

Bundesstraße 25

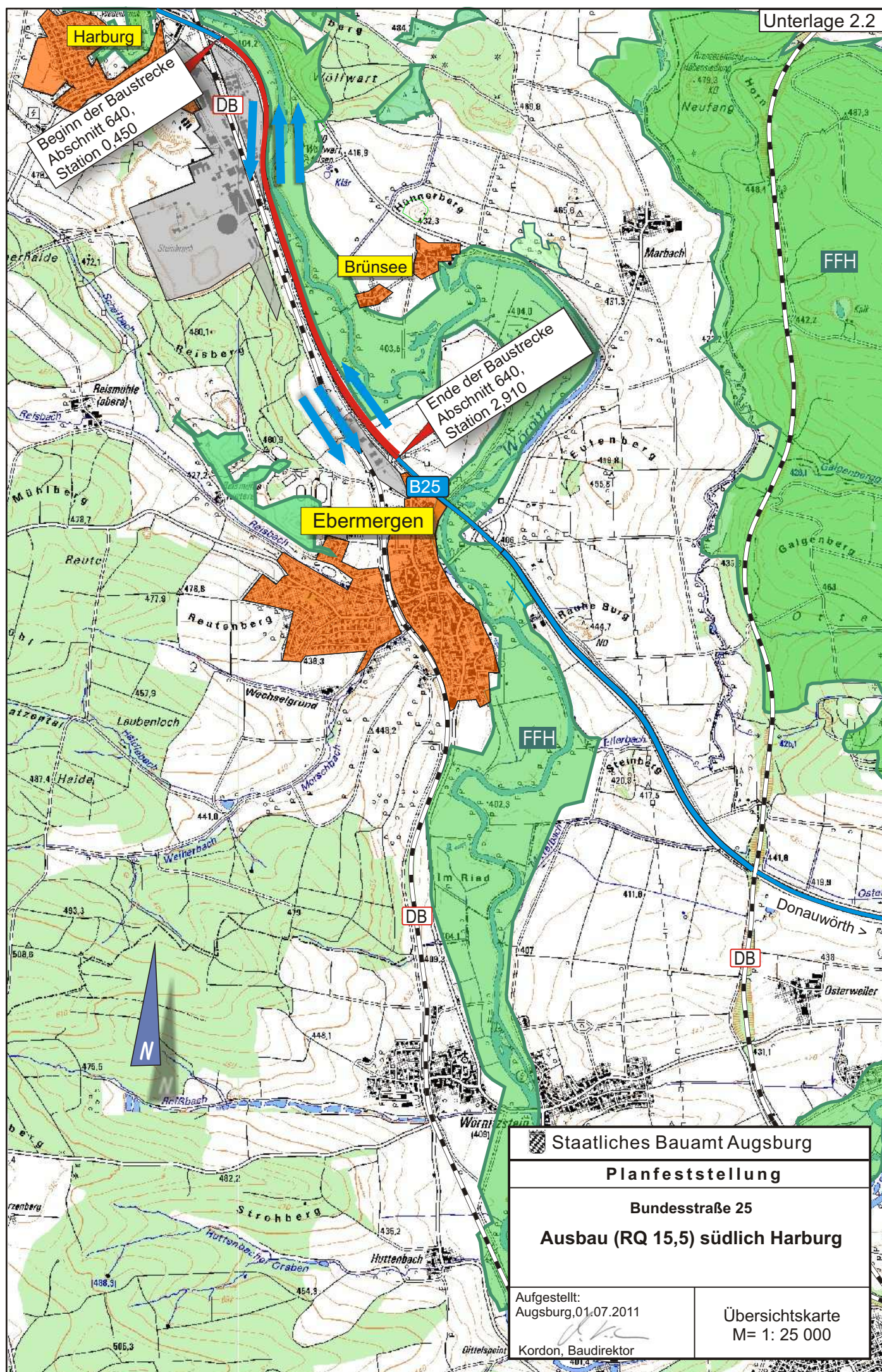
Ausbau südlich Harburg (Schwaben)

Bau-km 0+000 bis Bau-km 2+460
Abschnitt 640, Station 0,450, bis Abschnitt 640, Station 2,910



Planfeststellungsbeschluss
vom 1. März 2012

Geschäftszeichen
RvS-SG32-4354.1-2/14



Inhaltsverzeichnis

	Seite
Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen	IV - V
A. T e n o r.....	1
I. Feststellung des Plans.....	1
II. Planunterlagen	2
III. Straßenrechtliche Verfügungen	3
IV. Kosten der Baumaßnahme	3
V. Wasserrechtliche Entscheidungen.....	3
1. Wasserrechtliche Erlaubnis.....	3
2. Wasserrechtliche Auflagen	4
2.1 Auflagen im Rahmen der gehobenen Erlaubnis.....	4
2.2 Retentionsraumausgleich	5
2.3 Anzeige- und Abstimmungspflicht.....	6
2.4 Altlasten.....	6
2.5 Auflagenvorbehalt.....	6
3. Hinweise zur Bauwasserhaltung	6
4. Außerkrafttreten bisheriger wasserrechtlicher Erlaubnisse.....	7
VI. Naturschutzrechtliche Entscheidungen.....	7
VII. Sonstige Auflagen	8
1. Denkmalpflege	8
2. Versorgungseinrichtungen und Telekommunikation	9
3. Landwirtschaft.....	10
4. Forstwirtschaft	10
5. Fischerei	10
6. Eisenbahn.....	11
7. Grundstückszufahrten während der Bauzeit.....	11
VIII. Vorrang der Auflagen und sonstigen Regelungen.....	11
IX. Entscheidungen über Einwendungen	11
X. Verfahrenskosten	12
B. Sachverhalt	13
I. Beschreibung des Vorhabens als Teil eines Gesamtkonzepts.....	13
II. Entwicklungsgeschichte der Planung.....	14
III. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	15
C. Entscheidungsgründe.....	16
I. Allgemeines.....	16
1. Notwendigkeit und Bedeutung der Planfeststellung	16
2. Voraussetzungen der Planfeststellung	16
3. Abschnittsbildung beim Ausbau der B 25.....	17
II. Verfahrensrechtliche Bewertung.....	17
1. Zuständigkeit und Verfahren	17
2. Prüfung der Umweltverträglichkeit	18
3. FFH-Verträglichkeitsprüfung	18
III. Materiell-rechtliche Bewertung des Vorhabens.....	20

1.	Planungsleitsätze	20
2.	Planrechtfertigung	20
3.	Ermessensentscheidung	21
3.1	Allgemeine Ermessenserwägungen	21
3.2	Trassenvarianten	23
3.3	Ausbaustandard	23
4.	Raum- und Fachplanung	24
4.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung	24
4.2	Städtebauliche Belange	25
5.	Immissionsschutz	25
5.1	Lärmschutz	25
5.2	Luftreinhaltung	27
6.	Wasserhaushalt, Gewässer- und Bodenschutz	28
6.1	Grundwasserschutz und Trinkwasserversorgung	28
6.2	Straßenentwässerung	28
6.3	Oberirdische Gewässer	28
6.4	Hochwasserschutz	29
6.5	Bauwassererhaltung	29
6.6	Bodenschutz	29
7.	Naturschutz, Landschaftspflege und Artenschutz	30
7.1	Naturschutz und Landschaftspflege	30
7.2	Artenschutz	32
7.2.1	Verbotstatbestände	32
7.2.2	Betroffene Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie und nach Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie	34
7.2.3	Ausschluss der Verbotstatbestände durch den Fortbestand der ökolo- gischen Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten	36
7.2.4	Zusammenfassende Bewertung	36
8.	Land- und Forstwirtschaft, Jagd- und Fischereiwesen	37
8.1	Landwirtschaft	37
8.2	Forstwirtschaft	38
8.3	Jagd- und Fischereiwesen	38
9.	Sonstige öffentliche und private Belange	38
9.1	Denkmalpflege	38
9.2	Versorgungseinrichtungen und Telekommunikation	40
9.3	Forstwirtschaft und Fischerei	40
9.4	Belange der Eisenbahn (DB AG)	40
9.5	Belange der Anlieger	40
9.6	Zusagen (Zusicherungen)	40
10.	Eingriffe in das Eigentum	41
IV.	Forderungen von Trägern öffentlicher Belange und Verbänden	41
1.	Landratsamt Donau-Ries	41
2.	Stadt Harburg (Schwaben)	42
3.	Polizeipräsidium Schwaben Nord	44
4.	Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Krumbach und Bayer. Bauernverband, Geschäftsstelle Donauwörth	45
5.	Bund Naturschutz in Bayern e. V.	46
6.	Landesbund für Vogelschutz und private Stellungnahme einer „Botaniker-Familie“	47
V.	Private Einwendungen und Forderungen	48
1.	Firma Märker Zement GmbH	48
2.	Einwendungen wegen Grundstücksbetroffenheit in der Gemarkung Ebermergen	49
3.	Privateinwendungen aus Harburg	50

VI. Gesamtergebnis	55
VII. Straßenrechtliche Verfügungen	56
VIII. Kostenentscheidung	56
D. Rechtsbehelfsbelehrung, Hinweise	57

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

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

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

RvS-SG32-4354.1-2/14

Planfeststellung für den Ausbau der Bundesstraße 25 südlich Harburg

Die Regierung von Schwaben erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A. T e n o r

I. Feststellung des Plans

1. Der Plan für den dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 25 südlich von Harburg von Bau-km 0+000 bis Bau-km 2+460 (Abschnitt 640, Station 0,450, bis Abschnitt 640, Station 2,910) wird

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

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

II. Planunterlagen

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

Straßenquerschnitt M 1 : 50 vom 01.07.2011 (Unterlage 6.1)

Lagepläne M 1 : 1.000 vom 01.07.2011 (Unterlagen 7.1, Blatt 1 und 2)

Bauwerksverzeichnis vom 01.07.2011 (Unterlage 7.2)

Höhenplan M 1 : 5.000 / 500 vom 01.07.2011 (Unterlage 8)

Landschaftspflegerischer Begleitplan – Maßnahmenpläne – M 1 : 1.000 vom 01.07.2011 (Unterlagen 12.3, Blatt 1/3, 2/3, 3/3)

Grunderwerbsplan M 1 : 1.000 vom 01.07.2011 (Unterlage 14.1, Blatt 1 und 2)

Grunderwerbsverzeichnis vom 01.07.2011 (Unterlage 14.2)

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

Erläuterungsbericht vom 01.07.2011 (Unterlage 1)

Übersichtskarte M 1 : 100.000 vom 01.07.2011 (Unterlage 2.1)

Übersichtslageplan M 1 : 25.000 vom 01.07.2011 (Unterlage 2.2)

Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen vom 01.07.2011 mit Berechnungen vom 10.03.2011 und 11.01.2012 (Unterlage 11.1)

Landschaftspflegerischer Begleitplan – Textteil – vom 01.07.2011 i. d. F. der Berichtigungen (Roteintragungen) vom 19.12.2011 (Unterlage 12.1)

Landschaftspflegerischer Begleitplan – Bestands- und Konfliktplan – M 1 : 2.500 vom 01.07.2011 (Unterlagen 12.2, Blatt 1/2 und 2/2)

Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung – saP – vom 01.07.2011 (Unterlage 12.4)

Unterlage zur FFH-Verträglichkeitsprüfung (Wörnitztal) vom 01.07.2011 (Unterlage 12.5.1)

Übersichtslageplan zur FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet BE 7029-371 M 1 : 25.000 / 1 : 500.000 vom 01.07.2011 (Unterlage 12.5.2)

Lageplan zur FFH-Verträglichkeitsprüfung M 1 : 2.500 / 1 : 5.000 vom 01.07.2011 (Unterlage 12.5.3)

Ergebnisse wassertechnische Untersuchungen vom 01.07.2011 (Unterlage 13.1)

Höhenplan Geländeschnitt für HQ 070 vom 01.07.2011 (Unterlage 13.2)

Niederschrift über den Erörterungstermin vom 18.11.2011 in Harburg (Unterlage 15)

III. Straßenrechtliche Verfügungen

1. Bundesfernstraße

Die neuen Bestandteile der B 25 werden gemäß § 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG mit der Verkehrsübergabe zur Bundesstraße gewidmet, sofern bis dahin die Voraussetzungen des § 2 Abs. 2 FStrG vorliegen. Der Umfang der straßenrechtlichen Verfügungen ergibt sich im Einzelnen aus dem Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.2).

2. Öffentliche Straßen im Sinne des Bayer. Straßen- und Wegegesetzes

Die nach den Planunterlagen neu zu erstellenden oder zu ändernden Feld- und Waldwege sowie die Geh- und Radwege werden gemäß Art. 6 Abs. 6 BayStrWG zu den jeweils vorgesehenen Straßenklassen mit der Maßgabe gewidmet, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe wirksam wird, sofern die Widmungsvoraussetzungen gemäß Art. 6 Abs. 3 BayStrWG zum Zeitpunkt der Verkehrsübergabe vorliegen. Die aufzulassenden Straßenteile werden mit der Maßgabe eingezogen, dass die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird. Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.2). Für geringfügige Änderungen gilt Art. 6 Abs. 8 BayStrWG.

IV. Kosten 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.

V. Wasserrechtliche Entscheidungen

1. Wasserrechtliche Erlaubnis

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

gehobene Erlaubnis

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

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

2. Wasserrechtliche Auflagen

2.1 Auflagen im Rahmen der gehobenen Erlaubnis

2.1.1

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

2.1.2

Die Entwässerungsanlagen sind vom Baulastträger ordnungsgemäß zu betreiben und zu überwachen.

