellung für das plangegegenständliche Vorhaben.

Die unter A.II. des Beschlusstextes aufgeführten Planunterlagen wurden auf Veranlassung der Regierung von Schwaben bei der Stadt Neu-Ulm vom 10.11.2008 bis einschließlich 09.12.2008 zur allgemeinen Einsicht ausgelegt. Zeit und Ort der Auslegung wurden ortsüblich bekanntgemacht.

Die Regierung von Schwaben gab neben den betroffenen Bürgern insgesamt 18 Trägern öffentlicher Belange Gelegenheit zur Stellungnahme zu dem Vorhaben. Im Anhörungsverfahren wurden von 15 Behörden und Verbänden Stellungnahmen unterschiedlich starken Umfangs abgegeben.

Von privater Seite wurden hingegen keine Einwendungen oder Forderungen erhoben. Da auch hinsichtlich der öffentlichen Belange keine Probleme dargelegt wurden, deren Bewältigung zwingend einen Erörterungstermin erforderlich gemacht hätte, hat die Planfeststellungsbehörde nach pflichtgemäßen Ermessen auf die Durchführung eines solchen Termins verzichtet hat.

C. Entscheidungsgründe

I. Allgemeines

1. Notwendigkeit und Bedeutung der Planfeststellung

Nach § 17 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Daher ist der hier gegenständliche Ausbau der B 10/Europastraße planfeststellungspflichtig.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihr berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG). Die straßenrechtliche Planfeststellung macht also nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hier von ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 7 WHG. Gemäß § 14 WHG i.V.m. Art. 84 BayWG kann die Planfeststellungsbehörde jedoch über die Erteilung der Erlaubnis im Planfeststellungsbeschluss mit entscheiden. Gleiches gilt für straßenrechtliche Verfügungen nach dem Bayer. Straßen- und Wegegesetz und dem Bundesfernstraßengesetz. In Bezug auf die wasserrechtlichen Erlaubnisse kann diese gesonderte Entscheidung für das vorliegende Verfahren entfallen, da die wasserrechtlichen Tatbestände bereits ausreichend geregelt sind, vgl. oben A.V.1.

2. Voraussetzungen der Planfeststellung

Die Feststellung der vorgelegten Pläne für den Ausbau der B 10/Europastraße 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 sog. planerische Gestaltungsfreiheit. Diese mit dem Wesen jeder

Planung zwangsläufig verbundene Gestaltungsfreiheit unterliegt jedoch rechtlichen Bindungen. Die Planfeststellungsbehörde muss insbesondere drei Planungsschranken beachten:

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

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

II. Verfahrensrechtliche Bewertung

1. Zuständigkeit und Verfahren

Die Regierung von Schwaben ist gemäß Art. 39 Abs. 1 und 2 BayStrWG i.V.m Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayVwVfG sachlich und örtlich zuständige Behörde für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens. Das Verfahren richtet sich nach den Bestimmungen des Bundesfernstraßengesetzes und ergänzend nach den Vorschriften des Bayer. Verwaltungsverfahrensgesetzes.

2. Prüfung der Umweltverträglichkeit

Für das plangegegenständliche Bauvorhaben war eine Vorprüfung des Einzelfalles nach § 3c UVPG i.V.m. Nr. 14.6 der Anlage 1 zum UVPG durchzuführen. Eine solche Vorprüfung hat ergeben, dass (voraussichtlich) keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen eintreten können, die nach § 12 des Gesetzes über die Prüfung der Umweltverträglichkeit (UVPG) zu berücksichtigen wären. Eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bestand deshalb nicht. Die Umweltauswirkungen wurden gleichwohl geprüft und mit dem ihnen zukommenden Gewicht in der Planung berücksichtigt. Auf die Planunterlagen, insbesondere auf die land-

schaftspflegerische Begleitplanung (Unterlage 12) wird insoweit Bezug genommen.

III. Materiell-rechtliche Beurteilung

1. Planungsleitsätze

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

2. Planrechtfertigung

Der Ausbau der B 10/Europastraße und die damit verbundenen, in den Planunterlagen dargestellten Folgemaßnahmen sind aus Gründen des Gemeinwohls unter besonderer Berücksichtigung der straßenrechtlichen Zielsetzungen vernünftigerweise geboten, da die vorhandene Situation nicht mehr dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügt (§ 3 Abs. 1 FStrG).

Wie in der Beschreibung des Vorhabens unter B.I. bereits dargelegt wurde, erfüllt die Europastraße als Teil der an die A 7 Richtung Norden anbindenden B 10 eine wichtige Querverbindungsfunktion sowohl für den überregional ausgerichteten Durchgangsverkehr auf der B 30 als auch für den regionalen Ziel- und Quellverkehr des Ballungsraumes Ulm/Neu-Ulm. Die Leistungsfähigkeit dieses Streckenabschnittes ist jedoch bereits ausgeschöpft.

Nach einer im Rahmen der Vorentwurfsplanung angefertigten Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2005 wurde für den der Planfeststellung zugrunde liegenden Streckenabschnitt im Zähljahr 2001 bereits eine DTV (= Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge) von 38.600 Kfz/24h festgestellt und ohne Ausbau eine Zunahme auf 41.500 Kfz/24h bis zum Jahr 2015 prognostiziert. Diese Prognose wurde mittlerweile von der Wirklichkeit überholt. Einer weiteren Verkehrsuntersuchung aus dem Frühjahr 2008 zufolge betrug die werktägliche Verkehrsbelastung zwischen der Memminger Straße und dem Anschluss an die B 28 / B 10 im Jahr 2008 bereits 42.400 Kfz/24h. Die auf der Basis dieser Zahlen errechnete Prognose für das Jahr 2025 beträgt unter Berücksichtigung sämtlicher Verkehrs- und Siedlungsprojekte im

Zusammenhang mit der B 10 (z. B. auch 4-spüriger Ausbau zwischen Neu-Ulm und der AS Nersingen, Multifunktionshalle) rd. 48.500 Kfz/24h, was einer Verkehrszunahme von ca. 14 % entspricht. Im vorhandenen Ausbauzustand kann die Europastraße weder dieses zu erwartende Verkehrsaufkommen ausreichend bewältigen, noch würden die derzeitigen Lärmschutzwände für einen angemessenen Schutz der Anwohner ausreichen. Es sind deshalb zeitnahe leistungssteigernde Maßnahmen unumgänglich. Auf eine Realisierung des Neubaus der außerörtlich geführten Verbindungsspanne zwischen Neu-Ulm und der AS Nersingen kann wegen der Einstellung lediglich in den weiteren Bedarf für die Bundesfernstraßen gerade nicht zugewartet werden.

Nach Überzeugung der Regierung von Schwaben ist die planfestgestellte Baumaßnahme daher erforderlich, um das bestehende und künftige Verkehrsaufkommen zu bewältigen und die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sowie den Schutz der Anwohner vor verkehrslärmbedingten Beeinträchtigungen zu gewährleisten. Die für das Vorhaben sprechenden Umstände rechtfertigen dabei auch die in geringfügigem Umfang auftretenden negativen Auswirkungen der Maßnahme auf andere zu berücksichtigende Belange. Darauf wird im Zusammenhang mit der Abwägung der einzelnen Belange noch näher eingegangen.

3. Ermessensentscheidung

3.1 Allgemeine Zusammenfassung

Die Planfeststellungsbehörde hat bei der Planabwägung auch zu prüfen, ob die Gründe, die für das Vorhaben sprechen, so gewichtig sind, dass sie die Beeinträchtigung der entgegenstehenden Belange unter Einschluss der Belange des Natur- und Landschaftsschutzes rechtfertigen. Selbst wenn – wie vorstehend dargelegt – die Straßenbaumaßnahme vernünftigerweise geboten ist, muss in der Abwägung geprüft werden, ob unüberwindbare Belange dazu nötigen, von der Planung abzusehen (BVerwG, 10.04.1997, DVBl. 1997, 1115). Bei der Beurteilung einer solchen **Null-Variante** ist festzustellen, dass bei der Abwägung der durch die Planung verfolgten öffentlichen Interessen mit den Betroffenheiten der Eigentümer und Anlieger sowie den anderen durch die Planung berührten und dem Vorhaben entgegenstehen-

den Belangen dem Interesse an der Durchführung des Vorhabens der Vorrang einzuräumen ist.

Die für das Vorhaben sprechenden Gründe wurden im Wesentlichen in den Abschnitten Beschreibung des Vorhabens und Planrechtfertigung (B.I. und C.III.2 dieses Beschlusses) dargelegt. Private Einwendungen gegen die Maßnahme wurden im Rahmen des Anhörungsverfahrens nicht vorgebracht. Vereinzelt werden öffentliche Belange wie z. B. Natur und Stadtbild beeinträchtigt.

