

**Zweibahniger Ausbau der B 10
Neu-Ulm (St 2021)
bis
AS Nersingen (A 7)**

B 10 Ulm – AS Nersingen (A7)
Bau-km 0+000 bis Bau-km 5+509,672
B 10 Abschnittsnummer 200_1,140 bis St 2509 Abschnittsnummer 100_0,444



**Planfeststellungsbeschluss
vom 22.März 2017**

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	4
IV. Kosten der Baumaßnahme.....	5
V. Auflagen zum Immissionsschutz.....	5
VI. Wasserrechtliche Entscheidungen.....	5
1. Wasserrechtliche Erlaubnis.....	5
2. Wasserrechtliche Auflagen	6
2.1 Auflagen für die Entwässerung	6
2.2 Auflagen für den Gewässerausbau	6
2.3 Auflagen für die Gewässerquerungen	7
2.4 Altlasten.....	8
2.5 Geogene Bodenbelastungen	9
3. Hinweise zur Bauwasserhaltung	9
VII. Naturschutzrechtliche Auflagen	9
VIII. Sonstige Auflagen	10
1. Denkmalpflege	10
2. Versorgungseinrichtungen und Telekommunikation.....	11
2.1 Informationspflichten	11
2.2 Auflagen für Arbeiten im Bereich der Leitungen der Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm Netze GmbH.....	12
2.3 Auflagen für Arbeiten im Bereich der Gasleitungen von bayernets.....	12
2.4 Auflagen für Arbeiten im Bereich der 110-kv-Bahnstromleitung Nr. 428 Augsburg-Neu-Ulm und der Masten Nr. 225 bis 226	13
2.5 Auflagen für Arbeiten im Nahbereich von Anlagen der LEW Verteilnetz GmbH	13
2.6 Auflagen für Arbeiten im Bereich der Bestandsleitungen der Verizon- Deutschland GmbH.....	14
3. Grundstückszufahrten.....	15
4. Forstwirtschaft	15
5. Fischerei	15
6. B 10 als Bedarfsumleitung für den Autobahnverkehr der BAB A 7	16
IX. Vorrang der Auflagen und sonstige Regelungen	17
X. Entscheidungen über Einwendungen	17
XI. Verfahrenskosten	17
B. Sachverhalt	18
I. Beschreibung des Vorhabens.....	18
II. Entwicklungsgeschichte der Planung.....	19
III. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens.....	20
C. Entscheidungsgründe.....	23

I.	Allgemeines.....	23
1.	Notwendigkeit und Bedeutung der Planfeststellung	23
2.	Voraussetzungen der Planfeststellung	24
II.	Verfahrensrechtliche Bewertung	24
1.	Zuständigkeit und Verfahren	24
2.	Prüfung der Umweltverträglichkeit	25
2.1	Gesetzliche Grundlagen	25
2.2	Ablauf des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens	26
2.3	Rechtliche Würdigung der vorgelegten UVP-Unterlagen.....	27
2.4	Grundlagen des Berichts zur Umweltverträglichkeitsprüfung	28
3.	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen	28
3.1	Beschreibung des Vorhabens	29
3.2	Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich.....	29
3.3	Beschreibung der Maßnahmen zum Ausgleich, zur Vermeidung und Minimierung von erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen	32
3.4	Beschreibung der zu erwartenden Umweltauswirkungen des Vorhabens unter Berücksichtigung der Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen	32
3.4.1	Umweltauswirkungen auf den Menschen	32
3.4.2	Umweltauswirkungen auf Tiere	34
3.4.3	Umweltauswirkungen auf Pflanzen	37
3.4.4	Umweltauswirkungen auf den Boden	37
3.4.5	Umweltauswirkungen auf das Wasser	38
3.4.6	Umweltauswirkungen auf Klima und Luft	41
3.4.7	Umweltauswirkungen auf das Landschaftsbild	42
3.4.8	Umweltauswirkungen auf Kulturgüter und sonstige Sachgüter.....	42
3.4.9	Wechselwirkungen	43
3.5	Übersicht über die wichtigsten geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen (§ 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG)	44
3.5.1	Allgemeine Überlegungen	44
3.5.2	Beschreibung der untersuchten Varianten	45
3.5.3	Bewertung der Umweltauswirkungen der beiden untersuchten Varianten	45
3.6	Bewertung der Umweltauswirkungen	46
4.	Prüfung der Verträglichkeit gemäß der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie und der Vogelschutzrichtlinie	47
III.	Materiell-rechtliche Bewertung des Vorhabens	47
1.	Planungsleitsätze	47
2.	Planrechtfertigung	48
2.1	Erforderlichkeit des Vorhabens	48
2.2	Einwendungen gegen die Planrechtfertigung	52
2.3	Zusammenfassendes Ergebnis	56
3.	Ermessensentscheidung	58
3.1	Allgemeines	58
3.2	Trassenvarianten	60
3.2.1	Darstellung der Varianten	60
3.2.2	Variantenvergleich	60
3.3	Ausbaustandard	61
3.3.1	Berechnung des Querschnitts nach den Richtlinien	62
3.3.2	Einwendungen zum Ausbaustandard (insbesondere zur Verkehrsuntersuchung und zum Regelquerschnitt)	63
3.3.3	B 10 als Kraftfahrstraße	68
3.3.4	Einwendungen gegen die Ausgestaltung der B 10 als Kraftfahrstraße und das angebotene Ersatzwegenetz	69
3.3.5	Sicherheitsaudit	73

4.	Raum- und Fachplanung.....	73
4.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung.....	73
4.2	Städtebauliche Belange.....	75
5.	Immissionsschutz.....	75
5.1	Lärmschutz.....	76
5.1.1	Lärmsituation innerhalb der Planfeststellungsgrenzen.....	76
5.1.2	Einwendungen zum Lärmschutz.....	78
5.2	Luftreinhaltung.....	80
5.2.1	Schadstoffbelastung innerhalb der Planfeststellungsgrenzen.....	80
5.2.2	Einwendungen zur Schadstoffbelastung.....	81
6.	Wasserhaushalt, Gewässer- und Bodenschutz.....	82
6.1	Straßenentwässerung.....	82
6.2	Gewässerausbau.....	83
6.3	Anlagengenehmigung.....	84
6.4	Wasserschutzgebiet / Überschwemmungsgebiete.....	85
6.5	Bodenschutz.....	85
7.	Naturschutz, Landschaftspflege und Artenschutz.....	86
7.1	Naturschutz und Landschaftspflege.....	86
7.2	Habitatschutz.....	93
7.3	Artenschutz.....	93
7.3.1	Verbotstatbestände.....	93
7.3.2	Ausnahmen.....	94
7.3.3	Grundlagen für die artenschutzrechtliche Prüfung.....	95
7.3.4	Betroffene Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie und nach Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie.....	96
7.3.5	Zusammenfassende Bewertung.....	106
7.3.6	Einwendungen.....	107
8.	Land- und Forstwirtschaft, Jagd- und Fischereiwesen.....	108
8.1	Landwirtschaft.....	108
8.2	Forstwirtschaft.....	108
8.3	Jagd- und Fischereiwesen.....	110
9.	Sonstige öffentliche und private Belange, Eigentumseingriffe.....	111
9.1	Denkmalpflege.....	111
9.2	Sonstige Belange.....	112
9.3	Eingriffe in das Eigentum.....	113
IV.	Forderungen von Trägern öffentlicher Belange und Verbänden.....	113
1.	Landratsamt Neu-Ulm.....	114
2.	Stadt Neu-Ulm.....	114
3.	Gemeinde Nersingen.....	115
4.	Bezirk Schwaben, Fischereifachberatung.....	116
5.	Wasserwirtschaftsamt.....	116
6.	Regionalverband Donau-Ilser.....	116
7.	Amt für ländliche Entwicklung.....	116
8.	Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten.....	117
9.	Bayerischer Bauernverband.....	117
10.	Jagdgenossenschaft Finningen.....	117
11.	Versorgungsunternehmen.....	118
12.	Bund Naturschutz in Bayern.....	118
V.	Einwendungen und Forderungen Privater.....	119
1.	Gleichlautende bzw. inhaltsgleiche Einwendungen.....	120
2.	Gleichlautende Einwendungen zu den landwirtschaftlichen Wegen.....	120
3.	Einwendungen von Grundstückseigentümern.....	120
3.1	Verspätete Einwendungen.....	120
3.2	Ganz oder teilweise erledigte Einwendungen.....	121
3.3	Durch die Landvokat Rechtsanwalts-gesellschaft mbH vertretene	

Eigentümer	122
3.3.1 Präkludierte Einwendungen	122
3.3.2 Erledigte Einwendungen	124
3.3.3 Gleichlautender Vortrag	124
3.3.4 Einzelne persönlich Betroffene (Grundeigentümer).....	125
3.3.5 Einwendungen ohne Grundstücksbetroffenheit.....	131
3.4 Einwendungen sonstiger im Eigentum Betroffener	132
4. Einwendungen von Lärmbetroffenen	136
VI. Gesamtergebnis	136
VII. Straßenrechtliche Verfügungen	136
VIII. Kostenentscheidung	137
D. Rechtsbehelfsbelehrung, Hinweise	138
I. Rechtsbehelfsbelehrung	138
II. Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung.....	139
III. Hinweise zur sofortigen Vollziehbarkeit.....	139
IV. Hinweise zur Bekanntmachung.....	139

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AlIMBI	Allgemeines Ministerialamtsblatt
AS	Anschlussstelle
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
BlmSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BlmSchV	Verkehrslärmschutzverordnung (16. VO zum BlmSchG)
24. BlmSchV	Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. VO zum BlmSchG)
39. BlmSchV	Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. VO zum BlmSchG)
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BW	Bauwerk
dB(A)	Dezibel (A-bewertet); der A-Pegel berücksichtigt die frequenzabhängige Empfindlichkeit des menschlichen Gehörs
DIN	Deutsches Institut für Normung
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
D _{StrO}	Korrektur für die Geräuscentwicklung der Straßenoberfläche
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
DVBI	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
EuGH	Europäischer Gerichtshof

FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FOK	Fahrbahnoberkante
FStrG	Fernstraßengesetz
FStrAbG	Fernstraßenausbaugesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
HNB	Höhere Naturschutzbehörde
HQ ₁₀₀	Hochwasserquerschnitt beim 100jährigen Hochwasser
IGW	Immissionsgrenzwert
IMS	Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr
KG	Bayerisches Kostengesetz
KW	Kalenderwoche
LfU	Landesamt für Umweltschutz
MABl	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
RLuS	Richtlinien für die Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
NN	„Normal-Null“ durchschnittliche Meereshöhe am Amsterdamer Pegel
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OBB	Oberste Baubehörde im bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr
OU	Ortsumfahrung
OVG	Oberverwaltungsgericht
Plafer	Planfeststellungsrichtlinien
PWC	Parkplatz mit Toilette
RAA	Richtlinie für die Anlage von Autobahnen
RAL	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen
RIN	Richtlinie für integrierte Netzgestaltung
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
Rdnr.	Randnummer
ROG	Raumordnungsgesetz
RQ	Regelquerschnitt
saP	spezielle artenschutzrechtliche Prüfung
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrsordnung
TKG	Telekommunikationsgesetz
UNB	Untere Naturschutzbehörde

UPR	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPGVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VkBl	Deutsches Verkehrsblatt, Zeitschrift
VLärmSchR 97	Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes vom 02.06.1997 (ARS 26/1997)
VO	Verordnung
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz

RvS-SG32-4354.1-2/20

**Planfeststellung für den zwei-bahnigen Ausbau der B 10
Neu-Ulm (St 2021) - AS Nersingen (A 7)**

Die Regierung von Schwaben erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A. Tenor

I. Feststellung des Plans

1. Der Plan für den zweibahnigen Ausbau der B 10 zwischen Neu-Ulm (St 2021) und der Anschlussstelle (AS) Nersingen (A 7) wird

festgestellt.

2. Die Planfeststellung schließt die für das Vorhaben erforderlichen anderen behördlichen Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Erlaubnisse und Planfeststellungen ein. Ausgenommen hiervon sind wasserrechtliche Gestattungen für Gewässerbenutzungen. Über diese wird unter A.VI.1 dieses Beschlusses gesondert entschieden.

II. Planunterlagen

1. Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

Erläuterungsbericht in der Fassung der Tektur vom 28.04.2016 (**Unterlage 1T**)

Lageplan M 1 : 1.000 in der Fassung der Tektur vom 28.04.2016 (**Unterlage 5T, Blatt 1 - 7**), **Blatt 5** ergänzt durch **Roteintrag** (Durchlass DN 300 Rohrsohle auf tiefster best. Geländehöhe zur Ableitung von Hochwasser aus dem Brandstätter See in die Leibi) am unbefestigten Weg südlich der B 10 zur Erschließung/Anbindung von Flurnummer 726 und 714 jeweils Gemarkung Steinheim, **Regelungsverzeichnis Nr. 164**

Höhenplan M 1 : 1.000/100 in der Fassung vom 29.08.2014 (**Unterlage 6 Blatt 2 bis 5**) und in der Fassung der Tektur vom 28.04.2016 (**Unterlage 6T, Blatt 1 und 6**)

Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen

- Maßnahmenplan M 1: 1.000 in der Fassung der Tektur vom 28.04.2016 (**Unterlage 9.2T, Blatt 1 - 5**)
- Maßnahmenblätter in der Fassung der Tektur vom 28.04.2016 (**Unterlage 9.3T**)

Grunderwerbsplan M 1 : 1.000 in der Fassung der Tektur vom 28.04.2016 (**Unterlage 10.1T, Blatt 1 - 7**)

Grunderwerbsverzeichnis in der Fassung der Tektur vom 28.04.2016 (**Unterlage 10.2T**)

Regelungsverzeichnis in der Fassung der Tektur vom 28.04.2016 (**Unterlage 11T**)

Lageplan zur Widmung, Umstufung, Einziehung M 1: 25.000 in der Fassung der Tektur vom 28.04.2016 (**Unterlage 12T**)

Straßenquerschnitt M 1 : 50 in der Fassung vom 29.08.2014 (**Unterlage 14**)

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

Übersichtskarte M 1 : 100.000 in der Fassung der Tektur vom 28.04.2016 (**Unterlage 2T**)

Übersichtslageplan M 1 : 25.000 in der Fassung der Tektur vom 28.04.2016 (**Unterlage 3T**)

Übersichtshöhenplan M 1 : 25.000/2.500 in der Fassung der Tektur vom 28.04.2016 (**Unterlage 4T**)

Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen

- Maßnahmenübersicht in der Fassung der Tektur vom 28.04.2016 (**Unterlage 9.1T**)
- Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation (**Unterlage 9.4T**)

Immissionstechnische Untersuchungen in der Fassung der Tektur vom 28.04.2016

- Erläuterungen (**Unterlage 17.1T**)
- Berechnungsunterlagen (**Unterlage 17.2T**)

Wassertechnische Untersuchungen in der Fassung vom 29.08.2014

- Erläuterungen (**Unterlage 18.1**)
- Berechnungsunterlagen (**Unterlage 18.2**)

Landschaftspflegerischer Begleitplan in der Fassung der Tektur vom 28.04.2016

- Erläuterungsbericht (**Unterlage 19.1T**)
- Bestands- und Konfliktplan (**Unterlage 19.2T, Blatt 1-2**)

Artenschutzfachliches Gutachten in der Fassung der Tektur vom 28.04.2016 (**Unterlage 19.3T**)

Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen in der Fassung der Tektur vom 28.04.2016 (**Unterlage 19.4T**)

Verkehrsuntersuchung B 10, Ausbau zwischen BAB A 7 und ST 2021 vom 07.07.2008.

B 10 – Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung zum vierstreifigen Ausbau vom 29.11.2013

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

III. Straßenrechtliche Verfügungen

1. Die neu zu bauenden Straßen bzw. Straßenbestandteile werden entsprechend ihrer im Regelungsverzeichnis angegebenen Verkehrsbedeutung (Straßenklasse) gewidmet, wobei die Widmung mit der Verkehrsübergabe wirksam wird, sofern die Widmungsvoraussetzungen zu diesem Zeitpunkt vorliegen (§ 2 Abs. 2 und 6 Satz 2 FStrG / Art. 6 Abs. 3 und 6 BayStrWG).

Die Nutzung der auszubauenden B 10 wird im Bereich der freien Strecke zwischen Abschnitt 220, Station 0,430 und St 2509 Abschnitt 100, Station 0,444 auf den Kraftfahrzeugverkehr beschränkt.

2. Soweit sich die Verkehrsbedeutung von Straßen bzw. Straßenteilen ändert, werden sie umgestuft, wobei die Umstufung jeweils mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck wirksam wird (§ 2 Abs. 4 und 6 FStrG / Art. 7 Abs. 5 i. V. m. Art. 6 Abs. 6 BayStrWG).

3. Soweit öffentliche Verkehrsflächen jegliche Verkehrsbedeutung verlieren, werden sie eingezogen mit der Maßgabe, dass die Einziehung jeweils mit der Sperrung für den öffentlichen Verkehr wirksam wird (§ 2 Abs. 4 und 6 FStrG / Art. 8 Abs. 5 i. V. m. Art. 6 Abs. 6 BayStrWG).

Wird eine öffentliche Straße verbreitert, begradigt, unerheblich verlegt oder ergänzt, so gilt der neue Straßenteil durch die Verkehrsübergabe als gewidmet. Wird in diesem Zusammenhang der Teil einer Straße dem Verkehr auf Dauer entzogen, so gilt dieser Straßenteil durch die Sperrung als eingezogen (§ 2 Abs. 6a FStrG, Art. 6 Abs. 8, Art. 8 Abs. 6 BayStrWG). Wenn Teile einer Straße nach BayStrWG in eine andere Straße einbezogen werden, wird die Umstufung mit

der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck wirksam (Art. 7 Abs. 6 BayStrWG)

Der räumliche Umfang der jeweiligen Veränderungen ergibt sich im Einzelnen aus den Lageplänen, dem Regelungsverzeichnis und dem Lageplan zur Widmung/Umstufung/Einziehung (Unterlagen 5T, 11T und 12T).

IV. Kosten der Baumaßnahme

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

V. Auflagen zum Immissionsschutz

Soweit in den Gebäuden Böttgerstr.10, 14 und 16 eine Wohnnutzung nachgewiesen wird, sind passive Lärmschutzmaßnahmen entsprechend den Berechnungen der Unterlage 17.1T zu gewähren.

VI. Wasserrechtliche Entscheidungen

1. Wasserrechtliche Erlaubnis

Dem jeweiligen Baulastträger der in diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellten Straßen wird gemäß § 15 WHG i. V. m. § 9 Abs.1 Nr. 4 WHG die

gehobene Erlaubnis

erteilt, nach Maßgabe der festgestellten Planunterlagen und nachstehender Auflagen Straßen- und sonstiges Niederschlagswasser in den Untergrund einzulei-

ten 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 für die Entwässerung

2.1.1

In die Sickermulden darf nur das sich auf der Straßenfläche mit Umgriff sammelnde gering verunreinigte Niederschlagswasser eingeleitet werden.

2.1.2

Die Sickermulden sind nach Bedarf zu entlanden, so dass die der Bemessung zugrunde gelegte Durchlässigkeit und das Speichervolumen jederzeit zur Verfügung stehen.

2.2 Auflagen für den Gewässerausbau

2.2.1

Bei den Gewässerverlegungen sind die Grundsätze einer naturnahen Gestaltung wie wechselnde Gewässerbreiten und Böschungsneigungen, Verzicht auf Uferbefestigungen bei ausreichend vorhandenen Uferstreifen und Schaffung von Wasserwechselzonen zu beachten.

2.2.2

Die Gewässersohlhöhe im derzeit unterhaltenen Zustand ist beizubehalten, um die Entwässerungswirkung für angrenzende landwirtschaftliche Flächen zu erhalten.

2.2.3

In die Baggerseen einzubringendes Füllmaterial muss die Werte für Z 0 nach den Technischen Regeln LAGA-Anforderungen an die Verwertung von mineralischen Reststoffen einhalten. Entsprechende Nachweise sowie Herkunftsnachweise sind vor Einbau dem Wasserwirtschaftsamt Donauwörth vorzulegen. Humus und organikhaltiger Boden darf nur 0,50 m oberhalb des höchsten Grundwasserstandes eingebracht werden.

2.2.4

Das Wasserwirtschaftsamt Donauwörth ist berechtigt, die plan- und bescheidgemäße Bauausführung zu überwachen. Baubeginn und –ende sind ihm anzuzeigen.

2.3 Auflagen für die Gewässerquerungen

2.3.1

Für die Bauausführung sind die einschlägigen Vorschriften, insbesondere des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG), des Bayerischen Wassergesetzes (BayWG) und der Bayerischen Bauordnung (BayBO) mit den dazu ergangenen Verordnungen sowie die einschlägigen Unfallverhütungsvorschriften maßgebend. Die hiernach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den nachfolgenden Bedingungen und Auflagen grundsätzlich nicht enthalten.

2.3.2

Der Vorhabenträger ist verpflichtet, die Bauausführung unter Berücksichtigung des nach der bautechnischen Prüfungsverordnung (BayPrüfV) geprüften Nachweises der Standsicherheit plan-, bedingungs- und auflagengerecht nach den geltenden Vorschriften und anerkannten Regeln der Technik durchzuführen und dabei die einschlägigen baurechtlichen Vorschriften und sonstigen Bestimmungen (Unfallverhütungsvorschriften usw.) zu beachten.

2.3.3

Mit der Ausführung der Ingenieurbauwerke darf erst begonnen werden, wenn die geprüften Standsicherheitsnachweise vorliegen und die Prüfung keine Bedenken gegen die Standsicherheit ergeben hat.

2.3.4

Muss aufgrund der vorgefundenen Untergrundverhältnisse die konstruktive Gestaltung einzelner Bauteile geändert werden, so darf mit deren Ausführung erst begonnen werden, wenn von einem anerkannten Prüfsachverständigen für Baustatik bestätigt wird, dass gegen die Ausführung des geänderten Bauteils keine Bedenken bestehen.

2.3.5

Die durch die Planung und bei der Bauausführung berührten Vorländer, Ufer, Böschungen, Dämme und Uferbefestigungen der Leibi bzw. des Landgrabens sind an die Widerlager zügig und in hydraulisch günstiger Form so anzupassen und zu sichern, dass der ursprüngliche Durchflussquerschnitt des Gewässers nicht verkleinert wird.

2.3.6

Bei der Gestaltung der Ausbauquerschnitte und bei der Bemessung der Baustoffe ist darauf zu achten, dass Böschungen und Sohle ausreichend gegen die beim Hochwasserabfluss auftretenden Schleppkräfte gesichert sind.

2.3.7

Der im Zuge der Baumaßnahme anfallende Abraum oder Abbruch darf nicht in das Gewässer eingebracht werden und ist ordnungsgemäß zu entsorgen.

2.3.8

Bei der Bauausführung ist dafür Sorge zu tragen, dass die Wasserabführung stets gewährleistet ist. Bei Hochwasser und/oder Eisgang ist die Baustelle vom Vorhabenträger oder dessen Vertreter zu besetzen.

2.3.9

Die Standsicherheit bestehender und geplanter Anlagen in und am Gewässer ist ebenso wie die benachbarter Anlagen stets zu gewährleisten.

2.3.10

Es ist auf den Bestand und die Sicherung vorhandener unterirdischer Anlagen zu achten. Die Lage sämtlicher Anlagen ist rechtzeitig vor Baubeginn zu erheben. Die Sicherheitsbestimmungen der Betreiber dieser Anlagen sind zu beachten. Dies gilt auch für evtl. im Baufeld vorhandene Versorgungsleitungen wie Strom-, Steuerungs- und Fernmeldekabel, Wasser- und Abwasserleitungen usw.

2.3.11

Während und nach der Bauausführung ist darauf zu achten, dass das Gewässer nicht schädlich verunreinigt wird oder eine sonstige nachteilige Veränderung seiner Eigenschaften bewirkt wird. Bei der Ausführung der Arbeiten am Gewässer ist größtmögliche Rücksicht auf die Belange der Fischerei zu nehmen. Während der Bauarbeiten ist so umsichtig vorzugehen, dass keine gewässer- oder fischschädlichen Substanzen in das Gewässer einfließen können.

2.3.12

Der Termin des Beginns der Bauarbeiten am und im Gewässer sind dem Landratsamt Neu-Ulm, dem Wasserwirtschaftsamt Donauwörth und den Fischereiberechtigten und -pächtern wenigstens 14 Tage vorab schriftlich bekanntzugeben. Dem Wasserwirtschaftsamt ist das Bauende ebenfalls anzuzeigen.

2.3.13

Der durch den Brücken- und Straßenbau betroffene Uferbewuchs ist zu ersetzen.

2.3.14

Dem Vorhabenträger obliegen die Unterhaltung und die Sicherung der Brücken und die Unterhaltung der Leibi und des Landgrabens in dem vom Brückenbau-

werk überdeckten Bereich und anschließend auf je 5 m im Ober- und Unterwasser der Brücken. Die Mehrkosten der Gewässerunterhaltung, die durch das Bauvorhaben bedingt sind, hat der Vorhabenträger oder sein Rechtsnachfolger nach den jeweils geltenden Bestimmungen zu tragen.

2.3.15

Die Abnahme hat durch einen privaten Sachverständigen zu erfolgen.

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 Neu-Ulm zu benachrichtigen.

2.5 Geogene Bodenbelastungen

Sollten geogene Bodenbelastungen festgestellt werden, ist das Landratsamt Neu-Ulm davon in Kenntnis zu setzen.

3. Hinweise zur Bauwasserhaltung

Falls während der Bauzeit das Entnehmen, Zutagefördern, Zutageleiten und Ableiten von Grundwasser sowie das Einleiten in das Grundwasser oder in ein oberirdisches Gewässer erforderlich wird, ist hierfür rechtzeitig die wasserrechtliche Erlaubnis beim Landratsamt Neu-Ulm zu beantragen.

VII. Naturschutzrechtliche Auflagen

1.

Der landschaftspflegerische Begleitplan (Maßnahmenplan, Unterlage 9.2T) ist im Benehmen mit dem Landratsamt Neu-Ulm – Untere Naturschutzbehörde – zu vollziehen.

2.

Zur Gewährleistung einer möglichst umweltschonenden Durchführung der Baumaßnahmen und der fachkundigen Durchführung der naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen ist eine Umweltbaubegleitung (ökologische Bauleitung) einzusetzen. Das hiermit beauftragte Fachpersonal ist der Unteren Naturschutzbehörde beim Landratsamt Neu-Ulm namentlich zu benennen.

3.

Die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen zur Gestaltung, zum Artenschutz, zum Ausgleich und Ersatz sind im angegebenen Umfang (Form, Ausführung und Ausführungszeitpunkt) zu leisten, zu pflegen und bezüglich der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf Dauer bis zum Ende der Betriebszeit des Straßenteilstücks und dessen Rückbau zu erhalten.

4.

Für die Meldung der planfestgestellten Ausgleichsflächen gemäß dem landschaftspflegerischen Begleitplan (Maßnahmenplan, Unterlage 9.2T) an das Ökoflächenkataster beim Bayerischen Landesamt für Umwelt ist spätestens acht Wochen nach Bestandskraft dieses Beschlusses der Regierung von Schwaben – Höhere Naturschutzbehörde – der vollständig ausgefüllte Meldebogen des Bayerischen Landesamtes für Umwelt in elektronisch weiterverarbeitbarer Form zu übermitteln.

5.

Die entsprechend dem Maßnahmenplan vorzunehmenden CEF-Maßnahmen sind gem. EU-Leitfaden (KOM2007) zu überwachen, das heißt deren Erfolg ist im Rahmen eines Monitorings gegenüber der Unteren Naturschutzbehörde nachzuweisen. Zum ersten Mal ist dies vor Baubeginn notwendig. Danach sind Bestanderfassungen der betroffenen Arten im 1., 3. und 5. Jahr nach der Einrichtung und danach - sofern erfolgreich- alle 3 bis 5 Jahre durchzuführen. Funktionskontrollen sind jährlich erforderlich. Gegebenenfalls sind die Maßnahmen in Abstimmung mit der Unteren und Höheren Naturschutzbehörde anzupassen.

6.

Baustelleneinrichtungs- und Lagerplätze sind in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde festzulegen.

7.

Eine Auffüllung von Grundstücken außerhalb der unmittelbar betroffenen Straßentrasse ist im Landschaftsschutzgebiet nicht zulässig. Der baubedingt anfallende überschüssige Bodenaushub ist abzufahren und ordnungsgemäß zu entsorgen.

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

1.3

Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabenbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Vorhabenträger die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Befunde und Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten der wissenschaftlichen Auswertung der Befunde und Funde zählen nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Bay. 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 Vorhabenträger und dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zustande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.

2. Versorgungseinrichtungen und Telekommunikation

2.1 Informationspflichten

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

- Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm Netzbauabteilung N 21, Telefon: 0731/166-1903
- bayernets GmbH, Poccistr. 7, 80336 München
- DB Energie GmbH, Richelstr. 3, 80634 München, Telefon: 089/178889-15

- LEW-Verteilnetz GmbH Betriebsstelle Günzburg, Postfach 200203, 89309 Günzburg, Telefon: 0800 539 638 3
- Verizon GmbH, Planauskunft/Cable Protection, Rebstockerstr. 59, 60326 Frankfurt, Telefon: 069/97268-6934. Sollte eine Ausweichtrasse notwendig sein, ist ein Vorlauf von 60 Tagen einzuhalten.
- Deutsche Telekom Technik GmbH, Technische Infrastruktur, Niederlassung Südwest, PTI 22 Ulm, PB 5, Olgastr. 63, 89073 Ulm. Telefon: 0731/100-86507 (20 Kalenderwochen vor Baubeginn)

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

2.2. Auflagen für Arbeiten im Bereich der Leitungen der Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm Netze GmbH

Es sind die DIN 1998, die „Anweisungen zum Schutz unterirdischer Leitungen“ sowie die „Vorschriften über die Ausführung von Erdarbeiten zur Verlegung von Kabel-, Erdgas- und Trinkwasserleitungen“ der Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm Netze GmbH zu beachten.

2.3 Auflagen für Arbeiten im Bereich der Gasleitung von bayernets

- Für Arbeiten jeglicher Art im Bereich der Anlagen der bayernets GmbH sind eine vorherige Abstimmung mit der bayernets GmbH und eine örtliche Einweisung erforderlich.
- Arbeiten innerhalb des Schutzstreifens der Gashochdruckleitung sind nur mit vorheriger Zustimmung der bayernets GmbH erlaubt.
- Die Zugänglichkeit der Anlagen für Wartungs- und Reparaturarbeiten ist uneingeschränkt zu erhalten.
- Die Mindestdeckung der Gasleitung von 1 m darf nicht unterschritten werden. Niveauveränderungen sind nur mit ausdrücklicher Zustimmung der bayernets GmbH zulässig.
- Beim Bau der Straßen, Gräben und Wege darf es zu keiner Gefährdung der Gasleitung kommen.
- Im Schutzstreifen der Leitung dürfen keinerlei Bauwerke errichtet werden. Ebenso ist dort das Aufstellen von Baucontainern, die Lagerung von Material, Geräten und Aushub verboten.

- Der Einsatz von Maschinen und Baufahrzeugen im Schutzstreifen ist nur nach vorheriger Absprache mit der bayernets GmbH und nach entsprechender Absicherung gestattet.
- Ein Befahren der bayernets-Leitungen mit schweren Fahrzeugen ist nur nach Abstimmung mit der bayernets GmbH und unter Einhaltung besonderer Sicherheitsvorschriften erlaubt.
- Der Hinweis-Schilderpfahl R18A darf nur einvernehmlich mit der bayernets GmbH versetzt werden.