2.1.3

Der Baulastträger der Bundesstraße hat die Auslaufbauwerke sowie das Flussufer der Wörnitz von 10 m oberhalb bis 10 m unterhalb der Einleitungsstellen im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt und dem ansonsten Unterhaltsverpflichteten zu sichern und zu unterhalten. Dasselbe gilt für die Ufer des Grabens zur Wörnitz, Fl.-Nr. 1170 der Gemarkung Harburg von 5 m oberhalb bis 5 m unterhalb der Einleitungsstelle.

2.1.4

Änderungen der erlaubten Art des eingeleiteten Abwassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise sind – soweit sie sich auf die Ablaufqualität auswirken können – unverzüglich dem Landratsamt Donau-Ries und dem Wasserwirtschaftsamt Donauwörth anzuzeigen. Evtl. erforderliche bau- und wasserrechtliche Genehmigungen oder Erlaubnisse sind mit den entsprechenden Unterlagen zu beantragen.

2.2 Retentionsraumausgleich

2.2.1

Der straßenbaulich verursachte Retentionsraumverlust von 6.100 m³ ist zeitgleich mit Beginn der Bauarbeiten an der B 25 auszugleichen. Das Volumen ist zu berechnen und dem Wasserwirtschaftsamt Donauwörth mitzuteilen. Die Retentionsflächen müssen durch Mahd offengehalten werden.

2.2.2

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

2.2.3

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

2.2.4

Bei Gefahr für das Gewässer oder die Anlagen hat der Baulastträger unverzüglich in Absprache mit der Flussmeisterstelle Donauwörth die entsprechenden Sicherungsarbeiten einzuleiten und zügig durchzuführen.

2.2.5

Bezüglich der Lagerung wassergefährdender Flüssigkeiten wird unbeschadet der gesetzlichen Vorschriften folgendes verfügt:

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

und unbrauchbar gewordene Kraft- und Schmierstoffe sind in geeigneten Behältern zu sammeln und ordnungsgemäß zu entsorgen.

2.2.6

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

2.3 Anzeige- und Abstimmungspflicht

Der Beginn und die Vollendung der Baumaßnahmen sind dem Landratsamt Donau-Ries und Wasserwirtschaftsamt Donauwörth rechtzeitig anzuzeigen. Die im landschaftspflegerischen Begleitplan als Gestaltungsmaßnahme G 2 vorgesehenen Gehölzpflanzungen sind zum Zwecke der Übereinstimmung mit dem Gewässerentwicklungskonzept für die Wörnitz mit dem Wasserwirtschaftsamt Donauwörth abzustimmen.

2.4 Altlasten

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

2.5 Auflagenvorbehalt

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

3. Hinweise zur Bauwasserhaltung

Falls während der Bauzeit das Entnehmen, Zutage fördern, Zutage leiten und Ableiten von Grundwasser sowie das Einleiten in das Grundwasser oder in

ein oberirdisches Gewässer erforderlich wird, ist hierfür rechtzeitig die wasserrechtliche Erlaubnis beim Landratsamt Donau-Ries zu beantragen.

4. Außerkrafttreten bisheriger wasserrechtlicher Erlaubnisse

Die im Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Schwaben vom 14.08.1968, Nr. XXb 19/69, geregelte Entwässerung der B 25 wird für den plangegegenständlichen Abschnitt durch die vorstehenden Regelungen in A.V.1. und 2. ersetzt.

VI. Naturschutzrechtliche Entscheidungen

1. Der landschaftspflegerische Begleitplan (Maßnahmenplan) ist im Benehmen mit dem Landratsamt Donau-Ries (Untere Naturschutzbehörde) zu vollziehen.

Der Ausgleichsflächenbedarf für die Ausbaustrecke südlich Harburg wird in Präzisierung von Unterlage 12.3 Blatt 3 wie folgt festgelegt:

Ausgleichsfläche A1: 0,41 ha auf Fl.-Nr. 850 der Gemarkung Ebermergen,
Ausgleichsfläche A3: 0,08 ha auf Fl.-Nr. 809 der Gemarkung Ebermergen.

2. Die im landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltenen Maßnahmen zur Gestaltung, zum Ausgleich und zum Ersatz sind im angegebenen Umfang (Form, Ausführung und Ausführungszeitpunkt) zu leisten und so lange sicherzustellen, wie die Straße ihrem in der Widmung festgelegten öffentlichen Verkehrszweck dient und die naturschutzrechtlich relevanten bau-, anlagen- und betriebsbedingten Einwirkungen bestehen.
3. Zur Gewährleistung einer möglichst umweltschonenden Durchführung der Baumaßnahme und der fachkundigen Durchführung der naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen ist eine Umweltbaubegleitung (ökologische Bauleitung) einzusetzen.
4. Für die Meldung der planfestgestellten Ausgleichsflächen gemäß der landschaftspflegerischen Maßnahmenpläne (Unterlagen 12.3, Blatt 1/3, 2/3, 3/3) an das Ökoflächenkataster beim Bayerischen Landesamt für Umwelt ist spä-

testens acht Wochen nach Bestandskraft dieses Beschlusses der Regierung von Schwaben – Höhere Naturschutzbehörde – der vollständig ausgefüllte Meldebogen des Bayerischen Landesamtes für Umwelt in elektronisch weiterverarbeitbarer Form zu übermitteln.

5. Baubeginn und Fertigstellung der Maßnahmen sind der Regierung von Schwaben – Höhere Naturschutzbehörde – anzuzeigen.

VII. Sonstige Auflagen

1. Denkmalpflege

1.1

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

1.2

Der Beginn von Erdbauarbeiten ist vom Vorhabensträger unverzüglich, spätestens zwei Monate vor Beginn dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege anzuzeigen.

1.3

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

1.4

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

mäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten der wissenschaftlichen Auswertung der Befunde und Funde zählen nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen.

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

2. Versorgungseinrichtungen und Telekommunikation

Der Zeitpunkt des Baubeginns ist folgenden Versorgungseinrichtungen und Telekommunikationsunternehmen zur Abstimmung der erforderlichen technischen Baumaßnahmen möglichst frühzeitig mitzuteilen:

- Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH, Technische Infrastruktur, Niederlassung Süd, PTI 23, Gablinger Straße 2, 86368 Gersthofen
- EnBW, Netzgesellschaft Ost-Württemberg GmbH, Unterer Brühl 2, 73479 Ellwangen
- LEW Netzservice GmbH, Betriebsstelle Günzburg, Am Stadtbach 2, 89312 Günzburg
- LEW TelNeT GmbH, Oskar-von-Miller-Straße 1 b, 86356 Neusäß
- Märker Zement GmbH Harburg (Gasleitung und Wasserversorgung), Oskar-Märker-Straße 24, 86655 Harburg

Die gegenüber den o. g. Unternehmen abgegebenen Zusicherungen in Bezug auf Informationen, Bauablauf, Abstimmung bei der Leitungsverlegung, Einhaltung von Sicherheitsabständen etc. sind einzuhalten. Bestand, Betrieb und Unterhaltung der Anlagen sind auch während der Bauzeit sicherzustellen. Auf die dem Staatlichen Bauamt vorliegenden Stellungnahmen aus dem

Anhörungsverfahren wird Bezug genommen. Die bauausführenden Firmen sind entsprechend den Erfordernissen zu verpflichten.

3. Landwirtschaft

Die Zufahrt zu Fl.-Nr. 920 der Gemarkung Ebermergen ist im bisherigen Umfang zu gewährleisten. Der Entwässerungsgraben Fl.-Nr: 916 ist funktionsfähig zu erhalten.

4. Forstwirtschaft

Die Wiederanpflanzung der beanspruchten Waldfläche ist innerhalb eines Jahres nach Ende der Straßenbaumaßnahme durchzuführen. Der Abschluss der Aufforstung ist dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Nördlingen anzuzeigen.

5. Fischerei

5.1

Während der Bauarbeiten ist so umsichtig vorzugehen, dass keine gewässer- oder fischereischädlichen Substanzen in das Gewässer gelangen. Der Eintrag von Sedimenten aus dem Baustellenbereich ist so gering wie möglich zu halten.

5.2

Die Ableitung des Niederschlagswassers darf nach Abschluss der Bauarbeiten zu keinen Verschlechterungen im Vorfluter führen. Der Sedimentseintrag darf sich nicht erhöhen.

5.3

Name, Anschrift und Rufnummer des verantwortlichen Betriebsbeauftragten sind den Fischereiberechtigten (bei Verpachtung dem Fischwasserpächter) schriftlich bekanntzugeben. Sollten im Rahmen der Baumaßnahme fischschädliche Substanzen in das Gewässer gelangen, sind die Fischereiberechtigten bzw. die Fischwasserpächter unverzüglich zu benachrichtigen.

5.4

Weitere Auflagen im öffentlichen Interesse der Fischerei bleiben für den Fall vorbehalten, dass sich die bei Erlass dieses Bescheides bestehenden Verhältnisse ändern.

6. Eisenbahn

Die Straßenbauarbeiten sind unter Berücksichtigung des Schreibens der DB Services Immobilien GmbH, Niederlassung München, vom 04.08.2011 an die Regierung von Schwaben durchzuführen. Das Schreiben liegt dem Staatlichen Bauamt Augsburg vor.

7. Grundstückszufahrten während der Bauzeit

Es ist sicherzustellen, dass alle von den Baumaßnahmen berührten privaten, gewerblichen oder landwirtschaftlichen Grundstücke auch während der Bauzeit eine ausreichende Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten; notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten.

VIII. Vorrang der Auflagen und sonstigen Regelungen

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

IX. Entscheidungen über Einwendungen

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

X. Verfahrenskosten

Der Freistaat Bayern trägt die Kosten des Verfahrens.

Für diesen Beschluss wird keine Gebühr erhoben.

B. Sachverhalt

I. Beschreibung des Vorhabens als Teil eines Gesamtkonzepts

Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses ist der dreistreifige (2 + 1) Ausbau der B 25 südlich Harburg.

Die B 25 Donauwörth – Feuchtwangen schafft als Nord-Süd-Achse eine Verbindung zwischen den Mittelzentren Feuchtwangen, Dinkelsbühl, Nördlingen und Donauwörth. Darüber hinaus stellt sie für den Landkreis Donau-Ries die notwendigen Verkehrsverbindungen zu den weiträumigen Verkehrsachsen der Bundesautobahnen A 6 Nürnberg – Heilbronn, A 7 Ulm – Würzburg und A 8 München – Stuttgart her. Das Verkehrsgeschehen auf der B 25 ist hauptsächlich von Berufs- und Wirtschaftsverkehr bestimmt. Dabei übersteigt der Güterverkehr – mit einem hohen Anteil an Schwerverkehr – den Landesdurchschnitt ganz erheblich. Die B 25 ist außerdem ein Teilstück der Romantischen Straße, die von Würzburg nach Füssen führt. Aus diesem Grund wird sie in den Sommermonaten sehr stark von Urlaubern frequentiert.

Aufgrund dieser verkehrlichen Gegebenheiten sind abschnittsweise Baumaßnahmen vorgesehen bzw. bereits durchgeführt, die eine wesentliche Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs mit sich bringen. So wurde im Jahr 2007 der dreistreifige Ausbau zwischen Harburg und Möttingen auf einer Länge von 6 km realisiert. Westlich Donauwörth erfolgte auf einer Länge von 2,3 km der vierstreifige (zweibahnige) Ausbau. Daran anschließend wurde im Jahre 2011 mit dem dreistreifigen Ausbau östlich Ebermergen (1,9 km) begonnen. Nach Realisierung der plangegegenständlichen Maßnahme südlich Harburg (knapp 2,5 km) soll dann noch der Ausbau zwischen Möttingen und Nördlingen (4 km) erfolgen.

Der nunmehr planfestgestellte dreistreifige Ausbau der Bundesstraße 25 von der Bahnüberführung und der Bahnstrecke Donauwörth – Nördlingen südlich von Harburg bis zum nördlichen Ortsanschluss von Ebermergen mit einem in der Mitte liegenden Wechsel der Überholmöglichkeiten wird den Verkehrsfluss und damit auch die Sicherheit des Verkehrs weiter verbessern.

Die Trassierung der Bundesstraße wird sowohl in der Lage als auch in der Höhe nicht wesentlich verändert. Für die dreistreifige Betriebsform wird der bestehen-

de Querschnitt um 4 m verbreitert. Die Verbreiterung erfolgt vom Bauanfang bis zur Wörnitzschleife auf der Westseite der B 25. Nach der Wörnitzschleife wird die Verbreiterung auf der Ostseite der B 25 fortgesetzt. Im Übergangsbereich ist ein ca. 100 m langer Abschnitt mit beidseitiger Verbreiterung erforderlich. Die Breite der B 25 entspricht nach dem Ausbau einschließlich Banketten einem Regelquerschnitt (RQ) von 15,5 m. Die Länge der Baustrecke beträgt insgesamt 2,46 km.

Die vorhandenen Entwässerungseinrichtungen sowie die begleitenden öffentlichen Feldwege werden angepasst und teilweise erweitert bzw. ergänzt.

Um ein sicheres Queren für die aus Brünsee kommenden Fußgänger und Radfahrer zu ermöglichen, wird bei Bau-km 1+700 im Bereich der bestehenden Bushaltestelle eine Geh- und Radwegunterführung angelegt. Die Zufahrt bei Bau-km 1+150 wird aufgelassen. Die Erschließung dieser Grundstücke erfolgt über einen parallel verlaufenden Wirtschaftsweg auf der Ostseite der B 25 mit Anschluss an die Bundesstraße am Ende des Bauabschnitts.

Wegen des mit dem Straßenbau verbundenen Eingriffs in Natur und Landschaft sind in der Gemarkung Ebermergen entsprechende Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen.

II. Entwicklungsgeschichte der Planung

Aufgrund der vorstehend beschriebenen Lage der B 25 im weiträumigen Straßennetz wurden bereits in den vergangenen Jahrzehnten Überlegungen angestellt, wie die B 25 neben der B 2 zu einer leistungsfähigen Verkehrsachse ausgebaut werden könnte.