Die nachteiligen Auswirkungen sind jedoch nicht von solchem Gewicht, dass sie die Sinnhaftigkeit des Projekts in Frage stellen. Andere straßenbauliche Maßnahmen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit der B 10/ Europastraße und zur Bewältigung der Lärmproblematik sind nicht ersichtlich. Bis zur Realisierung der außerörtlichen Verbindungsspanne kann aus genannten Gründen gerade nicht zugewartet werden. Auch andere kurzfristige Maßnahmen, die die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs in diesem Streckenabschnitt besser oder mit geringerem Aufwand vergleichbar erreichen könnten, sind nicht ersichtlich.

Privatgrundstücke von Anwohnern müssen für das Bauvorhaben nicht in Anspruch genommen werden. Durch die grundlegende Erneuerung der aktiven Schallschutzanlagen werden die Immissionsgrenzwerte für die zumutbaren Verkehrsgeräusche für die Umgebungsbebauung vollständig eingehalten und die Schutzwirkung gegenüber dem Bestand erheblich verbessert. Auch die Auswirkungen der Baumaßnahme auf die schalltechnische Immissionssituation des querenden Verkehrsweg B 28 / B 10 führen zu keiner Überschreitung der Lärmsanierungswerte. Die mit dem Straßenausbau verbundenen Eingriffe in die Natur werden durch Ausgleichsmaßnahmen kompensiert. Bei der Ausgestaltung der Lärmschutzwände wird auf eine möglichst harmonische Einbindung mit blickabschirmender Wirkung für die Anwohner geachtet.

Bei der Abwägung der für und gegen die Planung sprechenden Aspekte spricht nichts dafür, dass die Planung wegen Überwiegens der entgegenstehenden Belange aufgegeben und dass die Planfeststellungsbehörde sich für die sog. Null-Variante entscheiden müsste. Vielmehr ist dem öffentlichen

Interesse an der Verwirklichung des Ausbaus der B 10/Europastraße der Vorrang einzuräumen. Unüberwindliche rechtliche Hindernisse bestehen nicht.

Zusammenfassend wird festgestellt, dass die Planung den Ergebnissen der vorbereitenden Planung und dem damit verfolgten Planungsziel entspricht. Sie berücksichtigt die in den einschlägigen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Ge- und Verbote und entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebotes. Sie enthält insbesondere auch keine unverhältnismäßigen Eingriffe in die privaten Rechte Dritter.

3.2 Planungsvarianten/Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme

Da eine zeitnahe Lösung der Verkehrsproblematik durch den Bau einer außerörtlichen Verbindungsspanne aus den oben dargelegten Gründen nicht möglich ist, kommt nur der Ausbau der bestehenden Straße in Betracht. So soll die Leistungsfähigkeit durch Verbesserung des Verkehrsflusses an (lichtsignalgesteuerten) Knotenpunkten und Erweiterung des Straßenquerschnittes gesteigert werden. In einem ersten Schritt wurde daher im Jahr 2007 die Kreuzung der B 10/Europastraße mit der Memminger Straße höhenfrei umgebaut. Die vorliegende Planfeststellung umfasst nun im Wesentlichen die Querschnittserweiterung (vgl. oben B.I.) Alternativen zu den geplanten Erweiterungsmaßnahmen bieten sich dabei nicht an, da der Straßenverlauf in Lage und Höhe durch die Umgebungsbebauung und andere Zwangspunkte, wie die Brücke über den Illerkanal, bereits vorgegeben ist.

Durch den geplanten Bau der zusätzlichen Abbiegespuren an der östlichen Rampe der Anschlussstelle Neu-Ulm Mitte können durch eine Verbesserung des Verkehrsflusses auf der Rampe der Verflechtungsbereich mit der B 28 / B 30 südlich der Anschlussstelle verbessert und Leistungsreserven an den Verkehrsspitzen erzielt werden. Dies erfordert zwar eine gleichzeitige Fahrbahnverbreiterung der Brücke über den Illerkanal, allerdings ist das Bauwerk dringend sanierungsbedürftig, so dass die Ausbaumaßnahme mit der ohnehin erforderlichen Instandsetzung der Brücke kombiniert werden kann.

Mit der Unterbringung eines zusätzlichen durchgehenden Fahrstreifens in der nördlichen Richtungsfahrbahn der B 10/Europastraße kann die Verflechtungssituation am Knotenpunkt östliche Rampe entzerrt werden, da die frühzeitige Vorsortierung in die verschiedenen Anschlussrichtungen erleichtert wird. Nach einer von der Stadt Neu-Ulm in Auftrag gegebenen Verkehrsuntersuchung zum Ausbau der Europastraße aus dem Jahr 2005 führt dies zu einer deutlichen Verbesserung von Verkehrsablauf, -qualität und -sicherheit.

Diesen Zielsetzungen dient auch die freie Führung der Rechtseinbiegespur der Memminger Straße von Norden in die B 10/Europastraße. Hierdurch kann insbesondere der bisherige Konflikt mit dem Geh- und Radweg entlang der Westseite der Memminger Straße entschärft werden.

Durch die Erweiterung der aktiven Lärmschutzanlagen auf die östliche Rampe der B 28 / B 10 wird ein den Illerkanal begleitender Geh- und Radweg unterbrochen, so dass die bisher vorhandene Mitführung des Weges über die südliche Kappe der Illerkanalbrücke nicht bzw. nur unter unverhältnismäßigem Kostenaufwand aufrechterhalten werden kann. Zur Wiederherstellung der unterbrochenen Wegebeziehung ist daher geplant, den Geh- und Radweg zu verlegen und über eine eigene, neu zu errichtende Wegebrücke südlich der Illerkanalbrücke zu führen. Zwar muss im Zuge der Verlegung des Radweges südlich der Europastraße ein kleiner Fichtenbestand gerodet werden, der Eingriff wird jedoch durch die im landschaftspflegerischen Begleitkonzept vorgesehenen Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen kompensiert.

Integraler Bestandteil der Planung ist schließlich die grundlegende Erneuerung der aktiven Lärmschutzanlagen beidseitig der B 10/Europastraße. Im Interesse einer optimalen Abschirmwirkung werden die neu anzulegenden Lärmschutzwände im Bereich der Wohnbebauung unmittelbar neben den Fahrspuren errichtet, während in anderen Bereichen etwas mehr abgerückt wird, um städtebauliche Gestaltungsmaßnahmen zu ermöglichen. Zudem werden die Wände auf den Bereich der östlichen Rampe ausgedehnt. Der bestehende Lärmschutzwall samt Begrünung kann dabei aus bautechnischen Gründen nicht beibehalten werden. Dies beeinträchtigt zwar die Schutzgüter Natur und Landschafts- bzw. Stadtbild, jedoch ist der Eingriff als eher gering zu bewerten, da es sich nicht um hochwertige Bepflanzun-

gen handelt, sondern die Begrünung vielmehr eine blickabschirmende Wirkung für die Anwohner entfalten soll. Unmittelbar positiv auf die Belange der Natur wirken sich die neuen Lärmschutzwände hingegen dadurch aus, dass zum einen das in der Nähe des zu verlegenden Radweges befindliche Restauwaldbiotop besser vor Verlärmung geschützt wird und zum anderen die Wände als Überflughilfen für Vögel und Fledermäuse fungieren können. Zudem wird durch entsprechende Gliederung, Gestaltungs- und Wiederbegrünungsmaßnahmen auf eine möglichst verträgliche Einbindung der Anlagen in die Umgebung geachtet. Insgesamt gesehen kann mit dem Bau der neuen Schutzwände nicht nur dem Schutzgut Mensch aufgrund der erheblichen Verbesserung der Lärmsituation in besonderer Weise, sondern auch den Belangen der Natur und dem Landschafts- bzw. Stadtbild ausreichend Rechnung getragen werden.

Im Ergebnis erweisen sich die mit vorliegendem Beschluss festgestellten Baumaßnahmen daher auch als zweckmäßig und im Hinblick auf die Zielerreichung optimiert.

3.3 Ausbaustandard (Dimensionierung) des Vorhabens

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

Die B 10/Europastraße ist in der Ortsdurchfahrt Neu-Ulm nach ihrer Netzfunktion und ihrer bisherigen Querschnittsgestaltung in die Straßenkategorie B II – Schnellverkehrsstraße bzw. innergemeindliche Mittelzentrenverbindung - einzuordnen. Im Rahmen der Ausbaumaßnahmen wird die bestehende Querschnittsaufteilung mit überbreitem Mittelstreifen und den zweistreifigen Richtungsfahrbahnen im Grundsatz beibehalten. Der neue durchgängige Fahrstreifen in der Nordfahrbahn wird durch Querschnittserweiterung im Bereich des bestehenden Standstreifens angelegt. Der entstehende Sonderquerschnitt entspricht im Grundsatz dem bei einer Verkehrsbelastung

von über 30.000 Kfz/24h für einen Straßenzug der Kategorie B II angemessenen Querschnitt RQ 26. Demzufolge werden die Fahrstreifen der Nordfahrbahn mit einer Breite von 3x 3,50 m und beiderseitigen Randstreifen von jeweils 0,50 m ausgeführt. Entsprechendes gilt für die Einfädelungs- und Ausfädelungsstreifen an der durchgehenden Fahrbahn im Kreuzungsbereich mit der Memminger Straße sowie für die Fahr- und Randstreifen der Südfahrbahn. Getrennt werden die Richtungsfahrbahnen weiterhin durch einen 5,50 m breiten Mittelstreifen, der Raum für landschaftspflegerische Gestaltung lässt.