2.4 Auflagen für Arbeiten im Bereich der 110-kV-Bahnstromleitung Nr. 428 Augsburg-Neu-Ulm und der Masten Nr. 225 bis 226

- Der Bestand und Betrieb der Bahnstromleitung ist auf Dauer zu gewährleisten.
- Innerhalb eines Schutzstreifens von 18 m beidseits der Leitungsachse sind Beschränkungen der Bauhöhe zu beachten, für deren Spezifizierung Angaben über die NN-Höhen zwingend erforderlich sind.
- Die Standsicherheit des Mastes Nummer 225 muss gewahrt bleiben. Innerhalb eines Radius von 6,5 m um die Mastmitte dürfen Grabungsarbeiten, Aufschüttungen, Lagerungen von Materialien, Bebauungen und Bepflanzungen nicht durchgeführt werden.
Das sich daran anschließende Gelände darf höchstens mit einer Neigung von 1 zu 1,5 abgetragen werden.
- Die Zufahrt zu den Masten muss jederzeit für Lkw gewährleistet sein.
- Eine Bepflanzung mit Bäumen und Sträuchern ist innerhalb des Schutzstreifens nur im Rahmen von Dienstbarkeiten bzw. schuldrechtlichen Verträgen möglich.

2.5. Auflagen für Arbeiten im Nahbereich von Anlagen der LEW Verteilnetz GmbH

- Vor Beginn der Tiefbauarbeiten haben sich die ausführenden Firmen über die genauen Kabellagen zu erkundigen und die zum Schutz der Kabel zu treffenden Maßnahmen abzusprechen.

110-kV-Leitung Anlage 53201 (W5/V5/Z5)

- Beidseits der Leitungsachse besteht ein Schutzbereich von je 25 m. In diesem sind die einschlägigen EN-Normen bzw. DIN-VDE-Vorschriften zu beachten. Dadurch sind die Unterbauungs- bzw. Unterwuchshöhen in diesem

Bereich beschränkt. Eventuelle Bepflanzungen des Fahrbahnrandes im Leitungsschutzbereich bedürfen der Zustimmung der Verteilnetz GmbH. Nach DIN VDE 0105 ist bei Arbeiten in Spannungsnähe immer ein bestimmter Schutzabstand zu den Leiterseilen einzuhalten.

- Die in den Lageplänen angegebenen Lagen und Höhen der geplanten B 10 und der begleitenden Bauwerke und Auffahrten sind einzuhalten.
- Im Leitungsschutzbereich sind Aufschüttungen, Lagerung von Baumaterial und Bauhilfsmitteln sowie das Aufstellen von Baubaracken u. ä. nur nach Abstimmung mit der LEW Verteilnetz GmbH zulässig.
- Bauarbeiten jeglicher Art in der Nähe der Versorgungseinrichtungen müssen unter Beachtung der technischen Regeln zur Betriebssicherheit (TRBS 2131) der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin und der Unfallverhütungsvorschriften für elektrische Anlagen und Betriebsmittel (BGV A3) der Berufsgenossenschaft Energie-Textil-Elektro-Medienerzeugnisse erfolgen. Arbeiten in der Nähe elektrischer Freileitungen sind gefährlich. Das Merkheft für Baufachleute vom Verband der Netzbetreiber, Ausgabe 2006, ist zu beachten.
- Eine kreisförmige Fläche mit einem Radius von 7,5 m um den Mastmittelpunkt des Gittermastes Nr. 62/34 ist von jeglichen Tiefbauarbeiten auszunehmen. Diese Fläche (Erdauflastbereich des Mastes) hat während der gesamten Baumaßnahme unversehrt zu bleiben. Ihr Rand muss gegebenenfalls gegen Abrutschen des Erdreichs gesichert werden. Die Fundamentköpfe des Gittermastes sind von Erdreich freizuhalten.

Niederspannungsanlagen bei Bau-km 5+040

- Sollten durch die Baumaßnahme auch die 1-kV-Netzanschlusskabel betroffen sein, ist dies frühzeitig mit der Betriebsstelle Illertissen, Saumweg 7 89257 Illertissen, Telefon: 07303/9675-45 abzustimmen.

2.6 Auflagen für Arbeiten im Bereich der Bestandsleitungen der Verizon Deutschland GmbH

Der Betrieb der im Baubereich befindlichen Bestandstrasse der Verizon Deutschland GmbH muss jederzeit aufrechterhalten bleiben. Sollten Sicherungsmaßnahmen dafür nicht ausreichen, ist eine durchgängige Ausweich-Trasse zu erstellen. Für diesen Fall ist eine Vorlaufzeit von 60 Tagen einzuräumen. (vgl. A.VIII.2.1)

3. Grundstückszufahrten

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

4. Forstwirtschaft

4.1

Im Zuge der Projektausführung sind die tatsächlich beanspruchten bzw. gerodeten Waldflächen zu erfassen und der Unteren Forstbehörde anzuzeigen.

4.2

Die Anlage der Ersatzaufforstungen ist in Abstimmung mit dem örtlich zuständigen Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Krumbach vorzunehmen. Dabei sind Detailfestlegungen, insbesondere zur Wahl der Baumarten und bezüglich der Grenzabstände zu den angrenzenden Grundstücken, zu treffen.

4.3

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

4.4

Nur temporär (während der Bauarbeiten) beanspruchte Flächen sind anschließend wieder mit Wald im Sinne des Gesetzes aufzuforsten.

5. Fischerei

5.1

Der Termin des Beginns der Arbeiten am Gewässer ist den Fischereiberechtigten (bei Verpachtung den Fischwasserpächtern) mindestens 14 Tage vorab schriftlich bekannt zu geben.

5.2

Bei der Ausführung der Arbeiten an den Gewässern ist größtmögliche Rücksicht auf die Belange der Fischerei zu nehmen.

5.3

Während der Bauarbeiten dürfen gewässer- oder fischschädlichen Substanzen nicht in die Gewässer gelangen.

5.4

Der Eintrag von Sedimenten aus dem Baustellenbereich ist zu verhindern.

5.5

Der Antragsteller hat Schäden, die der Fischerei durch die Bauarbeiten entstehen, zu ersetzen.

5.6

Querungsbauwerke sind so zu gestalten, dass keine Fischwanderbarrieren entstehen.

5.7

Es ist dafür Sorge zu tragen, dass bei einer (evtl. notwendigen) Wasserhaltung die Sichttiefe des eingepumpten Grundwassers 0,8 m nicht unterschreitet.

5.8

Die neu zu schaffenden Gewässerabschnitte sind mit einem eng gehaltenen Niedrigwassergerinne und einer kiesigen umlagerungsfähigen Sohle herzustellen. Als Struktur gebende Elemente sind in einem Abstand von weniger als 10 m Wurzelstöcke und Flussbausteine wechselseitig im Bach einzubauen.

5.9

Für eventuelle Verfüllungen zur Gestaltung des Trucksäßsees darf nur nährstoffarmes kiesiges Material verwendet werden.

5.10

Name, Anschrift und Rufnummer des verantwortlichen Betriebsbeauftragten beim Vorhabenträger sind den Fischereiberechtigten bzw. den Fischwasserpächtern im Vorfluter im Bereich der Einleitungsstelle schriftlich bekannt zu geben.

Falls fischschädliche Substanzen in ein Gewässer gelangen, sind die betroffenen Fischereiberechtigten bzw. die Fischwasserpächter unverzüglich zu benachrichtigen.

6. B 10 als Bedarfsumleitung für den Autobahnverkehr der BAB A 7

Bei der Bauausführung sind die entsprechenden Weisungen des Bayerischen Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr zum Ferientourismusverkehr an Ostern und Pfingsten, sowie zu den verkehrslenkenden Maßnahmen in der Hauptreisezeit zu beachten.

IX. Vorrang der Auflagen und sonstigen Regelungen

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

X. Entscheidungen über Einwendungen

1. Der Vorhabenträger 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.

XI. Verfahrenskosten

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

B. Sachverhalt

I. Beschreibung des Vorhabens

Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens ist der zweibahnige Ausbau der Bundesstraße B 10 zwischen Neu-Ulm (St 2021) und der Anschlussstelle Nersingen (A 7) im Landkreis Neu-Ulm.

Die Baumaßnahme liegt im Zuge der Bundesstraße 10 von Stuttgart über Ulm zur Anschlussstelle Nersingen an die BAB A7. Die B 10 stellt eine überregional bedeutende Verbindungsachse von der B 30/B 28 bei Ulm/Neu-Ulm zur BAB A 7 AS Nersingen dar und erfüllt eine wichtige Funktion als Autobahnzubringer für den Ballungsraum Ulm/Neu-Ulm. Des Weiteren hat die Bedeutung der Verbindungsfunktion der B 10 zwischen der grenzüberschreitenden B 30/B 28 und der A 7 AS Nersingen durch den höhenfreien Ausbau der B 10 im Kreuzungsbereich Memminger Straße/Europastraße und im Kreuzungsbereich Reuttier Straße/Europastraße zugenommen. Der in Planung befindliche höhenfreie Ausbau der Kreuzung Otto-Hahn/Otto-Renner-Straße mit der Europastraße wird diese Bedeutung weiter erhöhen.

Der zum Ausbau vorgesehene Teilabschnitt der B 10 ist für den überregional ausgerichteten Durchgangsverkehr auf der B 30 sowie für den regionalen Ziel- und Quellverkehr des Ballungsraumes Ulm/Neu-Ulm die direkte Verbindung zur A 7 Richtung Norden und zur A 8 Richtung Osten.

Die Erweiterung des Teilabschnittes auf vier Fahrstreifen dieser regional und überregional bedeutsamen Fernstraße ist im aktuellen Bedarfsplan für Bundesfernstraßen unter der laufenden Nummer 209 als vordringlicher Bedarf eingestellt (vgl. Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG in der Fassung vom 23.12.2016, in Kraft getreten am 31.12.2016, BGBl. I S.3354).

Die Länge der Baustecke der B 10 beträgt 5,509 km. Die Baulängen der Anschlüsse an das weitere Straßennetz betragen weitere rund 5,5 km. Die bestehende Fahrbahn soll ausgebaut werden und dabei soweit als möglich in ihrem jetzigen Zustand erhalten bleiben. Als Ausbauquerschnitt ergibt sich gemäß der Richtlinie für die Anlage von Autobahnen von 2008 (RAA 2008) für den zweibahnigen Ausbau der RQ 31. Dieser Regelquerschnitt ist aufgrund der prognostizierten täglichen Verkehrsstärke (DTV) von rund 36.000Kfz/24h gemäß RAA anzuwenden. Daneben ermöglicht er bei künftigen Betriebsmaßnahmen eine 4+0 Führung, das heißt der Verkehr kann im Baustellenbereich auf einer Richtungsfahrbahn weiterhin vierspurig laufen.

Die vorhandene Fahrbahn der B 10 mit 8 m Breite wird zu einer Fahrbahn mit 9 m Breite erweitert, sowie um einen Standstreifen von 3 m Breite ergänzt. Das Bankett ist mit 1,5 m bemessen. Die zusätzlich neu anzubauende Fahrbahn mit den gleichen Maßen wird durch einen 4 m breiten Mittelstreifen abgetrennt.

Künftig wird die B 10 im Ausbaubereich zweibahnig geführt und alle Einmündungen bzw. Kreuzungen werden zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Gewährleistung eines durchgängigen Verkehrsflusses höhenfrei erstellt.

Die zukünftige Straßennetzgestaltung ändert sich im Anschlussbereich der St 2021. Der Anschluss der Staatsstraße an die B 10 wird um rund 600 m in Richtung Osten verlegt und höhenfrei ausgeführt. Der bestehende Anschluss entfällt, die bestehende St 2021 wird vom jetzigen Kreuzungspunkt bis zum Anschluss an die neue St 2021 zur Gemeindestraße abgestuft, an deren westlichem Ende nach der letzten Zufahrt eine Wendemöglichkeit entsteht.

Die ausgebaute B 10 wird wegen der Zweibahnigkeit im Bereich der freien Strecke als Kraftfahrstraße betrieben. Zur Anbindung für langsamere Fahrzeuge, die die B 10 nicht mehr benutzen dürfen, wird das untergeordnete Straßennetz entsprechend ausgebaut. Für landwirtschaftliche Fahrzeuge steht eine erweiterte landwirtschaftliche Wegeführung zur Verfügung.

Im Einzelnen wird auf die Planunterlagen Bezug genommen.

II. Entwicklungsgeschichte der Planung

Die B 10 im gegenständlichen Planungsabschnitt wurde als Entlastungsstraße für die Orte Burlafingen, Pfuhl, Offenhausen und Neu-Ulm am 23.12.1992 dem Verkehr übergeben. Die Verkehrsbelastung nahm seit 1993 an allen Zählstellen stetig zu. Ihre Entwicklung seit der amtlichen Zählung 2010 und einer 2013 zusätzlich durchgeführten ergibt für den Ausbaubereich, dass die B 10 im heutigen Zustand ihre Kapazitätsgrenze erreicht hat. Die Rohdaten der amtlichen Verkehrszählung 2015 bestätigen den Trend der Verkehrszunahme, sie liegen zum Zeitpunkt des Erlasses des Bescheids jedoch noch nicht in endgültiger Form vor. Die in einer Machbarkeitsstudie im Jahre 2002 untersuchte direkte Verbindung der B 10 von Osten kommend ab der Einmündung St 2021 hin zur B 30/B 28 durch Ludwigsfeld (Querspange B 10/B 28/B 30) wurde im Februar 2003 zugunsten eines höhenfreien Ausbaus der bestehenden B 10 im Stadtgebiet Neu-Ulm vom Stadtrat mehrheitlich abgelehnt. Bei der seinerzeitigen Fortschreibung des Bedarfsplans für Bundesfernstraßen wurde der Neubau der Querspange

dem Wunsch der Stadt Neu-Ulm entsprechend in den „weiteren Bedarf“ zurückgestuft.

Die Änderungen an den höhengleichen Kreuzungen der B 10 im Stadtgebiet von Neu-Ulm (Europastraße) werden außerhalb des Bedarfsplanes mit kommunaler Kostenbeteiligung als Um- und Ausbaumaßnahmen finanziert.

Die Höhenfreimachung der Kreuzung B 10 und St 2031 (Memminger Straße) wurde 2007 dem Verkehr übergeben. Der Umbau der Kreuzung B 10 und B 28 ist ebenso fertiggestellt wie der Umbau der Kreuzung B 10 und St 2021/St 2029 (Reuttier Straße). Derzeit wird der höhenfreie Umbau der Kreuzung B 10 und Otto-Hahn / Otto- Renner-Straße geplant.

Im Gegensatz zum Ausbau der B 10 im Innenstadtbereich von Neu-Ulm ist der nachträgliche Anbau der zweiten Fahrbahn zwischen Breitenhof (St 2021) und der AS Nersingen (A 7) als vordringlicher Bedarf im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen eingestellt. Die im Vorentwurf vorgelegte und genehmigte Planung beinhaltet den zweibahnigen Ausbau im Bereich zwischen Neu-Ulm (St 2021) und der AS Nersingen (A 7) mit durchwegs höhenfreien Kreuzungen.

Der Vorentwurf wurde am 22.12.2011 von der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Inneren mit Gesehenvermerk des Bundes vom 16.12.2011 genehmigt.

Für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens wurde ein Verkehrsgutachten aus dem Jahr 2008 fortgeschrieben. Darin wurde u.a. die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte untersucht sowie der Prognosehorizont bis zum Jahre 2030 erweitert. Neben dem Verkehrsgutachten wurden auch die Erhebungen zum Artenschutz aktualisiert und in die Planunterlagen eingearbeitet.

III. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Das Staatliche Bauamt Krumbach beantragte mit Schreiben vom 29.08.2014, am selben Tage eingegangen bei der Regierung von Schwaben, die Planfeststellung für den zweibahnigen Ausbau der Bundesstraße B 10 von Neu-Ulm (St 2021) bis zur Anschlussstelle Nersingen (A 7). Aufgrund dieses Antrags lagen die Planunterlagen in der Fassung vom 29.08.2014 in der Zeit vom 21.10.2014 bis einschließlich 20.11.2014 in Neu-Ulm und Nersingen nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht aus.

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

Im Anhörungsverfahren wurden von den beteiligten Behörden und Verbänden Stellungnahmen unterschiedlich starken Umfangs abgegeben.

Eine Vielzahl von Privatpersonen hat Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben, die sich überwiegend gegen den Ausbau der B 10 zu einer autobahnähnlichen, vierspurigen Straße mit dem sich aus der RAA 2008 ergebenden Querschnitt RQ 31 richten.

Zahlreiche Landwirte befürchten lange Umwege, wenn die B 10 künftig wie in den Plänen vorgesehen als Kraftfahrstraße betrieben werden soll. Darüber hinaus wurden Nachbesserungen beim Lärmschutz, für den ÖPNV, bei der Situierung des Pendlerparkplatzes und im Bereich des Naturschutzes gefordert.

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 03.02. und 04.02.2015 in der Gemeindehalle der Gemeinde Nersingen, Rathausplatz 1, in Nersingen erörtert. Über diesen Erörterungstermin wurde eine Niederschrift angefertigt.

Aufgrund der erhobenen Einwendungen und als Ergebnis der Erörterung hat der Vorhabenträger unter dem Datum vom 28.04.2016 Planänderungen in das Verfahren eingearbeitet, die als Roteintragung und Tekturen in den Unterlagen gekennzeichnet sind. Die Tekturunterlagen wurden mit Schreiben vom 30.05.2016, eingegangen bei der Regierung von Schwaben am selben Tage, vorgelegt.

Die Änderungen beziehen sich insbesondere auf:

- die Verlegung der Bushaltestelle Breitenhof
- die Vergrößerung der Ausbaubreite des kombinierten Geh-, Rad- und Wirtschaftswegs südlich der B 10
- die Veränderung des Ausgleichskonzepts am Landgraben
- die Ergänzung der Lärmschutzanlagen am Breitenhof und Froschlachweg
- die Lageänderung des Pendlerparkplatzes
- die Querungshilfe an der NU 6
- die Ergänzung des landwirtschaftlichen Wegenetzes bei Steinheim
- die Widmung der Buchbergstraße zum öffentlichen Feld- und Waldweg
- die Veränderung der Feldwegeführung im Anschluss an die St 2021
- die Anpassung an tatsächliche Veränderungen

Zudem wurden die Unterlagen für eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) vorgelegt.

Die geänderten Pläne wurden in der Zeit vom 14.06.2016 bis 13.07.2016 nach ortsüblicher Bekanntmachung in Neu-Ulm und Nersingen zur allgemeinen Ein-

sicht ausgelegt. Auch die Träger der öffentlichen Belange erhielten die Möglichkeit, zu den Änderungen Stellung zu nehmen. Gleichzeitig wurden Öffentlichkeit und andere Behörden auch im Rahmen der von der Regierung von Schwaben nunmehr für die Ausbaumaßnahme als notwendig erachteten Umweltverträglichkeitsprüfung beteiligt. Die zur Öffentlichkeitsbeteiligung vorgenommenen Bekanntmachungen enthielten deutliche Hinweise darauf, dass es sich um eine Beteiligung im Rahmen einer Planänderung handelt. Ebenso wurde auf die hinzugekommene Umweltverträglichkeitsprüfung und die dazu ausgelegten Unterlagen besonders hingewiesen.

Gegen die ausgelegten Pläne erhoben wiederum eine Vielzahl von Privatpersonen Einwendungen, die sich nur teilweise auf die Planänderungen bzw. die Prüfung der Umweltverträglichkeit bezogen.

In einem weiteren Erörterungstermin am 05.10.2016 in der Iselhalle, 89233 Neu-Ulm/Burlafingen Thalfinger Straße 82, wurden die Einwendungen und Stellungnahmen behandelt, soweit sie sich auf die Planänderungen und die UVP bezogen. Auch hierüber wurde eine Niederschrift erstellt.

C. Entscheidungsgründe

I. Allgemeines

1. Notwendigkeit und Bedeutung der Planfeststellung

Nach § 17 Satz 1 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Demzufolge ist der hier gegenständliche zweibahnige Ausbau der B 10 zwischen Neu-Ulm (St 2021) und der AS Nersingen (A 7) einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen planfeststellungspflichtig.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt, 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). Im Planfeststellungsbeschluss wird der Plan festgestellt und über Einwendungen entschieden (Art. 74 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 Satz 1 BayVwVfG). Dem Träger des Vorhabens sind Vorkehrungen oder die Errichtung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind (Art 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG).

Die straßenrechtliche Planfeststellung macht nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG; Konzentrationswirkung).

Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 in Verbindung mit § 10 WHG. Gemäß § 19 WHG kann die Regierung von Schwaben im Einvernehmen mit der zuständigen Wasserbehörde jedoch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden. Auf Grund der Regelungen in § 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG und Art. 6 bis 8 BayStrWG konnten auch die in A.III. des Beschlusstexts enthaltenen straßenrechtlichen Verfügungen getroffen werden.

2. Voraussetzungen der Planfeststellung

Die Feststellung der vorgelegten Pläne für den zweibahnigen Ausbau der B 10 zwischen Neu-Ulm (St 2021) und der AS Nersingen (A 7) einschließlich ihrer Folgemaßnahmen liegt im Ermessen der Planfeststellungsbehörde. Dieser Ermessensspielraum geht nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts über ein einfaches Verwaltungsermessen hinaus. Wesentliches Element des Planungsermessens ist die sogenannte planerische Gestaltungsfreiheit. Diese mit dem Wesen jeder Planung zwangsläufig verbundene Gestaltungsfreiheit unterliegt jedoch rechtlichen Bindungen. Die Planfeststellungsbehörde muss insbesondere drei Planungsschranken beachten:

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

Hierbei darf keinem Belang von vornherein ein besonderer Vorrang eingeräumt werden. Sämtliche betroffenen Belange sollen durch die Abwägung miteinander und gegeneinander zum Ausgleich gebracht werden.

Das Abwägungsgebot verlangt, dass überhaupt eine Abwägung stattfindet, dass in die Abwägung die Belange eingestellt werden, die nach Lage der Dinge einzustellen sind, dass die Bedeutung der betroffenen Belange nicht verkannt wird und dass der Ausgleich zwischen den Belangen in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange nicht außer Verhältnis steht.

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

II. Verfahrensrechtliche Bewertung

1. Zuständigkeit und Verfahren

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

2. Prüfung der Umweltverträglichkeit

2.1 Gesetzliche Grundlagen

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

Für die plangegenständliche Ausbaumaßnahme wurde Ende 2008 / Anfang 2009 eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles gem. § 3 c Satz. 1 UVPG in Verbindung mit Ziffer 14.6 Anlage 1 zum UVPG durchgeführt mit dem Ergebnis, dass unter Berücksichtigung einiger Auflagen eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht geboten erschien. Die Öffentlichkeit wurde darüber am 10.02.2009 im Regierungsamtsblatt Nr. 2 entsprechend unterrichtet.

Nach dem IMS IIB2-4382-002/16 vom 22.04.2016 ist inzwischen beim Bau oder Ausbau von Bundes- und Landstraßen, die in den Planunterlagen eine Widmungsbeschränkung zur Kraftfahrstraße vorsehen, vorsorglich eine UVP durchzuführen. Derzeit läuft im Rahmen eines Vorlagebeschlusses des BayVGH eine Anfrage beim EuGH, die sich unter anderem auch mit der Klärung des Begriffs der „Schnellstraße“ im europarechtlichen Sinn befasst. Nach dem Urteil des EuGH, Az. C-142/07 vom 25.07.2008, ist zu erwarten, dass alle dem Kraftfahrzeugverkehr vorbehaltenen, nur über Anschlussstellen oder besonders geregelte Kreuzungen erreichbare Straßen, auf denen insbesondere das Halten und Parken verboten ist, als Schnellstraßen definiert werden. Eine endgültige Klärung dieser Frage ist erst in ca. einem Jahr zu erwarten. Deshalb ist die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung zur Vermeidung von Verzögerungen geboten. Auch aus der Aktualisierung des obengenannten IMS vom 20.02.2017 ergibt sich kein anderes Ergebnis.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird nach § 2 Abs. 1 UVPG als unselbstständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens für den plangegenständlichen Ausbau der B 10 durchgeführt. Die Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgt durch das Anhörungsverfahren nach § 17a FStrG, Art 73 BayVwVfG. Am Ende der Planfeststellung muss dann gemäß § 11 UVPG eine

zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens (vgl. C.II.3 dieses Beschlusses) und eine Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 12 UVPG (vgl. C.II.3.6 dieses Beschlusses) erfolgen.

An die Ermittlung und Bewertung der Umweltauswirkungen eines Vorhabens dürfen nach höchstrichterlicher Rechtsprechung (vgl. insbesondere BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 19.94, NVwZ 1996, 1016) keine überhöhten Anforderungen gestellt werden. Insbesondere gebieten weder das UVPG noch die UVP-Richtlinie, dass Umweltauswirkungen anhand schematisierter Maßstäbe oder in standardisierten und rechenhaft handhabbaren Verfahren ermittelt und bewertet werden, oder dass solange es an solchen Verfahren fehlt, dies durch einen Dialog der Fachleute beider Seiten bis zur Erreichung eines Kompromisses auszugleichen wäre.

Die UVP ist auch kein „Suchverfahren“, in dem alle nur erdenklichen Auswirkungen eines Vorhabens auf Umweltgüter und deren Wertigkeit bis in alle Einzelheiten untersucht oder wissenschaftlich bislang ungelöste Fragen geklärt werden müssen. Vielmehr soll die UVP die Grundlagen für die Beurteilung der möglichen erheblichen Umweltauswirkungen eines Projekts liefern (vgl. UVP-Richtlinie, Erwägungsgrund 6).

2.2 Ablauf des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens

Die Umweltverträglichkeitsprüfung beginnt grundsätzlich damit, dass der Vorhabenträger zu seinen Plänen die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen vorlegt.

Der Vorhabenträger hat eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 6 UVPG erstellt und als Unterlage 19.4 im Rahmen der Tektur den bisherigen Plänen beigelegt.

Gemäß § 9 UVPG wurde der Öffentlichkeit Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit erfolgte im Rahmen des Anhörungsverfahrens zu den geänderten Plänen gemäß § 17a FStrG, Art 73 BayVwVfG durch die erneute Auslegung und den entsprechenden Hinweis auf die Umweltverträglichkeitsprüfung und die ausliegenden entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens bei der ortsüblichen Bekanntmachung. Die anderen Behörden im Sinne des § 7 UVPG wurden im Rahmen der erneuten Beteiligung zur Tektur auch über die Umweltverträglichkeitsprüfung und die dazu vorgelegten Unterlagen unterrichtet.

Im Rahmen des Erörterungstermins vom 05.10.2016 wurden auch die Einwendungen und Stellungnahmen zur UVP erörtert.

2.3 Rechtliche Würdigung der vorgelegten UVP-Unterlagen

Die umweltbezogenen Gesichtspunkte sind zunächst in den zu diesem Verfahren gehörenden Planunterlagen aufgeführt, insbesondere im Erläuterungsbericht (Unterlage 1T), im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19.1T) im Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 19.2T), im artenschutzrechtlichen Gutachten (Unterlage 19.3T), in den landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen (Unterlagen 9.1T – 9.4T), in der immissionstechnischen Untersuchung (Unterlagen 17.1T – 17.2T), in der wassertechnischen Untersuchung (Unterlagen 18.1 – 18.2). Dazu kommt die allgemeinverständliche nichttechnische Zusammenfassung (Unterlage 19.4).

Die artenschutzrechtlichen Erhebungen und das artenschutzfachliche Gutachten wurden von Dipl.- Biol. Rolf Schreiber, Washingtonallee 33, 89231 Neu-Ulm erstellt.

Diese Unterlagen enthalten in ihrer Gesamtheit die für die zusammenfassende Darstellung erforderlichen Angaben. Insbesondere die Planunterlage 19.4 enthält die Zusammenstellung der nach § 6 UVPG erforderlichen Angaben über die Umweltauswirkungen des Vorhabens.

Die zur Umweltverträglichkeitsprüfung vorgelegten Unterlagen genügen den Ansprüchen des UVPG.

Die vom Bund Naturschutz im Schreiben vom 27.07.2016 Ziffer 1.2 getroffenen Aussagen über die fehlende Abwägung und Ergebnisoffenheit der vom Vorhabenträger vorgelegten Unterlagen verkennen, dass eben diese notwendige und zu Recht geforderte Abwägung von der Regierung von Schwaben als Planfeststellungsbehörde vorzunehmen ist. Die Regierung ist für die Prüfung der Umweltverträglichkeit zuständig und hat die in § 1 UVPG geforderte Ermittlung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf Mensch und Umwelt vorzunehmen. Die notwendigen Ausführungen dazu finden sich unten unter C.II.3.1 bis 3.6 dieses Beschlusses.

Die vom Vorhabenträger gemäß § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG vorgelegten Unterlagen über die wichtigsten vom Träger des Vorhabens geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten entsprechen den Anforderungen dieser Vorschrift.

Entgegen den Ausführungen des Bund Naturschutz im Schreiben vom 27.07.2016 unter Ziffer 1.3 ist eine Alternativenprüfung über die vom Vorhabenträger geprüften Lösungsmöglichkeiten hinaus im Rahmen der UVP nicht notwendig.

Gemäß § 6 Abs.3 Nr. 5 UVPG ist eine Übersicht der **vom Träger des Vorhabens geprüften** anderweitigen Lösungsmöglichkeiten und die Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen des Vorhabens vorzulegen. Die Fassung des § 6 Abs. 3 und 4 UVPG orientiert sich dabei weitgehend an der UVPG-Änderungsrichtlinie. Aus dem Vergleich zwischen dem deutlich abgeschwächten Richtlinientext und dem ursprünglich von der Kommission vorgeschlagenen Entwurf wird deutlich, dass unter der Geltung der Richtlinie (die Grundlage für den § 6 Abs. 3 UVPG ist) vom Träger des Vorhabens nur solche Projektalternativen darzustellen sind, die er aus eigenem Antrieb erwogen hat. Der geänderte Richtlinientext hat lediglich zur Streichung des Wortes „gegebenenfalls“ geführt. Vorzulegen sind nach wie vor nur die vom Vorhabenträger **geprüften** Lösungsmöglichkeiten (Hoppe/Beckmann, UVPG, 4. Auflage, Randnr. 4 bis 6 zu § 6 UVPG).

Die vom Vorhabenträger in der Unterlage 19.4 vorgenommene Alternativenprüfung entspricht also den Anforderungen des § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG. Darüber hinaus kann davon ausgegangen werden, dass sich die Umweltauswirkungen des RQ 31 bei einer Verringerung des RQ logischerweise verringern, die Umweltauswirkungen eines kleineren Querschnitts also in den vorgelegten Unterlagen – entsprechend reduziert – mit enthalten sind.

2.4 Grundlagen des Berichts zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Nachfolgende Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen des Straßenbauvorhabens beruhen auf den vom Vorhabenträger in diesem Verfahren vorgelegten Planunterlagen (vgl. oben C.II.2.3), den Stellungnahmen der betroffenen Bürger und auf den Ermittlungen der beteiligten Behörden.

3. Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen

Die zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen soll gemäß Nr. 0.5.2.2 Abs. 4 der Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des UVPG (UVPGVwV) zum einen eine Bestandsaufnahme des räumlichen Zustandes der Umwelt im räumlichen Auswirkungsbereich des Vorhabens (Ist-Zustand der Umwelt), zum anderen eine Prognose der voraussichtlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt (voraussichtliche Veränderung der Umwelt infolge des geplanten Vorhabens) enthalten.