In den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts gab es sogar Überlegungen, eine sogenannte Ries-Autobahn von Donauwörth über Fremdingen bis Feuchtwangen quer durch den Landkreis Donau-Ries zu bauen. Nachdem Anfang der achtziger Jahre die Autobahnpläne nicht mehr weiterverfolgt wurden, konzentrierte sich das damalige Straßenbauamt Augsburg bei den Planungen zur Verbesserung der Verkehrssituation auf der B 25 auf den Bau von Umgehungsstraßen im Bereich von Nördlingen, Wallerstein und Möttingen. Im folgenden wurde dann das Konzept des vierstreifigen Ausbaus westlich Donauwörth und der

dreistreifigen Ausbaumaßnahmen zwischen Donauwörth und Nördlingen erarbeitet, das nunmehr abschnittsweise – wie vorstehend beschrieben – bereits realisiert ist.

III. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Das Staatliche Bauamt Augsburg beantragte mit Schreiben vom 01.07.2011 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 in der Stadt Harburg vom 13.07.2011 bis einschließlich 12.08.2011 zur allgemeinen Einsicht ausgelegt. Zeit und Ort der Auslegung wurden ortsüblich bekannt gemacht.

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

Das Staatliche Bauamt Augsburg hat unter dem Datum vom 19.10.2011 zu den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und zu den Einwendungen der Privatpersonen Stellung genommen.

Die Forderungen und Einwendungen wurden am 18.11.2011 in Harburg erörtert. Über diesen Erörterungstermin wurde eine Niederschrift gefertigt, die nachrichtlich in die Planunterlagen aufgenommen ist (Unterlage 15).

C. Entscheidungsgründe

I. Allgemeines

1. Notwendigkeit und Bedeutung der Planfeststellung

Nach § 17 Fernstraßengesetz (FStrG) dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Demzufolge ist der hier gegenständliche dreistreifige Ausbau der B 25 südlich Harburg planfeststellungspflichtig.

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

2. Voraussetzungen der Planfeststellung

Die Feststellung der vorgelegten Pläne für den Ausbau der B 25 südlich Harburg einschließlich ihrer Folgemaßnahmen liegt im pflichtgemäßen Ermessen der Planfeststellungsbehörde. Dieser Ermessensspielraum geht nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts über ein einfaches Verwaltungsermessen hinaus. Wesentliches Element des Planungsermessens ist die sogenannte planerische Gestaltungsfreiheit. Diese mit dem Wesen jeder Planung zwangsläufig verbundene Gestaltungsfreiheit unterliegt jedoch rechtlichen Bindungen. Die Planfeststellungsbehörde muss insbesondere drei Planungsschranken beachten:

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

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

3. Abschnittsbildung beim Ausbau der B 25

Größere Straßenbauprojekte stoßen auf vielfältige Schwierigkeiten, die zwangsläufig mit einer detaillierten Straßenplanung verbunden sind. Angesichts der Vielzahl fachlicher Probleme und möglicher Einwendungen ist es deshalb häufig nicht sinnvoll, das gesamte Straßenbauprojekt in einem Planfeststellungsverfahren zu verwirklichen. Die Bildung von Teilabschnitten liegt darum im planerischen Ermessen der Planfeststellungsbehörde. Der verkehrsgerechte Ausbau der B 25 zwischen Donauwörth und Nördlingen in mehreren Abschnitten ist sachlich gerechtfertigt, weil die Ausbaustrecken so gewählt sind, dass die einzelnen Teilstücke jeweils eine eigene Verkehrsfunktion besitzen (vgl. auch C.III.2. dieses Beschlusses). Darüber hinaus ist eine Realisierung des Ausbaus der Gesamtstrecke nur im Rahmen der Leistungsfähigkeit des Straßenbaulasträgers, der Bundesrepublik Deutschland, möglich (§ 3 Abs. 1 FStrG). Auch unter diesem Aspekt ist der Ausbauabschnitt südlich Harburg sinnvoll gewählt.

II. Verfahrensrechtliche Bewertung

1. Zuständigkeit und Verfahren

Die Regierung von Schwaben ist gemäß Art. 39 Abs. 1 und 2 BayStrWG in Verbindung mit Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayVwVfG sachlich und örtliche zuständige Behörde für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens. Es richtet sich nach den Bestimmungen des Bundesfernstraßengesetzes und ergänzend nach den Vorschriften des Bayer. Verwaltungsverfahrenrechts.

2. Prüfung der Umweltverträglichkeit

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

Für die plangegegenständliche Ausbaumaßnahme hat die Regierung von Schwaben auf Antrag des Staatlichen Bauamtes Augsburg das Vorhaben nach § 3 c Abs. 1 Satz 1 UVPG geprüft und gemäß § 3 a Satz 1 UVPG festgestellt, dass unter Berücksichtigung der in Anlage 2 zum UVPG genannten Kriterien voraussichtlich keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind, die nach § 12 UVPG zu berücksichtigen wären. Die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht deshalb nicht.

Die Umweltauswirkungen wurden gleichwohl geprüft und mit dem ihnen zukommenden Gewicht in der Planung berücksichtigt. Auf die Planunterlagen, insbesondere auf die landschaftspflegerische Begleitplanung (Unterlage 12) sowie den diesem Planfeststellungsbeschluss nachrichtlich beigefügten Erläuterungsbericht (Unterlage 1) wird insoweit Bezug genommen.

3. FFH-Verträglichkeitsprüfung

Der Rat der Europäischen Gemeinschaften hat die Richtlinie zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen erlassen (Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie, Abl. EG Nr. 206/7 vom 22.07.1992). Ziel dieser Richtlinie ist u. a. der Aufbau eines europaweiten Schutzgebietes „Natura 2000“. Die §§ 31 bis 36 BNatSchG setzen die darin enthaltenen Ziele in deutsches Recht um und verpflichten Bund und Länder, ein Netz von Gebieten besonderer ökologischer Bedeutung einzurichten und unter Schutz zu stellen.

Der Ausbau der B 25 südlich Harburg berührt das FFH-Gebiet „Wörnitztal“. Solche Projekte sind vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen des Natura 2000-Gebiets zu überprüfen, wenn sie einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plä-

nen geeignet sind, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen. Die Zulässigkeit ist nur gegeben, wenn das FFH-Gebiet als solches nicht erheblich beeinträchtigt wird. Dies ist dann der Fall, wenn nach Prüfung des Plans auf Verträglichkeit mit dem für das betreffende Gebiet festgelegten Erhaltungszielen kein vernünftiger Zweifel daran besteht, dass sich das Vorhaben nicht erheblich nachteilig auf das FFH-Gebiet auswirkt. Diese Feststellung kann auch anhand objektiver Umstände durch eine Vorprüfung getroffen werden.

Im plangegegenständlichen Fall erfolgte eine Vorprüfung nach §§ 3 a und 3 c UVP (vgl. Bekanntmachung der Regierung von Schwaben vom 12.09.2011, Gz. RvS-SG32-4382-2/11), in welcher die FFH-Verträglichkeit mit überprüft wurde. Dieser Prüfung lagen u. a. ein Textteil zur FFH-Verträglichkeitsprüfung, ein Übersichtslageplan im Maßstab 1 : 25.000 sowie zwei Lagepläne im Maßstab 1 : 2.500 mit den erforderlichen Angaben zum FFH-Gebiet Nr. 7029-371 „Wörnitztal“ zugrunde. Dabei wurde festgestellt, dass die plangegegenständliche Straßenbaumaßnahme lediglich kleinteilig bzw. randlich in das bestehende FFH-Gebiet eingreift. Die Vorprüfung ergab, dass die bau- und anlagenbedingten Beeinflussungen des FFH-Gebietes durch die in den o. g. Unterlagen bezeichneten Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen soweit reduziert werden können, dass bei Durchführung des Straßenbaus der Erhaltungszustand der maßgeblichen Lebensraumtypen und Arten gegenüber dem derzeitigen Zustand nicht erheblich verschlechtert wird. Es besteht vielmehr die Gewissheit darüber, dass sich das Projekt nicht nachteilig (auch nicht kumulativ mit anderen Projekten) auf das FFH-Gebiet als solches auswirkt.

Die im Rahmen der Vorprüfung vorgelegten Unterlagen wurden ergebnisgleich in die Planfeststellungsunterlagen übernommen (Unterlagen 12.5.1 bis 12.5.3) und sind dem Planfeststellungsbeschluss nachrichtlich beigelegt. Die in diesen Unterlagen enthaltenen Beschreibungen und Feststellungen macht sich die Regierung von Schwaben als Planfeststellungsbehörde im Ergebnis zu Eigen.

Unter Berücksichtigung der in diesem Beschluss enthaltenen Auflagen (A.VI.) in Verbindung mit den planfestgestellten Lageplänen der landschaftspflegerischen Maßnahmen (Unterlagen 12.3) stehen die Ziele des Natura-2000-Gebiets dem Vorhaben nicht entgegen; die FFH-Verträglichkeit wird deshalb festgestellt.

III. Materiell-rechtliche Bewertung des Vorhabens

1. Planungsleitsätze

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

2. Planrechtfertigung

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

Die plangegenständliche Maßnahme beginnt im Abschnitt 640, Station 0,450 (Bau-km 0+000) der B 25 an der Bahnüberführung der Bahnstrecke Donauwörth – Nördlingen südlich von Harburg und endet nach 2,46 km im Abschnitt 640 bei Station 2,910 (Bau-km 2+460).

Wie in der Beschreibung des Vorhabens als Teil eines Gesamtkonzeptes (B.I. dieses Beschlusses) bereits dargelegt wurde, ist die B 25 zwischen Feuchtwangen und Donauwörth eine wichtige Nord-Süd-Verbindung des Fernverkehrs zwischen Baden-Württemberg und Bayern, stellt die Verkehrsverbindungen zu den Autobahnen A 6, A 7 und A 8 her und ist schließlich auch für den Urlauberverkehr auf der romantischen Straße bedeutsam.

Zwischen Nördlingen und Donauwörth ist der Verkehr in beiden Richtungen relativ gleichmäßig verteilt. Mit dem abschnittsweisen Ausbau soll die Möglichkeit eines sicheren Überholens geschaffen werden. Der in der Vergangenheit und teilweise auch noch gegenwärtig bestehende „Überholdruck“, der zu riskanten Fahrmanövern verleitet und häufig zu schweren Unfällen führt, soll vermindert bzw. beseitigt werden.

Im plangegenständlichen Abschnitt südlich Harburg betrug der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) laut Verkehrszählung im Jahre 2005 rund 12.700 Kfz/24 h mit einem Schwerverkehrsanteil von über 21 %. Der DTV aller Bundesstraßen in Bayern lag im Jahre 2005 bei lediglich 9.424 Kfz/24 h.

Die auf der Basis der Verkehrszählung errechnete Verkehrsprognose beträgt für das Jahr 2025 rund 13.800 Kfz/24 h mit einem Schwerlastverkehrsanteil von etwa 24 %.

An diesen Prognosezahlen ändert sich nichts Wesentliches, wenn man die DTV-Werte aus der Straßenverkehrszählung 2010 berücksichtigt. Während zwischen 2005 und 2010 der Kfz-Verkehr insgesamt von 12.700 auf knapp 14.500 pro Tag gestiegen ist, ging der Anteil des Schwerverkehrs von 21 % auf 17 % zurück. Inwieweit dieser Rückgang durch die laufende Diskussion bzw. die Auseinandersetzungen über den sog. Mautausweichverkehr bzw. die Sperrung von Ortsdurchfahrten in Mittelfranken und Baden-Württemberg für den Lkw-Verkehr (mit)verursacht wurde, ist rein spekulativ.

Die Verkehrszahlen der B 25 liegen jedenfalls weit über dem Durchschnitt aller Bundesstraßen in Bayern. Der auszubauende Streckenabschnitt ist auch aus diesem Grund ein unfallträchtiger Bereich. Besonders bedeutsam ist dabei, dass sich der überwiegende Teil der Unfälle in der Vergangenheit bei Überholmanövern ereignete.

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

3. Ermessensentscheidung

3.1 Allgemeine Ermessenserwägungen

Die Planfeststellungsbehörde hat bei der Planabwägung 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 unüberwindliche Belange dazu nötigen, von der Planung abzusehen. Bei der Beurteilung einer solchen Null-Variante ist festzustellen, ob bei der Abwägung der durch die Planung verfolgten öffentlichen Interessen mit den Betroffenheiten der Eigentümer und

Anlieger sowie den anderen durch die Planung berührten und dem Vorhaben entgegenstehenden Belangen dem Interesse an der Durchführung des Vorhabens der Vorrang einzuräumen ist.

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

Die nachteiligen Auswirkungen sind jedoch relativ gering und können die Sinnhaftigkeit des Projekts nicht in Frage stellen. Andere Maßnahmen, die die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs in diesem Streckenabschnitt besser oder mit geringerem Aufwand vergleichbar erreichen könnten, sind nicht ersichtlich. Der dreistreifige Ausbau ist vielmehr die schonendste Lösung sowohl im Bezug auf die öffentlichen Belange als auch hinsichtlich der privaten Betroffenheiten.

Die von dem Bauvorhaben betroffenen Grundstückseigentümer erhalten eine Entschädigung. Die Gefährdung der Existenz landwirtschaftlicher Betriebe ist nicht zu befürchten. Die Lärmbelastung überschreitet im Bereich der Ausbaustrecke nicht die Immissionsgrenzwerte für die zumutbaren Verkehrsgeräusche. Auch Belange des Natur- und Landschaftsschutzes stehen dem dreistreifigen Ausbau der B 25 im plangegegenständlichen Bereich nicht entgegen. Durch den bestandsorientierten Ausbau werden die Eingriffe in Natur und Landschaft bereits durch die Planung minimiert. Die dennoch mit dem Straßenbau zwangsläufig verbundenen Beeinträchtigungen werden durch Ausgleichsmaßnahmen kompensiert.