Der im Bereich der Memminger Straße verdrängte Geh- und Radweg wird 2,50 m breit befestigt und mit beidseitig 0,50 m breiten Banketten neu angelegt.

Im Bereich der östlichen Verbindungsrampe an der AS Neu-Ulm Mitte wurde ebenfalls eine Fahrstreifenbreite von jeweils 3,50 m gewählt in Verbindung mit Randstreifen und Banketten in einer Breite von jeweils 0,25 m bzw. 1,50 m. Die derzeit vorhandene Sicht einschränkende Kuppe im Kreuzungsbereich mit dem Illerkanal wird zur Verbesserung der Früherkennbarkeit für den von Osten kommenden Verkehr abgeflacht, was zu einer weiteren Steigerung der Verkehrssicherheit beiträgt.

Die zur Unterbringung der zusätzlichen Fahrstreifen erforderliche Verbreiterung des Überbauquerschnitts der Illerkanalbrücke (BW 0-2 bei Bau-km 0+235) und der Geh- und Radwegunterführung wird mit den Instandsetzungsarbeiten kombiniert. Zur Ableitung der zusätzlichen Kräfte aus der Lärmschutzwand wird das Bauwerk entsprechend verstärkt. Die vorhandene lichte Höhe der Geh- und Radwegunterführung von 2,45 m wird beibehalten.

Die im Zuge der Verlegung des den Illerkanal begleitenden Geh- und Radweges neu zu errichtende Wegebrücke (BW 0-1 bei Bau-km 0+235) weist zwischen den Geländern eine Breite von 3,50 m auf, die sich aus der Fahrbahnbreite von 3,00 m und den seitlichen Sicherheitsräumen von beidseitig 0,25 m zusammensetzt. Die Konstruktionsunterkante wird auf 472,80 m über NN festgelegt und ist damit ausreichend bemessen, da der Illerkanal im betroffenen Bereich kein Hochwasser abführt.

Die nördliche Lärmschutzwand (BW 0-3.1 von Bau-km 0+205 bis 0+855) weist eine Länge von 649 m auf und ist an der niedrigsten Stelle 2,50 m und an der höchsten 7,20 m über der Straße hoch. Bei der südlichen Lärmschutzwand (BW 0-3.2 von Bau-km 0+160 bis 0+600) beträgt die Länge

515 m, die minimale Höhe 1,70 m und die maximale Höhe 7,00 m über der Straße. Zur Erreichbarkeit der Lärmschutzwände für Unterhaltszwecke bzw. zur Fluchtmöglichkeit über Servicetüren wird auf der Rückseite der Wände ein 1,00 m breiter Zugangsweg angelegt.

Die festgestellte Planung ist damit auch hinsichtlich ihres Ausbaustandards ausgewogen. Die gewählten Querschnitte entsprechen dem zu erwartenden durchschnittlichen Verkehrsbedarf, Anordnung und Bemessung der Lärmschutzwände sind auf eine maximale Schutzwirkung hin ausgerichtet.

4. Raum- und Fachplanung

4.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Der Ausbau der B 10/Europastraße entspricht auch den Zielsetzungen der Landes- und Regionalplanung. Die Europastraße ist Bestandteil der für das Oberzentrum Ulm/Neu-Ulm sowie den überregional ausgerichteten Durchgangsverkehr wichtigen Querverbindung zwischen der A 7 und den autobahnähnlich ausgebauten Bundesstraßen B 28 und B 30. Die planfestgestellte Baumaßnahme bezweckt eine dringend notwendige Steigerung der Leistungsfähigkeit des innerörtlich geführten Teilstücks der B 10 und entspricht damit insbesondere den verkehrlichen Zielen und Grundsätzen des Landesentwicklungsprogramms Bayern Teil B V 1.4.1 (G) und 1.4.2 (Z), wonach der Schaffung einer leistungsfähigen Infrastruktur im Hinblick auf die prognostizierte Verkehrszunahme eine besondere Bedeutung zukommt und die Bundesfernstraßen zur Erfüllung ihrer Funktionen bedarfsgerecht ausgebaut werden sollen. Durch die grundlegende Erneuerung der straßenbegleitenden Lärmschutzanlagen wird auch dem weiteren Ziel, beim Ausbau der Verkehrswege Aspekte des Immissionsschutzes zu berücksichtigen, unmittelbar Rechnung getragen (LEP B V 1.1.6 (Z)).

Damit wird zugleich auch den Zielsetzungen des Regionalplans der Region Donau-Iller entsprochen. Dieser sieht unter anderem eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Ortsdurchfahrten der vom Durchgangsverkehr belasteten Städte – hier Neu-Ulm – (RP B IX 2.1.1), sowie insbesondere die Vorsehung ausreichender Schallschutzmaßnahmen für umliegende Wohngebiete vor (RP B XII 4.1.1). Gegenstand beider Raumordnungspläne ist ferner eine Verbesserung der Radwegeninfrastruktur (LEP B V 1.5 (G), RP IX

2.1.1), welche vorliegend mit dem Bau einer selbständigen Geh- und Radwegbrücke südlich der Illerkanalbrücke erreicht werden kann.

Wesentliche nachteilige Auswirkungen auf überörtliche Belange der Raumordnung und Landesplanung sind dagegen nicht zu erwarten. Zwar führt die Baumaßnahme wegen der Rodung einer Fichtenschonung und der Gehölze auf den derzeitigen Lärmschutzwällen zu einer Beeinträchtigung des Naturschutzes und insbesondere des Stadtbildes. Aufgrund des bestandsnahen Ausbaus, der erheblichen verkehrlichen Vorbelastung und den im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Kompensations- und Gestaltungsmaßnahmen lassen sich die Beeinträchtigungen dieser Belange jedoch auf ein raum- und landesplanerisch verträgliches Maß reduzieren. Diese Feststellungen werden gestützt durch die Stellungnahme des Regionalverbands Donau-Iller vom 04.12.2008, der keine weiteren Anregungen für oder Bedenken gegen die Maßnahme erhoben hat und die dringende Notwendigkeit auch aus regionalplanerischer Sicht nochmals bestätigt.

4.2 Städtebauliche Belange

Die Ausbaumaßnahme ist mit den städtebaulichen Belangen der Stadt Neu-Ulm, insbesondere deren Bauleitplanung, vereinbar. Die Planung wurde im Einvernehmen mit der Stadt Neu-Ulm erstellt, Einwände wurden auch im Anhörungsverfahren keine erhoben. Zwar wird das Stadtbild durch die teilweise bis zu 7 m hohen neuen Lärmschutzwände und den damit einhergehenden Verlust der bisherigen Begrünung auf den alten Lärmschutzwällen negativ verändert. Unter Berücksichtigung der bereits vorhandenen erheblichen Vorprägung der Umgebung durch Verkehrsanlagen und der geplanten Gestaltungsmaßnahmen zur Abschirmung der Lärmschutzwände, ist dieser Eingriff jedoch insbesondere angesichts der deutlichen Verbesserung der Lärmschutzsituation gerechtfertigt. Hinsichtlich der Ausgestaltung und Gliederung der Lärmschutzanlagen liegen zudem Anregungen des Sachgebiets Städtebau der Regierung von Schwaben vor, deren Übernahme im Zuge der Ausführungsplanung geprüft wird. Darüber hinaus wird grundsätzlich darauf hingewirkt, bzgl. der Gestaltung der straßenseitigen Ansicht das Einvernehmen mit der Stadt Neu-Ulm zu erzielen.

5. Immissionsschutz

5.1 Lärmschutz

Der Ausbau der B 10/Europastraße ist auch mit den Belangen des Schallschutzes vereinbar. Durch die umfassende Erneuerung der aktiven Schallschutzanlagen wird sichergestellt, dass die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte auch im Hinblick auf die künftig zu erwartende Verkehrsentwicklung ohne Ausnahme eingehalten werden können.

Gemäß § 41 BImSchG ist sicherzustellen, dass durch den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Auf der Grundlage des § 43 Abs. 1 Satz 1 BImSchG legt die 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte für die zumutbaren Verkehrsgeräusche fest. Der Anwendungsbereich dieser in § 2 enthaltenen Immissionsgrenzwerte ergibt sich aus § 1 der Verordnung.

Bei der plangegegenständlichen Maßnahme handelt es sich aufgrund der Erweiterung der B 10/Europastraße um einen zusätzlichen, durchgehenden Fahrstreifen, durch den der Ausbau im Wesentlichen geprägt wird, um die wesentliche Änderung eines Verkehrsweges i. S. d. § 1 Abs. 2 Nr. 1 der 16. BImSchV. Die Grenzwerte des § 2 der 16. BImSchV sind deshalb einzuhalten.