In der zusammenfassenden Darstellung sollen Aussagen über Art und Umfang sowie die Häufigkeit oder – soweit fachrechtlich geboten – die Eintrittswahr-

scheinlichkeit bestimmter Umweltauswirkungen getroffen werden. Darüber hinaus soll angegeben werden, aus welcher Informationsquelle die wesentlichen Angaben stammen (vgl. Nr. 0.5..2.2 Abs.1 und 3 UVPGVwV).

Welche Umweltauswirkungen des Vorhabens zusammenfassend dargestellt werden müssen, ergibt sich aus der Auflistung in § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG. Dabei sind grundsätzlich alle abwägungsrelevanten Wirkungen auch unterhalb gesetzlicher Zumutbarkeitsregelungen zu berücksichtigen.

3.1 Beschreibung des Vorhabens

Bezüglich der Beschreibung des Vorhabens wird auf B.I dieses Beschlusses und die Planunterlagen 1T (Erläuterungsbericht) sowie 19.1T (Landschaftspflegerischer Begleitplan Erläuterungsbericht) verwiesen.

3.2 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich

Der Planungsraum liegt im westlichen Teil des Regierungsbezirkes Schwaben im Landkreis Neu-Ulm. Das Projekt betrifft das Gebiet der Stadt Neu-Ulm mit den Gemarkungen Finningen, Pfuhl, Burlafingen und Steinheim. Das Gemeindegebiet von Nersingen wird lediglich im östlichen Teil am Ende der Ausbaustrecke tangiert.

Der Planungsraum liegt im Naturraum 04 Donau-Iller-Lech-Platte. Gemäß der naturräumlichen Feingliederung ist das Gebiet überwiegend der Untereinheit 044 „Unteres Illertal“ zuzuordnen, dessen Nordgrenze das Pfuhler, Finninger und Bauernried bildet. Der östliche bzw. nordöstliche Teil des Planungsraumes tangiert die Untereinheit 045 „Donautal“ und 0046-A „Riedellandschaft der Iller-Lech-Schotterplatten“.

Topografisch liegt das Untersuchungsgebiet überwiegend in der weitgehend ebenen Riedlandschaft des Pfuhler, Finninger und Bauernrieds (470 m – 475 m üNN). Lediglich in den Randbereichen des Riedes sind Geländeerhebungen in Form von Tertiärrelikten vorhanden (Buchberg 493 m üNN, Kapellenberg 491 m üNN), die nicht von den zwischen bzw. nacheiszeitlichen Schmelzwasserströmen abgetragen wurden.

Die im Jahre 1992 für den Verkehr freigegebene B 10 verläuft diagonal durch das Landschaftsschutzgebiet „Pfuhler, Finninger und Bauernried“ (Schutzgebietsverordnung vom 16.12.1998, Anpassungsverordnung vom 17.12.2001, Änderungsverordnung vom 18.11.2010). Die Größe des Schutzgebietes beträgt aktuell 1.907 ha. Durch die Ausweisung als Schutzgebiet soll der Charakter des

Rieds mit seinen Riedwiesen, Tümpeln und dem auf Niedermoorresten stehenden typischen Gehölzbewuchs sowie der die Ebene überragende Buchberg in seiner Besonderheit erhalten bleiben und das Gebiet für eine extensive, stadtnahe und naturangepasste Erholung der Bevölkerung des Verdichtungsraumes Ulm/Neu-Ulm gesichert werden. Die bestehende Schutzgebietsverordnung nimmt in ihrem § 5 Maßnahmen im Zuge der B 10 vom Veränderungsverbot und der Erlaubnispflicht aus. Insgesamt ist die Riedlandschaft trotz der Nähe zur Stadt Neu-Ulm mit ihren Stadtteilen Pfuhl, Burlafingen, Steinheim, Ludwigsfeld, Reutti und Finningen noch weitgehend durch landwirtschaftliche Nutzung geprägt. Die B 10 trennt den überwiegend intensiv ackerbaulich genutzten nördlichen Teil des Schutzgebietes von seiner Kernzone im Süden ab. Der mittlere Grundwasserflurabstand beträgt durchschnittlich 1 bis 1,5 m.

Südlich der B 10 weist das Ried einen parkartigen Charakter mit vorherrschender Grünlandnutzung und inselartig eingestreuten Wald- und Heckenbeständen auf. In diesem Bereich liegt auch der Großteil der durch den Neubau der B 10 im Jahre 1990 notwendigen gewordenen Ausgleichsflächen.

Neben der landwirtschaftlichen Nutzung stellt das Ried einen wertvollen Naherholungsraum für die Bevölkerung des Verdichtungsraumes Ulm/Neu-Ulm dar, insbesondere für die Stadtteile Pfuhl und Burlafingen. Es eignet sich ausgezeichnet für die Erholungsnutzung durch Fußgänger und Radfahrer.

Trucksäßsee und Brandstätter See zeugen vom ehemaligen Kiesabbau. Dabei wird das Umfeld des Brandstätter Sees schwerpunktmäßig von der Erholung (bade-, wasser- und angelsportliche Aktivitäten) und im nördlichen Uferbereich von kleingartenartigen Nutzungsstrukturen (Gartenhäuser und Teiche) geprägt. Der Trucksäßsee wurde gemäß dem Rekultivierungsbescheid vom 07.06.1993 als naturnaher Landschaftssee gestaltet. Eine Nutzung als Badensee oder für ähnliche Freizeitaktivitäten ist nicht vorgesehen. Die Erholungsnutzung beschränkt sich auf extensiv betriebenen Angelsport und Spaziergängeraktivitäten. Wegen der schlechten Erreichbarkeit mit Kraftfahrzeugen besteht ein geringerer Nutzungsdruck als beim Brandstätter See.

Im Westen bildet das angrenzende Gewerbegebiet Pfuhler Ried der Stadt Neu-Ulm eine scharfe Nutzungsgrenze. Im aktuellen Flächennutzungsplan von Neu-Ulm wurden das Gewerbegebiet Schwaighofen und die Kompostieranlage Breitenhof erweitert und aus dem Geltungsbereich des Landschaftsschutzgebietes heraus genommen.

Die Waldbestände werden von mesophilen Laub- und Mischwäldern dominiert, die zum großen Teil Auenrelikte darstellen, welche von ihrer Artengarnitur her

sowohl vom Iller- bzw. Donauauwald als auch vom angrenzenden Eichenhainbuchenwald der tertiären Süßwassermolasse bestimmt sind. Im Bereich des Knotenpunktes der B 10 mit der St 2023/NU 6 sind ältere Eichenmischbestände vorhanden, die jedoch aufgrund ihrer straßennahen und verinselten Lage erheblich an ökologischem Wert verloren haben. In der Waldfunktionskarte für die Region Donau-Iller (Fassung vom 16.10.2013) sind diese von der Baumaßnahme tangierten bzw. überbauten Waldflächen allerdings als Wald mit besonderer Funktion für das Landschaftsbild ausgewiesen.

Neben den aufgeführten Nutzungen ist der Naturschutz ein Schwerpunkt des Pfulher, Finninger und Bauernrieds. Dabei stellt der Landgraben die zentrale Biotopverbundachse des BayernNetz Natur-Projektes *Biotopverbund Iller-Donau* dar. Dieses Projekt soll den durch die dichte Besiedelung der Städte Neu-Ulm und Ulm unterbrochenen Biotopverbund der beiden großen Flüsse in Form eines Bypasses wieder herstellen. Ausgehend von der Illerschleife und dem Plesenteich wurden bereits zahlreiche hochwertige Ersatzlebensräume für Tiere und Pflanzen im Umfeld des Landgrabens geschaffen. Im Landschaftsplan und im Gewässerpflegeplan der Stadt Neu-Ulm sind weitere Renaturierungsprojekte am Landgraben und den zufließenden Gräben vorgesehen, die zum großen Teil bereits umgesetzt worden sind.

Im westlichen Bereich des Untersuchungsgebiets zwischen der B 10 und der St 2021 liegt das Mischgebiet Breitenhof, das auf Grund seiner straßennahen Lage bereits bisher in der Wohnqualität erheblich beeinträchtigt ist.

Südlich des Trucksäßsees befindet sich der Lager- und Umschlagplatz eines landwirtschaftlichen Lohnunternehmers mit umfangreichem Holz- und Strohlager. Östlich des Trucksäßsees liegt der Birkhof, neben dem Aussiedlerhof am Froschlachweg das einzige Einzelgehöft im Untersuchungsraum.

Insgesamt ist festzustellen, dass die Kernzone des Landschaftsschutzgebietes südlich der B 10 in seinem ursprünglichen und ungestörten Riedcharakter noch weitgehend erhalten ist.

Im Untersuchungsgebiet befinden sich zahlreiche amtlich kartierte Biotope und nach § 30 BNatSchG geschützte Flächen, deren Abgrenzung allerdings veraltet ist. Daneben haben sich weitere Biotope entwickelt, die aber nicht amtlich kartiert sind. Deshalb wurden sie bei Erstellung des Bestands- und Konfliktplans eigenkartiert und entsprechend dargestellt.

3.3 Beschreibung der Maßnahmen zum Ausgleich, zur Vermeidung und Minimierung von erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen

Die Maßnahmen zum Ausgleich, zur Vermeidung und Verringerung von erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen ergeben sich ebenso wie die zahlreichen Gestaltungsmaßnahmen aus dem Maßnahmenplan (vgl. Unterlage 9.2T Blatt 1 bis 5) und den Maßnahmenblättern (vgl. Unterlage 9.3T).

Die in der Unterlage 9.3T dargestellten Maßnahmen sind schlüssig und nachvollziehbar. Die Planfeststellungsbehörde macht sie sich daher in vollem Umfang zu Eigen. Soweit notwendig, werden sie im Zusammenhang mit der Beschreibung der zu erwartenden Umweltauswirkungen (C.II.3.4) bei den einzelnen Schutzgütern und bei den Ausführungen zum Naturschutz (C.III.7) näher erläutert.

3.4 Beschreibung der zu erwartenden Umweltauswirkungen des Vorhabens unter Berücksichtigung der Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen

Auf der Grundlage der vom Antragsteller vorgelegten Unterlagen, der behördlichen Stellungnahmen, der Äußerungen und Einwendungen Dritter und eigener Ermittlungen sind folgende Auswirkungen und Wechselwirkungen auf die Schutzgüter des § 2 UVPG zu erwarten:

3.4.1 Umweltauswirkungen auf den Menschen

Wohnen, Wohnumfeld

Die geplante Ausbaustrecke verläuft weitgehend außerhalb dicht besiedelter Räume. Lediglich das Mischgebiet Breitenhof südlich der B 10 und der Aussiedlerhof am Froschlachweg liegen im unmittelbaren Einflussbereich der Straße. Hier besteht bereits eine erhebliche Vorbelastung durch Lärm- und Staubimmissionen, die sich ohne Berücksichtigung der vom Vorhabenträger geplanten aktiven und passiven Schall- und Sichtschutzanlagen betriebsbedingt erhöhen wird. Die Gebäude in der Breitenhofstraße werden jedoch durch aktive Schall- und Sichtschutzmaßnahmen geschützt. Dadurch können die Lärmgrenzwerte mit Ausnahme eines Immissionspunktes eingehalten werden. Dort kommen Schallschutzfenster zum Einsatz.

Für das Gebäude am Froschlachweg können durch Anpassung und Verlängerung des bestehenden Lärmschutzwalles sowie das Aufsetzen einer Lärmschutzwand auf die Dammkrone die erforderlichen Tag- und Nachtgrenzwerte eingehalten werden.

In den genannten Bereichen ergibt sich keine Verschlechterung der Wohn- und Wohnumfeldsituation.

Erhebliche negative Beeinträchtigungen der Luftqualität sind aufgrund der Ausbaumaßnahme nicht zu erwarten (vgl. Unterlage 17.1T Immissionstechnische Untersuchungen, Erläuterungsbericht Ziffer 2 Erläuterungen zu den Luftschadstoffen).

Die Untersuchungen zu den Luftschadstoffen sind in sich schlüssig und kommen zu dem Ergebnis, dass alle Luftschadstoffgrenzwerte eingehalten sind. Die Befürchtung, dass durch den sog. „Dieselskandal“ die angewandte Rechenmethode zu falschen Ergebnissen führt, ist nicht berechtigt. Die angewandte Rechenmethode geht nicht von Prüfstandwerten aus, sondern legt der Berechnung Werte zugrunde, die im Fahrbetrieb von Autos ermittelt wurden.

Daneben werden die Ortsbereiche von Offenhausen, Pfuhl und Burlafingen durch die prognostizierte Verkehrsanziehung der zweibahnigen B 10 entlastet.

Freizeit und Erholung

Das Planungsgebiet, insbesondere das Landschaftsschutzgebiet „Pfuhler, Finninger und Bauernried“ ist von hoher Bedeutung für die menschliche Erholung. Das Vorhaben beeinträchtigt diese Erholungsfunktion durch Verlärmung, Schadstoffeintrag und negative Blickbeziehungen. Im Gegensatz zu den Ausführungen des Bund Naturschutzes im Schreiben vom 27.07.2016 unter Ziffer 1.4.1 und den zahlreichen gleichlautenden Einwendungen, die von einer Entwertung des wohnortnahen Erholungs- und Landschaftsschutzgebiets ausgehen, können die Beeinträchtigungen durch Ausgleichsmaßnahmen sowie entsprechende Gestaltungsmaßnahmen auf ein akzeptables Maß reduziert werden. Zu beachten ist hierbei auch, dass bereits durch die bestehende B 10 eine hohe Beeinträchtigung besteht. Dies gilt insbesondere für die zusätzliche Verlärmung. Bereits der Lärm der bestehenden B 10 beeinträchtigt die Erholungsfunktion des Rieds so sehr, dass der zu erwartende Anstieg in diesem Punkt keine wesentliche Verschlechterung darstellt. Im Übrigen geht die Verordnung des Landkreises Neu-Ulm über das Landschaftsschutzgebiet „Pfuhler, Finninger und Bauernried“ in der aktuellen Fassung davon aus, dass Maßnahmen im Zuge der B 10 vom Veränderungsverbot des § 3 Abs. 2 der Verordnung und von der Erlaubnispflicht des § 4 der Verordnung ausgenommen sind. Das heißt, dass der Ordnungsgeber von vorneherein davon ausgeht, dass es im Landschaftsschutzgebiet zu Ausbaumaßnahmen an der B 10 kommen wird. Die Einschränkung des Schutzzwecks der Verordnung, zu dem auch die Sicherung des Gebiets für eine stadtnahe und naturangepasste Erholung der Bevölkerung ge-

hört, wird also vom Ordnungsgeber für Maßnahmen im Zuge der B 10 von vorneherein toleriert.

Um der durch den Ausbau bedingten Erhöhung der Zerschneidungswirkung entgegen zu steuern, werden zahlreiche Kreuzungsmöglichkeiten angeboten (Unterführung Mooritzenweg, Fuß- und Radweg auf dem Brückenbauwerk BW 0-5, Fuß- und Radwegeführung beim neuen Pendlerparkplatz etc.). Im Bereich der neuen Brückenbauwerke wird eine Verbesserung der Einbindung der Trasse in das Landschaftsbild durch zahlreiche Gestaltungsmaßnahmen erreicht. Auch die Anbindung der Riedlandschaft bleibt erhalten. Für Radfahrer wird sie durch die Verlegung und Asphaltierung bestehender Feldwege sogar verbessert. Der Anschluss des Erholungsgebietes an das öffentliche Verkehrsnetz wird durch die verlegten Bushaltestellen weiterhin gewährleistet. Die besonders stark frequentierten Rad- und Wanderwege verlaufen außerhalb des Planungsraumes. Das bestehende Wegenetz bleibt erhalten bzw. wird durch Verlegung ersetzt. Insgesamt wird die Erholungsnutzung nicht erheblich und nachhaltig beeinträchtigt.

3.4.2 Umweltauswirkungen auf Tiere

Durch den Ausbau der B 10 ändert sich die Breite vom derzeitigen RQ 11 auf den RQ 31. Für die Anlage der beiden neuen Fahrstreifen einschließlich Mittel- und Standstreifen wird Lebensraum überbaut und geht damit verloren. Durch den Bau treten vorübergehende Störungen auf und der durch den Verkehrsbetrieb gestörte Raum verbreitert sich geringfügig, aber auf der gesamten Strecke des Straßenbauvorhabens. Wegen der Vorbelastung durch die vorhandene Straße erfolgt durch die Verbreiterung keine signifikante **zusätzliche** Zerschneidungs- und Trennwirkung.

Im Gebiet beidseits der Straße wurden im Lauf des Jahres 2008 die Tiergruppen Fledermäuse, Vögel, Amphibien, Reptilien und Libellen kartiert. Die Kartierungen und Strukturen wurden 2013/2014 überprüft, die Amphibien 2013, sowie die Vögel 2014 und 2016 nochmals in größerem Rahmen kartiert. Weitere streng geschützte Arten werden unter Auswertung vorhandenen Daten im „worst-case-Szenario“ behandelt. Als Ergebnis der Kartierungen und Auswertungen werden Vorkommen verschiedener europarechtlich streng geschützter Arten festgestellt bzw. für möglich erachtet. Die meisten davon werden durch den Ausbau gar nicht oder nur in unerheblichem Umfang berührt. Potentiell betroffen sind aber **Biber, Fledermäuse, Zauneidechsen, Laubfrosch, Bach-**

muschel, Haselmaus und insbesondere die Ackervogelarten (Feldlerche, Kiebitz, Rebhuhn und Wiesenschafstelze).

Folgende Störungs- und Schädigungstatbestände kommen in Betracht:

Akuter Verlust von Lebensraum und Individuen

Durch den Ausbau werden verschiedene Strukturen überbaut und versiegelt. **Dadurch geht Lebensraum für die dort siedelnden Arten verloren bzw. die Individuen selbst werden möglicherweise sicher entfernt und dabei evtl. getötet.**

Vorübergehende Störungen

Durch den Bau- und Maschinenbetrieb im Rahmen der Straßenbauarbeiten ergeben sich Störungen vor allem durch Lärm und Unruhe, aber auch durch Erschütterungen, optische Reize, Abgase oder ähnliches.

Auswirkungen des Straßenverkehrs

Die Straße ist bereits vorhanden. Bis 2030 wird eine Zunahme der Verkehrszahlen auf ca. 35.300 Fahrzeuge pro Tag prognostiziert. Vermutlich werden auch höhere Geschwindigkeiten gefahren. Kollisionen mit größeren Tieren werden durch eine vollständige Abzäunung verhindert. Die Fließgewässerbrücken von Leibi und Landgraben dienen gleichzeitig auch als Durchlässe für die Tierwelt. Ebenso werden vorhandene kleinere Rohre unter der Fahrbahn, die von Klein- und Mittelsäußern genutzt werden, beibehalten und teilweise erweitert, um die Quermöglichkeiten zu erhalten und zu verbessern.

Auswirkungen der Einleitung von kontaminiertem Oberflächenwasser

Direkte Einleitungen sind nicht geplant. Die Entwässerung erfolgt flächig über die Böschungen bzw. Sickermulden, so dass negative Auswirkungen nicht zu erwarten sind.

Vorbelastung

Die bestehende Straße beeinträchtigt den Raum durch Flächenversiegelung und Zerschneidungswirkung. Lärm- und andere Immissionen des Straßenverkehrs sowie Salzverwehungen im Winter belasten die Flächen beidseits. Die langjährige landwirtschaftliche Nutzung der meisten Flächen im Pfuhler Ried mit Ausbringung von Pestiziden und Düngern sowie regelmäßiger Veränderung des Oberbodens stellt aktuell eine mehr oder weniger große Störung dar, führt aber nicht zum Verlust der Funktion der Flächen als Lebensraum für Offenland-Vogelarten. Die Freizeitnutzung durch Spaziergänger (oft mit Hunden), Radfahrer sowie an den Gewässern durch Baden und Angeln (mit Besatzmaßnahmen) verursacht ebenfalls Belastungen bzw. Störungen für die Natur. Motocross- und Quad-Fahrer, die den Lagerplatz an der Ausfahrt Burlafingen nutzen, stören ei-

nerseits, andererseits erhalten sie auch die Rohbodenflächen bzw. schaffen regelmäßig neue.

Die vom Bund Naturschutz im Schreiben vom 27.07.2016 angeführte Zerschneidungswirkung des Ausbaus auf die Landschaft und die damit verbundenen Trennungswirkungen auf die betroffenen Tierarten werden durch die Vermeidungsmaßnahme V 5 saP (Querschnittsaufweitung der Landgrabenbrücke) und die Minimierungsmaßnahmen M 2 (Anlage von 2 Stahlprofildurchlässen in der Größe von 2,40 m mal 1,80 m mit Anlage von beidseitigen Bermen) und M 3 (Erhalt und Verlängerung eines bestehenden Durchlasses) ausreichend reduziert.

Die Ausgleichflächen für die Ackervogelarten sind ordnungsgemäß berechnet. Die Berechnung ist in der Unterlage 19.3T unter 5.2 nachvollziehbar dargestellt. Sie stützt sich auf die Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“ des Bundesverkehrsministeriums (BMVBS / Garniel & Mierwald 2010). Unter Berücksichtigung der dort definierten „Effektdistanzen“ (vom Fahrbahnrand bis 100 m, von 100 m bis 300 m und von 300 m bis 500 m) und der „Wirkungsprognose“, aus der sich die Störungen der Feldlerchenreviere berechnen lässt (siehe Abb. 9, 9a und 10, Unterlage 19.3T Ziffer 5.5) werden die Ausgleichflächen in sich schlüssig und nachvollziehbar berechnet. Dabei findet auch die Tatsache Berücksichtigung, dass die Ackervögel auf den für sie als optimale Lebensräume gestalteten Flächen deutlich bessere Bedingungen zum Brüten und zum Nahrungserwerb vorfinden als auf den bisher genutzten straßennahen Flächen. Die Planfeststellungsbehörde macht sich die dortigen Berechnungen, die in Abstimmung mit der Höheren Naturschutzbehörde erstellt wurden, zu Eigen.

Alle negativen Auswirkungen für die o. g. potentiell betroffenen Arten können durch Vermeidungsmaßnahmen beim Bau sowie vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen so reduziert werden, dass die Individuen bzw. Populationen nicht erheblich gestört oder beeinträchtigt werden.

Durch entsprechende Vermeidungsmaßnahmen (V saP) und funktionserhaltende Maßnahmen (CEF = vorgezogene Ausgleichsmaßnahme) können Verbotsstatbestände der Tötung, Schädigung bzw. Störung nach § 44 Abs.5 BNatSchG vermieden werden. Die geplanten Minimierungs- und Schutzmaßnahmen sind in den Unterlagen 9T und 19T detailliert dargestellt. Die Vermeidungs- bzw. funktionserhaltenden Maßnahmen des speziellen Artenschutzes sind als V saP- bzw. CEF-Maßnahmen eigens aufgeführt. Auf diese Unterlagen wird verwiesen.

Entscheidend für den Erfolg der Artenschutzmaßnahmen ist die im LBP und saP-Gutachten beschriebene zeitliche Reihenfolge. Es darf keine zeitliche Verzögerung entstehen, d.h. die Umsetzung muss 1 – 2 Jahre vor Baubeginn, teilweise bei Baubeginn bzw. während der gesamten Bauzeit erfolgen und ist dauerhaft zu gewährleisten. Die CEF-Maßnahmen müssen vor Baubeginn funktional wirksam sein.

Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen verbleiben dann nicht.

3.4.3 Umweltauswirkungen auf Pflanzen

Nicht wiederherstellbare Biotop sind von der Baumaßnahme nicht betroffen. Allerdings sind überwiegend Sekundärbiotop jungen und mittleren Alters betroffen, die jedoch in überschaubaren Zeiträumen wiederhergestellt werden können. Außerdem befindet sich der überwiegende Teil der Biotop in der Beeinträchtigungszone der bestehenden Straße. Dadurch sind diese Lebensräume in ihrer Funktion bereits gemindert.

Die vorhandene Biotopkartierung ist veraltet. Sie wurde im Planungsraum nicht fortgeschrieben. Die im Zuge des Neubaus der B 10 in den 1990ziger Jahren überbauten Biotop wurden nicht aus der Kartierung herausgenommen. Deshalb sind kartierte Biotop teilweise nur noch als Fragmente erhalten. Neu geschaffene Biotop sind dagegen in der Kartierung noch nicht enthalten. Deshalb wurden insgesamt 20 Biotop im Rahmen der Planung eigenkartiert.

Im Zuge der Rekultivierung der Baggerseen wurden insbesondere am Truck-säßsee neue Sekundärbiotop geschaffen. Aufgrund ihres jungen Alters sind diese Biotop noch in der Entwicklungsphase und können ihre Funktion für den Naturhaushalt erst in absehbarer Zeit erfüllen.

Durch die in Unterlage 9T dargestellten Minimierungs-, Schutz-, Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen werden die Eingriffe in Biotop vermieden bzw. unvermeidbare Eingriffe ausgeglichen. Nicht ausgleichbare Beeinträchtigungen nach § 15 BNatSchG verbleiben nach Durchführung der Maßnahmen nicht.

3.4.4 Umweltauswirkungen auf den Boden

Das Untersuchungsgebiet liegt am Nordrand eines von der Iller aufgeschütteten Schwemmkegels. Die großen Schotterablagerungen sind vorwiegend von kiesig-sandigen Auelementen überlagert. Im näheren Planungsumgriff ragen der Buchberg bei Steinheim und der Kapellenberg bei Pfuhl aus den fluvioglazialen quartären Schotterfeldern heraus.

Die Schotterkörper stellen ein ergiebiges Grundwasservorkommen dar, das von zahlreichen Wasserversorgern zur Wassergewinnung genutzt wird. Die Böden im Untersuchungsgebiet bestehen lt. Konzeptbodenkarte überwiegend aus sandig bis schluffigen Kalkgleyen und Kalkanmoorgleyen. Daneben nehmen Gley-Pararendzinen und Braunerde-Gleye größere Anteile ein. Höherwertige Böden aus Parabraunerden und Braunerden bilden nördlich des Feldgrabens und östlich des Buchbergs die Grundlage für intensive Ackernutzungen. Sehr hochwertige Ackerböden mit tiefgründigen Braunerden aus Lößlehm nehmen die Hänge des Buchbergs ein.

Niedermoorböden haben ihren Schwerpunkt im Gebiet südwestlich von Finningen im Bereich des Finninger- und Bauernrieds bzw. Wiedemannwaldes zwischen der Staatstraße 2021 und der Staatsstraße 2029. Allerdings sind die früher dominierenden Niedermoorböden durch Entwässerungsmaßnahmen und Nutzungsintensivierung weitgehend degradiert worden.

Nach Aussage der Bodengütekarte von Bayern weisen die Flächen im Planungsumgriff überwiegend gute Erzeugungsbedingungen auf. Die Flächen nördlich der B 10 sind größtenteils mit der Ertragsmesszahl 5 klassifiziert, die Bereiche südlich der B 10 mit der Ertragsmesszahl 4. Im Bereich des Buchbergs, im Umfeld von Pfuhl und südlich von Neu-Ulm kommen auch Böden mit der Messzahl 6, teilweise auch 7 vor.

Wie bei jeder Straßenbaumaßnahme sind Auswirkungen auf den Boden durch die Neuversiegelung unvermeidbar. Der Rückbau bestehender Straßenflächen kann nur einen kleinen Teil davon ausgleichen. Insgesamt verbleibt eine Neuversiegelung von 11,53 ha. Dafür wurde zwar nach den Grundsätzen der Gemeinsamen Bekanntmachung vom 21.06.1993 der Ausgleichsbedarf ermittelt, dennoch ergeben sich durch die unvermeidbare Versiegelung von landwirtschaftlicher und sonstiger Bodenfläche insgesamt hohe negative Auswirkungen, da sämtliche Bodenfunktionen verloren gehen. Eine gewisse Kompensation wird durch umfangreiche ökologische Ausgleichsmaßnahmen erreicht, insbesondere dadurch, dass bisher einer intensiven Nutzung unterliegende Böden einer extensiven Nutzung zugeführt werden.

3.4.5 Umweltauswirkungen auf das Wasser

Die Riedlandschaft wird von einer Vielzahl von Bachläufen und Entwässerungsgräben von Süd/Südwest nach Nordost durchzogen. Im Planungsraum sind dies im Wesentlichen Leibi, Landgraben, Grenzgraben, Römergraben, Feldgraben, Mooritzengraben und Schwarzengraben. Diese Strukturen weisen eine hohe

Biototypen- und Artenvielfalt auf. Daneben sind durch Kiesausbeutung Baggerseen entstanden. Die B 10 kreuzt Gewässer III. Ordnung; bei Bau-km 2+680 den Landgraben und bei Bau-km 4+660 die Leibi.

Oberflächengewässer

Die Fließgewässer durchziehen das Ried mit einem dichten Netz. Dabei haben Leibi und Landgraben ein überörtliches Einzugsgebiet. Die Vielzahl der kleineren Entwässerungsgräben dient der Intensivierung der landwirtschaftlichen Nutzung. Neben ihrer Funktion als Vorfluter haben sie eine hohe Bedeutung als Biotopverbundachsen.

Es befinden sich zahlreiche Biberdämme an den Fließgewässern, die periodisch wiederkehrende Entwässerungsprobleme an den angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen verursachen.

Grundwasser

Die beiden großen Stillgewässer, die Baggerseen Trucksäß- und Brandstätter See sind bereits oben bei C.II.3.2 beschrieben. Sie sind als großflächige Grundwasseraufschlüsse im Planungsraum vorhanden.

Folgende Grundwassermessstellen gibt es im Umfeld des Untersuchungsgebietes (Quelle: Gewässerkundlicher Dienst Bayern, Betreiber VWA Donauwörth):

- ✓ Messstelle Nr. 9241 „Steinheim“ (Beobachtung seit 1984):
 - Geländehöhe: 465,04 m üNN
 - Höchster Wasserstand: 464,67 m üNN
 - Mittlerer Wasserstand: 463,72 m üNN
 - Niedrigster Wasserstand: 463,05 m üNN
- ✓ Messstelle Nr. 9275 „Gerlenhofen“ (Beobachtung seit 1992):
 - Geländehöhe: 479,96 m üNN
 - Höchster Wasserstand: 478,83 m üNN
 - Mittlerer Wasserstand: 478,29 m üNN
 - Niedrigster Wasserstand: 477,85 m üNN

Im ersten Halbjahr 2014 war der Grundwasserstand durch die anhaltend niederschlagsarme Witterungsphase sehr niedrig. Zwischenzeitlich erfolgte durch starke Niederschlagsereignisse im Juli 2014 wieder ein erheblicher Anstieg. Das zeitweise sehr hoch anstehende Grundwasser bereitete beim damaligen Bau der B 10 erhebliche Probleme. Bei besonders hoch anstehenden Grundwasserspiegeln wird die Radwegunterführung beim Breitenhof zeitweise überflutet. Auf Grund des hohen Grundwasserstandes ist die Entwässerung der Bundesstraße, insbesondere im tieferliegenden Abschnitt zwischen der Breitenhofsiedlung und dem Trucksäßsee nicht ohne Probleme.

Dies wirkt sich auch auf die Planung des zweibahnigen Ausbaus aus.

Schadstoffeinträge in das Grundwasser sind beim Ausbau der B 10 nicht zu erwarten, da das anfallende Niederschlagswasser überwiegend breitflächig über die Straßenböschungen versickert und dadurch gefiltert wird. Aus Gründen des Wasserschutzes soll auf die Anlage von Rohbodenböschungen weitgehend verzichtet werden und auf der gesamten Strecke zumindest eine dünne Oberbodenschicht (5-10 cm) aufgetragen werden.