Bei der Abwägung der für und gegen die Planung sprechenden Aspekte ist nicht ersichtlich, dass das Vorhaben wegen überwiegender entgegenstehender Belange aufgegeben und dass die Planfeststellungsbehörde sich für die sogenannte Null-Variante entscheiden müsste. Vielmehr ist dem öffentlichen Interesse an der Verwirklichung des dreistreifigen Ausbaus der B 25 südlich Harburg der Vorrang einzuräumen. Unüberwindliche rechtliche Hindernisse bestehen nicht.

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

3.2 Trassenvarianten

Vernünftige Alternativen zum dreistreifigen Ausbau der B 25 auf bestehender Trasse sind im planfestgestellten Abschnitt nicht ersichtlich. Die Trassierung des dreistreifigen Ausbauabschnittes ist vielmehr durch die vorhandene Trasse westlich der Wörnitz und durch das angrenzende FFH-Gebiet vorgegeben. Aufgrund dieser Zwangspunkte und der vorhandenen Linienführung sind keine vernünftigerweise realisierbaren Trassenalternativen möglich. Eine Neutrassierung wäre – ungeachtet der Tatsache, dass damit keine verkehrlichen Vorteile verbunden wären – unter allen (öffentlichen und privaten) Gesichtspunkten schlechter als das planfestgestellte Vorhaben zu bewerten. Mit dem Anbau von wechselnden Fahrstreifen parallel zur bestehenden Fahrbahn werden auch die Eingriffe in Natur und Landschaft weitestgehend minimiert.

3.3 Ausbaustandard

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.

Im Jahr 2025 ist auf dem plangegegenständlichen Straßenabschnitt pro Tag mit einer Verkehrsbelastung von 13.800 Kfz/24h, davon 24 % Schwerverkehr, zu rechnen.

Entsprechend dieser Verkehrsstärke wurde der dreistreifige Ausbauquerschnitt RQ 15,5 gewählt. Das bedeutet eine Verbreiterung des vorhandenen Querschnitts um 4 m. Dabei wird die B 25 sowohl in der Lage als auch in der Höhe nicht wesentlich verändert. Die Verbreiterung erfolgt vom Bauanfang südlich von Harburg bis zur Wörnitzschleife auf der Westseite der bestehenden Straße; nach der Wörnitzschleife (bei Bau-km 0+810) wird sie auf der Ostseite fortgesetzt. Im Übergangsbereich ist ein ca. 100 m langer Abschnitt mit beidseitiger Verbreiterung erforderlich. Bezüglich der planerischen Darstellung des Querschnitts wird auf Unterlage 6 verwiesen.

Der gewählte Querschnitt ist angesichts der hohen Verkehrsbelastung notwendig. Der Ausbaustandard trägt dem Gebot des § 3 Abs. 1 und § 4 FStrG Rechnung.

4. Raum- und Fachplanung

4.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Der Ausbau der Bundesstraße 25 südlich Harburg entspricht auch den Zielsetzungen der Raumordnung, Landes- und Regionalplanung.

Eines der zentralen Ziele der Raumordnung ist die Schaffung und Erhaltung möglichst gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Landesteilen (vgl. Landesentwicklungsprogramm Bayern 2006 – LEP – A I 1.1 Abs. 1 (Z)). Hierzu trägt u. a. eine günstige Verkehrsanbindung und -erschließung in großem Umfang bei.

Durch den Ausbau der Bundesstraße 25 erhält die Region einen verbesserten Anschluss und eine leistungsgerechte Anbindung des Mittelbereichs Donauwörth an die Bundesautobahn A 7 sowie an die benachbarten Regionen Ost-Württemberg und West-Mittelfranken (vgl. Regionalplan der Region Augsburg – RP 9 – B IV 1.2.4 (Z), LEP B V 1.1.4 (Z)). Darüber hinaus werden die zentralen Orte der Mittelbereiche Nördlingen und Donauwörth untereinander besser verbunden (vgl. RP 9 B IV 1.2.6 (Z)). Der Bundesstraße 25 kommt erhebliche Bedeutung zu, da sie den Verkehr hin zum großen Verdichtungsraum Augsburg aufnimmt und somit einen Beitrag zur Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen sowie zur Erschaffung und dem Erhalt qualifizierter Arbeitsplätze in den Mittelbereichen Nördlingen und Do-

nauwörth leisten kann (vgl. LEP A I 1.1 Abs. 4 (Z), 4.1.1 (G) und 4.4.3 (G)). Darüber hinaus wird durch einen Ausbau der Bandinfrastruktur längs der Entwicklungsachse Würzburg – Donauwörth die Voraussetzung zur Stärkung der an dieser Achse liegenden Städte und Gemeinden geschaffen (vgl. LEP A II 3 (Z) i. V. m. Anhang 3 „Strukturkarte“).

Aus den o. g. Gründen ist die Straßenbaumaßnahme landesplanerisch zu begrüßen.

Widerstreitende Belange, vor allem des Naturschutzes und der Landschaftspflege, der Wasserwirtschaft sowie des Emissionsschutzes werden in diesem Beschluss mit dem ihnen zukommenden Gewicht berücksichtigt. Auch der Regionale Planungsverband Augsburg hat sich deshalb zustimmend zu dem plangegenständlichen Vorhaben geäußert.

4.2 Städtebauliche Belange

Das plangegenständliche Vorhaben ist auch mit den städtebaulichen Belangen vereinbar. Negative Auswirkungen sind nicht ersichtlich.

5. Immissionsschutz

5.1 Lärmschutz

Die Planung ist auch mit den Belangen des Schallschutzes vereinbar.

Ausgehend von der weitestgehend vorgegebenen Trassenführung ist festzustellen, dass mit der gewählten wechselseitigen Verbreiterung der Straße westlich bzw. östlich der vorhandenen Fahrbahn unter Berücksichtigung der bestehenden Zwangspunkte (insbesondere Wörnitz, FFH-Gebiet, Überschwemmungsgebiet) sichergestellt ist, dass eine Beeinträchtigung der ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete soweit wie möglich vermieden wird (§ 50 BImSchG).

Im Übrigen gilt der Grundsatz des § 41 Abs. 1 BImSchG, dass beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sicherzustellen ist, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräu-

sche 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.

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

und in Gewerbegebieten

69 dB(A) tags,

59 dB(A) nachts.

Die Art der oben bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich gemäß § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Sonstige in den Bebauungsplänen festgesetzte Flächen sowie Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit einzustufen.

Gemäß § 3 der 16. BImSchV ist der Beurteilungspegel für Straßen nach Anlage 1 zu der genannten Verordnung zu berechnen. Bei diesen Berechnungen wird nur der von der neuen oder geänderten Straße ausgehende Verkehrslärm errechnet (vgl. BVerwG vom 21.03.1996, NVwZ 1996, S. 1003).

Das Staatliche Bauamt Augsburg hat zunächst Verkehrsdaten verwendet, die aus der Straßenverkehrszählung 2005 stammten. Daraus wurde die Verkehrsbelastung für das Jahr 2025 errechnet. Die Lärmberechnung wurde entsprechend den Vorgaben der Verkehrslärmschutzverordnung und der

„Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“, Ausgabe 1990 (RLS 90) durchgeführt. Zur Überprüfung der Lärmpegel wurden punktuelle Immissionswertberechnungen an den in Unterlage 11 angegebenen Gebäuden in Ebermergen und Brünsee vorgenommen. Dabei wurde berücksichtigt, dass das Bürogebäude in Ebermergen nur tagsüber genutzt wird (§ 2 Abs. 3 der 16. BImSchV).

Auf Grund von Einwendungen im Anhörungsverfahren wurde unter dem Datum vom 11.01.2012 eine Neuberechnung durchgeführt, die allerdings (hochgerechnet auf 2025) wegen des niedrigeren Schwerverkehrsanteils eine geringere Lärmbelastung in Ebermergen und Brünsee ergab (Unterlage 11).

Der Straßenausbau verursacht in Harburg selbst keine zusätzlichen Lärmbelastungen, die Lärmvorsorgemaßnahmen im Sinne der 16. BImSchV erforderlich machen würden. Soweit in Privateinwendungen Verkehrszunahmen insbesondere beim Schwerlastverkehr befürchtet werden, wird auf die Ausführungen unter C.V.3. dieses Beschlusses verwiesen, die Hinweise zur Lärmsanierung enthalten.

Die Fahrbahnen erhalten einen lärm mindernden Belag, der mindestens den Anforderungen eines Korrekturwertes von $D_{\text{Stro}} - 2 \text{ dB(A)}$ entspricht.

Da unter Berücksichtigung dieser Vorgaben die zulässigen Immissionsgrenzwerte auch bei Zugrundelegung der höchstmöglichen Verkehrsbelastung eingehalten bzw. unterschritten sind, sind weder aktive noch passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

5.2 Luftreinhaltung

Aufgrund des bestandsorientierten Ausbaus der B 25 südlich von Harburg auf einer Länge von ca. 2,5 km mit Anlage eines zusätzlichen Fahrstreifens wird eine Verstetigung des Verkehrsflusses und damit eine Verringerung der verkehrsbedingten Schadstoffemissionen erwartet. Das Bayer. Landesamt für Umwelt hat deshalb in seiner Stellungnahme weder aus der Sicht des Lärmschutzes noch bezüglich der Luftreinhaltung Bedenken gegen die Planung erhoben.

6. Wasserhaushalt, Gewässer- und Bodenschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist auch mit den Belangen der Wasserwirtschaft und des Bodenschutzes vereinbar.

6.1 Grundwasserschutz und Trinkwasserversorgung

Wasserschutzgebiete werden von der Maßnahme nicht berührt. Soweit im Zuge von Erdarbeiten Altlasten angetroffen werden, ist das Landratsamt Donau-Ries zu benachrichtigen (Auflage A.V.2.4 dieses Beschlusses).

6.2 Straßenentwässerung

Die geplante Straßenentwässerung hat keine negativen Auswirkungen auf die Wasserwirtschaft. Die anfallenden Niederschlagswässer der Straße werden an den in den Planunterlagen dargestellten Stellen in die Wörnitz (Fl.-Nr. 1269/4 der Gemarkung Harburg) und in den Graben zur Wörnitz (Fl.-Nr. 1170 der Gemarkung Harburg) eingeleitet sowie auf Fl.-Nr. 925 der Gemarkung Ebermergen versickert. Die gezielten Einleitungen in Gewässer sind erlaubnispflichtig (§ 8 Abs. 1, § 9 Abs. 1 Nr. 1 WHG). Die hierfür erforderliche Erlaubnis wird von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung nicht erfasst (§ 19 Abs. 1 WHG), sondern ist unter A.V.1. des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen. Die gehobene Erlaubnis nach § 15 WHG konnte erteilt werden, weil bei Beachtung der unter A.V.2. des Beschlusstextes festgesetzten Auflagen (§ 13 WHG) keine schädlichen Gewässerveränderungen zu erwarten sind und auch andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften nicht entgegenstehen (§ 12 WHG). Das Wasserwirtschaftsamt Donauwörth hat mit gutachterlicher Stellungnahme vom 05.09.2011 sein Einverständnis mit dem Vorhaben aus wasserwirtschaftlicher Sicht erklärt. Das Einvernehmen mit dem Landratsamt Donau-Ries gemäß § 19 Abs. 3 WHG wurde hergestellt.

6.3 Oberirdische Gewässer

Durch die Straßenbaumaßnahme wird in die Wörnitz (Gewässer erster Ordnung) einschließlich deren Uferbereiche nicht eingegriffen. Wegen der Ge-

hölzpflanzungen bei Bau-km 0+800 wird auf die Auflage in A.V.2.3 dieses Beschlusses verwiesen.

6.4 Hochwasserschutz

Die Straßenausbaumaßnahme liegt teilweise im amtlich festgesetzten Überschwemmungsgebiet der Wörnitz. Nach der gutachterlichen Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Donauwörth werden der Hochwasserstand und der Hochwasserabfluss der Wörnitz durch den Ausbau der B 25 bei einem mittleren Hochwasser nicht wesentlich beeinträchtigt. Es geht jedoch Retentionsraum in einer Größe von 6.100 m³ verloren. Dieser Verlust kann volumengleich auf den Fl.-Nrn. 850 und 925 der Gemarkung Ebermergen ausgeglichen werden. Zur Sicherstellung der Funktionsfähigkeit dieser Ersatzretentionsflächen hat das Wasserwirtschaftsamt Donauwörth Auflagenvorschläge unterbreitet, die inhaltsgleich in A.V.2.2. dieses Beschlusses enthalten sind. Das Staatliche Bauamt Augsburg hat im Übrigen die Erfüllung der Forderungen des Wasserwirtschaftsamtes Donauwörth bereits im Rahmen des Anhörungsverfahrens (vgl. Stellungnahme vom 19.10.2011 und Protokoll des Erörterungstermins vom 18.11.2011) zugesagt.

6.5 Bauwassererhaltung

Für eine erforderlich werdende Bauwassererhaltung ist nach § 8 WHG eine wasserrechtliche Erlaubnis mit Zulassungsfiktion gem. Art. 70 Nr. 3 BayWG notwendig, soweit die Benutzung den erlaubnisfreien Rahmen des § 46 WHG überschreitet oder die Benutzung nicht unter den Gemeingebrauch nach § 25 WHG i. V. m. Art. 18 BayWG fällt. Für die Entscheidung über den Antrag ist das Landratsamt Donau-Ries zuständig (Art. 63 Abs. 1 Satz 2 BayWG i. V. m. Art. 3 BayVwVfG).