Diese Grenzwerte betragen

- an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen
57 dB(A)tags,
47 dB(A) nachts;
- in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten
59 dB(A) tags,
49 dB(A) nachts;

- in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten
64 dB(A) tags,
54 dB(A) nachts;
- in Gewerbegebieten
69 dB(A) tags,
59 dB(A) nachts.

Die Art der o. b. Anlagen und Gebiete ergibt sich gemäß § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Sonstige in den Bebauungsplänen festgesetzte Flächen sowie Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit einzustufen. Gemäß § 3 der 16. BImSchV ist der Beurteilungspegel für Straßen nach Anlage 1 zu der genannten Verordnung zu berechnen.

Im vorliegenden Fall wurden vom Antragsteller schalltechnische Untersuchungen in Auftrag gegeben, die vom Ing.-Büro hils consult, Kaufering, durchgeführt wurden (Unterlage 11). Grundlage dieser Untersuchungen ist das vom Büro Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH im Frühjahr 2008 erstellte Verkehrsgutachten zum 4-streifigen Ausbau der B 10 zwischen Neu-Ulm und der AS Nersingen, das alle zur Zeit bekannten in Planung befindlichen Siedlungs- und Verkehrsprojekte im Zusammenhang mit der B 10 berücksichtigt und für das Jahr 2025 auf dem hier gegenständlichen Streckenabschnitt der B 10 eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von 48.500 Kfz/24h prognostiziert. Die Lärmberechnungen wurden entsprechend den Vorgaben der Verkehrslärmschutzverordnung und der „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“, Ausgabe 1990 (RLS 90) durchgeführt. Wegen der besonderen Situation, dass innerhalb des Bauabschnittes die inneren Fahrstreifen im Bereich der Kreuzung mit der Memminger Straße in Tieflage geführt werden, während die äußeren Fahrstreifen in die Kreuzung einmünden und daher unterschiedliche Verkehrsbelastungen aufweisen, wurden die Fahrstreifen getrennt berücksichtigt. Dies führt zu einer Berechnung, die zu Gunsten der benachbarten Bebauung höhere Immissionspegel ergibt als das nach dem vereinfachten Modell der RLS 90, bei dem nur die äußeren Fahrstreifen zur Berechnung herangezogen werden, der Fall ist.

Für den Ausbaubereich wurden insgesamt 72 Immissionsorte an Gebäuden in der Nachbarschaft zur Baumaßnahme untersucht. Bezüglich der Unter-

suchungsergebnisse und der Gebietseinstufungen wird auf die schalltechnischen Lagepläne (Unterlagen 11.2.1 und 11.2.2) sowie auf das schalltechnische Gutachten vom 03.06.2008 (Unterlage 11.1) Bezug genommen. Die Vorgaben der „Richtlinien für Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ von 1997 – VLärmSchR 97 – wurden berücksichtigt.

Die Untersuchung zeigt, dass ohne eine grundlegende Erneuerung der aktiven Lärmschutzeinrichtungen für den Prognosehorizont 2025 sowohl für den Fall des hier gegenständlichen Ausbaus der B 10/Europastraße, als auch für den Fall der unveränderten Beibehaltung des bisherigen Straßenquerschnitts (sog. „Prognose-Nullfall“) eine Überschreitung der zulässigen Immissionswerte vor allem nachts an einer Vielzahl von Immissionsorten auftreten würde.

Diesem Defizit wird durch die planfestgestellten Maßnahmen zur Erneuerung und Erweiterung der Lärmschutzanlagen Rechnung getragen. Mit Hilfe der neuen Lärmschutzwände können nach den schalltechnischen Berechnungen die Grenzwerte an sämtlichen Immissionsorten eingehalten werden. Damit kann im Ergebnis für die Zukunft sogar ein deutlich besserer Lärmschutz erzielt werden, als dies bei Verzicht auf die Ausbaumaßnahme und Beibehaltung der bisherigen Lärmschutzanlagen der Fall wäre.

Gemäß den Vorgaben der VLärmSchR 97 wurden die Auswirkungen der Baumaßnahme auch auf Bereiche außerhalb baulicher Änderungen untersucht. Hierzu wurden Berechnungen an Immissionsorten an der Memminger Straße nördlich und südlich der B 10 vorgenommen. Die Immissionsorte (aIO 1 bis aIO3) können ebenfalls dem schalltechnischen Lageplan (Unterlage 12.2.2) entnommen werden. Insofern kommt es weder zu Überschreitungen der jeweiligen Grenzwerte, noch zu nennenswerten Änderungen der schalltechnischen Situation, so dass die Baumaßnahme hier keine Ansprüche auf zusätzlichen Schallschutz auslöst.

Schließlich wurden auch die Auswirkungen der Baumaßnahme auf die schalltechnische Situation des querenden Verkehrsweges B 28 / B 10 (Richtung Ulm) zusätzlich untersucht. Insoweit wurde geprüft, ob infolge der Ausbaumaßnahme und der damit verbundenen Verkehrszunahme auch auf der B 28 / B 10 die Lärmsanierungswerte (d. h. der Beurteilungspegel von

70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts) bezogen auf die benachbarte Wohnbebauung erreicht werden. Dies ist nach den Ergebnissen der Untersuchung jedoch ebenfalls nicht der Fall. Weder werden die Sanierungswerte überschritten, noch führt die Maßnahme zu einer wesentlichen Änderung des von der B 28 / B 10 ausgehenden Verkehrslärms.

Das Bayer. Landesamt für Umwelt hat die schalltechnische Untersuchung überprüft und die gefundenen Ergebnisse und verwendeten Berechnungsmethoden mit Schreiben vom 04.12.2008 vollumfänglich bestätigt. Die zugleich geforderten Auflagen zum Schutz der Anwohner vor Baulärm haben unter A.VII.6. Eingang in diesen Beschluss gefunden.

5.2 Luftreinhaltung

Der Ausbau der B 10 /Europastraße führt zu keiner Überschreitung der maßgeblichen Beurteilungswerte für die Luftqualität und ist daher insbesondere mit den Vorgaben der 22. BImSchV vereinbar.

Im Auftrag des Antragstellers wurden vom Büro LARS consult, Memmingen, die Auswirkungen der planfestgestellten Ausbaumaßnahme auf die Luftqualität in der näheren Umgebung der Europastraße untersucht. Als Grundlage der nach den Maßgaben des Merkblattes über Luftverunreinigungen an Straßen (MLuS 2002, geänderte Fassung 2005) durchgeführten Untersuchung (Unterlage 11.3) wurden erneut die Verkehrszahlen des Gutachtens des Büros Brenner aus dem Frühjahr 2008 herangezogen. Da der Prognosehorizont der MLuS jedoch im Jahr 2020 endet und derzeit keine vergleichbare Alternative für die Beurteilung von Luftverunreinigungen existiert, wurde der DTV-Wert für den Prognose-Nullfall (kein Ausbau, Berücksichtigung der bestehenden Lärmschutzanlagen) entsprechend heruntergerechnet. Als Basis hierfür diente wiederum ein Verkehrsgutachten des Büros Brenner zum Ausbau der Europastraße aus dem Jahr 2005, wonach aufgrund der Ausbaumaßnahme eine Erhöhung der DTV um etwa 3.000 Kfz/24h zu erwarten ist. Zur Berechnung der Schadstoffbelastungen wurde deshalb aus der maximalen Verkehrsbelastung im Jahr 2025 mit 48.500 Kfz/24h durch Abzug der ausbaubedingten Mehrbelastung von 3.000 Kfz/24h ein Prognose-Nullfall mit 45.500 Kfz/24h erzeugt. Für den Prognose-Planfall (Ausbau mit Erneuerung der Lärmschutzanlagen) wurde hinge-

gen die Höchstbelastung von 48.500 Kfz/24h beibehalten, um auch bezüglich der Frage der Luftverschmutzung eine größtmögliche Ergebnissicherheit zu erzielen. Zu Gunsten einer solchen „strengen“ Betrachtungsweise wurde darüber hinaus hinsichtlich derjenigen Schadstoffwerte, für die im Untersuchungsgebiet keine genauen Informationen über die Vorbelastung vorliegen, eine hohe Vorbelastung angenommen. Für die lufthygienisch besonders bedeutsamen Schadstoffe Feinstaub und Stickstoffdioxid wurde auf die Angaben einer fachlichen Bewertung des Bayer. Landesamtes für Umwelt im Zusammenhang mit der Erstellung eines Luftreinhalte-/Aktionsplanes für die Stadt Neu-Ulm zurückgegriffen.

Die Untersuchung zeigt, dass es aufgrund der Ausbaumaßnahme weder zu einer Überschreitung der jeweiligen Luftschadstoff-Beurteilungswerte, noch zu einer unzulässigen Überschreitungshäufigkeit der Mittelwerte für die Stickstoffdioxid- und Feinstaubbelastung kommen wird. Dieses Ergebnis wurde wiederum mit Schreiben vom 04.12.2008 vom Bayer. Landesamt für Umwelt bestätigt. Auch Luftreinhalte-/Aktionspläne der Stadt Neu-Ulm werden durch die Maßnahme nicht beeinträchtigt.