Die Grundwasserfließrichtung im oberen, quartären Stock ist nach NNO gerichtet.

Amtlich festgesetzte Wasserschutzgebiete sind von der Maßnahme nicht betroffen.

Durch die geplante Baumaßnahme erfolgen teilweise Eingriffe in Oberflächengewässer. Neben den großen Stillgewässern Trucksäßsee und Brandstätter See, die durch Auffüllungen der Uferbereiche betroffen sind, wird eine Vielzahl von Fließgewässern durch die Baumaßnahme beeinträchtigt. Durch den Anbau einer zweiten Fahrbahn und der damit verbundenen Verlängerung der Durchlässe wird die faunistische Durchgängigkeit der Fließgewässer beeinträchtigt. Die Zunahme versiegelter Flächen verursacht zudem einen Verlust der Wasserspeicherfähigkeit des Bodens. Eine nennenswerte Verminderung der Grundwasserneubildungsrate ist jedoch nicht zu erwarten, da das Niederschlagswasser auf weiten Strecken breitflächig über die Straßenböschung abgeleitet und so dem Grundwasser zugeführt wird.

Die vom Bund Naturschutz in seinem Schreiben vom 27.07.2016 unter Ziffer 1.4.4 und in zahlreichen gleichlautenden Einwendungen vorgetragenen Bedenken, die vorgesehene Entwässerung durch großflächige Versickerung sei aufgrund des hohen Grundwasserpegels im Ried nicht möglich und führe zu einem ungefilterten Eintrag von Salzen, Ölen und sonstigen Abriebstoffen in das Grundwasser, werden durch die in Unterlage 18 angestellten Berechnungen widerlegt. Die Berechnungen erfolgten in enger Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Donauwörth. Sie sind in sich schlüssig. Das WWA Donauwörth erklärte sich in seiner Stellungnahme vom 15.12.2014 mit der Straßenentwässerung unter Auflagen einverstanden. Das Landratsamt Neu-Ulm erteilte für das Entwässerungskonzept sein Einvernehmen.

Durch die naturnahe Gestaltung der Uferbereiche des Trucksäßsees und des Brandstätter Sees mit unbelastetem Bodenmaterial (Z0) werden Stoffeinträge in die Gewässer vermieden.

Den Schwerpunkt der ökologischen Ausgleichsmaßnahmen bildet der Landgraben, der durch die geplanten Maßnahmen erheblich aufgewertet wird. Durch die zahlreichen Minimierungs-, Vermeidungs-, Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen, insbesondere den naturnahen Ausbau der Fließgewässer und die Ausweisung von zusätzlichen Schutzstreifen verbleiben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Wasser.

3.4.6 Umweltauswirkungen auf Klima und Luft

Das Untersuchungsgebiet gehört zum Klimabezirk Donau-Iller-Lechplatten und liegt im Übergangsbereich vom kontinentalen zum atlantischen Klimatyp. Die durchschnittliche Jahrestemperatur im Bearbeitungsgebiet beträgt 7,5 - 8° C. Die Summe der jährlichen Niederschläge nimmt von Norden nach Süden zu. Der langjährige Mittelwert der Jahresniederschläge liegt in Neu-Ulm bei ca. 760 mm mit einem Niederschlagsmaximum von 103 mm im Juni. Die Monate Januar, Februar und März sind mit Werten zwischen 41 mm und 43 mm die niederschlagsärmsten Zeiträume. Die Sonne scheint im Durchschnitt 1699 Stunden im Jahr. Die Dauer der Vegetationsperiode (Tagesmittel der Lufttemperatur von mindestens 10° C) liegt zwischen 140 und 150 Tagen. Im Jahresdurchschnitt herrschen Winde aus westlicher bis südwestlicher Richtung vor, was zum einen durch die häufige Zufuhr feuchter atlantischer Luftmassen, zum anderen durch den Verlauf des Donautals von West nach Ost bedingt ist. Der Luftaustausch ist aufgrund der weitgehend ebenen Riedlage nur eingeschränkt möglich. Da die Kaltluft aufgrund des Reliefs nur sehr langsam Donau abwärts abfließt, stellt das Ried ein Kaltluftsammelbecken dar.

Charakteristisch für das Donautal sind daher in den Wintermonaten z. T. lang anhaltende Inversionswetterlagen. Diese Wetterlagen mit geringem Luftaustausch haben die Anreicherung von Luftschadstoffen zur Folge, was insbesondere im Ballungsraum Ulm/Neu-Ulm häufig zu Überschreitungen von Schadstoffgrenzwerten führt.

Der Landschaftsraum ist durch die bestehende Bundesstraße bereits erheblich durch Emissionen aus dem Straßenverkehr vorbelastet. Durch den Ausbau der B 10 ist daher keine signifikante Verschlechterung der Klimasituation zu erwarten. Allerdings werden die bestehenden Beeinträchtigungen der Klimasituation

durch die prognostizierte Verkehrszunahme verstärkt. Durch den zweibahnigen Ausbau der B 10 werden jedoch die Ortsbereiche von Offenhausen, Pfuhl und Burlafingen entlastet, was die Klima-/Luftsituation in diesen dicht besiedelten Bereichen verbessert.

Durch den verbesserten Verkehrsfluss vermindern sich staubedingte Schadstoffemissionen. Die straßenbegleitende Bepflanzung bewirkt eine gewisse Schadstofffiltrierung.

3.4.7 Umweltauswirkungen auf das Landschaftsbild

Das Untersuchungsgebiet wird durch die weitläufige, ebene Riedlandschaft geprägt. Südlich der Bundesstraße weist das Ried einen parkartigen Charakter mit vorherrschender Grünlandnutzung und inselartig eingestreuten Wald- und Heckenbeständen auf. Landschaftsbildprägendes Struktur- und Vegetationselement des Gebietes stellt der weitläufige Riedcharakter mit seinem umfangreichen linearen Fließgewässersystem und den eingestreuten Gehölzinseln dar. Insgesamt kann das Landschaftsbild des Riedes als sehr reizvoll bezeichnet werden, obwohl durch den damaligen Neubau der Bundesstraße eine gewisse Minderung der Schönheit und Eigenart des Landschaftsbildes stattgefunden hat.

Die bestehende Bundesstraße verläuft weitgehend geländegleich in der ebenen Riedlandschaft und ist somit gut in die Umgebung eingepasst. Landschaftsbildprägend bzw. –störend wirken im Wesentlichen nur die Ingenieurbauwerke. Der geplante Anbau einer zweiten Fahrbahn soll wie die bestehende Fahrbahn landschaftsbildschonend in das Gelände eingepasst werden. Größere Dammschüttungen oder Einschnittsböschungen, die das Landschaftsbild beeinträchtigen könnten, sind bei der gegenständlichen Planung im Bereich der Strecke nicht geplant. Lediglich im Bereich der Knotenpunkte B 10/St 2021 und B 10/BAB 7 erfolgen durch die geplanten Ingenieurbauwerke stärkere Eingriffe in das Landschaftsbild. Der Ausgleich für diese Eingriffe erfolgt nach Grundsatz 8 der Gem.Bek. v. 21.03.93. Danach werden Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch landschaftsgerechte Gestaltung und standortgerechte Bepflanzung der Straßenanlage ausgeglichen.

3.4.8 Umweltauswirkungen auf Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Im Planungsbereich sind keine Bodendenkmäler oder sonstige kulturell bedeutsame Objekte bekannt. Im Falle eines im Zuge der Bauarbeiten unerwartet zu-

tage tretenden Bodendenkmals ist umgehend das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege zu informieren.

Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen verbleiben nach Durchführung der Baumaßnahme nicht.

Dauerhaft werden 11,51 ha weitgehend landwirtschaftlich genutzte Fläche durch Überbauung und Versiegelung in Anspruch genommen. Durch den Rückbau nicht mehr benötigter Straßenfläche kann dieser Verlust in kleinen Teilen ausgeglichen werden. Der Waldverlust durch Rodung in Höhe von 0,83 ha kann durch eine Ersatzaufforstung von 1,5 ha kompensiert werden. Umfangreiche ökologische Ausgleichsmaßnahmen bewirken, dass große Teile von bisher landwirtschaftlich intensiv genutzter Fläche einer extensiven Nutzung zugeführt werden können.

3.4.9 Wechselwirkungen

In der Bewertung der Schutzgüter bzw. Projektauswirkungen sind schutzgutübergreifende Wechselwirkungen im Sinne des UVPG zu berücksichtigen, die es in großer Zahl gibt:

- ✓ Eingriffe in Gehölzbestände können negative Auswirkungen auf andere Schutzgüter wie Fauna, Landschaftsbild und Klima haben.
- ✓ Eingriffe in Gewässer wie Grabenverlegung, Verrohrung, Uferaufschüttungen etc. können sowohl Veränderungen des hydrologischen Zustandes des Gewässers bewirken als auch Auswirkungen auf Flora und Fauna haben.
- ✓ Gewässerbegleitende Gehölzsäume sind einerseits wichtige Faktoren für die Gewässerökologie und das Landschaftsbild und bieten einer Vielzahl von Tierarten Lebensraum. Andererseits meiden insbesondere bedrohte Vogelarten wie der Kiebitz und die Feldlerche vertikale Hindernisse, was deren Lebensraum wiederum erheblich einschränkt.
- ✓ Lärmschutzmaßnahmen, die primär zum Schutz des Menschen vor Lärmimmissionen dienen, können gleichzeitig die Biotopqualität der rückseitigen Gehölzbestände erhöhen und stellen einen Schutz für flugfähige Tiere (Vögel, Fledermäuse) vor Kollision mit dem Straßenverkehr dar. Gleichzeitig können sie in manchen Fällen auch eine Barriere für andere Tierarten darstellen.
- ✓ Lärmschutzmaßnahmen haben einerseits hohe Bedeutung für die Wohnqualität der angrenzenden Wohngebiete. Andererseits können diese sowohl positive als auch negative Auswirkungen auf die Erho-

lungseignung, das Landschafts- bzw. Stadtbild sowie den Luftaustausch haben.

- ✓ Die extensive Bewirtschaftung der ökologischen Ausgleichsflächen dient in erster Linie der Aufwertung des Schutzgutes Flora und Fauna. Zusätzlich ergeben sich dadurch auch positive Auswirkungen auf die Schutzgüter Wasser und Boden (verminderte Schadstoffeinträge).

Diese Wechselwirkungen sind jedoch im vorliegenden Fall nur abstrakt fassbar und nicht konkret berechenbar.

Das Vorhaben hat keine wesentlichen Auswirkungen auf die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern.

3.5 Übersicht über die wichtigsten geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen (§ 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG)

Den Anforderungen des § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG ist Rechnung getragen. Diese Vorschrift verlangt nicht eine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung für sämtliche in Betracht kommenden Varianten, sondern nur eine "Übersicht über die wichtigsten, vom Träger des Vorhabens geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten und die Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen des Vorhabens" (BVerwG vom 16.08.1995, UPR 1995, 445). Auch § 17 FStrG verlangt insoweit nicht mehr (BVerwG vom 25.01.1996, DVBl 1996, 677). Vergleiche dazu auch oben C.II.2.3.

3.5.1 Allgemeine Überlegungen

Im Zuge der Vorplanungen wurden vom Staatlichen Bauamt Krumbach zwei Ausbaulösungen als realisierbare Wahllinien in Betracht gezogen. Unter weitgehendem Erhalt der bestehenden Straße drängt sich dabei nur der Anbau einer zweiten Fahrbahn südlich oder nördlich der bestehenden Trasse auf, da es straßenplanerisch und umweltfachlich nicht zielführend ist, eine zusätzliche Fahrbahn abseits der bereits vorhandenen Trasse zu planen. Durch die bestehende Bundesstraße sind bereits eine Vorbelastung und Zerschneidung von Natur und Landschaft gegeben, die durch den Anbau einer zweiten Fahrbahn unter Berücksichtigung der geplanten Vermeidungs-, Minimierungs-, Ausgleichs-, CEF- und Gestaltungsmaßnahmen nicht signifikant verstärkt werden. Weitere Varianten drängen sich unter Berücksichtigung aktueller Vorgaben und Richtlinien nicht auf.

Auf Grund der Vorbelastung durch die zweistreifige B 10 beschränkt sich das Untersuchungsgebiet auf die bestehende Trasse sowie einen Korridor südlich und nördlich der bestehenden B 10 zur Abwägung der Varianten. Das Untersuchungsgebiet des landschaftspflegerischen Begleitplanes geht jedoch über diesen Korridor hinaus und ist aus der Unterlage 19T ersichtlich.

3.5.2 Beschreibung der untersuchten Varianten

Für die bestandsnahe Ausbaustrecke der B 10 bieten sich zwei Varianten an:

Anbau der neuen Fahrbahn an der bestehenden B 10 auf der

Südseite (Südvariante)

oder Anbau der neuen Fahrbahn an der bestehende B 10 an der

Nordseite (Nordvariante)

Bei beiden Varianten kann der Verkehr während der Bauzeit aufrechterhalten werden.

3.5.3 Bewertung der Umweltauswirkungen der beiden untersuchten Varianten

Im Bereich der Kreuzung der B 10 mit der A 7 ist als Zwangspunkt für den Anbau der neuen Fahrbahn auf der Südseite das bestehende Kreuzungsbauwerk der A 7, das nur südseitig eine Brückenöffnung für einen nachträglichen Anbau vorhält, zu sehen.

Schutzgut Wasser

Ein durch den o. g. Zwangspunkt notwendiger Schwenk von Süd nach Nord würde die Entwässerung bedeutend komplizierter machen. Aktuell entwässert die B 10 frei und großflächig über das Quergefälle und die Bankette / Böschungen nach Norden. Diese Art der Entwässerung kann nur bei einem Anbau auf der Südseite weitgehend beibehalten werden. Ein Anbau der zusätzlichen Fahrbahn auf der Nordseite erfordert eine Mittelstreifenentwässerung, die aufwändiger ist und bei der geringen Dammlage der B 10 sowie dem geringen Längsgefälle zusätzliche Schwierigkeiten bereitet. Eine flächenhafte Versickerung über Bankette und Böschungen ist dann unmöglich. Bei punktueller Versickerung sind Sickerbecken und Vorreinigung vorzusehen. Dies ist allerdings auf Grund des hoch anstehenden Grundwassers mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden, was wiederum Konflikte mit dem Schutzgut Wasser nach sich ziehen würde.

Das Schutzgut Wasser wird bei der Südvariante weniger beeinträchtigt.

Schutzgut Boden

Die Nordvariante macht zusätzlich eine längere Verschwenkung an beiden Bauenden notwendig, was zu größerer Versiegelung und damit zu einer größeren Beeinträchtigung des Schutzgutes Boden führt.

Im Falle eines Anbaus der zusätzlichen Fahrbahn auf der Nordseite können etwa 4 km der alten Fahrbahn unverändert verwendet werden, beim Anbau Süd handelt es sich um etwa 5 km Fahrbahn, die in ihrem jetzigen Zustand belassen werden können.

Das Schutzgut Boden wird bei der Südvariante weniger beeinträchtigt.

Schutzgut Pflanzen und Tiere

In Richtung Neu-Ulm befinden sich auf der Südseite der bestehenden B 10 naturschutzfachlich wertvolle junge Sekundärbiotope, die durch die gewählte Trasse beeinträchtigt werden, während auf der Nordseite ökologisch weniger wertvolles Ackerland (Sachgut) beeinträchtigt wird.

Auf der Nordseite der B 10 liegen die schwerpunktmäßigen Vorkommen von artenschutzrelevanten Ackervögeln (Feldlerche, Schafstelze, Rebhuhn, etc.).

Die Beeinträchtigung der Schutzgüter Tiere und Pflanzen sowie Sachgüter hält sich deshalb die Waage.

Sonstige Schutzgüter

Bei den sonstigen Schutzgütern ergeben sich durch die beiden Varianten kaum unterschiedliche Auswirkungen.

Ergebnis

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass nach Bewertung der Umweltauswirkungen von Nord- und Südtrasse der gewählten Plantrasse, die den Anbau im Süden vorsieht, der Vorzug zu geben ist.

3.6 Bewertung der Umweltauswirkungen

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit ausserumweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen. Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt (Ziffer 0.6.1.1 UVPVwV). Da die Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des UVPG für Straßenbauvorhaben (UVPVwV) bislang keine Bewertungskriterien (Konkretisierung der gesetzlichen Umweltaanforderungen) für Straßenbauvorhaben enthalten, sind die Umweltauswirkungen nach Maßgabe der gesetzlichen Umweltaanforde-

rungen aufgrund der Umstände des Einzelfalles zu bewerten (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 08.06.1995, UPR 1995, 391). Die Erhebungstiefe ist ausreichend. Die bei der Umweltverträglichkeitsprüfung festgestellten Auswirkungen auf die Umwelt werden bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses im Hinblick auf die wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze berücksichtigt. Einzelheiten ergeben sich aus der materiell-rechtlichen Würdigung dieses Bescheids.

Als Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung lässt sich festhalten, dass das vorliegende Projekt unvermeidbare Beeinträchtigungen einiger Schutzgüter zur Folge hat. Unter Berücksichtigung von Vermeidungs-, Minimierungs- und Gestaltungs- sowie Ausgleichsmaßnahmen werden die Eingriffe in die Schutzgüter jedoch weitgehend kompensiert (vgl. oben C II.3.4). Mit schwerwiegenden nachteiligen Auswirkungen für die Umweltgüter ist durch den zweibahnigen Ausbau der B 10 zwischen Neu-Ulm und Nersingen daher nicht zu rechnen.

4. Prüfung der Verträglichkeit gemäß der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie und der Vogelschutzrichtlinie

Einer förmlichen Verträglichkeitsuntersuchung nach § 34 Abs. 1 BNatSchG bedarf es nicht, da das Vorhaben weder für sich alleine noch im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet ist, ein Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung oder ein Europäisches Vogelschutzgebiet erheblich zu beeinträchtigen.

III. Materiell-rechtliche Bewertung des Vorhabens

1. Planungsleitsätze

Die materiell-rechtliche Ermächtigung der Regierung von Schwaben als Planfeststellungsbehörde zur straßenrechtlichen Fachplanung ergibt sich aus § 17 FStrG i. V. m. Art. 72 ff Bay VwVfG.

Zentrales Element dieser Ermächtigung ist die damit verbundene planerische Gestaltungsfreiheit. Dieses Planungsermessen wird bei der straßenrechtlichen Planfeststellung jedoch durch das Gebot der Planrechtfertigung beschränkt, d.h.

das Vorhaben muss nach den straßenrechtlichen Zielsetzungen vernünftigerweise geboten sein. Hierzu wird auf die Ausführungen unten C.III.2 verwiesen. Darüber hinaus besteht eine Bindung an die zwingenden materiellen Rechtssätze (gesetzliche Planungsleitsätze). In der Planung sind die maßgeblichen gesetzlichen Planungsleitsätze beachtet.

Schließlich entspricht das Vorhaben auch den behördeninternen Bindungen an die vorbereitenden Planungsentscheidungen des (vormaligen) Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (nunmehr: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) nach § 16 FStrG und den auf dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit beruhenden Anforderungen des Abwägungsgebots.

2. Planrechtfertigung

2.1 Erforderlichkeit des Vorhabens

Das Vorhaben ist nach straßenrechtlichen Zielsetzungen erforderlich. Die vorhandene Situation genügt nicht mehr dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis (§ 3 Abs.1 Satz 2 FStrG).

Wegen der erheblichen Verkehrsbedeutung ist der zweibahnige Ausbau der B 10 zwischen Neu-Ulm und Nersingen im gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen zum Fernstraßenausbaugesetz i. d. F. vom 20.01.2005, zuletzt geändert durch das 6. Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (BGBl I Jahrgang, 2016 S. 3354) -FStrABG-, unter der laufenden Nummer 209 als Vorhaben des vordringlichen Bedarfs enthalten und damit gemäß § 1 Abs. 2 Satz 1 FStrABG, gemessen an den Zielsetzungen des § 1 Abs.1 FStrG vernünftigerweise geboten. Mit der Aufnahme eines Bau- oder Ausbauvorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen entscheidet der Gesetzgeber verbindlich nicht nur über die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG, sondern auch über das Bestehen eines Bedarfs (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 1996, 914). Anhaltspunkte dafür, dass der Gesetzgeber mit der Bedarfsfeststellung vorliegend die Grenzen seines (weiten) Ermessens bei der Normsetzung überschritten hat, sind nicht ersichtlich. Das wäre nur der Fall, wenn die Bedarfsfeststellung evident unsachlich wäre, weil es für die Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan im Hinblick auf die bestehende oder künftig zu erwartende Verkehrsbelastung oder auf die verkehrliche Erschließung eines zu entwickelnden Raums an jeglicher Not-

wendigkeit fehlte oder wenn sich die Verhältnisse seit der Bedarfsentscheidung des Gesetzgebers so grundlegend gewandelt hätten, dass das angestrebte Planungsziel unter keinen Umständen auch nur annähernd erreicht werden könnte (vgl. z. B. BVerwG, Urteil vom 12.03.2008, Az. 9 A 3.06, juris Rn 42).

Aufgrund der aktuell angepassten rechtlichen Grundlagen ist nichts dafür ersichtlich, dass der geplante Bundesstraßenausbau nicht mehr von der gesetzlichen Bedarfsfeststellung nach § 1 Abs. 2 Satz 1 FStrAbG erfasst wäre. Die Bindungswirkung nach § 1 Abs. 2 FStrAbG schließt jedoch nicht aus, dass in der Abwägung andere öffentliche oder private Belange Vorrang erhalten können. Aus diesem Grund werden als Grundlage für die Abwägung und die sonstigen Entscheidungen im Folgenden die mit dem Ausbau der B 10 verfolgten Planungsziele näher erläutert.

Leichtigkeit des Verkehrs

Die B 10 weist im Planfeststellungsbereich ein überdurchschnittlich hohes Verkehrsaufkommen auf. Auf Seite 14 der Unterlage 1T sind die amtlichen Straßenverkehrszählstellen in einer Tabelle dargestellt und mit dem bayerischen Durchschnitt auf Bundesstraßen verglichen:

Mit zum Teil mehr als der doppelten Verkehrsbelastung gegenüber dem bayernweiten Durchschnitt im Stadtgebiet Neu-Ulm und auf freier Strecke ist die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht mehr gegeben. Vor allem in den Zeiten des Berufsverkehrs am Morgen und am Abend ist eine sichere Abwicklung des Verkehrs kaum noch möglich. Die lichtsignalgeregelten Einmündungen der St 2021 und der A 7, ohne die Abbiegevorgänge aus dem nachgeordneten Straßennetz nicht mehr zu bewerkstelligen sind, tragen zusätzlich zu Behinderungen des Verkehrsflusses bei und führen zu Stauungen. Durch die höhengleichen Kreuzungen ist die Verkehrssicherheit zusätzlich beeinträchtigt.

Die für das Bauvorhaben von der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH durchgeführte ergänzende Verkehrsuntersuchung vom 07.07.2008 (nachrichtlich beigelegt), die das zu erwartende Verkehrsaufkommen für die Jahre 2020 bzw. 2025 prognostiziert sowie die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte und Verflechtungsbereiche nachweist, wurde mit Stand vom 29.11.2013 auf den Prognosehorizont 2030 fortgeschrieben(nachrichtlich beigelegt). Hierfür wurden Verkehrserhebungen an der Anschlussstelle Nersingen sowie im Zuge der St 2023 / NU 6 vorgenommen.

Die Entwicklung der Verkehrszahlen auf der B 10 ist seit 1993 dokumentiert. Sie zeigt neben der rasanten Verkehrszunahme auch die große Verkehrsbedeutung der Achse Ulm/Neu-Ulm - Autobahn A 7. Unter der Berücksichtigung der Ist-Analyse 2013, des Prognosebezugsfalles (Prognose ohne 4-streifigen Ausbau) und des Prognosenetzfalles (Prognose mit 4-streifiger B 10) aus der Verkehrsuntersuchung 2013 hat der Verkehr seit 1993 an allen Zählstellen stetig zugenommen. Die aktuelle Verkehrsbelastung von 2013 zwischen Breitenhofstraße (St 2021) und St 2023 / NU 6 beträgt 21.600 Kfz/24h und liegt damit um ca. 4.300 Kfz/24h höher als in der amtlichen Zählung von 2010. Im gleichen Bereich beträgt die Verkehrsstärke des Prognosebezugsfalles in 2030, d.h. Betrachtung ohne einen 2-bahnigen Ausbau der B 10, bereits 23.000 Kfz/24h. Im Vergleich zur Ist-Analyse 2013 ergibt sich somit eine Zunahme um 1.400 Kfz/24h. Die B 10 erreicht zwischen der Anschlussstelle Nersingen an die BAB A 7 und Neu-Ulm im heutigen Zustand ihre Kapazitätsgrenze. Die Rohdaten der amtlichen Straßenverkehrszählung 2015 bestätigen den Trend der Verkehrszunahme, die Zahlen liegen aber zum Zeitpunkt des Erlasses des Bescheids noch nicht in ihrer endgültigen Form vor.

Der zweibahnige Ausbau der B 10 und die damit verbundene höhere Attraktivität des Streckenabschnitts führen zu einer Bündelung der Verkehre. Dadurch ergibt sich eine spürbare Entlastung innerorts in der Hauptstraße (rund 2.100 Kfz/24h) und in der Leipheimerstraße in Pfuhl (rund 700 Kfz/24h), und in der Adenauerstraße in Burlafingen (rund 200 Kfz/24h). In Folge der Steigerung der Leistungsfähigkeit der B 10 und der daran gekoppelten Optimierung des konstanten Verkehrsflusses, insbesondere zu Berufsverkehrszeiten, werden die Verkehrsströme der angrenzenden Strecken gebündelt. Der höhenfreie Ausbau der B 10 verstärkt deren Attraktivitätssteigerung und reduziert das Verkehrsaufkommen in den umliegenden Ortschaften. Dies führt auch zu einer Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit in der Region.

Die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte und Verflechtungsbereiche nach Ausbau wurde in der Verkehrsuntersuchung nachgewiesen, wobei alle Verkehrsströme mindestens Qualitätsstufe B erreichen. D.h. die Möglichkeiten der Geschwindigkeits- und Fahrstreifenwahl der beteiligten Fahrzeugströme werden nur in geringem Maße gegenseitig beeinflusst. Die dabei entstehenden Behinderungen sind kaum spürbar. Der Verkehrsfluss ist nahezu stabil, so dass die ausgebaute B 10 dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis einer Bundesstraße genügt.

Verkehrssicherheit

Die B 10 von Bau-km 3+760 bis Bau-km 4+330 gehört zu den 168 Straßenbereichen in Bayern mit Unfallhäufungen. Das Unfallgeschehen weist im Zeitraum 01.01.1998 - 28.02.2014 im Ausbaubereich insgesamt 508 Unfälle mit 11 Toten, 44 Schwerverletzten, 202 Leichtverletzten und 251 Fällen von Sachschäden auf. Rund 32 % der Unfälle ergaben sich bei Abbiege- und Einbiegevorgängen, weitere 41 % waren Längsverkehrsunfälle.

Auf der Ausbaustrecke der B 10 ereigneten sich in den letzten 16 Jahren Unfälle sowohl an Kreuzungsbereichen als auch auf freier Strecke. Die Unfälle im Kreuzungs- / Einmündungsbereich lassen sich durch die höhenfreie Planung des Teilabschnittes, die Unfälle im Längsverkehr durch die Erweiterung auf zwei Spuren je Fahrtrichtung wesentlich reduzieren. Die Unfälle auf freier Strecke wurden in vielen Fällen durch Überholmanöver verursacht. Durch den hohen Schwerverkehrsanteil von rund 13 % entsteht großer Überholdruck auch an unübersichtlichen Stellen. Ein weiteres Problem liegt im Abkommen von der Fahrbahn, verursacht durch überhöhte Geschwindigkeit. Durch den Ausbau kann eine nachhaltige Verbesserung dieser Situation erreicht werden. Als vorgezogene Maßnahmen zur Senkung der Unfallzahlen kommen derzeit nur Überholverbote in Betracht. Geschwindigkeitsbeschränkungen sind nicht angebracht. Wegen der Verkehrsdichte sind lediglich niedrige Geschwindigkeiten möglich, die aber einen gefährlichen Überholdruck nach sich ziehen. Um die Verkehrssicherheit zu verbessern und das Unfallgeschehen auf ein Mindestmaß zu reduzieren, ist wegen der steigenden Verkehrsentwicklung und der Unfallstatistik ein künftiger Ausbau mit zwei getrennten Richtungsfahrbahnen in diesem Teilabschnitt der B 10 notwendig.

Umweltbeeinträchtigungen in den Ortsbereichen

Der Ausbau führt zu einer Verkehrsentlastung innerorts in Pfuhl und Burlafingen. Dadurch wird in diesen Bereichen die Lärm- und Schadstoffbelastung verringert. Entlang der Ausbaustrecke wird das Verkehrsaufkommen einhergehend mit höheren Fahrgeschwindigkeiten jedoch steigen. Dies hat grundsätzlich eine höhere Abgas- und Lärmbelastung auf freier Strecke zur Folge. Der gleichmäßige Verkehrsfluss, insbesondere im Bereich der aufgelassenen höhengleichen Einmündungen, wirkt dem allerdings entgegen. Durch die Verlagerung der Durchgangsverkehre aus Neu-Ulm, Pfuhl und Burlafingen auf die B 10 wird die Funktionsfähigkeit der betreffenden Ortszentren weiter verbessert.

Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Ein leistungsfähiger Ausbau der B 10 ist nicht nur wegen der enormen Verkehrsbelastung mit steigender Tendenz, sondern auch wegen der überdurchschnittlich hohen Unfallrate mit zum Teil tödlichem Ausgang notwendig. Überholmanöver und Abbiege- / Einbiegevorgänge sind die häufigsten Unfallursachen. Sie sind zurückzuführen auf den hohen Schwerverkehrsanteil und die große Anzahl von stark frequentierten höhengleichen Kreuzungen. Der geplante Ausbau ist nicht nur aus Verkehrssicherheitsgründen, sondern auch für die Aufrechterhaltung der Qualität des Verkehrsablaufes notwendig.

2.2 Einwendungen gegen die Planrechtfertigung

Der Ausbau des Knotenpunktes AS Nersingen BAB A 7 / B10 und der Anschlussstelle der St 2021 / B 10 wird auch von der Bevölkerung als notwendig und damit gerechtfertigt angesehen. Der Bund Naturschutz und zahlreiche weitere gleichlautende Einwendungen sprechen sich aber gegen die Notwendigkeit eines darüberhinausgehenden Ausbaus der B 10 auf der freien Strecke aus.

Es wird darauf hingewiesen, dass sich die erhöhten Unfallzahlen nachweislich auf den Bereich zwischen der Ausfahrt Burlafingen und der AS BAB A 7 Nersingen beschränke.

Dieser Einwand wird zurückgewiesen. Die Aussage wird durch nichts nachgewiesen.