6.6 Bodenschutz

Dem Vorhaben stehen auch Belange des Bodenschutzes nicht entgegen. Nach § 1 des BBodSchG sollen die Funktionen des Bodens gesichert und wieder hergestellt werden, wobei schädliche Bodenveränderungen abzuwehren, der Boden und Altlasten sowie hierdurch verursachte Gewässerunreinigungen zu sanieren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf

den Boden zu treffen sind. Zu den Bodenfunktionen i. S. des § 1 BBodSchG gehört auch die Nutzung für den Verkehr (§ 2 Abs. 2 Nr. 3 d BBodSchG). Das dargestellte öffentliche Interesse an der Durchführung der Straßenbaumaßnahme rechtfertigt hier die Nachteile, die der Ausbau der B 25 für die anderen Funktionen des Bodens mit sich bringt. Die Bodenfunktionen sind nämlich grundsätzlich gleichrangig. Soweit durch das planfestgestellte Vorhaben Belastungen des Bodens durch den Eintrag von Stoffen aus dem Verkehr und Belastungen durch die Bauarbeiten sowie durch die Herstellung und Unterhaltung der Straßenbestandteile erfolgen, sind diese unvermeidbar. Schädliche Bodenveränderungen i. S. des § 2 Abs. 3 BBodSchG, die zu einer Vorsorgepflicht i. S. des § 7 BBodSchG führen, sind nicht ersichtlich. Bei Abwägung des öffentlichen Interesses am Ausbau der B 25 südlich Harburg mit der eher geringen Gefahr einer schädlichen Bodenveränderung überwiegt das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Bauvorhabens. Im Übrigen steht die Vermeidungs- und Verminderungspflicht des § 7 Satz 3 BBodSchG von vornherein unter der Beschränkung des Verhältnismäßigkeitsvorbehalts. Im Anhörungsverfahren haben sich auch keine Anhaltspunkte dafür ergeben, dass sich im plangegegenständlichen Bereich Altlasten oder Altablagerungen befinden, die eine Gefahr für den Boden und das Grundwasser darstellen. Falls im Zuge der Bauarbeiten derartige Altlasten zutage treten sollten, ist angeordnet, dass die örtlich zuständige Kreisverwaltungsbehörde (Landratsamt Donau-Ries) zu verständigen ist. Mit ihr ist ggf. das weitere Vorgehen abzustimmen.

7. Naturschutz, Landschaftspflege und Artenschutz

7.1 Naturschutz und Landschaftspflege

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger den Naturhaushalt und das Landschaftsbild zu schonen (Art. 9 Abs. 1 Satz 4 BayStrWG). Diese Belange werden konkretisiert durch die in §§ 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. § 1 a BauGB und § 1 BBodSchG).

Dem Vorhaben stehen – auch unter Berücksichtigung dieser Zielsetzungen – keine unüberwindlichen naturschutzrechtlichen Hindernisse entgegen. Zwar führt die Verwirklichung des Bauvorhabens – wie in Unterlage 12 dargelegt ist – zu Eingriffen in Natur und Landschaft. Diese dienen jedoch dem überwiegenden öffentlichen Interesse an der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur.

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

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

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

Die planfestgestellte Maßnahme trägt dem naturschutzrechtlichen Gebot der Vermeidung von Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft soweit wie möglich Rechnung. Insoweit wird auf die vorgesehenen Maßnahmen in der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Unterlage 12) verwiesen.

Die verbleibenden Beeinträchtigungen sind ebenfalls in Unterlage 12 dargestellt. Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt vor allem Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen und Lebensarten und zeigt Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich durch die im landschaftspflegerischen Maßnahmenplan (Unterlage 12.3) vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen A1 (wechselfeuchte Extensivwiese), A2 (extensive Streuobstwiese) und A3 (extensives Grünland mit Gehölzstrukturen, mager) kompensieren. Der Ausgleichsflächenbedarf wurde auf der Basis der zwischen dem Bayer. Staats-

ministerium des Innern und dem Bayer. Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen vereinbarten Grundsätzen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und Art. 6 a BayNatSchG (nunmehr § 15 Abs. 2 BNatSchG) vom 21.06.1993 ermittelt. Dabei wurde auch die Ausbaumaßnahme östlich Ebermergen mit berücksichtigt. Der Ausgleichsflächenbedarf für die plangegenständliche Maßnahme südlich Harburg beträgt nach den o. g. Grundsätzen 0,49 ha. Die Flächen sind in Unterlage 12.3, Blatt 3 enthalten und in A.VI.1. dieses Beschlusses konkret festgestellt.

Darüber hinaus enthält die Planung Vermeidungsmaßnahmen (V1 bis V6) sowie Gestaltungsmaßnahmen (G1 bis G4), die in Unterlage 12.3 verbindlich festgestellt sind.

Durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltenen Kompensationsmaßnahmen wird den naturschutzrechtlichen Anforderungen Rechnung getragen. Das Landschaftsbild bleibt im Wesentlichen erhalten und der Straßenverlauf wird landschaftsgerecht eingebunden.

7.2 Artenschutz

Der Ausbau der B 25 südlich Harburg ist auch mit den speziellen Bestimmungen des europäischen und nationalen Artenschutzes vereinbar.

7.2.1 Verbotstatbestände

Die artenschutzrechtlichen **Verbote** sind bundesrechtlich in § 44 Abs. 1 BNatSchG geregelt. Sie sind zwingendes Recht, das nicht lediglich im Rahmen der Abwägung zu prüfen ist. Diese Verbote stehen der plangegenständlichen Maßnahme allerdings nicht entgegen, weil entweder trotz des Eingriffs in Natur und Landschaft die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird (§ 44 Abs. 5 BNatSchG) oder Ausnahmen gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG zugelassen werden können, die von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung des Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG erfasst sind.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der **besonders** geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen

oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

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

- Arten der Anhänge A und B der Verordnung (EG) Nr. 338/97 über den Schutz von Exemplaren wild lebender Tier- und Pflanzenarten durch Überwachung des Handels,
- Arten des Anhangs IV der FFH-RL (Richtlinie 92/43/EWG),
- europäische Vogelarten; hierzu gehören alle in Europa natürlich vorkommenden Vogelarten im Sinne des Art. 1 der V-RL (§ 7 Abs. 2 Nr. 12 BNatSchG),
- Arten, die in Anlage 1 Spalte 2 der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 BNatSchG (Bundesartenschutzverordnung) aufgeführt sind.

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

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

Die streng geschützten Arten sind gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG: besonders geschützte Arten, die

- in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 338/97,
 - in Anhang IV der FFH-RL (Richtlinie 92/43/EWG),
 - in Anlage 1 Spalte 3 der Bundesartenschutzverordnung nach § 54 Abs. 2 BNatSchG
- aufgeführt sind.

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

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG ist es verboten, 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 § 7 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 § 54 Abs. 1 BNatSchG aufgeführt sind.

7.2.2 Betroffene Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie und nach Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie

Vom Ausbau der B 25 südlich Harburg können folgende Tierarten des Anhangs IV der FFH-RL betroffen sein:

Fledermäuse:

Abendsegler	Großes Mausohr
Braunes Langohr	Kleine Bartfledermaus
Breitflügelfledermaus	Rauhautfledermaus
Fransenfledermaus	Wasserfledermaus
Große Bartfledermaus	Zweifarbfloderm Maus
Graues Langohr	Zwergfledermaus

Sonstige Säugetiere:

Biber

Reptilien:

Schlingnatter
Zauneidechse

Amphibien:

Gelbbauchunke
Kreuzkröte

Tagfalter:

Thymian-Ameisenbläuling

Laut Fachbeitrag der Dipl.-Biol. Narr, Schraml und Hang-Türk, Marzling, sind diese Tierarten im Planbereich nachgewiesen worden bzw. ist deren Vorkommen potenziell möglich. Im Einzelnen wird auf den plausibel dargelegten und nachvollziehbaren Fachbeitrag zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Unterlage 12.4) verwiesen.

Folgende **europäische Vogelarten** nach Art. 1 der Vogelschutz-RL sind von der Straßenbaumaßnahme betroffen im Sinne des § 44 Abs. 1 BNatSchG:

Dorngrasmücke	Mäusebussard
Eisvogel	Neuntöter
Feldlerche	Schwarzmilan
Feldschwirl	Schwarzspecht
Feldsperling	Sperber
Flussregenpfeifer	Turmfalke
Goldammer	Uhu
Graureiher	Waldlaubsänger
Grünspecht	Wanderfalke
Habicht	Weißstorch
Kiebitz	Wiesenpieper
Kolkrabe	Wiesenschafstelze
Kuckuck	

Bezüglich der Einzelheiten wird auf den diesem Beschluss nachrichtlich beigefügten Fachbeitrag zur saP-Unterlage 12.4 verwiesen. Der Fachbeitrag wurde nach den „Hinweisen zur Aufstellung der naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung“ (saP) der Obersten Baubehörde im Bayer. Staatsministerium des Innern erstellt. Die darin von den Fachgutachtern dokumentierten Ermittlungen und Bestandserhebungen sowie die Bewertungen sind plausibel und nachvollziehbar. An der ordnungsgemäßen Ermittlungsmethodik bestehen keine vernünftigen Zweifel.

Das Vorkommen von **Pflanzenarten** des Anhangs IV der FFH-RL kann laut dem vorgenannten saP-Gutachten nach Analyse der vorgefundenen Lebensräume und möglichen Wuchsorte (gemäß Lebensraumfilter) ausgeschlossen

werden. Weitere aufwändige Untersuchungen sind nicht erforderlich, weil damit keine zusätzlichen Erkenntnisse zu erwarten sind (vgl. Urteil des BVerwG vom 18.06.2007, Az. 9 VR 13/06).

7.2.3 Ausschluss der Verbotstatbestände durch den Fortbestand der ökologischen Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten

Zu den vorgenannten und im Fachbeitrag zur saP enthaltenen Arten nach Anhang 4 der FFH-RL sowie der Arten nach Art. 1 der Vogelschutz-RL ist zunächst festzustellen, dass im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung darauf geachtet wurde, dass die ökologische Funktionalität der von der Baumaßnahme betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Im Einzelnen wird auf den landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12) verwiesen. Aufgrund dieser planfestgestellten Maßnahmen können die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG vollständig ausgeschlossen werden (§ 44 Abs. 5 BNatSchG). Die Planfeststellungsbehörde macht sich diesbezüglich die Aussagen im Fachbeitrag saP (Unterlage 12.4) zu Eigen.

Sämtliche, im landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellten Maßnahmen führen in ihrer Gesamtheit dazu, dass relevante Störwirkungen (auch Fernwirkungen) auf ein unerhebliches Maß reduziert oder gänzlich ausgeschlossen werden. Den betroffenen Arten stehen in unmittelbarer räumlicher Nähe Ausweichräume zur Verfügung, so dass die ökologische Funktionalität der Lebensstätten gesichert bleibt. Das Straßenbauvorhaben verursacht keine nachhaltige Verschlechterung des derzeitigen Erhaltungszustandes der o. g. Arten.

7.2.4 Zusammenfassende Bewertung

Zusammenfassend ist festzustellen, dass artenschutzrechtliche Aspekte dem Ausbau der B 25 südlich Harburg nicht entgegenstehen.

Zwar sind von dem Vorhaben nachweislich europarechtlich streng geschützte Tierarten nach Anhang IV der FFH-RL und europäische Vogelarten im Sinne von Art. 1 der Vogelschutz-RL betroffen. Die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 4 BNatSchG können jedoch im Hinblick auf die im land-

schaftspflegerischen Begleitplan festgestellten funktionserhaltenden Maßnahmen ausgeschlossen werden (§ 44 Abs. 5 BNatSchG). Weitere Maßnahmen zur Sicherung der ökologischen Funktionalität sind nicht erforderlich.

8. Land- und Forstwirtschaft, Jagd- und Fischereiwesen

8.1 Landwirtschaft

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

Das Vorhaben beansprucht u. a. Grundeigentum, das bisher vor allem als landwirtschaftliche Grünfläche genutzt wurde. Im Einzelnen wird auf den Grunderwerbsplan und das Grunderwerbsverzeichnis verwiesen (Unterlagen 14.1 und 14.2). Diese Inanspruchnahme beeinträchtigt zwar das Eigentum der Grundstücksbetroffenen, der öffentliche Belang Landwirtschaft wird jedoch nicht wesentlich negativ beeinflusst. Veränderungen der landwirtschaftlichen Struktur sind damit im Planungsraum nicht verbunden. Die Inanspruchnahme der Grundstücksflächen kann wegen der weitestgehend vorgegebenen Linienführung durch die bestehende B 25 und aufgrund der vorhandenen Zwangspunkte (Überschwemmungsgebiet und FFH-Gebiet) nicht weiter minimiert werden. Die Beeinträchtigungen sind durch die planfestgestellte Trassierung so gering wie möglich gehalten. Individuelle Betroffenheiten können durch Entschädigung (in Land oder Geld) ausgeglichen werden.

Die Erschließung der Fluren ist im erforderlichen Umfang gewährleistet.

Das Amt für Ländliche Entwicklung Schwaben, das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Krumbach (für den Belang Landwirtschaft), das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Fürstenfeldbruck (für den Bereich Forsten) und der Bayer. Bauernverband haben keine grundsätzliche Einwendungen gegen das Vorhaben vorgebracht, jedoch Verbesserungen im Feldwegenetz gefordert.

Die Forderungen und Einwendungen wurden im Erörterungstermin am 18.11.2011 in Harburg eingehend diskutiert. Einvernehmen konnte nur teilweise erzielt werden. Im Einzelnen wird auf die Ausführungen unter C.IV.

dieses Beschlusses sowie auf das Protokoll über den Erörterungstermin (Unterlage 15) verwiesen.