6. Naturschutz, Landschaftspflege und Artenschutz

6.1 Naturschutz und Landschaftspflege

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger den Naturhaushalt und das Landschaftsbild zu schonen (Art. 9 Abs. 1 Satz 4 BayStrWG). Diese Belange werden konkretisiert durch die in Art. 1 BayNatSchG und §§ 1 und 2 BNatSchG enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Mit Grund und Boden ist sparsam umzugehen. Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen (vgl. § 1a BauGB und § 1 BBodSchG).

Nach den zwingenden gesetzlichen Bestimmungen des § 19 Abs. 1 und 2 BNatSchG bzw. Art. 6a Abs. 1 BayNatSchG hat der Vorhabensträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt,

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

Gemäß § 19 Abs. 3 BNatSchG, Art. 6a Abs. 2 BayNatSchG ist die Maßnahme zu untersagen, wenn Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vorgehen, soweit die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht im erforderlichen Maße in angemessener Frist auszugleichen oder in sonstiger Weise zu kompensieren sind.

Dem Vorhaben stehen – auch unter Berücksichtigung dieser Belange - keine unüberwindlichen naturschutzrechtlichen Hindernisse entgegen. Wie unter C.II.2 bereits ausgeführt, hat die nach § 3c Abs. 1 Satz 1 UVPG durchgeführte Vorprüfung bezüglich der Erforderlichkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung ergeben, dass von dem Vorhaben voraussichtlich keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

Aufgrund des bestandsnahen Ausbaus ohne neue Zerschneidungen, beschränken sich die naturschutzfachlich bedeutsamen Eingriffe im Wesentlichen auf den Verlust von Gehölzbeständen auf bzw. im Umgriff der bisherigen Lärmschutzwälle bzw. dem Mittelstreifen sowie auf die Rodung einer Fichtenschonung am Illerkanal. In das angrenzende, geschützte Auwaldbiotop wird dagegen nicht unmittelbar eingegriffen. Auch andere wertvolle Biotopstrukturen, Natura 2000- oder sonstige Schutzgebiete werden von der Ausbaumaßnahme nicht berührt. Stattdessen wird die Lebensraumqualität für Tiere im Bereich des Auwaldrestes durch eine Reduzierung der rückwärtigen Verlärmung in Folge der neuen Lärmschutzanlagen erheblich gesteigert und – da die Lärmschutzwände zugleich als Überflughilfe für Vögel und Fledermäuse dienen – die potentielle Gefahr der Kollision von Tieren mit dem Straßenverkehr verringert.

Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bzw. des Stadtbildes, dargestellt im landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 12.2) werden grundsätzlich so weit als möglich minimiert, verbleibende durch entsprechende Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen zumindest kompensiert. Zentraler Gegenstand der landschaftspflegerischen Begleitplanung ist vorliegend vor allem die Wiederbegrünung der Lärmschutzwälle, deren vorhandener Gehölz-/Heckenbestand im Zuge der Baumaßnahme nicht aufrechterhalten werden kann. Zwar ist die ökologische Bedeutung der vorhandenen Vegetation aufgrund ihrer Lage in der Beeinträchtigungszone der viel befahrenen B 10/Europastraße nur eingeschränkt. Allerdings haben die Gehölze eine wichtige Abschirmfunktion für die rückseitige Wohnbebauung und prägen das Stadtbild in diesem Bereich. Eine gleichwertige Ersatzbepflanzung ist wegen der beschränkten Platzverhältnisse nur eingeschränkt möglich. Es wird jedoch darauf geachtet, durch Anlage eines Pflanzstreifens mit variierender Breite auf der straßenzugewandten- und Ersatzbepflanzung mit Bäumen und Sträuchern auf der straßenabgewandten Seite die optischen Beeinträchtigungen durch die Lärmschutzwände auf ein akzeptables Maß zu begrenzen.

Soweit durch Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen den Eingriffen in Naturhaushalt und Landschafts- bzw. Stadtbild nicht vollständig gegengesteuert werden kann, werden verbleibende Beeinträchtigungen durch Ersatzmaßnahmen auf einer Ausgleichsfläche (Gemarkung Steinbach, FlNr. 481, vgl. Übersichtskarte Unterlage 12.3.3) kompensiert. Der Ausgleichsflächenbedarf von ca. 0,3 ha wurde auf der Basis der zwischen dem Bayer. Staatsministerium des Innern und dem Bayer. Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen vereinbarten "Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und Art. 6a BayNatSchG" vom 21.06.1993 ermittelt. Hinsichtlich der Einzelheiten der geplanten Maßnahmen wird auf die Unterlagen 12.3 Blatt 1 und 2 sowie den Textteil zur landschaftspflegerischen Begleitplanung (Unterlage 12.1) verwiesen.

Insgesamt ist festzustellen, dass die planfestgestellten Schutz-, Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahmen den naturschutzrechtlichen Anforderungen genügen. Es verbleiben keine erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes. Statt dessen kann durch eine Reduzierung der Verlärmung die Biotopqualität für die Fauna im Bereich des Auwaldrestes sogar verbessert werden. Die Lärmschutzanlagen werden im

Rahmen des Möglichen in das Stadtbild eingepasst. Bodenneuversiegelungen finden wegen des bestandsnahen Ausbaus nur in geringem Umfang statt.

Die in A.VI. dieses Beschlusses enthaltene Regelung dient der Optimierung und Überwachung der im Interesse des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu treffenden Maßnahmen.

6.2 Artenschutz

Das europäische und nationale Artenschutzrecht stellt für den Ausbau der B 10/Europastraße kein rechtliches Hindernis dar, da davon ausgegangen werden kann, dass für keine hiernach geschützten Tier- oder Pflanzenarten das Schädigungsverbot nach § 42 Abs. 1 Nrn. 1, 3 oder 4 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG bzw. das Störungsverbot nach § 42 Abs. 1 Nr. 2 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt wird.

6.2.1 Auflistung der Verbotstatbestände

Die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote sind bundesrechtlich in § 42 Abs. 1 BNatSchG geregelt. Die Vorschrift ist gemäß § 11 Satz 1 BNatSchG unmittelbar anwendbar. Die geschützten Arten werden in den §§ 10 Abs. 2 Nr. 10 und 11 BNatSchG definiert.

Gemäß § 42 Abs. 1 BNatSchG ist es verboten:

1. Wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Die besonders geschützten Arten sind gemäß § 10 Abs. 2 Nr. 10 BNatSchG:

- Arten der Anhänge A und B der Verordnung (EG) Nr. 338/97 über den Schutz von Exemplaren wild lebender Tier- und Pflanzenarten durch Überwachung des Handels,
- Arten des Anhangs IV der FFH-RL (Richtlinie 92/43 EWG),

- europäische Vogelarten; hierzu gehören alle in Europa natürlich vorkommenden Vogelarten im Sinne des Art. 1 der V-RL (79/409 EWG),
- Arten, die in Anlage 1 Spalte 2 der Rechtsverordnung nach § 52 Abs. 1 BNatSchG (Bundesartenschutzverordnung) aufgeführt sind.

2. Wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwintungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert.

Die streng geschützten Arten sind gemäß § 10 Abs. 2 Nr. 11 BNatSchG:

- Arten des Anhangs A der Verordnung (EG) Nr. 338/97,
- Arten des Anhangs IV der FFH-RL (Richtlinie 92/43 EWG),
- Arten, die in Anlage 1 Spalte 3 der Rechtsverordnung nach § 52 Abs. 1 BNatSchG (Bundesartenschutzverordnung) aufgeführt sind.

3. Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

4. Wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören (Zugriffsverbote).

Die besonders geschützten wild lebenden Pflanzenarten sind gemäß § 10 Abs. 2 Nr. 10 BNatSchG:

- Pflanzenarten der Anhänge A und B der Verordnung (EG) Nr. 338/97 über den Schutz von Exemplaren wild lebender Tier- und Pflanzenarten durch Überwachung des Handels,
- Arten des Anhangs IV der FFH-RL (Richtlinie 92/43/EWG),
- Pflanzenarten, die in Anlage 1 Spalte 2 der Bundesartenschutzverordnung nach § 52 Abs. 1 BNatSchG aufgeführt sind.

Gemäß § 42 Abs. 5 BNatSchG gelten die Zugriffsverbote für nach § 19 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft jedoch nur nach Maßgabe der Sätze 2 - 7. Sind demnach in Anhang IV a der RL 92/43 EWG aufgeführte Tierarten oder europäische Vogelarten betroffen, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des § 42 Abs. 2 Nr. 1 BNatSchG nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt wird. Soweit erforderlich können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens ein Verstoß gegen die Zugriffsverbote nicht vor.

Die Vereinbarkeit der Maßnahme mit den Vorschriften des § 19 BNatSchG bzw. Art. 6a BayNatSchG wurde bereits unter 6.1 dieses Unterpunktes geprüft und bejaht.