Die Unfalloffhäufigkeit ergibt sich anschaulich aus der sog. Unfallsteckkarte (vgl. Abbildung 4 der Unterlage 1T S. 18). Die Unfallsteckkarten dienen der örtlichen Unfalluntersuchung und werden von der Unfallkommission, die sich aus Fachleuten der Polizei, der Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörde zusammensetzt, erstellt. Die Methodik ist in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung geregelt und im Merkblatt zur örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen näher ausgeführt. Die Planfeststellungsbehörde macht sich die Ergebnisse der Unfallsteckkarte zu Eigen. Sie zeigt, dass in der Zeit vom 01.01.1998 bis 28.02.2014 Unfälle sowohl auf der freien Strecke als auch im Kreuzungsbereich stattgefunden haben. Die Unfalloffhäufigkeit nimmt zwar zu, je mehr man sich der AS Nersingen BAB A7 annähert, ist jedoch auf dem gesamten Planungsabschnitt erkennbar. Zur Erläuterung der einzelnen Unfallgeschehen vergleiche C.III.2.1 Unterpunkt Verkehrssicherheit.

Weiter tragen die Einwender vor, der täglich stattfindende Stau im Berufsverkehr ließe sich durch den Ausbau der Anschlussstellen BAB A 7 und St 2021

beseitigen. Das gleiche gelte für die Entlastungswirkung der angrenzenden Ortsdurchfahrten. Diese werde im Übrigen lediglich pauschal behauptet und nicht nachgewiesen. Deshalb reiche der Ausbau der Anschlussstellen aus, ein darüberhinausgehender Ausbau der B 10 sei nicht gerechtfertigt.

In diesem Zusammenhang werden die Ergebnisse der von der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH erstellten Verkehrsuntersuchung insgesamt in Frage gestellt. Insbesondere der Bund Naturschutz hält die Ergebnisse der Untersuchung für nicht belastbar. Die Verkehrsuntersuchung berücksichtige weder die rückläufige Bevölkerungsentwicklung und in deren Folge den Rückgang der Verkehrszahlen, noch könne sie erklären, warum die Verkehrssteigerungsrate im Landkreis Neu-Ulm um bis zu 40 % höher liege als im bayerischen Landesdurchschnitt.

Auseinandersetzung mit der Verkehrsuntersuchung

Entlastungswirkung für angrenzende Ortsdurchfahrten

Der Einwand des pauschalen Behauptens von Entlastungswirkungen kann nicht durchgreifen.

Das Ergebnis des Verkehrsgutachtens bezüglich der Entlastungswirkung stützt sich neben den in der Verkehrsuntersuchung unter Ziffer 2 genannten umfangreichen Planungsgrundlagen auf eigens durchgeführte Verkehrserhebungen zur Untersuchung der verkehrsanziehenden Wirkung des vierspurigen Ausbaus der B 10 im Umfeld der B 10 am Knotenpunkt St 2023 / NU 8 sowie an den Querschnitten der NU 6 östlich von Steinheim und der St 2021 östlich von Finningen. Die Anlage 9 der Verkehrsuntersuchung zeigt das Differenznetz zwischen dem Prognosebezugsfall und dem Planungsnetzfall 1. Sie lässt erkennen, dass der Ausbau der B 10 und die damit verbundene höhere Attraktivität des Streckenabschnitts auf Grund von Verkehrsverlagerungen zu Entlastungen im umliegenden Straßennetz führt. (vgl. dazu Ziffer 5 „Wirkungsermittlung“ der Verkehrsuntersuchung vom 07.07.2008; nachrichtlich beigelegt).

Berücksichtigung der Bevölkerungsentwicklung

Die Verkehrsuntersuchung der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH führt unter Ziffer 4.2.1 „Allgemeine Verkehrsprognose“ aus, dass das gemeinsame Verkehrsmodell der Städte Ulm und Neu-Ulm, welches auf den Prognosehorizont 2015 bezogen ist, für die Verkehrsuntersuchung ergänzt, erweitert und auf den Prognosehorizont 2020/2025 fortgeschrieben wurde. Auf Grundlage der demografischen Daten des Statistischen Landesamtes Bayern über die Bevölkerungsentwicklung des Landkreises Neu-Ulm und des Regierungsbezirkes

Schwaben wurde eine Bevölkerungsprognose erstellt und mit den Prognosedaten der angrenzenden Stadt Ulm und des Alb-Donau-Kreises abgeglichen. Auf dieser demografischen Datenbasis und auf Grundlage von Prognosen über die Entwicklung der PKW-Dichte und der Jahresfahrleistung in Deutschland wurde ein Hochrechnungsfaktor des allgemeinen Verkehrsaufkommens im Jahr 2020/2025 ermittelt. Wegen der nahezu stagnierenden Bevölkerungsentwicklung, einer nur geringen Zunahme der PKW-Dichte und einer Abnahme der Jahresfahrleistung geht die Verkehrsuntersuchung von einer allgemeinen Verkehrszunahme von ca. 0,6% im Prognosezeitraum aus. Diese Steigerungsrate wurde für die Hochrechnung aus dem bisherigen Modell verwendet. Auch bei der Fortschreibung der Untersuchung auf den Prognosehorizont 2030 werden die Bevölkerungsvorausrechnungen der statistischen Landesämter bis 2030 zugrunde gelegt und es wird von einer Stagnation ausgegangen. (vgl. Ziffer 3.1 der „B 10 – Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung zum vierstreifigen Ausbau“ vom 29.11.2013, nachrichtlich beigelegt). Daraus wird deutlich, dass die stagnierende Bevölkerungsentwicklung in die Verkehrsuntersuchung eingeflossen ist.

Erklärung für die angenommene Verkehrssteigerung

Die Erklärung für die trotzdem prognostizierte Verkehrssteigerungsrate liegt in den Auswirkungen der strukturellen Entwicklungen, die im Untersuchungsgebiet stattfinden bzw. stattgefunden haben. Dies sind insbesondere Streckenaus- und Neubauten, Verdichtung der Besiedelung und Umnutzungen von städtischen Bereichen. Die hohen Prognosezahlen erklären sich durch die verkehrsanziehende Wirkung des vierspurigen Ausbaus und durch die außerordentliche Entwicklung des Untersuchungsraums, die sich in einer Vielzahl von strukturellen Maßnahmen zeigt. Diese Maßnahmen, die zum Erstellungszeitpunkt der Untersuchung noch in der Planung waren, sind inzwischen umgesetzt und in Betrieb (Glaci-Gallerie, Ratiopharm-Arena) bzw. befinden sich in einem fortgeschrittenen Planungsstadium. So ist die Querspange Erbach inzwischen planfestgestellt und der Baubeginn für 2017 eingeplant. Der 6-streifige Ausbau der BAB A 8 zwischen München und Ulm ist bis Straßenkilometer 111,383 (kurz vor dem Autobahnkreuz Ulm Elchungen) fertiggestellt. Für den Anschlussbereich vom

AK Ulm/Elchingen bis Ulm-West steht der Antrag auf Planfeststellung unmittelbar bevor. Für den Doppelanschluss Ulm West/Eiselauer Weg (A 8) wurde der Planfeststellungsbeschluss bereits im Oktober 2015 erlassen.

Diese Maßnahmen erklären die auf den Untersuchungsraum bezogene Verkehrssteigerung und somit auch die über dem bayerischen Landesdurchschnitt liegenden Steigerungszahlen hinreichend..

Gutachten des Büros INVEGOST

Der Bund Naturschutz legt zur Untermauerung seines Vortrags ein von ihm in Auftrag gegebenes Verkehrsgutachten des Büros INGEVOST vor. Dieses kommt zu dem Fazit, dass für den Straßenzug der B 10 zwischen der Abzweigung der St 2021 und der Anschlussstelle der St 2023 / NU6 ein RQ 15,5 ausreichend dimensioniert sei. Der ermittelte Prognosebezugsfall würde dies im Prinzip bestätigen. Durch die Festlegung einer niedrigeren Höchstgeschwindigkeit könnte zusätzlich eine höhere Verkehrssicherheit erreicht werden. Es sei problematisch, wenn der Ausbau dieses Teilabschnittes auch mit Verkehrsbelastungen von Bundesfernstraßen (B 28 / A 8) in der näheren Umgebung begründet werde.

Die vorgeschlagene Geschwindigkeitsbegrenzung wird schon beim jetzigen Zustand der B 10 von der Unfallkommission abgelehnt, da die Beschränkung von den Autofahrern nicht beachtet wird. Dies zeigen Erfahrungen in ähnlichen Situationen. Immer wenn eine Beschilderung nicht nachvollziehbar ist, wird sie nur unzureichend beachtet. Dadurch entsteht auf den betroffenen Streckenabschnitten ein Überholdruck, der sich als gefährlicher Unfallfaktor darstellt. Diese Argumentation gilt umso mehr für eine mit RQ 15,5 ausgebaute Straße.

Bundesfernstraßen sind öffentliche Straßen, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehrs dienen oder zu dienen bestimmt sind (§ 1 Abs. 1 Satz 1 FStrG). Diese Netzfunktion der Bundesfernstraßen fordert zwingend auch die Berücksichtigung der Verkehrsbelastungen der Bundesfernstraßen in der näheren Umgebung bei der Erstellung der Verkehrsprognose.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sind die einzelnen Feststellungen des Gutachtens des Büros INVEGOST nicht geeignet, die in sich schlüssige Verkehrsuntersuchung, die sich aus den Verkehrsmodellen der Städte Ulm und Neu-Ulm ableitet, zu erschüttern. Die Verkehrsuntersuchung wurde auf einer Verkehrsprognose und einem Verkehrsmodell aufgebaut. Die Prognose wurde in Kombination aus der örtlichen Verkehrszunahme auf der Grundlage der Stadtentwicklung Ulm/Neu-Ulm mit VEP (Verkehrsentwicklungsplanung)

und der allgemeinen Verkehrszunahme (Shell-Prognose) erstellt. Dieses Verfahren ist üblich und in der Wissenschaft anerkannt. Verkehrsprognosen sind lediglich daraufhin zu überprüfen, ob sie methodisch einwandfrei erarbeitet wurden, nicht auf unrealistischen Annahmen beruhen und ob das Prognoseergebnis einleuchtend begründet worden ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.10.2012 – 9 A 20.11 – juris Rn.12). Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde entspricht die Verkehrsuntersuchung diesen Prüfungsmaßstäben. Insbesondere zeigt der Umsetzungsgrad der zum Zeitpunkt der Erstellung der Verkehrsuntersuchung erst geplanten verkehrswirksamen Projekte, dass die Untersuchung auf realistischen Annahmen beruht (vgl. oben), die das Ergebnis einleuchtend begründen können.

2.3 Zusammenfassendes Ergebnis

Die Gesamtmaßnahme, das heißt der zweibahnige Ausbau von der AS St 2021 bis zur AS Nersingen BAB A 7 inklusive höhenfreier Ausgestaltung der Knotenpunkte, ist gerechtfertigt. Nur dadurch kann eine Situation erreicht werden, die dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis entspricht.

Die B 10 ist im Raum Ulm/Neu-Ulm in Verbindung mit der B 30 Teil einer bedeutenden Fernverkehrsachse zwischen dem Bodensee (Friedrichshafen) und der A 7 (AS Nersingen) und erfüllt eine wichtige Funktion als Autobahnzubringer für den Raum Ulm/Neu-Ulm. Sie dient als Bundesstraße in erster Linie dem großräumigen und überregionalen Verkehr und hat damit die Aufgabe, Verkehr anzuziehen und aufzunehmen. Der Ausbau der nicht mehr leistungsfähigen Knotenpunkte allein ist unzureichend. Eine nochmalige Betrachtung der dadurch entstehenden Verkehrssituation durch die Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH hat ergeben, dass in diesem Falle das Verkehrsaufkommen auf der freien Strecke zwischen Breitenhof und Burlafingen im Vergleich zum Prognosenullfall 2030 um mehr als 13 % zunehmen würde. Das Ziel der Beseitigung der bestehenden Unfallhäufung auch auf der freien Strecke ist also durch die alleinige §Ertüchtigung der Knotenpunkte dadurch in keiner Weise zu erreichen, es tritt im Gegenteil eine Verschlechterung ein. Die Leistungsfähigkeit des vorhandenen Querschnitts der B 10 ist ausgeschöpft. Dies zeigt sich durch das auffällige Unfallgeschehen nicht nur an den Knotenpunkten, sondern auch im Bereich der freien Strecke (vgl. dazu C.III.2.2), sowie durch die Rückverlagerung von Teilverkehren auf die alten Ortsdurchfahrten. Die Zahlen der Verkehrsentlastung stammen aus dem Verkehrsgutachten der Dr. Brenner Ingeni-

eurgesellschaft mbH. Die Planfeststellungsbehörde macht sich diese Ergebnisse zu Eigen.

Tatsächlich gilt ein zweistreifiger Querschnitt ab einer Belastung von mehr als 20.000 Kfz/24h als erschöpft. Diese Grenze wurde bei der aktuellen Verkehrsbelastung von 2013 (Ist-Analyse 2013) in allen betrachteten Bereichen überschritten. Vor allem im Berufsverkehr ist eine leistungsfähige und sichere Abwicklung des Verkehrsgeschehens derzeit nicht mehr möglich. Die Strecke stellt einen Unfallhäufungspunkt mit Unfällen auch im Längsverkehr dar, zu dessen Beseitigung nach entsprechender Aufrüstung der Straßenausstattung nur noch der zweibahnige Ausbau in Frage kommt. Nur mit dem Gesamtausbau kann die B10 die ihr zuge dachte Funktion im Fernverkehrsstraßennetz wieder in vollem Umfang übernehmen.

Die B 10 ist ab Dornstadt aus dem nördlichen Baden-Württemberg kommend bereits zweibahnig, vierstreifig ausgebaut und führt in diesem Ausbaustandard weiter durch die Städte Ulm und Neu-Ulm. Lediglich der plangegenständliche Abschnitt bis zum Ende der B 10 an der AS Nersingen an die BAB A7 ist noch nicht vierstreifig erstellt. Die Maßnahme stellt also in dieser Hinsicht einen Lückenschluss dar, der für das Erreichen eines zügigen Verkehrsflusses notwendig ist, da die B 10 ansonsten als Engstelle im vierstreifigen Verkehrsnetz erhalten bliebe.

Dazu kommt, dass der plangegenständliche Ausbau der B 10 durch den Verbleib im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen zum Fernstraßenausbau gesetz i. F. von 20.01.2005, zuletzt geändert am 23.12.2016, vom Gesetzgeber als notwendig erkannt wurde. Dabei ist zu beachten, dass bei der Aufnahme in den Bedarfsplan für Bundesfernstraßen das Projekt auf seine Umweltverträglichkeit (strategische Umweltprüfung) und auf das Kosten-/ Nutzenverhältnis überprüft wurde.

Die zahlreichen Einwendungen zur gewählten Ausbaubreite werden unten unter C.III.3.3 Ausbaustandard behandelt.

Insgesamt lässt sich festhalten, dass das Vorhaben erforderlich ist, um den derzeitigen und den künftig zu erwartenden Verkehr auf der B 10 im Planungs bereich sicher und reibungslos zu bewältigen. Diese Aussage schließt auch die am nachgeordneten Straßen- und Wegenetz notwendigen Folgemaßnahmen mit ein. Der Ausbau der B 10 entspricht somit den allgemeinen Zielsetzungen des FStrG und ist aus den vorstehend genannten Gründen vernünftigerweise geboten.

3. Ermessensentscheidung

Planungen kollidieren regelmäßig mit verschiedenen privaten Belangen und sind mit anderen öffentlichen Belangen nicht vereinbar. Aus diesem Grunde muss sich die Planfeststellungsbehörde für die Bevorzugung der einen und für die Zurückstellung der anderen Belange entscheiden. Dabei darf keinem Belang von vornherein Vorrang eingeräumt werden. Sämtliche betroffenen Belange sollen durch Abwägung miteinander und gegeneinander zu einem gerechten Ausgleich gebracht werden.

Das Abwägungsgebot verlangt, dass

- ✓ überhaupt eine Abwägung stattfindet,
- ✓ in die Abwägung an Belangen eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss,
- ✓ die Bedeutung der betroffenen Belange nicht verkannt wird und
- ✓ der Ausgleich zwischen den Belangen in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange nicht außer Verhältnis steht (vgl. BVerwG, Urteil vom 14.02.1975, Az. 4 C 21.74, DVBl. 1975, 713).

Daher stellt der Planfeststellungsbeschluss eine Ermessensentscheidung dar. Er legt Art und Gestalt des Vorhabens und die dabei zu beachtenden Belange fest.

3.1 Allgemeines

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 (BVerwG 10.04.1997, DVBl 1997, 1115). Bei der Beurteilung einer solchen Null-Variante ist festzustellen, dass bei der Abwägung der durch die Planung verfolgten öffentlichen Interessen mit den Betroffenheiten der Eigentümer und Anlieger sowie den anderen durch die Planung berührten und dem Vorhaben entgegenstehenden Belangen, wie etwa vorliegend den Belan-

gen des Natur- und Landschaftsschutzes, 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 der Boden und andere Schutzgüter des § 2 Abs. 1 UVPG werden zwangsläufig beeinträchtigt und dadurch Natur und Umwelt belastet (vgl. oben C.II.3.4 und 3.6).

Die nachteiligen Auswirkungen sind jedoch nicht so gravierend, dass sie die Sinnhaftigkeit des Projekts in Frage stellen könnten. Andere Maßnahmen, die die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs in diesem Streckenabschnitt besser oder mit geringerem Aufwand vergleichbar erreichen könnten, sind nicht ersichtlich. Zur Unwirksamkeit von Geschwindigkeitsbegrenzungen vergleiche oben (C.III.2.1 „Verkehrssicherheit“).

Die von dem Bauvorhaben betroffenen Grundstückseigentümer erhalten eine Entschädigung. Der Verlust der landwirtschaftlichen Flächen führt bei keinem landwirtschaftlichen Betrieb zu existenziellen Gefährdungen. Die Lärmbelastung überschreitet im Bereich der Ausbaustrecke die Emissionsgrenzwerte für die zumutbaren Verkehrsräusche lediglich an einzelnen Punkten. Dort werden die Anwohner durch aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen entsprechend geschützt. Auch Belange des Natur- und Landschaftsschutzes stehen dem Ausbau der B 10 im plangegenständlichen Bereich nicht entgegen. Die mit dem Straßenbau zwangsläufig verbundenen Beeinträchtigungen werden durch zahlreiche Vermeidungs-, Minimierungs-, Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen (vgl. Unterlagen 9.2T und 9.3T) kompensiert.

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

Teil des Abwägungsprogramms gemäß § 17 Satz 2 FStrG ist die Prüfung von Planungsalternativen (vgl. BVerwG, Urteil vom 31.01.2002, Az. 4 A 15/01). Grundsätzlich sind solche Planungsalternativen abzuwägen, die sich nach Lage der Dinge aufdrängen oder sich anderweitig hätten anbieten müssen. Eine Planungsalternative darf von der Planungsbehörde nur dann nicht verworfen werden, wenn sie sich ihr als vorzugswürdige Lösung hätte aufdrängen müssen (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.03.1998, Az. 4 A 7/97). Trassenvarianten brauchen nur so weit untersucht zu werden, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist (BVerwG, Urteil vom 28.03.1998, Az. 4 A 7/97).

3.2.1 Darstellung der Varianten

Aufgrund der starken Verkehrsbelastung der Strecke sollte, soweit wie möglich, der Verkehr während der Bauzeit aufrechterhalten bleiben. Unter dieser Prämisse bieten sich für einen bestandsnahen Ausbau der B 10 im Planungsbereich zwei Varianten an:

Anbau der neuen Fahrbahn an der bestehenden B 10 auf der

- **Südseite (Südvariante) oder**
- **Nordseite (Nordvariante).**

Die Frage des Fahrbahnquerschnittes ist nicht im Rahmen der Variantenprüfung zu klären. Sie wird unter Ziffer C.III.3.3 beim Punkt Ausbaustandard behandelt.

3.2.2 Variantenvergleich

Zwangspunkte

Im Bereich der Kreuzung der B 10 mit der A 7 stellt das bestehende Kreuzungsbauwerk der A 7, das nur südseitig eine Brückenöffnung für einen nach-

träglichen Anbau vorhält, einen Zwangspunkt dar, der für den Anbau der neuen Fahrbahn auf der Südseite spricht.

Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit

Hinsichtlich der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit sind keine Unterschiede zwischen den möglichen Varianten erkennbar.

Umweltauswirkungen

Aus dem Vergleich der Umweltauswirkungen ergibt sich, dass die Plantrasse (Südtrasse) vorzugswürdig ist (vgl. C.II.3.5.3).

Bautechnische Beurteilung

Bautechnisch ergeben sich für die Nordvariante erhebliche Nachteile. Einerseits ist hierfür eine längere Verschwenkung an beiden Bauenden notwendig. Andererseits wird aufgrund der nördlich ausgerichteten Querneigung eine längere Mittelstreifenentwässerung notwendig. Des Weiteren erschwert sich bei der Nordvariante der Bauablauf mit der Folge von Verkehrsbeeinträchtigungen während der Bauphase.

Wirtschaftlichkeit

Aufgrund der bautechnischen Anforderungen der Nordvariante wäre deren Umsetzung um rund 1,6 Mio. € teurer.

Ergebnis

Bei einer Gesamtabwägung der obengenannten Vor- und Nachteile der beiden Varianten wird im Rahmen des pflichtgemäßen Ermessens und unter Berücksichtigung der Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit der gewählten Südtrasse der Vorzug gegeben. Diese Entscheidung zugunsten der Planfeststellungslinie wurde nach den gesetzlichen Planungsvorgaben und dem Gebot der Planrechtfertigung getroffen.

Die Südvariante wurde auch im Vorentwurf gewählt. Dieser wurde am 22.12.2011 von der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern mit Gesehenvermerk des Bundes vom 16.12.2011 genehmigt.

3.3 Ausbaustandard

Die geplante Dimensionierung und Ausgestaltung der B 10 im Vorhabenbereich und die damit verbundenen Folgemaßnahmen entsprechen auch im Detail einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Planung ist somit auch hinsichtlich des vorgesehenen Ausbaustandards vernünftigerweise geboten. Dies gilt auch für den gewählten Querschnitt RQ 31.

3.3.1 Berechnung des Querschnitts nach den Richtlinien

Die Planfeststellungsbehörde macht sich wie oben (C.III.2.2 „Auseinandersetzung mit der Verkehrsuntersuchung“) ausgeführt die Aussagen der Verkehrsuntersuchung der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH zu Eigen. Die dort ermittelten Prognosezahlen sind bei der Querschnittsfestlegung zugrunde zu legen.

Maßgeblich für die straßenbauliche Ausgestaltung sind im vorliegenden Fall die RAL Ausgabe 2012 (Richtlinie für die Anlage von Landstraßen) und die RAA Ausgabe 2008 (Richtlinie für die Anlage von Autobahnen). Diese sind technische Regelwerke, welche die fachplanerische Abwägung bestimmen und bei Planfeststellungen zu berücksichtigen sind. Die Planfeststellungsbehörde ist zwar an die Richtlinien nicht unmittelbar gebunden. Da diese aber regelmäßig auch den Stand der Technik festschreiben, können sie über die allgemeinen Vorschriften zur Verkehrssicherheit auch rechtliche Wirkungen entfalten. Auf jeden Fall stellen die technischen Regelwerke in Abhängigkeit von der Straßenkategorie und der zu erwartenden Verkehrsbelegung einen planerischen Ausgleich zwischen der angestrebten Verkehrsqualität, der Verkehrssicherheit und der Wirtschaftlichkeit sowie der Umweltverträglichkeit dar. Insofern sind sie für die Abwägung von Bedeutung.

Eine Straßenplanung, die sich an den Vorgaben der Richtlinien orientiert, wird insoweit nur unter besonderen Umständen gegen das fachplanerische Abwägungsgebot verstoßen (BVerwG, Urteil vom 19.03.2003, Az. 9 A 33.02, NVwZ 2003, 1120). Solche besonderen Umstände werden zwar bezüglich des Querschnitts geltend gemacht, können aber nicht durchgreifen (vgl. unten C.III.3.3.2 „Abweichen von Richtlinien“).

Aufgrund der – wie oben bei Ziffer 2.2 ausgeführt – nicht zu beanstandenden prognostizierten Verkehrsmengen von weit über 30.000 Kfz/24h wird als Regelquerschnitt der RQ 31 gewählt. Dieser begründet sich wie folgt:

Da es sich bei der B 10 nicht um eine Bundesautobahn (BAB) handelt, ist Ausgangspunkt zunächst die RAL. Dabei ist die B 10 den Straßen der Entwurfsklassen EKL 1 bis EKL 3 - Straßen mit sehr hoher Verkehrsnachfrage - zuzuordnen.

Für derartige Straßen ist ein zweibahniger Querschnitt, nämlich der RQ 21, vorgesehen. Dieser kommt jedoch lediglich bei Verkehrsstärken bis zu 30.000 Kfz/24h in Betracht (vgl. RAL Ziffer 4.3 Regelquerschnitt für Straßen der EKL 1 bis EKL 3 mit sehr hoher Verkehrsnachfrage). Bei Verkehrsstärken von über 30.000 Kfz/24h schreibt die RAL unter Ziffer 4.4 „Überprüfung der Verkehrsqua-

lität der Regelquerschnitts“ die Planung des zweibahnigen Querschnitts nach den Vorgaben der RAA zwingend vor (vgl. RAL 4.4; 6. Abschnitt).

Nach der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN) gehört die B 10 zur Verbindungsfunktionsstufe II, da sie Mittelzentren untereinander, sowie Mittelzentren mit Oberzentren verbindet. Das heißt die B 10 gilt als überregional. In dieser Funktion ist die B 10 nach der RAA der Straßenkategorie AS (Autobahnstraßenkategorie) II zuzuordnen. Gemäß RAA Ziffer 3.2, dort insbesondere Tabelle 9, ergibt sich für diese Straßenkategorie die Entwurfsklasse EKA (Entwurfsklasse Autobahn) 2, da folgende Merkmale auf sie zutreffen:

- ✓ Verbindungsstufe II, überregional (AS II)
- ✓ Lage außerhalb bebauter Gebiete
- ✓ keine BAB
- ✓ autobahnähnliche Straße

Die Entwurfsklasse Autobahn EKA 2 führt zum Regelquerschnitt RQ 28 (vgl. RAA Ziffer 4.3.3 erster Abschnitt und Bild 5). Sofern jedoch eine 4+0-Verkehrsführung in Arbeitsstellen – das heißt die Viersteifigkeit ist auch im Bereich der Arbeitsstelle zu erhalten - erforderlich wird, soll der RQ 31 nach EKA 1 zur Anwendung kommen. Als Beispiel für die Erforderlichkeit einer 4+0-Verkehrsführung bei Arbeitsstellen wird eine Prognoseverkehrsstärke von über 30 000 Kfz/h genannt (vgl. RAA Ziffer 4.3.3 zweiter Abschnitt).

Der gewählte Querschnitt entspricht bei dem zu erwartenden durchschnittlichen Verkehrsaufkommen den jeweiligen Richtlinien.

3.3.2 Einwendungen zum Ausbaustandard (insbesondere zur Verkehrsuntersuchung und zum Regelquerschnitt)

Allgemeine Einwendungen

Die Einwendungen zum Ausbaustandard wenden sich alle gegen den gewählten Querschnitt RQ 31. Die Dimensionierung des Querschnittes führe zu einem enormen Landschaftsverbrauch, zu mehr Abgas, Staub, Feinstaub und Lärm, insbesondere weil zusätzlicher Verkehr angezogen und künftig mit deutlich höheren Geschwindigkeiten gefahren werde. Der mit dem Ausbau einhergehende enorme Bodeneingriff stehe außerhalb des damit verbundenen Nutzens und rechtfertige den Eingriff in das Grundeigentum der betroffenen Eigentümer nicht. Er sei weder erforderlich noch geeignet, um die temporär auftretende Verkehrsüberlastung der auszubauenden B 10 zu beseitigen. Dabei werden

immer die Ergebnisse der Verkehrsprognose in Frage gestellt, da durch sie letztlich der geplante Querschnitt begründet wird.

Zu den Auswirkungen im Bereich Abgas, Staub, Feinstaub vergleiche C.III.5.2. Daraus ergibt sich, dass die Planung mit den Belangen der Luftreinhaltung vereinbar ist.

Zu den Lärmauswirkungen vergleiche C.III.5.1. Daraus ergibt sich, dass die Planung mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar ist.

Zu den Aussagen und der Belastbarkeit des Verkehrsgutachtens der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH vergleiche die Ausführungen bei C.III.2.2 „Aus-einandersetzung mit der Verkehrsuntersuchung“. Daraus ergibt sich, dass die Prognosezahlen der Verkehrsuntersuchung ordnungsgemäß berechnet sind und der Berechnung des Querschnitts nach den bestehenden Richtlinien zugrunde gelegt werden können.

Auch eine Gegenüberstellung der Auswirkungen des sich nach den Richtlinien ergebenden RQ 31 mit den sonstigen durch den Ausbau berührten Belangen führt zu keiner Reduzierung des Querschnittes.

Zu berücksichtigen sind hierbei insbesondere der durch den RQ 31 bedingte höhere Verbrauch an Grund und Boden (Schutz der Eigentums nach Art 14 GG) und alle damit verbundenen negativen Wirkungen.

Stellt man die Auswirkungen eines Ausbaus mit RQ 28 einem Ausbau mit RQ 31 gegenüber, so führt letzterer offensichtlich zu einer größeren Flächeninanspruchnahme. Wie groß der Flächenmehrbedarf tatsächlich ist, kann nur überschlägig abgeschätzt werden. Danach ergibt sich ein Flächenmehrbedarf von ca. 1,65 ha (bei 5.500 m Trassenlänge und einem Mehrbedarf von 3 m für die größere Fahrbahnbreite).

Die durch den RQ 31 zusätzlich verursachten Eingriffe sind zwar offensichtlich, sie sind jedoch im vorliegenden Fall hinzunehmen. Der gewählte Ausbauquerschnitt dient in erster Linie der Verkehrssicherheit. Er gewährleistet ein Höchstmaß an Sicherheit im fließenden Verkehr. Der gewählte Querschnitt ermöglicht Nothalte außerhalb der Fahrbahn. So kann bei Pannen das Pannenfahrzeug auf dem breiten Seitenstreifen gesichert werden und die Insassen werden nicht über Gebühr gefährdet. (z.B. Liegenbleiben eines vollbesetzten Busses). Dies erhöht die Verkehrssicherheit maßgeblich.

Auch bei den regelmäßig vorzunehmenden Wartungsarbeiten kann auf die Sperrung einer Fahrspur verzichtet werden, da auf dem Seitenstreifen ausreichend Platz für die Mitarbeiter und Maschinen vorhanden ist, um die Arbeiten (z.B. Mäharbeiten) gefahrlos zu erledigen. Gleichzeitig mit dem Sicherheitsas-

pekt bleibt in diesen Fällen auch die Leichtigkeit des Verkehrs erhalten. Es entstehen keine Engstellen, die bei hohem Verkehrsaufkommen zwangsweise zu Rückstaus und dem damit verbundenen Anstieg des Unfallgeschehens führen. Bei der Durchführung größerer Baumaßnahmen ist bei dem gewählten Querschnitt eine 4+0 Verkehrsführung möglich. Auch dadurch werden unfallträchtige Staus vermieden und die Qualität des Verkehrsablaufes verbessert.

Zusätzlich ist noch zu beachten, dass die B 10 im Ausbau Bereich mit dem Zeichen 460 gekennzeichnet ist, das heißt sie gilt im Bedarfsfall als Umleitungsstrecke für die A 7. Dies führt zumindest teilweise zu einer erheblichen Auslastungssteigerung, die mit dem gewählten Querschnitt erheblich leichter bewältigt werden kann.