8.2 Forstwirtschaft

Wesentliche Belange der Forstwirtschaft werden durch die Baumaßnahme nicht beeinträchtigt. Die in geringem Umfang vorgesehene Waldrodung wird durch die Gestaltungsmaßnahme G3 (Wiederanpflanzung eines Waldrandes) kompensiert. Die Auflage A.VII.3. dieses Beschlusses stellt dies sicher.

8.3 Jagd- und Fischereiwesen

Eine wesentliche Beeinträchtigung jagdlicher Belange ist nicht ersichtlich. Die Jagdgenossenschaften Harburg und Ebermergen haben sich zu dem Vorhaben nicht geäußert.

Das Vorhaben ist auch mit den Belangen der Fischerei vereinbar.

Der Bezirk Schwaben – Fischereifachberatung – hat in seiner Stellungnahme Auflagenvorschläge unterbreitet, die unter A.VII.4. dieses Beschlusses im Wesentlichen berücksichtigt wurden.

9. Sonstige öffentliche und private Belange

9.1 Denkmalpflege

Das Vorhaben konnte auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes, insbesondere des Schutzes von Bodendenkmälern zugelassen werden. Die für das Vorhaben sprechenden Belange (siehe insbesondere Ausführungen zur Planrechtfertigung sowie zur Variantenprüfung und Dimensionierung des Vorhabens – C.III.1. - 3. dieses Beschlusses) gehen hier den Belangen des Denkmalschutzes vor. Die in der Stellungnahme des Bayer. Landesamts für Denkmalpflege vom 23.09.2011 genannten Bodendenkmäler im Bereich des Plangebiets bzw. in Trassennähe haben insgesamt unter Berücksichtigung allgemeiner, auch völkerrechtlicher Verpflichtungen des Staates zum Schutz des archäologischen Erbes nicht den Stellenwert, dass im Ergebnis die Zulassung des Vorhabens unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzauflagen

lagen, trotz der damit verbundenen möglichen Zerstörung von Bodendenkmälern, abgelehnt werden müsste.

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

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

Durch die frühzeitige Anzeige des Beginns von Erdbauarbeiten kann zum einen die Durchführung von bodendenkmalpflegerischen Maßnahmen abgestimmt werden, welche in der Vereinbarung zwischen dem Vorhabensträger und dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege festgelegt wurden. Zum anderen erhält das Bayer. Landesamt für Denkmalpflege hierdurch Gelegenheit,

nach erfolgtem Oberbodenabtrag Flächen fachlich zu beurteilen, für die der Vorhabensträger keine Voruntersuchungen durchführen muss (Verdachtsflächen ohne sichere Erkenntnisse).

9.2 Versorgungseinrichtungen und Telekommunikation

Die Auflagen unter A.VII.2. dienen der Sicherstellung der Versorgung mit Strom, Gas und Wasser sowie der Telekommunikation. Im Einzelnen wird auch auf die Zusagen im Rahmen des Anhörungsverfahrens bzw. im Erörterungstermin am 18.11.2011 verwiesen.

9.3 Forstwirtschaft und Fischerei

Die Auflagen unter A.VII.4. und 5. entsprechen den Ergebnissen des Anhörungsverfahrens und des Erörterungstermins vom 18.11.2011.

9.4 Belange der Eisenbahn (DB AG)

Die Belange der Sicherheit des Bahnbetriebs sind zu berücksichtigen. Das Staatliche Bauamt Augsburg hat zugesagt, die Forderungen und Hinweise der DB Services Immobilien GmbH vom 04.08.2011 zu berücksichtigen (vgl. A.VII.6. dieses Beschlusses).

9.5 Belange der Anlieger

Die Auflage A.VII.7. dieses Beschlusses dient dem berechtigten Interesse von Straßenanliegern, damit für diese während der Bauzeit Zugang bzw. eine Zufahrt zu ihrem Grundstück erhalten bleibt oder dass ein angemessener Ersatz geschaffen wird (vgl. § 8 a FStrG in Verbindung mit Art. 17 BayStrWG).

9.6 Zusagen (Zusicherungen)

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

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 Planfeststellung zur rechtlichen Abwägung zukommt. Die vorgesehenen Eingriffe in das Eigentum müssen zwingend erforderlich sein und auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden. Die Planung wird diesen Vorgaben gerecht. Die im Grunderwerbsplan und im Grunderwerbsverzeichnis vorgesehene Inanspruchnahme von Grundeigentum ist erforderlich, um die Straßenbaumaßnahme, die insgesamt dem Wohl der Allgemeinheit dient, zu verwirklichen. Die Planung nimmt auf die Interessen der betroffenen Grundstückseigentümer soweit wie möglich Rücksicht. Eine Reduzierung des Flächenbedarfs ist – insbesondere auch wegen der bereits vorhandenen B 25 und der beschriebenen Zwangspunkte – ohne Beeinträchtigung der Verkehrswirksamkeit und vor allem der Verkehrssicherheit sowie der sachgerechten Bewertung anderer Belange nicht erreichbar. Die geplanten Eingriffe in das Eigentum sind sämtlichen Betroffenen auch zumutbar. Insbesondere bewirkt der Ausbau in keinem Fall eine landwirtschaftliche Existenzgefährdung.

IV. Forderungen von Trägern öffentlicher Belange und Verbänden

Die Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange wurden – soweit erforderlich – bereits in vorstehenden Ausführungen behandelt. Im Folgenden werden deshalb nur wesentliche Forderungen der Träger öffentlicher Belange behandelt, welche nicht bereits Gegenstand der bisherigen themenkomplexbezogenen Abwägung waren. Soweit diesen Forderungen nicht durch Auflagen in diesem Beschluss Rechnung getragen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise (z. B. durch Erklärung im Erörterungstermin oder durch Vereinbarungen mit dem Bau- lastträger) im Laufe des Planfeststellungsverfahrens erledigt haben, werden sie zurückgewiesen.

1. Landratsamt Donau-Ries

Das Landratsamt Donau-Ries hat als Kreisverwaltungsbehörde für den staatlichen Aufgabenbereich zu den Themen Wasserrecht, Denkmalschutz und

Naturschutz Stellung genommen. Zu Belangen des Landkreises Donau-Ries ging keine Stellungnahme ein.

Bezüglich der **wasserrechtlichen Stellungnahme** wird auf die Regelungen unter A.V. dieses Beschlusses und deren Begründung unter C.III.6. verwiesen.

Die Belange des **Denkmalschutzes** sind mit den Auflagen A.VII.1. dieses Beschlusses im erforderlichen Umfang berücksichtigt und in C.III.9. begründet.

Die **Untere Naturschutzbehörde** stimmt dem Vorhaben unter Hinweisen, Auflagen und Bedingungen zu. Auf die Stellungnahme vom 08.09.2011 wird verwiesen. Zum Hinweis der Unteren Naturschutzbehörde auf die ausbaubedingte Beschränkung der Querungssituation für Luchse ist festzustellen, dass im plangegenständlichen Bereich eine Luchspopulation nicht vorhanden ist (vgl. Nr. 8.2 der naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung – saP – in Unterlage 12.4).

Die im festgestellten landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltene Minimierungsmaßnahme M1 (Unterlage 12.3, Blatt 1) wird vom Vorhabensträger in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde im Detail festgelegt (vgl. A.VI.1. dieses Beschlusses).

Der landschaftspflegerische Begleitplan – Textteil – wurde unter dem Datum vom 19.12.2011 berichtet. Die Vorschläge der Unteren Naturschutzbehörde sind im Übrigen vom Staatlichen Bauamt im Benehmen mit dieser in der Ausführungsplanung grundsätzlich zu berücksichtigen.

2. Stadt Harburg (Schwaben)

Die Stadt Harburg erhebt gegen die Baumaßnahme keine grundsätzlichen Einwendungen, gibt jedoch in ihrem Schreiben vom 03.08.2011 eine Reihe von Hinweisen, fordert Verbesserungen zugunsten der Firma Märker Zement GmbH, Harburg, verlangt die Offenhaltung der Zufahrtswege für die Landwirtschaft und plädiert für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen in Harburg nach den Grundsätzen der Lärmvorsorge.

Die Anliegen der Stadt Harburg wurden im Erörterungstermin am 18.11.2011 eingehend besprochen:

Über die Anregung der Stadt Harburg, am Parkplatz auf der Westseite der B 25 ein Hinweisschild auf die nächste Raststätte in Bäumenheim anzubringen, ist zwar in diesem Planfeststellungsverfahren nicht zu entscheiden, das Anliegen wird gleichwohl vom Staatlichen Bauamt Augsburg aufgegriffen und zur Prüfung an die Straßenverkehrsbehörde (Landratsamt Donau-Ries) weitergegeben.

Auch eine Erweiterung des Parkplatzes ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens und aus der Sicht der Planfeststellungsbehörde auch nicht erforderlich. Das Staatliche Bauamt Augsburg hat jedoch im Erörterungstermin zugesagt, zu prüfen, ob im Rahmen des Ausbaus der B 25 eine Verlängerung der Stellplatzfläche ohne Beeinträchtigung öffentlicher Belange und ohne Beeinflussung privater Rechte möglich ist. Eines neuen Planfeststellungsverfahrens bedarf es in diesem Falle nicht (Art. 76 Abs. 2 BayVwVfG).

Die Stadt Harburg macht sich auch die Forderung der Firma Märker Zement GmbH zu Eigen. Hierzu wird auf die Ausführungen unter C.V.1. dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der Zufahrtswege für die Landwirtschaft wird auf die in der Planung ausreichend dargestellte Anbindung des landwirtschaftlichen Wegenetzes an die geänderten Verhältnisse verwiesen.

Einmündungen in die B 25 sind innerhalb des dreistreifigen Ausbauabschnitts aus Verkehrssicherheitsgründen nicht möglich. Die Zufahrt zu den Anlandwegen erfolgt am Ende des Planungsabschnittes bei Bau-km 2+460. An dieser Stelle ist in Richtung Donauwörth auch eine kurze Linksabbiegespur eingeplant. Die Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen ist gewährleistet; geringfügige Mehrwege sind in Kauf zu nehmen.

Die Stadt Harburg hält aufgrund der Ausbaumaßnahmen an der B 25 eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens für wahrscheinlich und fordert deshalb für Harburg Lärmschutzmaßnahmen nach den Grundsätzen der Lärmvorsorge.

Ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen in Harburg besteht nicht. Beim dreistreifigen Ausbau der B 25 südlich Harburg handelt es sich zwar um eine wesentliche Änderung der Straße im Sinne des § 1 Abs. 2 Nr. 1 der 16. BImSchV, eine Erhöhung der Lärmemissionen ist damit jedoch nicht verbunden. Das Bayer. Landesamt für Umwelt hat in seiner Stellungnahme vom 25.07.2011 keine Bedenken gegen die Planung erhoben.

Aufgrund der Einwände im Anhörungsverfahren sowie im Erörterungstermin hat die Planfeststellungsbehörde veranlasst, dass die Lärmberechnung entsprechend den Werten der Verkehrszählung 2010 aktualisiert wird. Gegenüber 2005 ergeben sich dabei folgende Änderungen:

DTV 2005: 12.702 Kfz, davon 2.695 Kfz des Schwerverkehrs,
DTV 2010: 14.457 Kfz, davon 2.412 Kfz des Schwerverkehrs.

Inwieweit die Abnahme des Schwerverkehrs 2010 gegenüber 2005 durch die Auseinandersetzungen um die Sperrung von Ortsdurchfahrten der B 25 in Baden-Württemberg und Mittelfranken (mit)verursacht wurden, ist rein spekulativ.

Selbst wenn man unterstellt, dass aufgrund des Ausbaukonzepts für die B 25 verkehrsverlagernde Wirkungen nicht gänzlich ausgeschlossen werden können, resultiert daraus mangels Rechtsgrundlage kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen in Harburg (§ 41 Abs. 1, § 43 Abs. 1 Satz 1 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV). Auch über die planfeststellungsrechtliche Abwägung lässt sich ein solcher Anspruch nicht begründen. Der dreistreifige Ausbau der B 25 gibt vor allem dem Pkw-Verkehr die Möglichkeit des gefahrlosen Überholens und dient somit der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Eine wesentliche, über die allgemeine Verkehrszunahme hinausgehende kapazitätssteigernde Wirkung ist damit nicht beabsichtigt und auch nicht vorhersehbar. Zu begrüßen ist deshalb die in Planung befindliche Lärmsanierung, für die nunmehr ebenfalls der Grundsatz des Vorrangs aktiver Schutzmaßnahmen gilt.

3. Polizeipräsidium Schwaben Nord

Das Polizeipräsidium Schwaben Nord erklärt mit Schreiben vom 11.08.2011 sein grundsätzliches Einverständnis mit der Planung, weist jedoch auf die bestehende und geringfügig zu ändernde Zufahrt zum Firmengelände der

Firma Märker hin. Es sei überlegenswert, auf diese Zufahrt aus Verkehrssicherheitsgründen zu verzichten.

Dem Vorschlag wird nicht entsprochen, weil die Firma Märker und die Stadt Harburg nachvollziehbar dargelegt haben, dass die Zufahrt weiterhin erforderlich ist, um vor allem die von Zeit zu Zeit notwendigen Schwertransporte zum und vom Firmengelände abwickeln zu können. Nach Mitteilung der Stadt Harburg ist der Weg auch als Feuerwehrezufahrt eingestuft.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter C.V.1. dieses Beschlusses verwiesen.

4. Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Krumbach und Bayer. Bauernverband, Geschäftsstelle Donauwörth

Das Landwirtschaftsamt und der Bayer. Bauernverband haben mit Schreiben vom 29.08.2011 bzw. 26.08.2011 Stellung genommen und diese mit inhaltlich größtenteils gleicher Zielrichtung erläutert.