6.2.2 Prüfung der Verbotstatbestände

6.2.2.1 Vorbemerkung zum Prüfungsumfang

Im Rahmen der Planung zu vorliegend festgestellter Baumaßnahme wurde auf die Erstellung eines ausführlichen Fachbeitrages zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) verzichtet, da die bestehende Europastraße bestandsnah im innerstädtischen Bereich ausgebaut wird und daher Eingriffe in naturnahe Strukturen bzw. Beeinträchtigungen von Lebensräumen europarechtlich und national (streng) geschützter Arten mit großer Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden können. Die Relevanzschwelle für diese Arten wird nicht überschritten und deren Wirkungsempfindlichkeit ist vorhabensspezifisch als so gering einzustufen, dass mit hinreichender Sicherheit davon ausgegangen werden kann, dass keine der oben genannten artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände verwirklicht werden.

Aus diesen Gründen konnte insbesondere auf eine detaillierte Ermittlung des relevanten Artenspektrums im Plangebiet verzichtet werden. Laut Erhebungen der Biotopkartierung (Anlage 4 zu Unterlage 12.1) ist eine große Ar-

tenvielfalt bei Vögeln lediglich im nicht unmittelbar von der Baumaßnahme betroffenen Auwaldrest feststellbar. Dieser dient zugleich Molchen und Laubfröschen als Laich- und Landlebensraum. Die bestehenden Gehölzbestände auf den Lärmschutzwällen beidseits der Europastraße können dagegen aufgrund der verkehrlichen Einwirkungen allenfalls eine eingeschränkte Lebensraumfunktion für wenig anspruchsvolle Ubiquisten erfüllen. Gemäß der Artenschutzkartierung des Landesamtes für Umwelt stellt jedoch der Illerkanal ein wichtiges Jagdhabitat für die Wasserfledermaus (*Myotis daubentonii*) dar.

6.2.2.2 Ergebnis der Prüfung

Wie bereits unter vorstehendem Punkt erläutert, kann in Bezug auf die im Auwaldrestbiotop angesiedelten Vogelpopulationen und Amphibien mit hinreichender Sicherheit eine Verletzung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände ausgeschlossen werden. Insbesondere ist von einem Erhalt der nach § 42 Abs. 5 BNatSchG maßgeblichen ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten auszugehen. Durch die Erneuerung und Erweiterung der Lärmschutzanlagen wird vielmehr der Schutz bekannter und potentieller Lebensräume geschützter Tierarten vor verkehrsbedingten Immissionen verbessert und die Habitatqualität insgesamt erhöht. Zudem kann die Lärmschutzwand Vögeln als Überflughilfe dienen und so die Gefahr durch Kollisionen mit dem Straßenverkehr gesenkt werden.

Entsprechendes gilt für die nach Anhang IV der FFH-Richtlinie geschützte Wasserfledermaus. Im Rahmen zweier Kartierungsdurchgänge konnte festgestellt werden, dass sich das Jagdhabitat der Tiere schwerpunktmäßig außerhalb des Planungsgebietes befindet. Auch Winter- und Sommerquartiere bzw. Wochenstuben werden von der Baumaßnahme nicht betroffen. Zudem wurde nachgewiesen, dass die Flugrouten der Tiere hauptsächlich in Richtung Süden und damit von der Europastraße weg verlaufen. Zwar fliegt eine begrenzte Anzahl auch unter der Illerkanalbrücke hindurch, ein Tötungsrisiko durch Kollisionen mit dem Kraftfahrzeugverkehr besteht jedoch nicht, da Wasserfledermäuse Hindernisse grundsätzlich unterqueren. Anderen potentiell vorkommenden Fledermausarten können wiederum die Lärmschutzanlagen als Überflughilfen dienen. Insgesamt sind daher auch in Bezug auf diese Tierart keine Verbotstatbestände des § 42 Abs. 1 BNatSchG tangiert.

Durch das geplante Vorhaben werden schließlich auch keine nach europäischem oder nationalem Recht (streng) geschützten Pflanzenarten beeinträchtigt.

6.2.3 Zusammenfassung

Im Ergebnis erweist sich damit die Ausbaumaßnahme auch mit den Belangen des speziellen Artenschutzes als vereinbar. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustands lokaler Populationen ist nicht zu erwarten, die Habitatqualität im rückseitigen Bereich der Lärmschutzanlagen und der angrenzenden durchgrünter Siedlungsgebiete wird vielmehr verbessert. Des Weiteren wird mit der Ausgleichsmaßnahme A 1 neuer Lebensraum für eine Vielzahl von Tierarten geschaffen.

7. Wasserhaushalt, Gewässer- und Bodenschutz

Das planfestgestellte Vorhaben steht auch mit den Belangen der Wasserwirtschaft in Einklang.

Wasserschutzgebiete werden von der Maßnahme nicht berührt.

Aufgrund der Einstufung des Illerkanals als Gewässer 3. Ordnung bedarf es für den Umbau der Illerkanalbrücke und die Errichtung der Geh- und Radwegbrücke keiner **Anlagenehmigung** nach Art. 59 BayWG.

Auch die **Entwässerung** der planfestgestellten Maßnahme hat keine negativen Auswirkungen auf die Wasserwirtschaft.

Im Bereich der B 10 westlich des Illerkanals wird anfallendes Oberflächenwasser wie bisher in das vorhandene, zum Hauptsammler der B 10 / B 28 führende Leitungssystem eingeleitet. Im Ausbaubereich östlich des Illerkanals verbleibt es ebenfalls bei der bisherigen Einleitung in die Kanalisation der Stadt Neu-Ulm. Die Einleitung erfolgt dabei über Rinnen mit Einlaufschächten und – soweit es die räumlichen Verhältnisse zulassen – über Entwässerungs- und Rückhaltemulden.

Die teilweise erfolgende Versickerung über die belebte Bodenzone der Mulden erfüllt einen wasserrechtlichen Benutzungstatbestand, für den die Stadt

Neu-Ulm mit den unter A.V.1 des Beschlusstextes genannten Bescheiden bereits eine beschränkte Erlaubnis nach § 7 WHG, Art. 17 BayWG erteilt hat. Im Zuge der Ausbaumaßnahme wird das Entwässerungssystem grundsätzlich beibehalten und lediglich den neuen Verhältnissen angepasst. Unter anderem wird eine vorhandene Entwässerungsmulde (Nr. 3.03 des Bauwerksverzeichnisses, Unterlage 7) geringfügig verlegt. Wegen des geringen Umfangs der Änderung bedarf es keiner erneuten wasserrechtlichen Genehmigung, wie auch das Wasserwirtschaftsamt Donauwörth und das Landratsamt Neu-Ulm in ihren Stellungnahmen vom 25.11. bzw. 19.12.2008 bestätigen. Auch die Stadt Neu-Ulm hat im Anhörungsverfahren keine Einwendungen gegen das Entwässerungskonzept erhoben. Die im Bescheid der Stadt Neu-Ulm vom 24.01.2006 festgesetzten Auflagen sind – soweit sie tangiert werden – weiterhin zu beachten.

Der plangegegenständlichen Maßnahme stehen schließlich auch Belange des **Bodenschutzes** nicht entgegen.

Zwar kann nicht völlig ausgeschlossen werden, dass durch die Schadstoffe der Kraftfahrzeuge die Bodenverhältnisse in unmittelbarer Fahrbahnnähe verschlechtert werden, allerdings sind die Böden im Planbereich durch die intensive Bebauung und das hohe Verkehrsaufkommen ohnehin bereits erheblich vorbelastet. Hinzu kommt ferner, dass der weitaus größte Teil der Ausbaumaßnahmen auf vorbebauten Verkehrsflächen stattfindet und eine Bodeneuversiegelung allenfalls in geringem Umfang erfolgt. Wägt man die Gefahr einer (eher geringen) Zunahme der Bodenverunreinigung mit dem hohen öffentlichen Interesse an der plangegegenständlichen Maßnahme ab, dann überwiegt das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Bauvorhabens.

Im Laufe des Verfahrens sind auch keine Anhaltspunkte dafür hervorgetreten, dass sich im Planfeststellungsbereich Altlasten oder Altablagerungen befinden.

8. Forst- und Fischereiwesen

8.1 Forstwesen

Für die plangegegenständliche Maßnahme wird Wald im Sinne des Bayer. Waldgesetzes in Anspruch genommen. So geht durch Rodung aufgrund der

Verlegung des Geh- und Radweges im Bereich des Illerkanals eine (Fichten-)Waldschonung von ca. 850 qm verloren. Gemäß Art. 9 Abs. 2 Satz 1 Bayer. Waldgesetz bedarf es hierfür der Erlaubnis, welche von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung dieses Beschlusses mit umfasst wird (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG, Art. 9 Abs. 8 Bayer. Waldgesetz).