Die dargelegte Verbesserung der Verkehrssicherheit und die Steigerung der Qualität des Verkehrsablaufes sind höher zu bewerten als die negativen Begleiterscheinungen wie beispielsweise der größere Verbrauch an Boden, die negativen Einwirkungen auf Natur und Umwelt und der höhere Flächenverlust für die Landwirtschaft. Bei keinem der betroffenen landwirtschaftlichen Betriebe führt der Eingriff zu einer Existenzgefährdung. Auch eine Fehlgewichtung der Eigentumsbelange liegt nicht vor, da unter dem Gesichtspunkt des Wohls der Allgemeinheit im vorliegenden Fall der größere Flächenbedarf gerechtfertigt ist. Dies gilt insbesondere auch deshalb, weil einerseits durch die schon bestehende B 10 bereits ein erheblicher Eingriff in die betroffenen Belange vorhanden ist. Der Eingriff belastet also das Gebiet nicht neu, sondern die bestehende Belastung wird lediglich in ihrer Wirkung verstärkt. Andererseits werden durch den vorgesehenen Ausbau die Unfallursachen der Vergangenheit soweit wie möglich ausgeräumt. Die zahlreichen Unfälle mit zum Teil tödlichem Ausgang waren u. a. auf den Begegnungsverkehr und die mangelnde Überholweite zurückzuführen. Der zweibahnige Ausbau der B 10 im geplanten Umfang gewährleistet ein gefahrloses Überholen, da kein Begegnungsverkehr mehr stattfindet. Ebenso werden bei Betriebsmaßnahmen oder liegengebliebenen Fahrzeugen die Staugefahr und das damit verbundene Unfallrisiko erheblich reduziert, da künftig durch den Seitenstreifen eine 4+0 Führung möglich sein wird.

Durch die von der Ausbaumaßnahme ausgehende Verbesserung des Verkehrsablaufs wird die B 10 ihrer Funktion als verkehrswichtige Querverbindung zwischen den Bundesautobahnen A 7 und A 8 und den autobahnähnlich ausgebauten Bundesstraßen 28 und 30 wieder in vollem Umfang gerecht.

RQ 15.5 als ausreichender Querschnitt

Das Gutachten des vom Bund Naturschutz beauftragten Büros INGEVOST und viele Einwender fordern eine Reduzierung des Querschnitts auf den RQ 15,5. Dieser Regelquerschnitt ist ein einbahniger Querschnitt, der durch die Anlage von Überholfahrstreifen, die alternierend in beiden Fahrtrichtungen angelegt werden, durchgängig drei Fahrstreifen aufweist (durchgängig dreistreifige Straße). Die dadurch geschaffenen Überholmöglichkeiten seien ausreichend, Stau-bildung und Unfallgeschehen würden eingeschränkt. Die Eingriffe ins Umfeld würden dadurch entsprechend geringer.

Nach der RAL ist der RQ 15,5 der Regelquerschnitt für Landstraßen mit weit ge-ringerer Verkehrsbelastung als die B 10 im Planungsraum aufweist. Im Übrigen wäre ein Ausbau mit dem RQ 15,5 lediglich auf einer Strecke von ca. 3 km mög-lich. Darin sind im besten Fall zwei Überholmöglichkeiten anzubieten, das be-deutet pro Fahrtrichtung eine im gesamten Ausbaubereich. Unter dieser Vo-raussetzung ist die Strecke für den dreispurigen Ausbau ungeeignet.

Verzicht auf den/Reduzierung der Breite des Mittelstreifens

Auch die häufig geforderte Reduzierung der Breite des Mittelstreifens (Bayeri-scher Bauernverband, IHK Augsburg, Landkreis Neu-Ulm, Stadt Neu-Ulm und zahlreiche Private) ist keine geeignete Maßnahme, um den Querschnitt zu re-duzieren.

Der Mittelstreifen dient der baulichen Trennung von Richtungsfahrbahnen und der Unterbringung baulicher und verkehrstechnischer Einrichtungen. Dazu ge-hören:

- ✓ Stützen von Überführungsbauwerken
- ✓ Fahrzeugrückhaltesysteme
- ✓ Pfosten von Verkehrszeichenbrücken
- ✓ Beleuchtungsmasten
- ✓ Verkehrszeichen
- ✓ Entwässerungseinrichtungen sowie
- ✓ gegebenenfalls Blendschutzeinrichtungen.

Mittelstreifen haben bei Straßen der EKA 2 im Regelfall eine Breite von 4,00 m (vgl. RAA Ziffer 4.2.3.6).

Bei entsprechender Planung könnte zwar auf Brückenpfeiler verzichtet werden. In Teilbereichen (Bau-km 0 bis 0+500) ist jedoch eine Mittelstreifenentwässe-rung mit Kanal erforderlich. Dafür ist eine Breite von 4 m vorzusehen. Im Be-reich der Landgrabenquerung sind die Überbauten aus naturschutzfachlichen Gründen zu trennen, damit über den Mittelstreifen Lichteinfall möglich ist. Vom

Anschluss der St 2023 bis Bauende sind im Mittelstreifen Schilderbrücken mit Pfeilern vorgesehen. Bei der Regelbreite von 4,00 m ist auch in Ergänzung der notwendigen technischen Einrichtungen eine Bepflanzung möglich. Die RAA sieht in der Regel keine Mittelstreifen vor, die schmaler als 4,00 m sind. Mittelstreifen mit einer geringeren Breite stellen darüber hinaus besondere Anforderungen an die Fahrzeugrückhalte-Systeme und sind für eine Bepflanzung nicht geeignet.

Abweichen von den Richtlinien

Besondere Umstände, die ein Abweichen von den Richtlinien erfordern, liegen hier nicht vor.

Die vorgebrachten Einwendungen des enormen Landschaftsverbrauchs, der erhöhten Abgas-, Staub-, Feinstaub- und Lärmimmissionen mit den daraus folgenden Auswirkungen auf die Landwirtschaft und das Lebens- und Wohnumfeld sind nicht außergewöhnlich, da sie in jedem vergleichbaren Ausbaufall auftreten und insofern bei der fachplanerischen Abwägung im Zuge der Aufstellung der Richtlinien bereits Einfluss gefunden haben.

Auch die Tatsache, dass die Baumaßnahme das Landschaftsschutzgebiet Pfuhler, Finninger und Bauernried durchschneidet, stellt keine besonderen Umstände dar, die ein Abweichen von den Richtlinien erfordern. In der Verordnung des Landkreises Neu-Ulm über dieses Landschaftsschutzgebiet wird nämlich in Ziffer 5 ausdrücklich differenziert zwischen Maßnahmen im Zuge der B 10 und Maßnahmen, die der Sicherung des Bestandes, des Betriebes und der Unterhaltung der B 10 dienen. Der geplante Ausbau fällt zweifelsfrei unter die Ausnahmevorschrift des § 5 der entsprechenden Verordnung, so dass eine Ausnahme vom Veränderungsverbot und der Erlaubnispflicht vorliegt. Dies bedeutet, dass der Ordnungsgeber selbst Maßnahmen an der B 10 ohne nähere Prüfung für genehmigungsfähig hält. Deshalb ist die bestehende Verordnung nicht als besonderer Umstand zu werten, der ein Abweichen von den Richtlinien erfordert.

Weitere besondere Umstände, die gegen das fachplanerische Abwägungsgebot verstoßen und somit eine Abweichung von den technischen Regelwerken begründen könnten, sind hier nicht erkennbar. Dem RQ 31 ist der Vorrang einzuräumen, weil durch die breitere Fahrbahn eine deutlich höhere Verkehrssicherheit und eine Verbesserung der Verkehrsqualität erreicht werden kann.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist die Wahl des Querschnitts korrekt. Die vorgetragenen Bedenken sind in den Abwägungsprozess eingeflossen, führen jedoch zu keiner Planänderung. Der zugrunde gelegte Querschnitt lässt sich unter Berücksichtigung der Verkehrsbedeutung, der Verkehrsbelastung und insbesondere aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht weiter reduzieren.

3.3.3 B 10 als Kraftfahrstraße

Die Ausgestaltung der B 10 als Kraftfahrstraße (vgl. A.III) von der Kreuzung B 10 / St 2021 neu (Abschnitt 220, Station 0,430) bis zum Anschluss an den Kreisverkehr östlich der Kreuzung BAB A7 / B 10 (St 2509 Abschnitt 100, Nummer 0,444) ist entgegen der Ansicht des Bayerischen Bauernverbandes, des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten sowie vieler privater Einwohner sachlich gerechtfertigt.

Bei einer vierstreifig ausgebauten Straße ist diese immer als Kraftfahrstraße zu betreiben. Dies ergibt sich generell aus der für den Querschnitt zugrunde zu legenden RAA (vgl. oben C.III.3.3.1). Aus Punkt 1.1 dieser Richtlinie ist zu entnehmen, dass die B 10 nach dem Ausbau unter die RAA fällt und mit dem Zeichen Z 330 der StVO (Autobahn) oder dem Zeichen Z 331 StVO (Kraftfahrstraße) zu beschildern ist. Beiden Zeichen ist der Ausschluss des langsamen Verkehrs immanent.

Dadurch wird auch die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Bundesstraße verbessert, indem der Überholdruck, ausgelöst durch langsam vorausfahrende Fahrzeuge, gesenkt wird. Für den langsamen, nicht kraftfahrstraßentauglichen Verkehr sind leistungsfähige und sichere Ersatzwegeverbindungen geplant, die über weite Strecken bereits bestehende Straßenzüge nutzen.

Im **südlichen** Bereich der B 10 können der landwirtschaftliche Verkehr und die nicht oder nur gering motorisierten, langsamen Fahrzeuge (Leichtkrafträder u.ä.) 180 m östlich des Kreisverkehrsplatzes beim „Gewerbegebiet an der A 7“ der Gemeinde Nersingen über den neugebauten bzw. ausgebauten öffentlichen Feld- und Waldweg an der Südseite der B 10 und die Buchbergstraße (öffentlicher Feld- und Waldweg) bis kurz vor Steinheim fahren. Der bestehende, nach Westen in Richtung Kläranlage abzweigende Feldweg auf Flurnummer 643 wird ausgebaut. Die Kläranlage wird durch einen neu zu errichtenden Feld- und Waldweg umfahren, der nach Überquerung der Leibi in den bestehenden und auszubauenden Feldweg auf Flurnummer 682 mündet. Dieser führt bis zur NU

6, in deren Verlauf in Richtung Norden die A 7 gequert wird. Nach der Querung des Römergrabens durch die NU 6 führt die Umleitung nach Westen, umfährt den neuen Pendlerparkplatz und wird als Parallelweg der B 10 südlich bis zur neuen Anschlussstelle der St 2021 geführt. Dort kann über die Rampe des BW 05 auf die B 10 in Richtung Neu-Ulm eingefahren werden.

Im **nördlichen** Bereich der B 10 bieten sich dem langsamen Verkehr unterschiedliche Wege in Richtung Nersingen an. Zum einen kann auf der St 2023 über Pfuhl und Burlafingen gefahren werden (Querung der A 7 z.B. auf dem bahnbegleitenden Weg) oder es wird die St 2021 über die B 10 (Breitenhofkreuzung) benutzt, um dann auf dem südlichen Begleitweg der B 10 (vgl. die Wegbeschreibung oben) weiter Richtung Nersingen zu fahren.

Die Erlaubnis der Benutzung der öffentlichen Feld und Waldwege durch langsamere Verkehrsteilnehmer wird verkehrsrechtlich geregelt.

3.3.4 Einwendungen gegen die Ausgestaltung der B 10 als Kraftfahrstraße und das angebotene Ersatzwegenetz

Der Bayerische Bauernverband (BBV) trägt vor, dass die B 10 von zahlreichen Landwirten aus der Region für landwirtschaftliche Fahrten mit Gespannen genutzt werde, so zum Beispiel aus den Bereichen Nersingen, Straß, Leipheim für Fahrten zur Mühle nach Ulm-Jungingen, um dort Getreide anzuliefern, oder auch um aus den Bereichen Gerlenhofen, Schwaighofen, Reutti, etc. das Trocknungswerk in Leibi zu erreichen. Er legt zur Untermauerung seiner Forderung nach Freigabe der B 10 für den landwirtschaftlichen Verkehr eine Liste von Fahrten zum Trocknungswerk nach Leibi vor. 100 Mitglieder des BBV würden im Jahr ca. 890-mal das Trocknungswerk in Leibi anfahren und zwar aus den unterschiedlichsten Orten von Ulm, Neu-Ulm, Erbach, Senden, Vöhringen, Holzheim und Illertissen. Der BBV vertritt die Auffassung, dass die Ertüchtigung der Anbindungsstellen der B 10 an die St 2021 (Breitenhof), an die St 2023 / NU 6 (Burlafingen) und an die BAB A 7 (AS Nersingen) ausreichen würde, um den anfallenden Verkehr aufzunehmen. Neben der Vermeidung des aus seiner Sicht überzogenen Flächenverbrauchs könnte dadurch auch die Straße weiterhin vom landwirtschaftlichen Verkehr genutzt werden. Dieser benötigt die B 10 dringend für die Transportfahrten zum Trocknungswerk in Leibi und zur Mühle nach Jungingen. Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten weist ebenfalls auf die Wichtigkeit der Verkehrsverbindung durch die B 10 zwischen den landwirtschaftlichen Betriebsstätten und den Vermarktungseinrichtungen in

Leibi (Trocknungswerk) und Jungingen (Schnapfenmühle) hin. Eine Sperrung der B 10 für den landwirtschaftlichen Verkehr zwischen Nersingen und der Breitenhofkreuzung sei eine wesentliche Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Verkehrssituation und solle soweit wie möglich kompensiert werden. Die gleichen Einwände bringen zahlreiche Landwirte auf einem vorformulierten Schreiben vor.

Zur alleinigen Ertüchtigung der o.g. Anschlussstellen vergleiche oben Ziffer C.III.2.3. Danach ist der Gesamtausbau gerechtfertigt.

Nach Auffassung der Landwirtschaft verursache die neue Wegeführung in den betroffenen Ortschaften einen erheblichen Mehrverkehr. Im Übrigen sei das geplante Ersatzwegenetz nicht ausreichend, weil es zu unzumutbaren Umwegen führe.

Die vom BBV vorgelegte Aufstellung über die Fahrten zum Trocknungswerk nach Leibi geht von 890 Fahrten pro Jahr aus. Angesichts der bereits bestehenden Verkehrsbelastung werden diese Fahrten in den einzelnen Ortsbereichen nicht zu einer erheblichen Verkehrssteigerung führen, zumal bei dem angebotenen Ersatzwegenetz (vgl. oben C.III.3.3.3) zumindest im südlichen Bereich der B 10 die Verbindung außerhalb der Ortschaften läuft. Betrachtet man die in der vom BBV vorgelegten Liste benannten Ortsteile, aus denen das Trocknungswerk Leibi angefahren wird, stellt sich die Frage, in wieweit es tatsächlich sinnvoll ist, die B 10 zu nutzen. Abgesehen von der erhöhten Gefahrenlage bei der Nutzung einer Bundesstraße mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen drängen sich auf Grund der geographischen Situation Fahrten über das untergeordnete Wegenetz auf Staats-, Kreis- und Gemeindeverbindungsstraßen in vielen Fällen geradezu auf, da der Weg über die B 10 länger ist. Die Benutzung der B 10 mag bei PKW-Fahrten wegen der Möglichkeit des schnelleren Vorankommens sinnvoll sein. Bei Fahrten mit langsamen landwirtschaftlichen Fahrzeugen gilt dieses jedoch nicht. Die Planfeststellungsbehörde geht bei der bestehenden Sachlage davon aus, dass bereits jetzt ein Großteil der landwirtschaftlichen Fahrten auf dem untergeordneten Wegenetz stattfindet. Deshalb ist mit einem eklatanten Ansteigen des Verkehrs in den Ortszentren nicht zu rechnen.

Zur Frage der Zumutbarkeit der Umwege ist festzustellen, dass es keinen Anspruch auf unveränderten Fortbestand der jeweils kürzesten öffentlichen Wege-

verbindung zwischen verschiedenen Zielen für die Zukunft gibt. Der Anliegergebrauch gewährt auch unter Berücksichtigung des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG keinen Schutz gegen den Wegfall einer bestimmten Wegeverbindung. Anlieger werden durch eine Verschlechterung der für ihre Grundstücke bestehenden Verkehrsverhältnisse in der Regel nicht in ihren Rechten verletzt.

Im vorliegenden Fall wird das landwirtschaftliche Wegenetz den neuen Gegebenheiten angepasst. Insbesondere werden Ersatzwege zur B 10 errichtet, durch welche die Verkehrsverbindung zwischen den landwirtschaftlichen Betriebsstätten und den Vermarktungseinrichtungen in Leibi (Trocknungswerk) und Jungingen (Schnapfenmühle) in angemessener Form gewährleistet werden kann. Abgeschnittene Wegeverbindungen werden ohne unzumutbare Umwege wieder an das Straßennetz angebunden und entsprechende Nachteile möglichst gering gehalten. Zur Beschreibung des Ersatzwegenetzes vgl. oben Ziffer C.III.3.3.3.. Die verbleibenden Mehrwege sind nicht von solchem Gewicht, dass sie die Ausgewogenheit der Planung in Frage stellen könnten.

Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof hat in seinem Urteil vom 07.10.2009 (Az. 22 A 09.40002) eine Umweglänge von 1.780 m für zumutbar erachtet. Dabei wird ein Ersatzweg nicht erst dann als ausreichend angesehen, wenn er der bisherigen Zuwegung in allen Belangen mindestens gleichwertig ist. Ausreichend ist vielmehr eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit (BVerwG vom 21.12.2005, NVwZ 2006, 603).

Unter Zugrundelegung der in der Tekturplanung vorgesehen Ersatzwege für eine Verbindung zwischen Neu-Ulm und Nersingen südlich der B 10 entsteht durch die Ausweisung der B 10 als Kraftfahrstraße zwischen Breitenhofkreuzung und der AS BAB A 7 Nersingen ein Mehrweg von ca. 2000 m. Im nördlichen Bereich ergibt sich je nach Startpunkt ein ähnlicher Wert.

Der Vorhabenträger hat im Rahmen der Tektur zahlreiche Versuche unternommen, eine von der Landwirtschaft allgemein akzeptierte Ersatzwegeführung zu finden. Dies ist jedoch nicht geglückt. Deshalb hat der Vorhabenträger im Rahmen der Tektur die Wegeführung verbessert. Die Länge des Umweges wurde um ca. 1000 m verkürzt.

Die Unzumutbarkeit wird von den privaten Einwendern und den jeweiligen Trägern öffentlicher Belange lediglich pauschal behauptet. Insbesondere wurden die Privateinwendungen auf einem Vordruck erhoben. Dieser geht zwar von der allgemeinen landwirtschaftlichen Betroffenheit aus. Eine weitere Überprüfung ist jedoch mangels näherer Angaben weder möglich, noch notwendig. Hinweise

zum Vorliegen einer besonderen persönlichen Betroffenheit werden lediglich vom einen Einwender vorgebracht (vgl. dazu C.V.3.3.5).

Betrachtet man die Lage der landwirtschaftlichen Betriebe derer, die sich explizit gegen die Einrichtung einer Kraftfahrstraße auf der B 10 wenden, so ist deren Anbindung an die genannten Verarbeitungsstellen (Mühle in Jungingen und Trocknungswerk in Leibi) auch ohne Benutzung der B 10 gegeben. In allen Fällen sind auch Fahrmöglichkeiten im untergeordneten Wegenetz vorhanden. Diese sind unter Berücksichtigung von Entfernung und Verkehrslage gleichermaßen geeignet, um die Verarbeitungsbetriebe zu erreichen. Dies gilt auch für die Einwendung des Inhabers der Maschinenhalle südlich von Burlafingen. Seine Einwendungen sind nicht ausreichend detailliert, um die Länge der Umwege zu beurteilen. Es fehlt sowohl die Bezeichnung der genauen Lage der Maschinenhalle als auch eine exakte Ortsangabe für die bewirtschafteten Flächen östlich der A 7 bzw. der Biogasanlage südlich von Ulm im Donautal. Die Planfeststellungsbehörde hat dennoch eine allgemeine Erreichbarkeit von Flächen sowohl im Nordosten als auch im Südosten der A 7 über das vorhandene Ersatzwegenetz überprüft und kommt zu dem Ergebnis, dass sich keine unzumutbaren Umwege ergeben. Dies gilt auch für das Gebiet südlich von Ulm im Donautal. Die Planfeststellungsbehörde kommt in dem vorliegenden Fall zu dem Schluss, dass eine unzumutbare Beeinträchtigung nicht vorliegt.

Die vorgesehene Ersatzwegeführung ist also insgesamt zumutbar.

Dies gilt insbesondere auch wegen der vorhandenen örtlichen Gegebenheiten, die eine Verwirklichung der durchgehenden parallelen Wegeführung zur B 10 nur unter erheblichen Belastungen ermöglichen würde. Dazu wäre eine zusätzliche Querung der A 7 für die Landwirtschaft notwendig. Dies wurde planerisch überprüft, ist aber nur mit erheblichen Kosten und zusätzlichen Eingriffen in Natur und Landschaft zu bewerkstelligen. Ebenso wenig kann auf einer vierstreifigen Bundesstraße aus Gründen der Verkehrssicherheit der landwirtschaftliche Verkehr zugelassen werden.

Die Umwege wurden in die Abwägung eingestellt, sind jedoch nicht geeignet, das Ergebnis der Abwägungsentscheidung zu beeinflussen.

Durch die entstehenden Umwege ergibt sich für die betroffenen Landwirte auch kein Anspruch auf Entschädigung.

Nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung (BGH, Urteil vom 13.03.1975, Az. III ZR 152/72, sowie Urteil vom 21.10.2010, Az. III ZR 237/09) kommt eine Entschädigung für Mehrwege bei der Bewirtschaftung landwirtschaftlicher Flächen

(außer bei arrondierten Flächen) nur dann in Betracht, wenn durch die Straßenbaumaßnahme in eine eigentumsrechtliche Position eingegriffen wird. Rechtlich geschützt sind gem. § 8a FStrG nur Zufahrten und Zugänge, also der unmittelbare Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüber hinausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken. Die Art und Weise der Verbindung eines Grundstücks mit anderen Grundstücken mittels des öffentlichen Wegenetzes oder der unveränderte Fortbestand einer bestimmten, auf dem Gemeingebrauch beruhenden Verbindung, stellt keine Rechtsposition dar. Für Mehrwege allein aufgrund einer Änderung des öffentlichen Straßennetzes bestehen somit keine Entschädigungsansprüche.

Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG schreibt Auflagen dann vor, wenn diese zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld. Ist eine neue Wegeverbindung trotz der damit verbundenen Umwege zumutbar, scheidet eine Entschädigung aus. Zur Zumutbarkeit im vorliegenden Fall vgl. oben. Verbleibende Nachteile sind dann entschädigungslos im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen. Dies gilt für zusätzliche Kostenbelastungen ebenso wie für eine Minderung des Verkehrswerts der jeweiligen Hofstelle oder der jeweils zu bewirtschaftenden Grundstücke. Das bedeutet, dass die Nachteile einer Änderung der bisherigen günstigen Verkehrslage dann hinzunehmen sind, wenn die Grundstücke eine anderweitige ausreichende Verbindung zu einem öffentlichen Wegenetz besitzen. Dies ist wie oben ausgeführt im vorliegenden Fall gegeben.

3.3.5 Sicherheitsaudit

Die sicherheitsrelevanten Aspekte der Planung wurden in einem sogenannten „Sicherheitsaudit“ überprüft und das Ergebnis bei der Aufstellung der Planunterlagen berücksichtigt.

4. Raum- und Fachplanung

4.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Der zwischen Neu-Ulm (St 2021) und der Anschlussstelle Nersingen (A 7) geplante zweibahnige Ausbau der B 10 entspricht den Festlegungen der Landes- und Regionalplanung.

Gemäß B IX 1.1 des Regionalplans für die Region Donau-Iller (RP 15) soll das Gesamtverkehrssystem der Region so entwickelt werden, dass die angestrebten Flächennutzungen ermöglicht, die Kommunikation sowie der Leistungsaustausch innerhalb der Region und über die Regionsgrenzen hinaus gefördert werden. Die einzelnen Verkehrsnetze sollen in der Weise ergänzt, ausgebaut und aufeinander abgestimmt werden, dass die Abwicklung der jeweiligen Verkehrsart, insbesondere mit möglichst geringer Beeinträchtigung von Natur und Landschaft und mit möglichst geringem Flächenverbrauch, erfolgen kann.

Weiterhin soll gemäß RP 15 B IX 2.1.1 *das Straßennetz der Region Donau-Iller im erforderlichen Umfang ergänzt und ausgebaut werden. Dabei soll auf eine Verbesserung der Anbindung der Region an das nationale und europäische Straßennetz sowie der Verbindung zu den benachbarten Regionen und Verdichtungsräumen, eine Verbesserung der innerregionalen Erschließung, insbesondere der Anbindung des ländlichen Raumes an [...] den Verdichtungsbereich Ulm/Neu-Ulm, [...], eine direkte Ableitung des überörtlichen Transportes von Rohstoffen auf die Straßen mit überregionaler oder regionaler Bedeutung [...] hingewirkt werden. Zudem sollen laut RP 15 B IX 2.2.4 die Verbindung des Oberzentrums Ulm/Neu-Ulm zu den Verdichtungsräumen Augsburg und München verbessert und das Oberzentrum Ulm/Neu-Ulm in seinem südlichen Bereich entlastet werden.*

Durch den bestandsorientierten Ausbau wird auch den einschlägigen Festlegungen des Landesentwicklungsprogramms Bayern 2013 (LEP) und des RP 15 zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur Rechnung getragen (vgl. LEP 4.1.1 (Z), 4.1.2 (G) und 4.2 (G) sowie RP 15 B IX 2.1.2).

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

Das Vorhaben verläuft durch das im RP 15 festgelegte landschaftliche Vorbehaltsgebiet Nr. 75 „Pfuhler- Finninger- und Bauernried, Buchberg“ (vgl. RP 15 B I 2.1 i. V. m. RP 15 Karte 3 „Landschaft und Erholung“). In Vorbehaltsgebieten ist bestimmten raumbedeutsamen Funktionen oder Nutzungen (hier: Erhaltung von Natur und Landschaft) bei der Abwägung mit anderen raumbedeutsamen

Nutzungen besonderes Gewicht beizumessen. Wie in Abschnitt C.III.7 dargelegt bestehen zwar nachteilige Auswirkungen u. a. auf Belange des Natur- und Landschaftsschutzes, jedoch können aufgrund der vorgesehenen Eingriffsminimierung und der Maßnahmen zum Eingriffsausgleich auch unter Berücksichtigung der höheren Gewichtung erhebliche überörtliche Auswirkungen auf diesen Belang verhindert werden.

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

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

4.2 Städtebauliche Belange

Die Stadt Neu-Ulm hat im Bereich des Ausbaus der B 10 am 07.11.2012 einen Flächennutzungsplan (FNP 2025) aufgestellt. Der zweibahnige Ausbau der B 10 in diesem Teilbereich widerspricht dem Flächennutzungsplan nicht. Auch das derzeit laufende Parallelverfahren der 3. Änderung des Flächennutzungsplans „Burlafingen Riffelbach“ und der Bauleitplanung Nr. 13 „Riffelbach, Stadtteil Burlafingen, Stadt Neu-Ulm“ geht mit der plangegegenständlichen Maßnahme konform. Die Stadt Neu-Ulm plant darin im Anschluss an das bereits bestehende „Gewerbegebiet an der A 7“ der Gemeinde Nersingen (BPL Nr. 26) ein weiteres Gewerbegebiet mit ca. 5,5 ha. Dabei hat die Stadt darauf zu achten, dass die Bauverbotszone, die sich aus dem laufenden Planfeststellungsverfahren ergibt, eingehalten wird.

Der bereits bestehende Bebauungsplan „Gewerbegebiet an der A7“ der Gemeinde Nersingen geht mit dem geplanten Ausbau der B 10 konform.

5. Immissionsschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes sowie den Belangen der Luftreinhaltung vereinbar. Die Planung stellt sicher, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch die Bauausführung, durch Verkehrsgläusche oder nachteilige Wirkungen infolge von Luftschadstoffbelastungen

ohne Ausgleich verbleiben (§§ 41, 42 BImSchG, Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG).

Auch Beeinträchtigungen, die unterhalb dieser Grenzwerte bleiben, werden im Rahmen der Gesamtabwägung berücksichtigt, sind jedoch nicht geeignet, das Ergebnis der Abwägung zu beeinflussen.

Der zweibahnige Ausbau wird durch eine Bündelung der Verkehre eine spürbare Entlastung innerorts in Pfuhl und Burlafingen herbeiführen. Dadurch wird die Belastung der Anwohner mit Lärm- und Schadstoffimmissionen reduziert.

5.1 Lärmschutz

5.1.1 Lärmsituation innerhalb der Planfeststellungsgrenzen

Entsprechend dem in § 50 BImSchG enthaltenen Trennungsgrundsatz und Optimierungsgebot wurde darauf geachtet, dass eine Beeinträchtigung der ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete so weit wie möglich vermieden wird.

Für die Linienführung gilt im Übrigen nach § 41 Abs. 1 BImSchG der Grundsatz, dass beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sicherzustellen ist, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsrgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Auch dieser Grundsatz wird in der vorliegenden Planung beachtet.

Bei ihr handelt es sich um die bauliche Erweiterung einer bestehenden Straße um eine zusätzliche Richtungsfahrbahn. Damit liegt eine wesentliche Änderung vor und die Einhaltung der einschlägigen Grenzwerte der Lärmvorsorge der 16. BImSchV ist zu prüfen.

Die Konkretisierung des Begriffs der schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsrgeräusche ist in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV erfolgt. Der Beurteilungspegel der zu bauenden oder zu ändernden Straße darf die dort festgesetzten Lärmgrenzwerte nicht überschreiten.

Sie werden auf der Grundlage des § 43 Abs. 1 Satz 1 BImSchG in der 16. BImSchV wie folgt festgelegt.

- an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen
57 dB(A) tags, 47 dB(A) nachts;
- in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten
59 dB(A) tags, 49 dB(A) nachts;
- in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten
64 dB(A) tags, 54 dB(A) nachts;

- in Gewerbegebieten
69 dB(A) tags, 59 dB(A) nachts.

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

Gemäß § 3 der 16. BImSchV ist der Beurteilungspegel für Straßen nach Anlage 1 zu der genannten Verordnung zu berechnen. Bei diesen Berechnungen wird nur der von der neuen oder geänderten Straße ausgehende Verkehrslärm errechnet (vgl. BVerwG vom 21.03.1996, NVwZ 1996, S. 1003). Die Berechnungen erfolgen nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90).

Im vorliegenden Fall wurden vom Antragsteller entsprechende schalltechnische Untersuchungen durchgeführt (Unterlage 17T). Grundlage dieser Untersuchungen ist die vom Staatlichen Bauamt Krumbach bei der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH in Auftrag gegebene Verkehrsuntersuchung mit einem Prognosehorizont bis 2030.

Dabei ergab die fassaden- und stockwerksgenaue Berechnung an 15 Gebäuden insgesamt 36 zu berechnende Einzelpunkte.

Bereich Breitenhofstraße

Durch Nachbesserungen im Rahmen der Tektur verbleiben lediglich an einem Gebäude Überschreitungen des Lärmgrenzwertes.

Die Gebäude in der Breitenhofstraße werden – wie bisher – durch aktive Schallschutzmaßnahmen geschützt. Der bestehende Lärmschutzwall mit abschnittsweise aufgesetzter Schallschutzwand wird den neuen Verhältnissen entsprechend mit einer Dammkrone von 2,50 m über Fahrbahnrandniveau lagemäßig angepasst und mit einer 1,50 m hohen Lärmschutztafel versehen.