Im Wesentlichen handelt es sich um folgende Punkte:

- Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen,
- Fahrbahnbreite der landwirtschaftlichen Wege,
- Benutzung der Geh- und Radwege durch landwirtschaftlichen Verkehr,
- Benutzung der B 25 durch landwirtschaftliche Fahrzeuge,
- Erschließung landwirtschaftlicher Flächen während der Bauzeit,
- Wiederherstellen der vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen einschließlich der Funktionsfähigkeit der Drainagen und die Wiederherstellung der Grenzzeichen,
- Pflege der Ausgleichs- und Gestaltungsflächen neben landwirtschaftlichen Flächen,
- Tektur des Ausgleichsflächenbedarfs.

Ein durchgehender landwirtschaftlicher Weg auf der Ostseite der B 25, die Erreichbarkeit der Fluren auch während der Bauzeit, die Wiederherstellung in Anspruch genommener Flächen einschließlich der Drainagen nach der Baumaßnahme sowie die Rücksichtnahme auf die Belange der Landwirtschaft im

Rahmen der naturschutzrechtlich erforderlichen Maßnahmen sind nach den Planunterlagen gewährleistet bzw. zugesagt.

Ein Benutzungsverbot für landwirtschaftliche Fahrzeuge (Kraftfahrtstraße) ist auf der B 25 im gegenständlichen Abschnitt nicht vorgesehen.

Keine Einigung konnte bezüglich der Forderung nach 3,5 m Ausbaubreite der Feldwege erzielt werden.

Die bestehenden Feldwege haben durchwegs eine befestigte Breite von 3,0 m. Dies entspricht den Richtlinien für den ländlichen Wegebau und den Grundsätzen für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Fernstraßen.

Der Geh- und Radweg überschneidet sich im plangegenständlichen Bereich mit dem landwirtschaftlichen Feldweg lediglich auf einer Länge von ca. 90 m. Die Abmarkungsbreite beträgt 4,5 m; ein Begegnungsverkehr Radfahrer / landwirtschaftliche Fahrzeuge dürfte daher relativ problemlos möglich sein. Im Übrigen wäre eine befestigte Breite von 3,5 m realisierbar, wenn die Stadt Harburg hierfür die Mehrkosten tragen und einen evtl. erforderlichen Grund freihändig erwerben würde.

5. Bund Naturschutz in Bayern e. V.

Der Bund Naturschutz lehnt den Ausbau der B 25 strikt ab. Der sukzessive drei- und vierstreifige Ausbau bewirke eine Verkehrsverlagerung und erhöhe die Attraktivität als Ausweichroute zu den Autobahnen A 8 und A 7. Wegen vorhandener und nicht geprüfter Alternativen (Verlagerung des Verkehrs auf die Autobahn) sei das Vorhaben nicht genehmigungsfähig.

Auch die Detailplanung enthalte bezüglich des Ausgleichskonzepts grobe Fehler. Im Einzelnen wird auf das Schreiben vom 24.08.2011 verwiesen.

Die Einwendungen gegen das Ausbaukonzept der B 25 sind nicht stichhaltig.

Ziel der Maßnahme ist es, den Verkehrsfluss zu verbessern. Der Überhol- druck für Pkw und die Staubildung sollen durch das Konzept des dreistreifigen Ausbaus verringert werden. Die Reisegeschwindigkeiten der

Lkw werden sich nicht signifikant verändern. Die rechtlichen Vorgaben des Immissionsschutzes und des Naturschutzes werden eingehalten.

Mit der Realisierung der Ausbaumaßnahme erfüllt der Bund als Straßenbaulastträger seine in § 3 FStrG geregelten Aufgaben. Verkehrspolitische Argumente des Bund Naturschutz sind nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

Auch das Ausgleichskonzept entspricht den gesetzlichen Anforderungen. Aufgrund der Einwände des Bund Naturschutz zu den Ausgleichsflächen A1 und A2 wurden die Angaben im Detail berichtigt und sind in A.VI.1. dieses Beschlusses verbindlich geregelt. Der Ausgleichsflächenbedarf von insgesamt 0,49 ha für die plangegegenständliche Maßnahme wird damit jedoch nicht verändert.

6. Landesbund für Vogelschutz und private Stellungnahme einer „Botaniker-Familie“

Der Landesbund für Vogelschutz erhebt in seiner Stellungnahme vom 30.08.2011 keine grundsätzlichen Einwendungen gegen das Vorhaben, verweist jedoch auf die Notwendigkeit des Schutzes von Flora und Fauna im Bereich des Wörnitzgrabens und fordert eine Bestandsaufnahme der Flora, bevor Geländemodellierungen vorgenommen werden. Zur Sicherstellung der erforderlichen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen soll eine ökologische Baubegleitung eingesetzt werden. Detailliert und ergänzt werden diese Forderungen durch eine private Stellungnahme vom 18.08.2011, die im Erörterungstermin am 18.11.2011 besprochen wurde.

Die Forderungen laufen letztlich darauf hinaus, im Rahmen der Baumaßnahme besonders auf die schützenswerte Flora zu achten und im erforderlichen Umfang Schutzmaßnahmen wie die Errichtung von Bauzäunen zu ergreifen. Diese Forderungen können erfüllt werden. Die Anordnung einer Umweltbaubegleitung (ökologische Bauleitung) ist in A.VI.3. dieses Beschlusses ausgesprochen. Bezüglich von Einzelmaßnahmen wird auf den landschaftspflegerischen Begleitplan und insbesondere auf die Vermeidungsmaßnahme V.2 in Unterlage 12.3 Blatt 2 verwiesen.

V. Private Einwendungen und Forderungen

1. Firma Märker Zement GmbH

Die Firma Märker hat mit Schreiben vom 11.08.2011 Einwendungen erhoben, die auch im Erörterungstermin am 18.11.2011 im Beisein des Ersten Bürgermeisters der Stadt Harburg mit Firmenvertretern eingehend besprochen wurden.

Im Wesentlichen handelt es sich um folgende Punkte:

- Wasserversorgung der Firma Märker aus der Wörnitz und Ableitung in die Wörnitz,
- Gasversorgung der Firma Märker,
- Notzufahrt an der Westseite der B 25 aus Richtung Donauwörth.

Das Staatliche Bauamt Augsburg hat zugesagt, dass die in Rede stehende Wasserversorgung (Zu- und Ablauf) ganzjährig, d. h. auch während der Baumaßnahme, aufrecht erhalten bleibt. Dasselbe gilt für die Gasversorgung des Kalkwerkes. Auf A.VII.2. dieses Beschlusses und auf die Regelungen im Bauwerksverzeichnis (Nrn. 201, 403 und 404 in Unterlage 7) wird verwiesen. Im Übrigen gelten die Vereinbarungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Staatliche Bauamt Augsburg, und der Firma Märker.

Eine von der Firma Märker angeregte Anhebung des Zufahrtsweges von der Westseite der B 25 auf das Firmengelände um einen Meter steht nicht im Zusammenhang mit dem Ausbau der B 25. Dies wäre Aufgabe der Firma Märker als Wegeeigentümer und bedürfte wegen eines Eingriffs in das amtlich festgesetzte Überschwemmungsgebiet einer wasserrechtlichen Erlaubnis durch das Landratsamt Donau-Ries.

Bezüglich der Notzufahrt für Schwertransporte und Feuerwehr bleibt festzustellen, dass aufgrund des 2+1-Ausbaus mit einem in diesem Bereich in Richtung Harburg befindlichen Überholabschnitt ein Linksabbiegen aus Richtung Donauwörth und damit eine Einfahrt in das Zementwerk grundsätzlich nicht

mehr möglich ist. Gleiches gilt für eine Ausfahrt aus dem Werk in Richtung Harburg. Im Falle eines notwendigen Schwertransports kann jedoch durch polizeiliche Regelungen ein Linksabbiegen und somit eine Zufahrt zum Werk ermöglicht werden. Auch Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr haben im Rahmen ihrer gesetzlichen Befugnisse diese Möglichkeit.

Eine vom Polizeipräsidium Schwaben Nord angeregte generelle Schließung der Notzufahrt wird wegen der von der Firma Märker und der Stadt Harburg dargelegten betrieblichen Notwendigkeiten nicht verfügt. Es verbleibt damit bei der vom Staatlichen Bauamt Augsburg beantragten Lösung (vgl. auch e-mail-Verkehr zwischen der Regierung von Schwaben und der Firma Märker vom 02.02.2012 / 07.02.2012).

Insgesamt gesehen ist mit den Regelungen in diesem Beschluss, in den festgestellten Planunterlagen sowie den Zusagen des Staatlichen Bauamtes Augsburg in Verbindung mit den geschlossenen Vereinbarungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Firma Märker den betrieblichen Interessen des Werkes Rechnung getragen.

2. Einwendungen wegen Grundstücksbetroffenheit in der Gemarkung Ebermergen

Durch die Baumaßnahme geht im amtlich festgesetzten Überschwemmungsgebiet der Wörnitz eine Fläche von 6.100 m³ Retentionsraum verloren. Der Ausgleich soll auf dem Grundstück Fl.-Nr. 925 der Gemarkung Ebermergen (5.574 m²), das sich in Privateigentum befindet, erfolgen (siehe Grunderwerbsverzeichnis Nr. 5 und Grunderwerbsplan in Unterlage 14). Die erforderlichen Maßnahmen sind in Nr. 600 des Bauwerksverzeichnisses (Unterlage 7) festgelegt und in der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Unterlage 12) näher beschrieben.

Im Einwendungsschreiben vom 15.08.2011 wird dargelegt, dass das Grundstück Fl.-Nr. 925 zur Verfügung gestellt wird, wenn eine Entschädigung in Land, möglicherweise auch Ackerland gegen Zuzahlung, erfolgt.

Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass das Vorhaben aus den vorstehend beschriebenen Gründen erforderlich ist. Eine vernünftige Alternative zum bestandsorientierten Ausbau ist nicht ersichtlich. Damit verbunden ist unaus-

weichlich der Verlust von Retentionsraum im Überschwemmungsgebiet der Wörnitz. Der hierfür erforderliche Ausgleich kann sinnvoll nur auf dem Grundstück Fl.-Nr. 925 der Gemarkung Ebermergen erfolgen. Gleichmaßen geeignete Grundstücke im Eigentum der öffentlichen Hand sind nicht vorhanden.

Die Eigentümerin des Grundstücks ist auch grundsätzlich zur Abtretung bereit. Über die geforderte Entschädigung in Land ist allerdings in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht zu entscheiden. Die Regelung des Ausgleichs für die notwendigen Eingriffe in das Eigentum – insbesondere die Frage, ob eine Entschädigung in Land oder Geld zu erfolgen hat (Art. 13, 14 BayEG) – bleibt dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Art und Höhe der Entschädigung sind grundsätzlich in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Vorhabensträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Entschädigungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln. Für die Betroffenen bietet diese Handhabung keine Nachteile, denn sie können bei Meinungsverschiedenheiten im Entschädigungsverfahren außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens den Rechtsweg beschreiten.

Lediglich als Hinweis wird bemerkt, dass dem Staatlichen Bauamt Augsburg voraussichtlich Ersatzland zur Verfügung steht, das eine Kompensation der Inanspruchnahme des Grundstücks Fl.-Nr. 925 ermöglichen wird. Das Amt ist grundsätzlich zu einer Entschädigungsregelung in diesem Sinne bereit.

Die Erfüllung der weiteren Forderungen,

- die Zufahrt zum Grundstück Fl.-Nr. 920 der Gemarkung Ebermergen in bisherigem Umfang zu gewährleisten und
- den Entwässerungsgraben Fl.-Nr. 916 der Gemarkung Ebermergen funktionstüchtig zu erhalten,

sind vom Staatlichen Bauamt Augsburg zugesagt. Auf die Auflagen in A.VII.3. und A.IX.1. dieses Beschlusses wird insoweit verwiesen.

3. Privateinwendungen aus Harburg

Mehrere Privatpersonen haben – zum Teil gleichartige – Einwendungen gegen den dreistreifigen Ausbau der B 25 südlich Harburg erhoben. Die Ein-

wendungen datieren vom 02.08.2011, 22.08.2011 (2-mal), 23.08.2011 und 24.08.2011 (2-mal). Sie betreffen im Wesentlichen das Konzept des Ausbaus der B 25 zwischen Donauwörth und Nördlingen und deren Folgen für die Sicherheit des Verkehrs und für die Wohnbevölkerung in Harburg. Befürchtet werden Verkehrssteigerungen insbesondere beim Schwerlastverkehr sowie damit verbundene Lärmbeeinträchtigungen in Harburg. Das Vorbringen, dessen Grundtenor auch von der Stadt Harburg unterstützt wird, wurde am 18.11.2011 in Harburg mit den Einwendungsführern erörtert. Auf die einzelnen Schriftsätze mit den wesentlichen Inhalten

- Gesamtkonzept zum Ausbau der B 25,
 - Verkehrsbelastung der B 25 im Bereich der Stadt Harburg aufgrund des Ausbaus,
 - technische Gestaltung des dreistreifigen Ausbaus,
 - Verkehrssicherheitsfragen im Zusammenhang mit dem Ausbau der B 25 südlich Harburg,
 - Zu- und Abfahrten zur B 25,
 - Fragen zum bestehenden Parkplatz im Planfeststellungsbereich,
 - Lärmschutzmaßnahmen für die Wohnbebauung in Harburg
- wird Bezug genommen.