Der beanspruchte Wald hat insgesamt nur einen geringen Flächenumfang. Die im Waldfunktionsplan für die Region Donau-Iller ausgewiesene besondere Bedeutung des gesamten Waldstücks am Illerkanal für Lärmschutz, Landschaftsbild und als Erholungswald wird durch die gegenständliche Rodung nicht nachhaltig beeinträchtigt, da lediglich die vorgelagerte Fichten-schonung entfernt werden muss. Zudem sieht die landschaftspflegerische Begleitplanung als Kompensation die anteilige Neuanpflanzung von Wald auf der unter oben C.III.6.1 genannten Ausgleichsfläche sowie eine Neugestaltung des Waldrandes entlang des Radweges durch Unterpflanzung vor. Aus diesen Gründen haben auch die Ämter für Landwirtschaft und Forsten Fürstfeldbruck und Krumbach mit Schreiben vom 27.11. und 17.12.2008 ihr Einverständnis zu den geplanten Rodungsmaßnahmen erklärt.

Die unter A.VII.4 dieses Beschlusses festgesetzte Auflage dient dem Schutz des verbleibenden Auwaldes.

8.2 Fischerei

Zum Schutze der Belange der Fischerei während der Baumaßnahme wurden auf Vorschlag der Abteilung Fischereifachberatung des Bezirks Schwaben die unter A.VII.5. genannten Auflagen festgesetzt. Grundsätzliche Bedenken aus öffentlich fischereilicher Sicht wurden nicht erhoben, dem Vorhaben daher mit Stellungnahme des Bezirks vom 11.11.2008 zugestimmt.

9. Sonstige öffentliche und private Belange

Den Belangen der **Denkmalpflege** wird durch die Meldeauflage A.VII.1 ausreichend Rechnung getragen, da aufgrund des bestandsnahen Ausbaus in dem ohnehin durch moderne Bautätigkeiten stark geprägten Bereich das

Risiko, auf Bodendenkmäler oder sonstige archäologische Funde zu treffen, als sehr gering einzustufen ist.

Die Auflage A.VII.2 dient der Sicherstellung der **(Tele-)Kommunikation**.

Mit der Auflage A.VII.3.1 soll sichergestellt werden, dass die **Strom-, Erdgas- und Trinkwasserversorgung** nicht beeinträchtigt wird.

10. Eingriffe in das Eigentum

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

Insoweit begegnet die vorliegend planfestgestellte Baumaßnahme keinen Bedenken. Die für den Ausbau benötigten Flächen befinden sich nahezu ausnahmslos bereits im Eigentum des Straßenbaulastträgers (Bundesrepublik Deutschland – Straßenbauverwaltung). Der zu verlegende Radweg geht im Einvernehmen mit der Stadt Neu-Ulm in deren Eigentum über, so dass hier kein Grunderwerb erforderlich ist. Soweit zum Bau der neuen Geh- und Radwegbrücke ein Teil des im Eigentum der SWU Energie GmbH stehenden Illerkanals in Anspruch zu nehmen ist, ist vorgesehen, dies über die Eintragung einer entsprechenden Grunddienstbarkeit zu regeln (siehe hierzu auch C.IV.5). Sonstiges nach Art. 14 GG relevantes, privates Grundeigentum muss dagegen nicht – auch nicht vorübergehend – in Anspruch genommen werden.

Im Übrigen ist die Baumaßnahme in dem planfestgestellten Umfang erforderlich, um dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen und den Lärmschutzziele gerecht zu werden.

IV. Forderungen von Trägern öffentlicher Belange und Verbänden

Die Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange wurden – soweit erforderlich – bereits in vorstehenden Ausführungen behandelt. Im Folgenden wer-

den deshalb nur wesentliche Forderungen der Träger öffentlicher Belange behandelt, die nicht bereits Gegenstand der bisherigen themenkomplexbezogenen Abwägung waren. Soweit diesen Forderungen nicht durch Auflagen in diesem Beschluss sowie durch Tekturen und Roteintragungen in den Planunterlagen Rechnung getragen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise (z. B. durch Vereinbarung mit dem Baulastträger) im Laufe des Planfeststellungsverfahrens erledigt haben, werden sie zurückgewiesen.

1. Landratsamt Neu-Ulm

Das Landratsamt Neu-Ulm hat als Staats- und Kreisbehörde mit Schreiben vom 19.12.2008 aus den Bereichen Naturschutz und Landschaftsplanung sowie Wasserrecht Stellung genommen.

Bezüglich des Naturschutzes und der Landschaftsplanung wird auf A.VI. und C.III.6 dieses Beschlusses verwiesen. Über die in A.VI. verfügte allgemeine Auflage zum Vollzug des landschaftspflegerischen Begleitplanes hinaus hat das Landratsamt keine weiteren Auflagen für erforderlich gehalten und insbesondere dem gefundenen Ausgleichskonzept zugestimmt.

Über die wasserrechtlichen Sachverhalte wurde in A.V. des Beschlusstextes unter Berücksichtigung der Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Donauwörth und den Erlaubnisbescheiden der Stadt Neu-Ulm entschieden (vgl. hierzu auch C.III.7. dieses Beschlusses). Bezüglich der Niederschlagswasserversickerung teilt das Landratsamt Neu-Ulm die Ansicht des Wasserwirtschaftsamtes und der Planfeststellungsbehörde, dass es aufgrund der vorhandenen beschränkten Erlaubnis einer erneuten wasserrechtlichen Gestattung nicht bedarf.

2. Bezirk Schwaben

Der Bezirk Schwaben hat unter dem 23.12.2008 aus den Bereichen Kreisheimatpflege und Fischereifachberatung zum Ausbau der B 10/Europastraße Stellung genommen. Die Frage der Vereinbarkeit der Ausbaumaßnahme mit den Belangen des Fischereiwesens wurde bereits unter C.III.8.2 abgehandelt, die diesbezüglichen Aufslagenvorschläge des Bezirks unter A.VII.5 des Beschlusstextes umgesetzt.

Nicht umfassend entsprochen werden konnte hingegen den Forderungen des Bezirksheimatpflegers bezüglich Wahl und Ausgestaltung der Lärmschutzmaßnahmen sowie der Konstruktionsweise der geplanten Geh- und Radwegbrücke.

Der Bezirksheimatpfleger bemängelt insbesondere die Entscheidung, ausschließlich aktive Lärmschutzanlagen anstelle einer Kombination aus aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen vorzusehen. Die geplanten Lärmschutzwände seien aufgrund ihrer Höhe und Länge vor allem aus städtebaulichen Gründen negativ zu bewerten. Es sei daher eine Minimierung der aktiven Lärmschutzkonstruktionen durch Verbesserung des passiven Schallschutzes an sämtlichen betroffenen Wohngebäuden zu fordern. Zumindest aber müsse hinsichtlich der aktiven Anlagen auf eine städtebaulich und gestalterisch positive Einfügung in die Umgebungsbebauung geachtet werden, wofür die Hinzuziehung von Fachleuten wünschenswert sei.

Diesen Forderungen kann nur teilweise gefolgt werden. Das vorgesehene Lärmschutzkonzept ist auf eine optimale Abschirmwirkung hin ausgerichtet und das Ergebnis umfangreicher Planungen, in die auch betroffene Anwohner sowie die Stadt Neu-Ulm einbezogen wurden, ohne dass von deren Seite negative Äußerungen laut wurden. Grundsätzlich ist im Straßenbau dem aktiven Lärmschutz Vorrang gegenüber dem passiven zu geben. Erst dann, wenn die gesetzlichen Grenzwerte mit vertretbarem Aufwand nicht anders eingehalten werden können, kommt passiver Lärmschutz in Frage. Das ist vorliegend nicht der Fall. Die schalltechnischen Untersuchungen haben ergeben, dass durch die neuen Lärmschutzwände die Immissionsgrenzwerte an sämtlichen relevanten Immissionsorten eingehalten werden können. Hinzu kommt, dass durch die damit erzielbare Abschirmwirkung eine Verbesserung der Habitatqualität des südlich der B 10 gelegenen Auwaldbiotops einhergeht, dem natur- und artenschutzfachlich gerade im städtischen Bereich eine hohe Wertigkeit zukommt. Auf die entsprechenden Ausführungen unter C.III.5 und C.III.6 dieses Beschlusses wird verwiesen. Zwar sind negative Auswirkungen auf das Stadtbild unbestreitbar. Wie unter C.III.4.2 bereits erläutert, wird jedoch durch Gliederungs- und Gestaltungsmaßnahmen, insbesondere durch Wiederbepflanzungen auf eine möglichst verträgliche Einbindung in die Umgebung geachtet. Hierbei sollen nach Möglichkeit

fachkundige Vorschläge der Regierung von Schwaben, Sachgebiet Städtebau, mit einfließen und die Stadt Neu-Ulm bestmöglich an der Entscheidungsfindung beteiligt werden. Unter Berücksichtigung auch der Vorprägung des betreffenden Bereichs durch die vorhandenen Lärmschutzanlagen sind mögliche verbleibende Beeinträchtigungen - insbesondere des Stadtbildes - damit im Ergebnis gerechtfertigt.