Die Immissionsgrenzwerte für die Tag- und Nachtzeiträume können damit mit Ausnahme des IP 01 an der St 2021 (Breitenhofstraße 130/Süd) eingehalten werden. Hier wird die Einhaltung der Grenzwerte aus Gründen der Verhältnismäßigkeit durch Schallschutzfenster erreicht.

Bereich Böttgerstraße

Bei den Gebäuden in der Böttgerstraße liegen an drei Gebäuden Überschreitungen des Nachtwerts vor. Da nach derzeitigem Kenntnisstand Betriebswoh-

nungen nicht vorhanden sind, eine Wohnnutzung also nicht vorliegt, sind aufgrund der Überschreitungen keine Lärmschutzmaßnahmen veranlasst.

Für den Fall der künftigen Entstehung von Betriebswohnungen wird deren Schutz durch die Auflage A.V gesichert.

Bereich Froschlachweg

Für das Gebäude im Froschlachweg werden durch die Anpassung und Verlängerung des bestehenden Lärmschutzes sowie das Aufsetzen einer Lärmschutztafel auf die Dammkrone die erforderlichen Tag- und Nachtwerte eingehalten. Diese Maßnahmen wurden im Rahmen der Tektur eingeplant.

Immissionen im weiteren Umfeld

Im Nachgang zur Auslegung der Planfeststellungsunterlagen und den dazu eingegangenen Einwendungen wurden die Immissionen im Bereich von Burlafingen einer Beurteilung unterzogen. Am repräsentativen Gebäude Rapsweg 20 in Burlafingen wurde dabei ein Beurteilungspegel von 46,4 dB(A) nachts festgestellt. Da dieser Pegel weit unterhalb der zulässigen 49 dB(A) nachts für reine Wohngebiete liegt, kann von einer Einhaltung der Grenzwerte an allen Gebäuden von Burlafingen ausgegangen werden.

Zu den Berechnungen für das Gebäude Rapsweg 20 sowie der Isophonenkarte für Burlafingen allgemein wird auf die Unterlage 17.2T verwiesen.

Die vom Vorhabenträger angestellten Berechnungen wurden vom Technischen Immissionsschutz der Regierung von Schwaben überprüft. Sie sind nicht zu beanstanden.

5.1.2 Einwendungen zum Lärmschutz

Bereich Breitenhof

Die seit Oktober 2015 auf den Grundstücken Flurnummern 2605 und 2606, Gemarkung Pfuhl, in Wohnwägen lebenden vier Schaustellerfamilien wenden ein, dass in dem von Ihnen genützten Bereich im Breitenhof die Grenzwerte sowohl tagsüber als auch nachts überschritten würden. Es fehle ein durchgängiger Lärmschutz im Bereich der Unterführung am Mooritzenweg, so dass die Lücke ein massives Einfallstor für den Lärm darstelle, welcher sich sodann flächenhaft ausbreite. Für sie fehle es an einem effektiven Lärmschutz. Dieser sei notwendig, aber in der Planung nicht vorgesehen. Ein passiver Lärmschutz in Form von Schallschutzfenstern sei im vorliegenden Fall nicht möglich. Sie würden durch die aktuellen Planungen in ihren Rechten verletzt, weil sie überhöhtem Lärm ausgesetzt wären.

Der Vorhabenträger berechnete für den der B 10 nächstliegenden und entferntesten Punkt der genutzten Grundstücke die Lärmwerte. Im Ergebnis zeigt sich, dass am nächstgelegenen Punkt eine Überschreitung des Nachtgrenzwertes vorliegt. Am entferntesten Punkt gibt es keine Überschreitung.

Der Einwand der Schaustellerfamilien ist trotz Überschreitung des Nachtgrenzwerts zurückzuweisen. Ein Anspruch auf Lärmschutz besteht nicht.

Die nicht nur vorübergehende Nutzung des Geländes durch die Schaustellerfamilien stellt eine Wohnnutzung dar, die einer Baugenehmigung bedarf. Eine solche liegt nach Auskunft der Stadt Neu-Ulm nicht vor. Bei den fraglichen Grundstücken handelt es sich um Flächen im Außenbereich gem. § 35 BauGB, die nicht durch Bebauungsplan überplant sind. Die erforderliche Baugenehmigung würde sich nach § 35 Abs. 2 BauGB richten. Sie kann nur erteilt werden, wenn öffentliche Belange nicht beeinträchtigt werden. § 35 Abs. 3 Nr. 1 BauGB stellt klar, dass es sich bei einem Vorhaben, das den Darstellungen des Flächennutzungsplanes widerspricht, bereits um eine Beeinträchtigung öffentlicher Belange handelt. Die fraglichen Grundstücke sind im Flächennutzungsplan der Stadt Neu-Ulm als Flächen für die Ver- und Entsorgung dargestellt. Daraus ergibt sich, dass eine Wohnnutzung dort nicht möglich ist. Auch § 35 Abs. 3 Nr. 3 BauGB ließe eine Baugenehmigung nicht zu, da das Vorhaben schädlichen Umweltauswirkungen (hier Überschreitung der Lärmgrenzwerte) ausgesetzt wäre. Wohnen ist in diesem Bereich bei der bestehenden Sach- und Rechtslage nicht zulässig. Deshalb besteht auch kein Anspruch auf Lärmschutz gegenüber dem Vorhabenträger. Die Tatsache, dass die Wohnnutzung erst nach Beginn des Planfeststellungsverfahrens durch die Stadt ermöglicht wurde, ist dabei unbeachtlich.

Die Einwendungen der Lärm betroffenen Anlieger im Bereich Breitenhof werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht abgeholfen wurde.

Für sämtliche Wohnorte der Einwendungsführer wurden mittels Immissionspunkten die Tag- und Nachtwerte berechnet. Überschreitungen liegen nicht vor (vgl. dazu Unterlage 17.1T).

Bereich Froschlachweg

Die Einwendungen bezüglich der Lärmbelastung des Eigentümers von **Flurnummern 269, 270, Gemarkung Burlafingen, und Flurnummern 753, 768, Gemarkung Steinheim**, haben sich durch die Tektur erledigt.

Weiteres Umfeld Bereich Burlafingen Süd

Im weiteren Umfeld gibt es aus dem Bereich Burlafingen Süd Einwender, die eine erhöhte Belastung unter anderem durch Lärm befürchten. Sie fordern eine

Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h und weitere Lärmschutzmaßnahmen wie einen Lärmschutzwall oder eine Lärmschutzwand sowie Flüsterasphalt, um der Entwertung der Häuser und Grundstücke entgegen zu wirken.

Diese Einwendungen werden zurückgewiesen. Wie oben unter Ziffer 5.1.1 am Ende ausgeführt werden in Burlafingen Süd die Lärmgrenzwerte eingehalten. Näheres ergibt sich auch aus der Berechnung für den Immissionsort Burlafingen Rapsweg 20 und der Isophonenkarte in der Unterlage 17.2T.

Weiteres Umfeld Bereich Steinheim (Herdgasse /Buchbergstraße)

Eine Vielzahl von Bewohnern des Neubaugebiets Steinheim (Herdgasse/Buchbergstraße) befürchtet eine deutlich höhere Lärmbelastung. Das Neubaugebiet sei ca. 800 m vom Beginn der Ausbaustrecke (Auf- und Abfahrten zur Autobahn A7) entfernt. Gerade in solchen Bereichen sei erfahrungsgemäß aufgrund von Beschleunigungsvorgängen/Überholvorgängen mit einer höheren Lärmbelastung als beim normalen Streckenverlauf zu rechnen. Es werden Lärmschutzvorrichtungen gefordert, die sicherstellen, dass die Lärmbelastung nicht über das momentan schon hohe Niveau hinaus weiter ansteigt. Die Lärmschutzanlagen sollten in Richtung Steinheim über den bisherigen Ausbauabschnitt hinaus noch bis zur Höhe der Wohnbebauung fortgeführt werden.

Die Forderungen werden zurückgewiesen.

Steinheim liegt mit etwa 800 m so weit von der Ausbaumaßnahme entfernt, dass keine negativen Auswirkungen durch die gegenständliche Maßnahme entstehen. Ein für den Immissionsgrenzwert maßgebender Beurteilungspegel ist grundsätzlich nicht als „Summenpegel“ unter Einbeziehung von Lärmvorbelastungen durch bereits vorhandene Verkehrswege zu ermitteln (vgl. BVerwG vom 21.03.1996, NVwZ 1996, S. 1003). Eine gleichzeitige Betrachtung der A 7 bzw. die Überlagerung von zwei Verkehrswegen in der Berechnung ist deshalb nicht vorgesehen. Darüber hinaus zeigt eine nachträglich durchgeführte überschlägige Berechnung bzw. deren graphische Darstellung, dass Steinheim außerhalb des Bereiches mit Grenzwertüberschreitungen liegt ($< 47 \text{ dB(A)}$). Vergleiche dazu die Isophonenkarte der Unterlage 17.2T.

5.2 Luftreinhaltung

5.2.1 Schadstoffbelastung innerhalb der Planfeststellungsgrenzen

Die Planung ist auch mit den Belangen der Luftreinhaltung vereinbar. Prüfungsmaßstab hierfür sind die §§ 40 und 48a BImSchG i. V. m. der

39. BImSchV. Danach darf der Schadstoffgehalt der Luft bestimmte Grenzwerte nicht überschreiten.

Es wurde eine Schadstoffuntersuchung nach den Maßgaben der „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung“ (RLuS 2012) für die nächstgelegenen, an die B 10 angrenzenden Wohnhäuser vorgenommen. Dabei handelt es sich um die Einzelanwesen Breitenhof Nr. 178, Böttgerstr.16 und Froschlachweg 1 mit kreuzender Straße St 2023. Sämtliche anderen Wohnsiedlungen weisen einen Abstand von mehr als 200 m zur geplanten Trasse der B 10 auf und liegen somit außerhalb des Anwendungsbereichs der RLuS 2012. Projektbedingte negative Auswirkungen aufgrund von Schadstoffimmissionen sind für diese Gebäude aufgrund des großen Abstandes zur Trasse nicht zu erwarten.

Im Ergebnis zeigen die Schadstoffberechnungen, dass für alle untersuchten Schadstoffe (Kohlenmonoxid, Benzol, Stickstoffmonoxid, Stickstoffdioxid, Schwefeldioxid, Partikel PM₁₀ und Partikel PM_{2,5}) die Beurteilungswerte – trotz der angenommenen hohen Vorbelastung (welche bei nahezu allen Schadstoffen einen Großteil der Gesamtbelastung ausmacht) – unterschritten werden.

In der Untersuchung wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass für die in größerer Entfernung zur Trasse liegenden Siedlungsflächen deutlich geringere Schadstoffbelastungen zu erwarten sind. Da der Anwendungsbereich der RLuS 2012 auf 200 m beschränkt ist, sind für diese weiter entfernt liegenden Immissionsorte keine quantitativen Aussagen mehr möglich. Vielmehr ist außerhalb dieses Beeinträchtigungskorridors davon auszugehen, dass hier grundsätzlich keine erheblichen Beeinträchtigungen durch verkehrsbedingt verursachte Schadstoffimmissionen zu erwarten sind.

Die vom Vorhabenträger angestellten Untersuchungen zur Schadstoffbelastung wurden vom Technischen Immissionsschutz der Regierung von Schwaben überprüft. Sie sind nicht zu beanstanden.

5.2.2 Einwendungen zur Schadstoffbelastung

Einwender aus Burlafingen Süd weisen auf die erhöhten Abgase, Feinstaub und Staubimmissionen hin, die durch den Ausbau erfolgen. Insbesondere der Ausstoß von Stickstoffdioxid durch die zahlreichen Dieselfahrzeuge führe zu gesundheitsschädlichen Auswirkungen. Das Ergebnis der Luftschadstoffüberprüfung wird angezweifelt. Auch in dem Bereich, der mehr als 200 m von der Straße entfernt ist, würden die Grenzwerte überschritten.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Zwar haben über den Grenzwerten liegende Schadstoffbelastungen entsprechende Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit. Die angestellten Untersuchungen haben jedoch ergeben, dass im Bereich innerhalb von 200 m die Grenzwerte eingehalten werden können. Quantitative Aussagen sind in dem Bereich über 200 m Abstand deswegen nicht möglich, da es keine Vergleichswerte aus der RLuS 2012 gibt. Dennoch ist der Schluss möglich und logisch, dass die Einhaltung des Grenzwertes, die beim geringen Abstand vorliegt, auch bei einer größeren Entfernung gegeben ist.

Für die Berechnungen des Schadstoffausstoßes von Dieselfahrzeugen wurden keine Prüfstandswerte, sondern der tatsächliche Ausstoß im Fahrbetrieb zugrunde gelegt.

6. Wasserhaushalt, Gewässer- und Bodenschutz

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

6.1 Straßenentwässerung

Die Straße verläuft zum weit überwiegenden Teil in Dammlage. Die Entwässerung erfolgt breitflächig über die Bankette und Böschungen. Bei geringen Dammhöhen werden Entwässerungsmulden angelegt, die entweder zu bereits vorhandenen Entwässerungsgräben führen oder zu straßenzugehörigen Restflächen (z.B. Innenbereich von Anschlussrampen).

Abweichend davon erfolgt die Entwässerung der südlichen, zum Mittelstreifen hin geneigten Richtungsfahrbahn zwischen Bau-km 0+000 und 0+240 sowie zwischen Bau-km 5+280 und 5+500 über seitliche Rinnen, Einläufe und Transportleitungen zu je einer Sickermulde bei Bau-km 0+060 bis 0+120 und bei Bau-km 5+050 bis 5+100 (jeweils Regelungsverzeichnis Nr. 95). Die bei Bau-km 0+060 bis 0+120 bereits vorhandene Sickermulde wird zwischen der B 10 und der neuen Wendeplatte auf 600 m² erweitert.

Die Sickermulde bei Bau-km 5+050 bis 5+100 wird auf einer verbleibenden Rückbaufläche der Buchbergstraße (Richtung Steinheim) modelliert

Lediglich für diese beiden Sickermulden ist eine wasserrechtliche Erlaubnis erforderlich, da dadurch der Tatbestand einer Gewässernutzung erfüllt wird, der gem. §§ 8, 9 WHG einer wasserrechtlichen Erlaubnis bedarf. Diese Erlaubnis wird von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses nicht er-

fasst (§ 19 Abs. 1 WHG). Sie wird unter in A. VI.1 des Beschlusstexts gesondert ausgesprochen.

Die notwendige gehobene Erlaubnis kann erteilt werden. Unter Beachtung der unter A.VI.2.1 festgesetzten Auflagen des Beschlusstexts ist eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit nicht zu erwarten (§12 Abs. 1 Nr. 1 i.V. m. § 3 Nr. 10 WHG). Auch die anderen Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften werden erfüllt (§ 12 Abs. 1 Nr. 2 WHG).

Das Landratsamt Neu-Ulm erteilte mit Schreiben vom 18.12.2014 das gemäß § 19 Abs. 3 WHG notwendige Einvernehmen mit der Versickerung.

6.2 Gewässerausbau

Folgende Maßnahmen im Zuge des Vorhabens sind als Gewässerausbau im Sinne des § 67 WHG zu werten:

- Verlegung des Grenzgrabens bei Bauwerk 0-3 (Durchlass unter Auffahrtsrampe zur St 2021)
- Verlegung und ökologischer Ausbau des Grabens Fl.-Nr. 2579/1, Gemarkung Pfuhl, zwischen Bau-km 2+350 und 2+660
- Verlegung und ökologischer Ausbau des Landgrabens zwischen Bau-km 2+660 und 2+840
- Uferumgestaltung und Anlage von Flachwasserbereichen am Trucksäzsee bei Bau-km 1+030 bis 1+290
- Partielle Auffüllung des Brandstätter Sees, Erhalt und Ergänzung der Flachwasserzonen bei Bau-km 3+950 bis 4+180 .

Diese Gewässerausbaumaßnahmen im Sinne des § 67 Abs. 2 WHG bedürfen einer Planfeststellung nach § 68 Abs. 1 WHG. Diese wird von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses für die Straßenausbaumaßnahme mit umfasst (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG). Der Plan kann festgestellt werden, da unter Beachtung der unter A.VI.2.2.1 bis 2.2.4 des Beschlusstexts festgelegten Auflagen eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit nicht zu erwarten ist, andere Anforderungen nach dem WHG oder sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften erfüllt werden und dem Gebot der gerechten Abwägung Rechnung getragen ist.

Das Wasserwirtschaftsamt Donauwörth hat mit gutachterlicher Stellungnahme vom 15.12.2014 sein Einverständnis mit dem Vorhaben aus wasserwirtschaftlicher Sicht erklärt.

Die Verlegung des Grenzgrabens ist bedingt durch die erforderliche Situierung des Durchlasses. Die Kombination der Verlegung des Grabens Fl.-Nr. 2579/1 und des anschließenden Abschnittes des Landgrabens mit einer ökologischen Gestaltung ist Bestandteil des landschaftspflegerischen Begleitplanes und ist aus gewässerökologischer Sicht zu befürworten. Einwände des Wasserwirtschaftsamtes dagegen bestehen nicht.

Für die Baggerseen Trucksäßsee und Brandstätter See als aufgeschlossenes Grundwasser sind die Grundsätze des allgemeinen Grundwasserschutzes zu berücksichtigen. Soweit für die Gestaltungsmaßnahmen bzw. den Eingriff in die Wasserfläche Verfüllmaterial erforderlich ist, muss dieses den Kriterien Z 0 nach LAGA-Richtlinien entsprechen.

Um das Eindringen von evtl. verunreinigtem Niederschlagswasser oder wassergefährdenden Stoffe aus Unfällen in die Baggerseen zu verhindern, ist zwischen Entwässerungsmulde und Baggersee ein Wall vorgesehen. Auf die sorgfältige Ausführung dieses Walles und Vorsorge hinsichtlich späterer Biberaktivitäten in diesen Bereichen ist besonders zu achten.

6.3 Anlagengenehmigung

Im Zuge des Vorhabens sind zwei neue Brücken über den Landgraben (Bauwerk 2-1 und Bauwerk 2-2, Nummer 51 und 98 des Regelungsverzeichnisses) und drei Brücken bzw. Brückenerweiterungen über die Leibi (Bauwerk 4-2, Bauwerk 4-3 und Bauwerk 4-4, Nummer 69, 70 und 71 des Regelungsverzeichnisses) geplant. Der Landgraben und die Leibi sind Gewässer dritter Ordnung, deren Verlauf im Planungsgebiet unter Ziffer 28 und 29 der Verordnung über die Genehmigungspflicht für Anlagen in oder an Gewässern dritter Ordnung im Regierungsbezirk Schwaben vom 26. November 1999 aufgeführt ist. Deshalb besteht eine Anlagengenehmigungspflicht nach Art 20 Abs. 2 BayWG in Verbindung mit der oben genannten Verordnung.

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

Die Anlagengenehmigung kann gem. Art. 20 Abs. 3 und 4 BayWG erteilt werden. Die oben unter A.VI.2.3.1. bis 2.3.15. angeordneten Auflagen sind aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit erforderlich. Sie gewährleisten, dass keine schädlichen Gewässerveränderungen zu erwarten sind und die Gewässerunterhaltung nicht mehr erschwert wird, als es den Umständen nach unvermeidbar ist.

Insbesondere sind die Brückenbauwerke und deren Querschnittsabmessungen mit dem Wasserwirtschaftsamt abgestimmt und für die maßgeblichen Hochwasserabflüsse HQ 100 ausreichend.

6.4 Wasserschutzgebiet / Überschwemmungsgebiete

Wasserschutzgebiete und Überschwemmungsgebiete werden von dem geplanten Vorhaben nicht berührt

6.5 Bodenschutz

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

Nach § 1 BBodSchG sollen die Funktionen des Bodens gesichert und wiederhergestellt werden. Dabei sind schädliche Bodenveränderungen abzuwehren, der Boden und Altlasten sowie hierdurch verursachte Gewässerverunreinigungen sind zu sanieren und es ist Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen. Zu den Funktionen des Bodens im Sinne des § 1 BBodSchG gehört neben den natürlichen Funktionen u. a. auch die Nutzung als Standort für den Verkehr (§ 2 Abs. 2 Nr. 3d BBodSchG). Das dargestellte öffentliche Interesse an der Durchführung der Straßenbaumaßnahme (Nutzungsfunktion im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 3d BBodSchG) rechtfertigt hier die Nachteile, die die Maßnahme durch den Eintrag von Stoffen aus dem Verkehr und die Belastung durch die Bauarbeiten sowie die Herstellung und Unterhaltung der Anlage für die anderen Funktionen des Bodens mit sich bringt. Soweit durch das planfestgestellte Vorhaben Belastungen des Bodens erfolgen, sind diese unvermeidbar.

Zwar kann nicht völlig ausgeschlossen werden, dass durch die Schadstoffe der Kraftfahrzeuge die Bodenverhältnisse in unmittelbarer Fahrbahnnähe verschlechtert werden. Diese Bodenbelastung ist jedoch in der Regel gering, hält zumeist die Prüfwerte der Bodenschutzverordnung ein und ist mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand nicht vermeidbar. Die Bodenversiegelung wird auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt; mögliche Entsiegelungen werden durchgeführt. Die mit der Bodenversiegelung einhergehenden negativen Wechselwirkungen auf die Grundwasserneubildung bzw. den Oberflächenwasserab-

fluss und den Naturhaushalt können durch die teilweise breitflächige Versickerung deutlich gemindert bzw. durch Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden. Wägt man die Gefahr einer eher geringen schädlichen Bodenverunreinigung mit dem hohen öffentlichen Interesse an der plangegenständlichen Maßnahme ab, dann überwiegt insbesondere wegen der Steigerung der Verkehrssicherheit das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Bauvorhabens.

Im Planungsbereich und in unmittelbarer Umgebung sind weder Altablagerungen noch Altstandorte noch Verdachtsflächen bekannt. Die Auflagen A.VI.2.4. und A.VI.2.5. sind zu beachten.

7. Naturschutz, Landschaftspflege und Artenschutz

7.1 Naturschutz und Landschaftspflege

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

Nach den zwingenden gesetzlichen Bestimmungen des § 15 Abs. 1 und 2 BNatSchG hat der Vorhabenträger, der Eingriffe (vgl. § 14 BNatSchG) in Natur und Landschaft vornimmt, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen sowie unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

Gemäß § 15 Abs. 5 BNatSchG darf ein Eingriff nicht zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und

der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft anderen Belangen im Range vorgehen.

Die planfestgestellte Baumaßnahme trägt dem naturschutzrechtlichen Gebot der Vermeidung von Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sowie dem Gebot zum sparsamen und schonenden Umgang mit Grund und Boden so weit wie möglich Rechnung. Insoweit wird auf die vorgesehenen Maßnahmen in der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Unterlage 19.1T und Unterlage 9.3T) verwiesen. Es werden diverse Vermeidungsmaßnahmen durchgeführt. Insbesondere erfolgt der Ausbau bestandsnah und orientiert sich überwiegend am bisherigen Straßenverlauf. Die gewählte Nordtrasse ermöglicht eine weitgehende Wiederverwendung der bestehenden Fahrbahn. Diese wird lediglich verbreitert und um eine zusätzliche Fahrbahn ergänzt. Dadurch werden der Flächenverbrauch reduziert und vorhandene Ressourcen wiederverwertet. Die Umweltauswirkungen lassen sich dadurch auf ein Mindestmaß reduzieren.

Die verbleibenden Beeinträchtigungen des Naturhaushalts sind in der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Unterlage 19.1T, Ziffer 4.5) dargestellt. Diese Beeinträchtigungen lassen sich durch die dort vorgesehenen und in den Maßnahmenblättern (Unterlage 9.3T) näher beschriebenen Ausgleichsmaßnahmen kompensieren. Die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen sind – bezogen auf die jeweiligen ausgleichbaren Beeinträchtigungen – nicht nur quantitativ, sondern auch qualitativ zum Ausgleich geeignet. Das bedeutet, dass durch sie der Eingriff in adäquater Weise funktional gleichartig im Sinne eines Ausgleichs kompensiert wird. Die Ausgleichsflächen liegen in unmittelbarer Nähe zum Eingriff im selben Naturraum und sind auch unter Beachtung des Gebotes zur Rücksichtnahme auf agrarstrukturelle Belange (§ 15 Abs. 3 BNatSchG) erforderlich.

Vorrangiges Ziel des Maßnahmenkonzepts der vorliegenden Planung ist die Einbindung der vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen in das Gesamtkonzept des BayernNetz Natur-Projektes *Biotopverbund Iller-Donau* mit dem Landgraben als zentraler Lebensraum-Verbundachse. Dadurch soll der seit dem einbahnigen Bau der B 10 bestehenden Zerschneidungs- und Trennwirkung der Bundesstraße in der ökologisch hochwertigen Riedlandschaft weiter entgegengewirkt werden. Wichtiges Ziel des Biotopverbundprojektes ist die Aufrechterhaltung eines funktionsfähigen Lebens- und Nahrungsraumes für bedrohte Tierarten, insbesondere Vögel der offenen Feldflur wie Kiebitz, Bekassi-

ne und Feldlerche. Von den geplanten Maßnahmen profitieren aber auch zahlreiche Arten der Feuchtgebiets- und Gewässerlebensräume wie beispielsweise Biber und Amphibien, ebenso wie Tagfalter, Libellen, Fledermäuse, etc.. Des Weiteren soll der Schutzzweck des Landschaftsschutzgebietes Pfuhler, Finninger und Bauernried nicht beeinträchtigt bzw. sollen die Schutzziele gestärkt werden. Daneben werden im Ausgleichskonzept auch die Zielaussagen des Arten- und Biotopschutzprogrammes für den Landkreis Neu-Ulm, des Gewässerpflegeplanes und des Landschaftsplanes der Stadt Neu-Ulm berücksichtigt. Auf Grund dieser Planungsziele liegt der Schwerpunkt der ökologischen Ausgleichsmaßnahmen im unmittelbaren Umfeld des Landgrabens, überwiegend im weniger dem Nutzungsdruck ausgesetzten Kernbereich südlich der B 10. Dies berücksichtigt zum einen die übergeordneten Ziele des Biotopverbundprojektes, zum anderen kann durch das geplante Maßnahmenkonzept eine Verbindung mit den bestehenden, großflächigen Sekundärbiotopen des Staatlichen Bauamtes Krumbach (Ausgleichsmaßnahmen für den einbahnigen B 10-Neubau) hergestellt werden. Somit wird einerseits der lineare Biotopverbund entlang des Landgrabens und der ihm zufließenden Gräben im überplanten Abschnitt erheblich verbessert, andererseits wirken sich die geplanten Maßnahmen flächenhaft aus, was dem Leitbild der Schaffung eines funktionsfähigen Lebens- und Nahrungsraumes für zahlreiche Tierarten der offenen Riedlandschaft Rechnung trägt. Die Zielarten Bekassine und Kiebitz stehen dabei stellvertretend für eine Vielzahl von Tierarten, die von den geplanten Ausgleichsmaßnahmen profitieren können.

Um die verbleibenden Beeinträchtigungen auszugleichen, sind insgesamt fünf ökologische Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen, die teilweise (A 4T und A 5T) gleichzeitig die Funktion einer vorgezogenen, funktionserhaltenden Ausgleichsmaßnahme für den Artenschutz (CEF-Maßnahme) erfüllen.

Die Ausgleichsfläche A 3 (Landgrabenverlegung nördlich der B 10) entfällt und wird der Ausgleichsfläche A 4T südlich der B 10 zugeschlagen, die im Gegensatz zu A 3 vollständig außerhalb der Beeinträchtigungszone der Straße liegt. Durch die Verlegung kann auch die Inanspruchnahme von landwirtschaftlich produktiven Böden (Berücksichtigung agrarstruktureller Belange nach § 15 Abs. 3 BNatSchG) vermindert werden. Ebenso verringert sich die Beeinträchtigung des Lebensraumes von Ackervögeln wie Feldlerche und Schafstelze. Die Ausgleichsflächen an Land- und Grenzgraben stellen eine zentrale Funktion im Ausgleichskonzept dar. Die teilweise Verlegung der Gräben weg von der Straße erhöht die Biotopqualität der betroffenen Fließgewässer erheblich.

Die Bilanzierung des Ausgleichsflächenbedarfs erfolgt gemäß den „*Grundsätzen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Bauvorhaben*“ der Obersten Baubehörde vom 21.06.93. Die Bayerische Kompensationsverordnung (BayKompV) kommt nicht zur Anwendung. Sie gilt nur für Verfahren, die nach dem 1. September 2014 beantragt wurden.

Eine detaillierte Bilanzierung mit Gegenüberstellung der Flächen und Flächenermittlung für die erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kann der Unterlage 9.4T entnommen werden. Die bestehenden, ca. 20 m breiten einseitigen Pufferstreifen, die sich bereits im Eigentum der Bundesstraßenverwaltung befinden, sowie der Landgraben selbst und weitere Bestandsbiotope wurden aus der Ausgleichsflächenbilanzierung herausgerechnet, d.h. sie sind nicht in den anrechenbaren Flächengrößen der einzelnen Maßnahmen enthalten. Auch die Gestaltungsmaßnahmen auf den Restflächen entlang der Bundesstraße sind nicht in der Flächenbilanzierung enthalten.

Aus dieser Bilanzierung ergibt sich ein rechnerischer Bedarf an ökologischen Ausgleichsflächen von 8,99 ha. Aufgrund der Gegenüberstellung Eingriff / Ausgleich (Unterlage 9.4T) beträgt die Gesamtausgleichsfläche 11,58 ha, davon liegen 4,45 ha der anrechenbaren Flächen (ohne Bestandsbiotope am Landgraben, Grenzgraben, etc.) innerhalb der Beeinträchtigungszone der B 10 (50 m) und 7,13 ha außerhalb der Beeinträchtigungszone. Die Flächen innerhalb der Beeinträchtigungszone können gemäß den *Grundsätzen v. 21.06.1993 (Nr. 6.2)* nur zu 50 % angerechnet werden. Insgesamt ergibt sich somit eine anrechenbare Ausgleichsfläche von 9,35 ha.

Trotz der Lage größerer Flächenanteile in der Beeinträchtigungszone der Straße haben diese eine hohe Bedeutung und eine wichtige Funktion im Ausgleichskonzept der Landschaftspflegerischen Begleitplanung. Zum einen wird dadurch die Durchgängigkeit des Landgrabens und der ihm zufließenden Gräben erhalten bzw. verbessert (Maßnahmen A 1, A 2, G 12), zum anderen können die Eingriffe in die unmittelbar tangierten Uferbereiche des *Trucksäßsees* und des *Brandstätter Sees* an Ort und Stelle ausgeglichen werden.

Den Bestimmungen des BNatSchG bezüglich des Eingriffsausgleichs ist somit Genüge getan.

Auch die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf das Landschaftsbild können durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19.1T) enthaltenen und in den Maßnahmenblättern (Unterlage 9.3T Maßnahmennum-

mer G 1T bis G 18) näher beschriebenen Maßnahmen in ausreichendem Umfang ausgeglichen werden.

Die gestalterischen Maßnahmen orientieren sich wie die ökologischen Ausgleichsmaßnahmen am landschaftlichen Leitbild der weitgehend ebenen und offenen Riedlandschaft des überplanten Gebiets. Umfangreichere Bepflanzungsmaßnahmen erfolgen schwerpunktmäßig im Bereich der Landschaftsbild beeinträchtigenden Knotenpunkte und im Querungsbereich der größeren Fließgewässer (Leit- / Riegelpflanzung am Landgraben). Grundsätzlich wird für die Bepflanzung und die Ansaat der Ausgleichs- und Gestaltungsflächen nur gebiets-eigenes Pflanz- bzw. Saatgut verwendet (§ 40 BNatSchG).