Zunächst ist festzustellen, dass der Ausbau der B 25 im plangegegenständlichen Bereich tatsächlich Teil eines Gesamtkonzepts zur Verbesserung der Verkehrssituation auf der B 25 ist. Durch den Bau von Ortsumgehungsstraßen sowie durch den drei- bzw. vierstreifigen Ausbau soll ein Standard erreicht werden, der auch den künftigen Anforderungen an diesen Bundesstraßenverkehr genügt. Ziel dieser Maßnahmen ist nicht eine Kapazitätssteigerung des Verkehrs, sondern die Verbesserung des Verkehrsflusses und damit der Verkehrssicherheit.

Die B 25 bildet zusammen mit den übrigen Bundesfernstraßen (Autobahnen und Bundesstraßen) ein zusammenhängendes Verkehrsnetz, das dazu bestimmt ist, dem weiträumigen Verkehr zu dienen. Den Einwendungsführern wird in der Behauptung gefolgt, dass die Ausbaumaßnahme auch die Weiterführung des Verkehrs in Richtung Süden ab Donauwörth über die B 2 zur A 8 bzw. zur B 17 bei Augsburg und in der Gegenrichtung verbessert. Das Ausbaukonzept entspricht damit der dieser Straße zugewiesenen Verkehrsfunktion und somit den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG. Es ist nicht Aufgabe und Befugnis der Planfeststellungsbehörde, in diesem Zusammenhang ver-

kehrspolitische Überlegungen dahingehend anzustellen, welche Auswirkungen die Lkw-Maut auf Autobahnen allgemein auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmer hat oder wie sich die Einführung einer Lkw-Maut auf Bundesstraßen bzw. die Einführung einer Pkw-Maut auf das Verkehrsgeschehen auswirken würde. Nach den bisher erfolgten Ausbaumaßnahmen an der B 25 können jedenfalls wesentliche Verkehrszuwächse, die über die allgemeine Zunahme des Straßenverkehrs hinausgehen, nicht festgestellt werden.

Der Ausbaustandard entspricht den geltenden Richtlinien und trägt dem Gebot des § 3 Abs. 1 und § 4 FStrG Rechnung. Die Längen der Überholabschnitte sind unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten nicht zu kurz bemessen. Sie betragen (ohne Wechsel- und Sperrflächen) in Richtung Harburg ca. 910 m und in Richtung Donauwörth ca. 1.200 m. Damit entsprechen sie den Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Querschnitte (RAS-Q).

Eine Alternative zu diesem Ausbau wäre, auf einen Wechsel der Überholmöglichkeiten zu verzichten und den dreistreifigen Abschnitt auf einer Länge von mehr als 2.100 m nur in einer Richtung zu bauen. Die Regierung von Schwaben hat jedoch keine Anhaltspunkte dafür, dass ein solches Abweichen von den geltenden Richtlinien eine vorzugswürdige Gestaltung des Ausbaus wäre.

Auch zwei überbreite Fahrspuren sind keine bessere Alternative. Die B 25 ist in Fortsetzung der B 2 bei Donauwörth bis zur Bahnbrücke bei Binsberg vierstreifig (zweibahnig) ausgebaut. Danach besteht bis Nördlingen das Konzept des dreistreifigen Ausbaus mit einem Wechsel der Überholmöglichkeiten. Auch im weiteren Verlauf der B 25 wird die bereits bestandskräftig planfestgestellte Ortsumfahrung Wallerstein und Ehringen einen dreistreifigen Ausbau erhalten. Würde im plangegenständlichen Bereich von diesem Konzept abgewichen, wäre damit ein Wechsel der Streckencharakteristik verbunden, der aus Verkehrssicherheitsaspekten nicht zu befürworten ist. Auch die Befürchtung, dass in den einstreifigen Fahrtrichtungen eine Gefährdung für langsamer fahrende Fahrzeuge (z. B. motorisierte Zweiräder, landwirtschaftliche Fahrzeuge) bestehe bzw. von diesen ausgehe, kann keine Änderung des Ausbaukonzepts bewirken. Diese von Einwendungsführern geschilderte Gefahr ist zwar nicht von vornherein auszuschließen, könnte jedoch nur durch eine Ausweisung als Kraftfahrstraße (Widmungsbeschränkung) in ge-

wissem Umfang verringert werden. Eine solche Widmungsbeschränkung ist allerdings nicht beantragt und wird in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht verfügt. Zum einen hat sich das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten dagegen ausgesprochen und zum anderen hat auch das Polizeipräsidium Schwaben für den plangegegenständlichen Bereich eine solche Forderung nicht erhoben. Schließlich ist die B 25 zwischen Nördlingen und Donauwörth selbst im vierstreifigen Bereich westlich Donauwörth für landwirtschaftliche Fahrzeuge nutzbar (vgl. Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau der B 25 westlich Donauwörth vom 25.04.2008) und auch die vierstreifige B 2 in Richtung Augsburg (Umfahrung Donauwörth) ist bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h für landwirtschaftliche Fahrzeuge zugelassen. Eine Ausweisung des Abschnitts der B 25 südlich Harburg als Kraftfahrstraße wäre daher nur sinnvoll, wenn auch die übrigen bereits entsprechend ausgebauten Abschnitte diese Klassifizierung erhalten würden. Dies kann, falls sich nach dem tatsächlichen Ausbau der B 25 die Notwendigkeit ergeben sollte, jederzeit realisiert werden.

Auch eine Umkehrung der Überholabschnitte ist nicht geboten. Das Staatliche Bauamt Augsburg begründet die Richtungswahl plausibel damit, dass aus Richtung Nördlingen kurz vor Harburg ein langer dreistreifiger Abschnitt mit Überholrichtung Donauwörth endet. Südlich Harburg sollte deshalb die Überholrichtung gewechselt werden, um die Streckenlänge, in der Richtung Nördlingen nicht überholt werden kann, nicht weiter zu verlängern.

Der Überholabschnitt in Richtung Harburg endet etwa 250 m südlich Harburg vor der bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h. Dieser Abstand ist für die Verkehrsteilnehmer ausreichend, die Geschwindigkeit ihrer Fahrzeuge von 100 km/h auf maximal 80 km/h zu reduzieren. Die Planfeststellungsbehörde kann nicht per se von einem verkehrswidrigen Verhalten der Verkehrsteilnehmer ausgehen. Inwieweit in diesem Zusammenhang die ebenfalls geforderte Einrichtung einer stationären Geschwindigkeitsüberwachung sinnvoll bzw. notwendig ist, ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens, sondern eine ordnungs- bzw. sicherheitsrechtliche Frage, die als polizeiliche Aufgabe im Rahmen der Verkehrsüberwachung zu entscheiden ist. Auch über die Forderung, bei evtl. künftig auftretenden sicherheitsrelevanten Schwierigkeiten im Betrieb der Straße diese wieder zurückzubauen, kann in diesem Beschluss nicht entschieden werden. Straßenverkehrsrechtliche Probleme sind zunächst durch die zuständigen Behörden

bzw. Gremien (z. B. Unfallkommissionen) zu untersuchen und einer Lösung zuzuführen. Über Fragen, ob in bestimmten – derzeit nicht ersichtlichen – Fällen Änderungen in der Überholregelung bzw. deren Längen in Erwägung zu ziehen sind, kann in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht spekuliert werden. Die planfestgestellte Lösung ist jedenfalls – wie bereits erwähnt – richtlinienkonform.

Die Zu- und Abfahren zur B 25 sind in den Plänen dargestellt und bedarfsgerecht gelöst. Auf die Ausführungen zur Stellungnahme der Stadt Harburg (C.IV.2. dieses Beschlusses) wird verwiesen.

Dasselbe gilt für Fragen zum bestehenden Parkplatz auf der Westseite der B 25.

Ein großes Anliegen der Einwendungsführer ist die von der B 25 ausgehende Lärmbelastung der Wohnbebauung in Harburg.

Während das Bayer. Landesamt für Umwelt in seiner Stellungnahme davon ausgeht, dass durch die Anlage eines zusätzlichen Fahrstreifens eine Verstärkung des Verkehrsflusses und damit eine Verringerung der verkehrsbedingten Schadstoffemissionen zu erwarten ist, befürchten die Einwendungsführer Verkehrszunahmen und damit eine erhöhte Lärmbelastung, insbesondere durch den Schwerlastverkehr aufgrund der gestiegenen Attraktivität der Strecke. Die Einwendungsführer fordern deshalb einen Lärmschutz für Harburg nach den Bestimmungen der Lärmvorsorge (§§ 41 Abs. 1, 43 Abs. 1 Satz 1 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV). Solche Maßnahmen können im Rahmen dieses Verfahrens nicht angeordnet werden, weil durch den planfestgestellten Ausbauabschnitt keine maßgebliche Veränderung der Lärmbelastung an der Wohnbebauung in Harburg verursacht wird. An dieser Beurteilung ändert auch die Gesamtbetrachtung des Ausbaukonzepts für die B 25 allgemein und für die Strecke Donauwörth – Nördlingen im Besonderen nichts. Ziel der Ausbaumaßnahmen ist es, Überholmöglichkeiten zu schaffen und damit den Verkehrsfluss bzw. die Sicherheit des Verkehrs zu verbessern. Die vom BayVGH im Urteil vom 05.03.1996, Az. 20 B 92.1055, angestellten Überlegungen stehen dem nicht entgegen. Vielmehr verneint auch der VGH in diesem, auf den Ausbau einer Bahnstrecke bezogenen Urteil, einen Anspruch aus der 16. BImSchV. Zitat: „... außerdem wurde nicht die Streckenkapazität wesentlich erhöht, sondern es wurden nur Überholmöglichkeiten für den schnelleren Pendolino geschaffen.“

Für den Lkw-Verkehr, der in erster Linie für die Lärmbelastung in Harburg maßgebend ist, wird die Ausbaumaßnahme keine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit bzw. Verkürzung der Reisezeit mit sich bringen. Die Höchstgeschwindigkeit für diese Fahrzeuge erhöht sich nicht, so dass aufgrund der Ausbaumaßnahme auch keine Zunahme des Lkw-Verkehrs erwartet werden muss.

Lediglich als Hinweis wird in diesem Zusammenhang vermerkt, dass westlich Harburg eine Dauerzählstelle eingerichtet wurde.

In diesem Planfeststellungsbeschluss war nicht über Lärmsanierungsmaßnahmen, die das Staatliche Bauamt Augsburg auf der Basis der Vorgaben des Bundes plant, zu entscheiden. Ausschließlich informell wird deshalb auf Folgendes hingewiesen:

Es ist unbestritten, dass in Harburg an der B 25 die Kriterien für die Durchführung von Lärmsanierungsmaßnahmen an Bundesstraßen gegeben sind, die als freiwillige Leistungen des Bundes durch die Straßenbauverwaltung der Länder durchgeführt werden. Das Staatliche Bauamt Augsburg hat deshalb auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde im Erörterungstermin den Einwendungsführern den Stand der Planungen zur Lärmsanierung in Harburg dargelegt. Das Lärmsanierungskonzept reicht vom südlichen bis zum nördlichen Ende der B 25 im Bereich der Stadt Harburg. Es umfasst Sanierungsmaßnahmen am Tunnel und an den Brückenbauwerken. Ausdrücklich bestätigt wird, dass dabei aktive Schutzmaßnahmen wie Lärmschutzwände und lärmabsorbierende Fahrbahnbeläge Vorrang vor passiven Schutzmaßnahmen an Gebäuden (z. B. Lärmschutzfenster) haben werden.

VI. Gesamtergebnis

Zusammenfassend wird festgestellt, dass der Ausbau der B 25 südlich Harburg im planfestgestellten Umfang gerechtfertigt ist. Das Vorhaben ist Teil eines Gesamtkonzepts, das insgesamt gesehen die Verbindung des Landkreises Donau-Ries mit den weiträumigen Verkehrsachsen der Bundesautobahnen A 6 Nürnberg – Heilbronn, A 7 Ulm – Würzburg und A 8 München – Stuttgart verbessert. Die wechselseitigen Überholmöglichkeiten dienen einem flüssigen Verkehr und damit der Verkehrssicherheit. Die Linienführung der B 25 wird nicht verändert.

Die bestehenden Lärmbeeinträchtigungen der Wohnbebauung von Harburg können nur im Rahmen von Lärmsanierungsmaßnahmen an der B 25 vermindert werden.

Unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt, das Eigentum sowie die übrigen öffentlichen und privaten Belange handelt es sich bei der planfestgestellten Maßnahme um eine Lösung, die nach dem Gebot der gerechten Abwägung und dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit die unterschiedlichen Belange entsprechend ihrem Gewicht berücksichtigt (Grundsatz der Konfliktbewältigung). Gesetzliche Zielvorgaben und Optimierungsgebote wurden beachtet.

VII. Straßenrechtliche Verfügungen

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

Der Umfang der Widmungen und Umstufungen ergibt sich aus dem Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.2).

VIII. Kostenentscheidung

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 Kostengesetz. Von der Zahlung der Gebühr ist der Freistaat Bayern nach Art. 4 Abs. 1 Kostengesetz befreit.

D. Rechtsbehelfsbelehrung, Hinweise

II. Rechtsbehelfsbelehrung

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

**Bayerischen Verwaltungsgerichtshof,
Ludwigstraße 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 6 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 Rechtsstreit verzögern würde und der Kläger die Verspätung nicht genügend entschuldigt (§ 87 b 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 Diplom-Juristen im höheren Dienst vertreten lassen.

Hinweis zur Rechtsbehelfsbelehrung:

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

III. Hinweis zur Zustellung (Bekanntmachung)

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss wird dem Vorhabensträger und denjenigen, über deren Einwendungen und Stellungnahmen entschieden worden ist, zugestellt. Eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses mit den festgestellten Plänen wird in der Stadt Harburg nach ortsüblicher Bekanntmachung auf die Dauer von 2 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 1. März 2012

Regierung von Schwaben

Johannes Fischer

Regierungsdirektor