Auch soweit von der Bezirksheimatpflege für die Geh- und Radwegbrücke über den Illerkanal eine (reine) Holzkonstruktion gefordert wird, kann dem nicht gefolgt werden. Zum einen ist die konkrete Ausgestaltung des Brückenbauwerks nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt der Ausführungsplanung vorbehalten. Zum anderen begründet das Staatl. Bauamt Krumbach den Vorzug einer Stahlbetonkonstruktion bzw. einer Stahlkonstruktion mit Holzbohlenbelag gegenüber einer reinen Holzkonstruktion schlüssig mit deren kürzerer Lebensdauer und höheren Unterhaltungsaufwendungen.

3. Wehrbereichsverwaltung Süd

Die Wehrbereichsverwaltung Süd, Außenstelle München, hat sich mit Schreiben vom 11.12.2008 zum Vorhaben geäußert und keine Einwände erhoben. Sie hat jedoch auf die Einhaltung der „Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für Schwerstfahrzeuge“ bei Baumaßnahmen, die das Militärstraßengrundnetz betreffen, hingewiesen.

Der von der hier gegenständlichen Planfeststellung betroffene Streckenabschnitt der B 10 ist Bestandteil des Militärstraßengrundnetzes. An dieses Netz werden gemäß den von der Wehrbereichsverwaltung Süd angeführten Richtlinien Anforderungen in Bezug auf die Befahrbarkeit durch Schwerstverkehrsfahrzeuge gestellt.

Die Ausbaumaßnahme genügt diesen Anforderungen, sowohl, was die Linienführung angeht, als auch bezüglich des Querschnitts und des Oberbaus. Durch den mehrstreifigen Querschnitt der einzelnen Fahrbahnen bedarf es zudem keiner Überführung von Mittelinseln und Fahrbahnteilern mehr. Auch die Sanierung der Illerkanalbrücke erfolgt unter Berücksichtigung militärischer Lastklassen.

4. Wasserwirtschaftsamt Donauwörth – Servicestelle Krumbach

Wie bereits unter C.III.7 dargelegt, hat das Wasserwirtschaftsamt Donauwörth, Servicestelle Krumbach, unter dem 25.11.2008 sein Einverständnis zu dem geplanten Entwässerungskonzept erklärt. Ergänzend wurde darauf hingewiesen, dass wegen des Neubaus einer Geh- und Radwegbrücke der Illerkanalverband angehört werden sollte.

Die Planfeststellungsbehörde hat diesen Hinweis umgesetzt und den Illerkanalverband im Rahmen des Anhörungsverfahrens um Abgabe einer Stellungnahme gebeten, welche unter dem nachfolgenden Unterpunkt mitbehandelt wird.

5. Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH

Die Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH hat in Ihrer Stellungnahme vom 11.11.2008 darauf hingewiesen, dass in den Planunterlagen bestehende Telekommunikationsleitungen zwischen Bau-km 0+619 und 0+789 entlang dem geplanten neuen durchgängigen Fahrstreifen der nördlichen Fahrbahn nicht mit dargestellt wurden.

Diese Leitungen werden im Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigt. Mit der Auflage A.VII.2 des Beschlusstextes wird sichergestellt, dass der Vorhabensträger sich rechtzeitig vor Baubeginn durch Rücksprache mit der Telekom über die exakte Lage sämtlicher tangierter Leitungen informiert. Eine nachträgliche Aufnahme der betroffenen Leitung in den Lageplan und das Bauwerksverzeichnis ist deshalb nicht erforderlich.

6. SWU Energie GmbH und Illerkanalverband

Mit Schreiben vom 04.02.2009 hat die SWU Energie GmbH sich erneut zum Vorhaben geäußert und – auch für den Illerkanalverband – in Hinblick auf die Sanierung der Illerkanalbrücke sowie die Errichtung der neuen Geh- und Radwegbrücke über den Illerkanal eine Reihe von Forderungen gestellt, denen durch die Auflagen unter A.VII.3.2 dieses Beschlusses in weiten Teilen Rechnung getragen werden konnte. Zurückzuweisen war jedoch die Forderung, bei der Geh- und Radwegbrücke einen Freibord von mindestens

80 cm einzuhalten. Der in der Planung vorgesehene Freibord von 50 cm ist ausreichend, da dies dem Freibord der nachfolgenden Illerkanalbrücke entspricht und eine Vergrößerung des Freibords der vorgelagerten kleineren Brücke deshalb technisch sinnlos wäre.

Im Zusammenhang mit der notwendigen Inanspruchnahme von Teilen des im Eigentum der SWU stehenden Illerkanals wurde ferner die Zustimmung zu der vorgesehenen Eintragung einer Grunddienstbarkeit davon abhängig gemacht, dass der SWU als Gegenleistung bestimmte andere, von ihr benötigte Grundstücke zum Verkauf angeboten werden.

Auch diese Forderung war zurückzuweisen.

Fragen des Ausgleichs für notwendige Eingriffe in (privates) Grundeigentum sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, sondern bleiben grundsätzlich entsprechenden Verhandlungen, die der Vorhabensträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder einem ggf. nachfolgenden Entschädigungs- bzw. Enteignungsverfahren vorbehalten. Der Planfeststellungsbeschluss ermöglicht bis dahin jedoch durch seine sog. „enteignungsrechtliche Vorwirkung“ den unmittelbaren Zugriff auf die im Grunderwerbsverzeichnis aufgeführten Grundstücke. Dies gilt auch für das hier in Rede stehende Grundstück FlNr. 421/7 der Gemarkung Neu-Ulm. Für die SWU bedeutet diese Handhabe keinen Nachteil, da sie für den Fall, dass eine gütliche Einigung nicht zustande kommen sollte, im Entschädigungsverfahren außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens den Rechtsweg beschreiten kann.

7. Sonstige Träger öffentlicher Belange und Verbände

Von den übrigen am Verfahren beteiligten Trägern öffentlicher Belange und Verbänden – insbesondere auch der Stadt Neu-Ulm – wurden keine Einwände oder Forderungen in Bezug auf die Ausbaumaßnahme erhoben.

V. Einwendungen und Forderungen Privater

Von privater Seite wurden im Rahmen der Durchführung des Planfeststellungsverfahrens keine Einwendungen im Zusammenhang mit dem Ausbau der

B 10/Europastraße erhoben, so dass hierüber in vorliegendem Beschluss nicht entschieden werden musste. Unabhängig davon ist die Planfeststellungsbehörde überzeugt, dass durch die festgestellten Maßnahmen den Interessen der Anwohner v. a. aufgrund der deutlichen Verbesserung der Immissionssituation ausreichend Rechnung getragen wird.

Soweit die SWU Energie GmbH Forderungen im Zusammenhang mit der Inanspruchnahme eines ihrer Grundstücke am Illerkanal erhoben hat, ist dies zwar im Grundsatz als privatrechtlicher Sachverhalt zu qualifizieren, allerdings wurde die Forderung aus systematischen Gründen im Rahmen der Auseinandersetzung mit dem Vorbringen der Träger öffentlicher Belange behandelt.

VI. Gesamtergebnis

Zusammenfassend wird festgestellt, dass der Ausbau der B 10/Europastraße gerechtfertigt ist. Vereinzelt negative Auswirkungen auf Belange des Naturschutzes oder des Stadtbildes werden so gering wie möglich gehalten und können angesichts der verkehrlichen Notwendigkeit einer Verbesserung der Leistungsfähigkeit und der Immissionssituation an diesem Streckenabschnitt der Zulässigkeit des Vorhabens im Ergebnis nicht entgegenstehen.

Insgesamt gesehen hat die Planfeststellungsbehörde ihre Entscheidung unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt, das Eigentum sowie die übrigen öffentlichen (und privaten) Belange getroffen und den Plan für eine Maßnahme festgestellt, die nach dem Gebot der gerechten Abwägung und dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit die unterschiedlichen Belange entsprechend ihrem Gewicht berücksichtigt (Grundsatz der Konfliktbewältigung). Gesetzliche Zielvorgaben und Optimierungsgebote wurden beachtet. Eine vorzugswürdige Alternative zur planfestgestellten Maßnahme ist nicht ersichtlich.

VII. Kostenentscheidung

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

D. Rechtsbehelfsbelehrung, Hinweis

I. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Zustellung (Bekanntgabe) Klage beim Bayer. Verwaltungsgerichtshof, Ludwigstr. 23, 80539 München, erhoben werden.

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

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

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

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

Hinweis: Durch E-Mail kann Klage derzeit nicht rechtswirksam erhoben werden

II. Hinweis zur Bekanntmachung

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss wird dem Vorhabensträger und denjenigen, über deren Einwendungen und Stellungnahmen entschieden worden ist, zugestellt. Eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses mit den festgestellten Plänen wird in der Stadt Neu-Ulm nach ortsüblicher Bekanntmachung auf die Dauer von zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss allen Betroffenen gegenüber als zugestellt, soweit die Zustellung nicht gesondert an diese vorgenommen wird. Soweit die Zustellung an die Betroffenen gesondert erfolgt, hat die Auslegung des Beschlusses und der festgestellten Pläne keinen Einfluss auf den Lauf der Rechtsbehelfsfrist.

Augsburg, den 10. März 2009
Regierung von Schwaben

Harald Hegen
Regierungsrat z. A.