Die Maßnahmen bedürfen teilweise bis zu ihrer Funktionserfüllung einer Fertigstellungs- und Entwicklungspflege, die der tatsächlichen Entwicklung der Flächen angepasst wird.

Die Beeinträchtigungen werden durch die vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen in landschaftsgerechter Weise aufgefangen, so dass das Landschaftsbild nach der Neugestaltung in seinen ästhetischen Merkmalen im Wesentlichen den vergleichbaren Landschaftseinheiten im gleichen Naturraum entspricht.

Die erforderlichen Maßnahmen sind in den im landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltenen Ausgleichs- und Gestaltungsflächen planerisch umgesetzt (vgl. Maßnahmenübersichtsplan, Unterlage 9.1T, und Maßnahmenplan Blatt-Nrn. 1-5, Unterlage 9.2T).

Einwendungen zu § 15 BNatSchG

Der Bund Naturschutz geht in seiner Stellungnahme vom 28.11.2014 davon aus, dass ein Verstoß gegen § 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG vorliege. Er führt aus, dass der autobahngleiche Querschnitt RQ 31 nicht dem Minimierungsgebot entspreche und als zumutbare Alternative ein Ausbau mit einem deutlich geringeren Querschnitt und damit auch geringeren Auswirkungen auf Natur- und Landschaft zur Verfügung stehe. Aus seiner Sicht gehe die Verkehrsprognose von einer zu starken Wachstumsentwicklung aus. Der RQ 21 nach RAL sei aus verkehrlicher Sicht ausreichend und würde einer zumutbaren Alternative nach dem Minimierungsgebot entsprechen.

Wie oben ausgeführt (vgl. C.III.2.2. „Auseinandersetzung mit der Verkehrsuntersuchung“) macht sich die Planfeststellungsbehörde das Ergebnis der Verkehrsuntersuchung zu Eigen und hält auch die Wahl des Querschnitts (vgl. C.III.3.3.1. bis 3.3.2.) für korrekt. Aus Gründen der Verkehrsbedeutung, der

Verkehrsbelastung und der Verkehrssicherheit ist zum einen die Gesamtmaßnahme (Ausbau der Anschlussstellen **und** zweibahniger Streckenausbau) erforderlich. Zum anderen lässt sich der zugrunde gelegte Querschnitt aus eben diesen Gründen nicht weiter reduzieren.

Erforderlichkeit der Ausgleichsmaßnahmen, Enteignungsmöglichkeit

Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen sind integrierter Bestandteil der Planfeststellung und daher fachlich und rechtlich notwendig. Sie sollen die Funktionen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes im betroffenen Natur- und Landschaftsraum, die durch den Eingriff gestört wurden, gleichartig bzw. gleichwertig gewährleisten. Da ein räumlich-funktionaler Zusammenhang mit den Beeinträchtigungen bestehen muss, können für den Ausgleich nicht beliebige Flächen verwendet werden.

Die vom Vorhabenträger vorgesehenen Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen sind zur Verwirklichung des Gesamtkonzepts, das dem landschaftspflegerischen Begleitplan zugrunde liegt (vgl. oben die Ausführungen zum BayernNetz Natur-Projekt *Biotopverbund Iller-Donau*), sowohl nach ihrer Art als auch nach ihrem Umfang und Standort erforderlich.

Für die Ausgleichsmaßnahmen werden nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde auch nur solche Flächen herangezogen, die geeignet sind, das gewählte Ausgleichskonzept umzusetzen. Dadurch wird ein Zustand geschaffen, der den durch das geplante Vorhaben beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes zumindest ähnlich ist. Die für die Kompensation der vorgenommenen Eingriffe vorgesehenen Flächen sind dabei in mehrfacher Hinsicht nicht beliebig disponibel. Zum einen ist ein Gesamtzusammenhang der einzelnen Ausgleichsmaßnahmen zu wahren, zum anderen müssen die vorgesehenen Flächen für die ökologische Aufwertung in der vorgesehenen Form auch geeignet sein. Diese Eignung ergibt sich im vorliegenden Fall durch das Angrenzen der beanspruchten Grundstücke an die vorhandenen Gewässer (Landgraben, Grenzgraben, Trucksäß- und Brandstätter See). Daneben wird bei der Auswahl der Grundstücke berücksichtigt, dass eine Verbindung mit den bereits bestehenden großflächigen Sekundärbiotopen (Ausgleichsflächen für den einbahnigen B10-Ausbau) geschaffen wird.

Da ein Vorhaben in der Regel nur zugelassen werden darf, wenn die Durchführung der Kompensationsmaßnahmen rechtlich sichergestellt ist, besteht für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Maßnahmen erforderlich sind, grundsätzlich die Möglichkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung

(BVerwG, Urteil vom 23.08.1996, Az. 4 A 29.95, DVBl. 1997, 68; Beschluss vom 17.02.1997, Az. 4 VR 17.96, LKV 1997, 328; Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075/04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rdnr. 542). Was für Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen gilt, beansprucht gleichermaßen Geltung für Vermeidungsmaßnahmen, die als erste Stufe ein integraler Bestandteil der Eingriffsregelung sind (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075/04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rdnr. 542).

Auf agrarstrukturelle Belange wurde dabei ausreichend Rücksicht genommen. Insbesondere beansprucht der Vorhabenträger landwirtschaftlich besonders geeignete Böden nur im unbedingt notwendigen Umfang (z.B. Verzicht auf A 3). Vorrangig plant der Vorhabenträger die Entsiegelung, Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen und Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes dienen.

Die einzelnen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen (Unterlage 10.1T und 10.2T) aufgeführt. Der Träger der Straßenbaulast erhält damit, ebenso wie für die Straßenbestandteile, das ggf. notwendige Enteignungsrecht. Er behält aber weiterhin die Möglichkeit zu späteren Änderungen im Einvernehmen mit der Planfeststellungsbehörde (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG).

Ergebnis

Insgesamt ist festzustellen, dass die planfestgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen den naturschutzgesetzlichen Anforderungen genügen. Es verbleiben keine erheblichen nachhaltigen Beeinträchtigungen des Naturhaushalts. Das Landschaftsbild wird landschaftsgerecht neu gestaltet.

Der jeweilige Unterhaltungszeitraum nach § 15 Abs. 4 S. 2 BNatSchG ist in den Maßnahmenblättern (Unterlage 9.3T) genannt und durch die Auflage A.VII.3. gesichert.

Von der Konzentrationswirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses sind alle naturschutzrechtlich erforderlichen Entscheidungen erfasst. Dies gilt auch für die Zulassung der Überbauung oder Beseitigung von im landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltenen gesetzlich geschützten Biotopen und für die Beseitigung von Pflanzenbeständen. Die Ausnahmevoraussetzungen sind aus den vorstehend genannten Gründen des überwiegenden Gemeinwohls und mangels vorzugswürdiger Alternativen gegeben.

7.2 Habitatschutz

Natura 2000-Gebiete, Nationalparke, Naturschutzgebiete, Biosphärenreservate oder sind im näheren Umfeld des Planungsraumes nicht vorhanden.

Nördlich der B 10 liegen in ca. 2 km Entfernung folgende Natura 2000-Gebiete:

- FFH-Gebiet Nr. 7428-301.01: „Donauauen zwischen Thalfingen und Höchstädt“
- SPA Gebiet Nr. 7428-471.12: „Donauauen“

Westlich der B 10 liegt in ca. 4 km Entfernung folgendes Natura 2000- Gebiet:

- FFH-Gebiet Nr. 7726-371.01 „Untere Illerauen“

Südlich der B 10 liegt in ca. 2,5 km Entfernung der Plessenteich (Teilfläche des Natura 2000-Gebietes „Untere Illerauen“):

- FFH-Gebiet Nr. 7726-371.02 „Untere Illerauen“.

Beeinträchtigungen der Natura 2000-Gebiete sind durch den zweibahnigen Ausbau der B 10 wegen der großen Entfernung nicht zu erwarten, auch nicht in Kombination mit anderen geplanten Vorhaben (Kumulation). Eine Übersicht über die Natura 2000-Gebiete ist dem Übersichtslageplan (Unterlage 3T) zu entnehmen.

7.3 Artenschutz

Das europäische und nationale Artenschutzrecht stellt für die vorliegende Straßenbaumaßnahme kein rechtliches Hindernis dar.

7.3.1 Verbotstatbestände

Die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote sind bundesrechtlich in § 44 Abs. 1 BNatSchG geregelt. Die geschützten Arten werden in § 7 BNatSchG definiert.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wildlebenden 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 Vogelschutzrichtlinie (79/409 EWG),
- ✓ Arten, die in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 2 BNatSchG (Bundesartenschutzverordnung) aufgeführt sind.

Nach Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie gehören sämtliche wildlebende 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, wildlebende 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:

- ✓ Arten des Anhangs A der Verordnung (EG) Nr. 338/97,
- ✓ Arten des Anhangs IV der FFH-RL (Richtlinie 92/43 EWG),
- ✓ Arten, die in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 2 BNatSchG (Bundesartenschutzverordnung) aufgeführt sind.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist es verboten, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wildlebenden 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, wildlebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

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

- ✓ Pflanzenarten der Anhänge A und B der Verordnung (EG) Nr. 338/97,
- ✓ Arten des Anhangs IV der FFH-RL (92/43 EWG),
- ✓ Pflanzenarten, die in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 2 BNatSchG (Bundesartenschutzverordnung) aufgeführt sind.

7.3.2 Ausnahmen

Gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG gelten die Zugriffsverbote für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft nur nach Maßgabe von Satz 2 - 5. Sind in Anhang IV a der RL 92/43 EWG aufgeführte Tierarten oder europäische Vogelarten betroffen, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wildlebender Tiere auch gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt wird. Soweit erforderlich können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für die Standorte wildlebender Pflanzen der in Anhang IV b der RL 92/43 EWG aufgeführten Arten gelten § 44 Abs. 5 Satz 2 und 3 BNatSchG entsprechend. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens ein Verstoß gegen die Zugriffsverbote nicht vor.

Die Legalausnahme des § 44 Abs. 5 BNatSchG bestimmt zunächst, dass die vorhabenbedingten Auswirkungen auf besonders geschützte Tier- und Pflanzenarten, die nicht in Anhang IV der RL 92/43 EWG aufgeführt und keine europäische Vogelart sind, im Rahmen der Eingriffsregelung des § 15 BNatSchG zu prüfen sind. Die Prüfung erfolgt an anderer Stelle des Beschlusses (vgl. C.III.7.1). Daneben enthält die Vorschrift des § 44 Abs. 5 BNatSchG Maßgaben, die der Prüfung der Zugriffsverbote zugrunde gelegt wurden.

7.3.3 Grundlagen für die artenschutzrechtliche Prüfung

Die artenschutzrechtliche Beurteilung nach § 44 BNatSchG setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme zum Vorkommen der relevanten Arten voraus. Das verpflichtet die Behörde jedoch nicht, ein lückenloses Arteninventar zu erstellen. Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Lassen bestimmte Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf die faunistische Ausstattung zu, so kann es mit der gezielten Erhebung der insoweit maßgeblichen repräsentativen Daten sein Bewenden haben. Das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzliche Erkenntnis verspricht (vgl. BVerwG, Beschluss vom 18.06.2007, Az. 9 VR 13/06, juris, Rdnr. 20; BVerwG, Beschluss vom 13.03.2008, Az. 9 VR 9/07, juris, Rdnr. 31). Der Prüfung brauchen diejenigen Arten nicht unterzogen zu werden, für die eine verbotstatbestandsmäßige Be-

troffenheit durch das jeweilige Projekt mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann (Relevanzschwelle).

Das methodische Vorgehen und die Begriffsabgrenzungen der vom Vorhabenträger vorgelegten Unterlagen zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung („saP“, vgl. Unterlage 19.3T) entsprechen den mit Schreiben der Obersten Baubehörde vom 08.01.2008 (Gz. IID2-4022.2-001/05) eingeführten „Hinweisen zur Aufstellung der Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)“. Die faunistische Untersuchung des Vorhabenträgers ist ausreichend, um darauf die artenschutzrechtliche Beurteilung zu stützen. Neben der Bestandsaufnahme des Arteninventars wurden die unterschiedlichen Wirkfaktoren des Vorhabens ermittelt, die Relevanz im Hinblick auf die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG haben können. Auf die Unterlage 19.3T wird verwiesen. Berücksichtigung finden ferner sämtliche Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung beeinträchtigender Wirkungen bzw. funktionserhaltende Maßnahmen, die in den festgestellten Planunterlagen, insbesondere im landschaftspflegerischen Begleitplan, enthalten sind.

In Kenntnis der im Untersuchungsraum nachweislich oder potentiell vorkommenden Arten und der relevanten Projektwirkungen wird in einem nächsten Prüfschritt untersucht, ob die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG greifen. Von der Prüfung werden solche Arten ausgeschieden, die durch das Vorhaben nicht betroffen sind, da sie im Wirkraum des Vorhabens nicht vorkommen oder nur sehr selten und außerhalb ihrer Brutzeit dort anzutreffen sind oder durch vorhabenbedingte Wirkungen wie Lärm, Licht und optische Unruhe wegen der Entfernung ihrer Lebensräume zur Straße oder ihrer Unempfindlichkeit gegenüber diesen Wirkungen nicht erheblich gestört werden.

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

Folgende Tierarten des Anhangs IV der FFH-RL sind im Untersuchungsgebiet nachgewiesen, können potentiell vorkommen und sind vom Vorhaben potentiell betroffen:

✓ Säugetiere/Fledermäuse:

Abendsegler	Bechsteinfledermaus
Braunes Langohr	Pipistrellus (unbestimmte Art)
Plecotus (unbestimmte Art)	Myotis (unbestimmte Art)
Großes Mausohr	Kleine Bartfledermaus
Mopsfledermaus	Nordfledermaus

Rauhautfledermaus	Wasserfledermaus
Zwergfledermaus	
✓ Übrige Säugetiere:	
Biber	Haselmaus
✓ Kriechtiere:	
Zauneidechse	
✓ Lurche:	
Laubfrosch	
✓ Muscheln:	
Bachmuschel	

Darüber hinaus sind folgende europäische Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschutz-RL im Untersuchungsraum nachgewiesen, können potenziell vorkommen und sind vom Vorhaben potentiell betroffen.

Eisvogel	Feldlerche
Kiebitz	Rebhuhn
Wiesenschafstelze	

Das Vorkommen von Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-RL kann im Hinblick darauf, dass es im Untersuchungsgebiet keine geeigneten Habitate für die relevanten Arten gibt, sicher ausgeschlossen werden.

Bezüglich der Einzelheiten wird auf den diesem Beschluss beigefügten Fachbeitrag zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) (Unterlage 19.3T) verwiesen. Das methodische Vorgehen und die Begriffsabgrenzungen des Gutachtens stützen sich auf die mit Schreiben vom 08.01.2008 eingeführten „Fachlichen Hinweise zur Aufstellung der Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)“, zuletzt angepasst Anfang 2015. Die darin vom Fachgutachter, Dipl.-Biol. Ralf Schneider, Bio-Büro Schreiber, Neu-Ulm, dokumentierten Ermittlungen und Bestandserhebungen sowie die Bewertungen sind plausibel und nachvollziehbar. An der ordnungsgemäßen Ermittlungsmethodik bestehen keine vernünftigen Zweifel. Der Fachbeitrag wurde im Einvernehmen mit der Höheren Naturschutzbehörde erstellt.

Zu den einzelnen Arten ist folgendes festzustellen:

Fledermäuse

Zusammen mit den Angaben der Artenschutzkartierung sind insgesamt 10 bis 13 Arten bzw. Gattungen von Fledermäusen nachgewiesen. Das Untersu-

chungsgebiet kommt als Nahrungshabitat für alle Arten in Frage, die in der Region nachgewiesen sind oder auf Wanderungen vorkommen können. Die Arten sind in der o.a. Liste aufgeführt. Ein Verlust dieser Flächen ist für potenzielle lokale Populationen nicht erheblich, da in der Umgebung ausreichend weitere geeignete Nahrungshabitate vorhanden sind. Die meisten der o. g. Arten können im Untersuchungsgebiet mindestens Zwischenquartiere sowie auch geeignete Quartiere für kleine Wochenstuben finden.

Zur Vermeidung eines erhöhten Unfallrisikos (Kollision mit Fahrzeugen) sind in der Planung die Vermeidungsmaßnahmen V 4 saP und V 8 saP vorgesehen. An den Brücken der B 10 über den Langgraben und die Leibi sowie an der Brücke der südlichen Auffahrtsrampe zur BAB A 7 über die Leibi werden 4 m hohe, blickdichte Wände angebracht, die sich beidseits der Brücken noch je 10 m fortsetzen. Dadurch wird die Kollision von Fledermäusen mit dem Straßenverkehr vermieden. Die Vermeidungsmaßnahme V 6 saPT lässt Rodungsarbeiten lediglich außerhalb des Zeitraums vom 1. März bis 30 August zu. Daneben sind zu fallende Großbäume vor und während der Rodungsarbeiten auf potentiell vorhandene Fledermausquartiere zu überprüfen. Die Vorgehensweise bei der Rodung von Großbäumen, in denen sich möglicherweise Höhlen befinden, ist genau vorgegeben.

Mit Durchführung der o.g. Vermeidungsmaßnahmen können für alle potentiell vorkommenden oder aktuell nachgewiesenen Fledermausarten Individuenverluste ausgeschlossen werden. Erhebliche Störungen entstehen nicht. Ebenso kann dadurch die Wahrung der ökologischen Funktion von möglicherweise betroffenen Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang der Region prognostiziert werden.

Biber

Vom Ausbau betroffen ist ein Revier, das sich am Nordufer der Trucksäßsees befindet und in die – geschützt hinter dem Damm der Feldwegüberführung gelegenen – Grabenabschnitte entlang der Südseite der B 10 ausstrahlt. Mindestens ein zweites Biber-Revier liegt vermutlich im Südosten des Sees. Darüber hinaus gibt es entlang des Landgrabens und um den Brandstädter See immer wieder Fraßspuren und Dämme, seit einigen Jahren auch in dem zum Großteil abgezaunten Innenbereich der nördlichen Auffahrtsschleife der St 2023 (Anschlussstelle Burlafingen).

Der aktuell bewohnte Bau am Trucksäßsee liegt derzeit knapp außerhalb des Baufelds. Rechtzeitig vor Baubeginn ist dies nochmals nachzuprüfen. Falls er

sich dann verlagert hat und im Baufeld liegt, ist durch geeignete Maßnahmen für den Schutz der Tiere zu sorgen. Das gleiche gilt für Vorkommen an Landgraben, Leibi und Brandstädter See sowie in der nördlichen Anschlussstelle Burlafingen.

Durch die Vermeidungsmaßnahme V 2 saP ist gesichert, dass im Bedarfsfall außerhalb der Fortpflanzungs- und Aufzuchtzeiten der Jungtiere ein Ersatzstandort angeboten wird. Angesichts der anhaltenden Ausbreitung und der zahlreichen in der Region vorhandenen Biber-Ansiedlungen wird dies sicher zu keiner Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population führen. Der betroffene Biber wird sich im Umfeld umgehend wieder einen Bau schaffen, sodass die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang mit hinreichender Sicherheit gewahrt wird. Individuenverluste können ausgeschlossen werden, erhebliche Störungen entstehen nicht.

Ähnliches gilt für die anderen betroffenen Reviere.

Durch die ausreichend großen Brückenbauwerke im weiteren Verlauf (Landgraben, Leibi) bleiben alle Möglichkeiten zur Überwindung der Straße und damit die Vernetzungslinien innerhalb und zwischen den Revieren unter der Straße hindurch erhalten.

Durch den Ausbau der B 10 wird das Biber-Revier auf Höhe des Trucksäßsees zwar verkleinert. In Anbetracht der Größe des gesamten Sees einschließlich seines Umfeldes, wird diese Verkleinerung jedoch als nicht erheblich eingestuft.

Haselmaus

Das Vorkommen der Haselmaus ist im Untersuchungsgebiet nicht ausgeschlossen (Worst-case-Betrachtung), zumal die bisher als sehr störungsempfindlich eingeschätzten Tiere inzwischen häufig innerhalb menschlicher Siedlungen und entlang vielbefahrener Straßen vorgefunden werden. Obwohl im Bereich der Trasse für die Nahrung geeignete Vegetationsbestände fehlen, ist ein Vorkommen der Haselmaus im Untersuchungsgebiet vorstellbar.

Deshalb sind vor Freimachung des Baufelds möglicherweise vorhandene Tiere im Arbeitsbereich der Trasse zu suchen, zu fangen und in geeignete Flächen in der (vernetzten) Umgebung umzusiedeln. Dazu werden dort von April bis September alle 50 m Kunstnester ausgebracht und regelmäßig auf Besatz kontrolliert. Besiedelte Kunstnester und evtl. von Haselmäusen selbst gebaute Kobel werden einschließlich der Tiere in hierfür vorgesehene Ersatzlebensräume ver-

setzt. Die Durchführung der Maßnahme muss durch erfahrene Artkenner erfolgen.

Die Straßenränder im Eingriffsbereich müssen nach dem Ende des Winterschlafs der Haselmäuse und dem Verlassen potenziell am Boden vorhandener Winternester ab Anfang Mai - bei lang anhaltender Winterwitterung ggf. später - durch Mahd freigestellt werden. Unmittelbar davor ist das Gebiet letztmalig von einem Artkenner auf Nester zu kontrollieren (V 6 saPT).

In bisher nicht „gepflegten“ Gehölzen im Eingriffsbereich muss im August/September die Bodenvegetation gemäht und anschließend müssen Laub-, Ast-, Reisighäufen und ähnliche potenzielle Winterquartiere entfernt werden. Im anschließenden Winter werden dort dann die Gehölze entnommen. Da die meisten Gehölze entlang der Straße bzw. entlang des Geh-/Radwegs bereits bisher regelmäßig im Winter eingekürzt oder auf den Stock gesetzt wurden, ist ihre Entnahme im Trassenbereich als allgemeines Lebensrisiko zu bewerten.

Zur Schaffung potentiell sicherer Überwinterungsmöglichkeiten werden im Sommer vor Baubeginn außerhalb des Baufelds alle 100 m (dichte) Reisig-Mähgut-Baumstubben-Haufen entlang von Gehölzen angelegt. Südlich der Straße werden zur Strukturanreicherung Hecken angepflanzt, die mit geeigneten vorhandenen Gehölzen verbunden sind. Dies dient der Aufwertung des Lebensraumes und der Förderung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten (CEF 1T). Durch die genannte Vermeidungsmaßnahme können Individuenverluste ausgeschlossen werden. Erhebliche Störungen entstehen nicht. Die CEF-Maßnahme kompensiert einen möglichen Lebensraumverlust potentieller Haselmaus-Populationen durch Neuschaffung geeigneter unmittelbar angrenzender Habitate.

Zauneidechse

Im Jahre 2008 wurden trotz gezielter Suche an allen geeigneten vegetationsarmen Flächen beidseits der Straße Zauneidechsen nicht nachgewiesen. Im Mai 2013 ergab eine Nachkontrolle geeigneter Strukturen eine kleine Zauneidechsen-Population am Lagerplatz südöstlich von Burlafingen. Dies wurde durch Stichproben sowohl 2014 als auch 2015 bestätigt. Im Jahr 2013 konnten jeweils 7, 12 bzw. 8 Individuen festgestellt werden. Darunter befanden sich in den beiden Mai-Terminen 4 bzw. 2 Jungtiere des Vorjahres, jeweils am Nordrand des Lagerplatzes. Es ist davon auszugehen, dass sich die Eidechsen inzwischen etabliert haben und vor Ort fortpflanzen. Zwar ist der Platz relativ klein und isoliert. Es sind jedoch dort strukturell gute Bedingungen vorhanden.

Zur Abwehr einer potentiellen Tötungsgefahr dürfen im Juni und Juli keine Baumaßnahmen im Bereich des Lagerplatzes stattfinden, da sonst die Gefahr besteht, dass Eidechsen-Gelege in den lockeren Bodenhaufen verloren gehen. Am Lagerplatz dürfen Lagerflächen für die Ausbauarbeiten nur in derzeit unattraktiven Flächen angelegt werden (zur genauen Lage der Zauneidechsen-Population vergleiche Unterlage 19.3T, Abbildung 4).

Während der Baumaßnahme ist ein Schutzzaun (z.B. Kunststoff-Amphibienzaun) zwischen dem Lagerplatz bzw. den derzeit besiedelten Flächen nördlich der B 10 und der Straßenbaustelle anzubringen, damit keine Zauneidechsen direkt in die Baustelle laufen und dann evtl. überfahren werden. Der Zaun ist an mehreren Stellen auf 2-3 m Länge von der Südseite her bis zur Oberkante schräg anzuböschten, so dass Tiere, die versehentlich doch auf die andere Seite gelangt sind, wieder zurückwandern können.

Sollten die Amphibienleitzäune auf der Nordseite der Abfahrt abmontiert bzw. verlegt werden müssen, ist dies im Winter durchzuführen (V 7 saP).

Allerdings können dadurch Individuenverluste nicht sicher ausgeschlossen werden. Die bestehende Zauneidechsen-Population hat an dieser Stelle, die bisher schon als Lagerplatz dient, bereits jetzt das Problem, dass Materialien (verschiedenste „Häufen“) regelmäßig umgelagert, an- und abgefahren werden und gerade der Fahrbetrieb mit größeren, schweren Fahrzeugen für Gefahren sorgt. Insofern wird das Restrisiko durch die kleinflächige vorübergehende Inanspruchnahme des Südrands des Lagerplatzes als lokales Lebensrisiko eingestuft. Damit erhöht sich die Gefahr eines Individuenverlusts durch die Verbreiterung der B 10 nicht signifikant. Durch den Ausbau der B 10 kommt es nicht zu weiteren erheblichen Störungen der Population. Der geringfügige Lebensraumverlust am derzeit qualitativ schlechten Südrand der besiedelten Fläche wird durch eine unmittelbar angrenzende Neuschaffung geeigneter Habitate kompensiert.

Laubfrosch

Der Laubfrosch kommt im Untersuchungsgebiet auf alle Bereiche zerstreut, aber eher selten vor. Dies zeigt auch die zu den Amphibien vorliegende, wenn auch veraltete Artenschutzkartierung. Rufende Männchen waren auf der straßenfernen Seite des Trucksäßsees zu hören. Aber auch die straßennahen Ufer sind zumindest für Ausbreitungswanderungen oder zur Nahrungssuche geeignet.

Da keine dauerhaft genutzten Habitate oder potentielle Winterquartiere betroffen sind, können Individuenverluste ausgeschlossen werden. Durch die Baumaßnahme wird keine erhebliche Störung der lokalen Laubfroschpopulation erwartet, da die Tiere bereits jetzt dem Verkehrslärm und den Störungen durch Angler (auch in der Abendzeit) ausgesetzt sind. Die beanspruchten Flächen entlang der B 10 werden nicht als Fortpflanzungs- und Ruhestätten für den Laubfrosch eingestuft. Insofern ist das Schädigungsverbot nicht relevant.

Bachmuschel

Bei Stichprobenuntersuchungen im Landgraben wurden an mehreren Stellen oberhalb der B 10 lebende Bachmuscheln gefunden. Deshalb können theoretisch im Landgraben und in der Leibi unmittelbar an oder unter der B 10 Bachmuscheln vorkommen.

Zur Sicherung des potentiellen Bachmuschelbestandes sind die zu überbauenden Abschnitte des Landgrabens und der Leibi, an denen in Ufer oder Sohle eingegriffen wird, vor Baubeginn auf Bachmuscheln abzusuchen. Sollten Tiere gefunden werden, sind sie zu entnehmen und sofort an geeigneten Stellen bachabwärts wieder einzusetzen.

Beim Arbeiten im Gewässer ist so wenig Fläche wie möglich zu beanspruchen. Waschwässer oder ähnliche, möglicherweise mit Schadstoffen belastete Flüssigkeiten dürfen nicht in die Gewässer gelangen (V 9 saP).

Dadurch können Individuenverluste in Ufer- und Sohlabschnitten, die verändert werden müssen, weitgehend ausgeschlossen werden. Sollten sehr kleine, nicht auffindbare Jungtiere verbleiben und durch die Bauarbeiten verloren gehen, wird das aufgrund der Kleinstflächigkeit des Eingriffs und auch wegen sonstiger regelmäßiger Säuberungen oder Störungen der Gewässer (z.B. durch den Biber) als übliches Lebensrisiko der Art eingestuft. Da die beiden potentiellen Muschelgewässer Landgraben und Leibi so gut wie nicht verändert und nur unwesentlich mehr überbaut werden, sowie Einleitungen nicht direkt in die Fließgewässer erfolgen, sind keine erheblichen Störungen für die Bachmuschel zu erwarten. Wegen des kleinflächigen Ausbaues der Gewässer bleibt die ökologische Funktion der beiden Gewässer als Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang sicher gewährleistet.

Eisvogel

Der Eisvogel ist Nahrungsgast am Landgraben und fischt vermutlich auch an den Baggerseen. Bruten sind im Nahbereich der Straße wegen fehlender Strukturen nicht möglich.

Der Eisvogel querte den Landgraben bisher unter der B 10-Brücke. Bei einer Verbreiterung der Fahrbahn und somit auch der Brücke könnte der Eisvogel versuchen, die Fahrbahn oben zu überqueren. Dabei besteht die Gefahr der Kollision mit Fahrzeugen. Die oben bei den Fledermäusen beschriebenen Vermeidungsmaßnahmen V 4 saP und V 8 saP kommen dem Eisvogel in gleicher Weise zugute. Die Vermeidungsmaßnahme V5 saP erreicht, dass die neue Brücke über den Landgraben so breit und hoch wird, dass sie weiterhin zum Unterfliegen der Straße geeignet ist.

Bereits jetzt lässt sich der Eisvogel durch den Straßenverkehr nicht sehr stören. Durch die genannten Vermeidungsmaßnahmen können zusätzliche erhebliche Störungen der lokalen Eisvogelpopulation ausgeschlossen werden. Bruthabitate sind von der Ausbaumaßnahme nicht betroffen. Die minimale Verkleinerung von Jagdhabitaten durch die größeren Brückenbauwerke ist nicht relevant bzw. beeinflusst die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang nicht.

Ackervögel (Feldlerche, Kiebitz, Rebhuhn und Wiesenschafstelze)

Die **Feldlerche** ist ein regelmäßiger Brutvogel des Untersuchungsgebiets. Er wurde 2014 mit ca. 15 Brutpaaren festgestellt. Diese Anzahl entspricht der bisherigen Artenschutzkartierung und hat sich auch bei der Überprüfung 2016 bestätigt. Zu den Störungen der Feldlerche vergleiche unten.

Der **Kiebitz** wurde 2014 und 2016 mit je einem Brutpaar auf einem Maisacker entdeckt. 2014 wurde ein weiteres Brutpaar am Stadtrand westlich der Ausbaustrecke, relativ nahe an der B 10 festgestellt. Ebenso waren in den letzten Jahren wieder regelmäßig Trupps von Nahrung suchenden Jung- und Altvögeln auf geeigneten offenen Flächen im Pfuhler Ried unterwegs (außerhalb und innerhalb des Untersuchungsgebiets).

Für rastende und ziehende Tiere wird eine Betroffenheit wegen großflächiger, ähnlicher bzw. teilweise weniger gestörter Rasthabitate in der Region mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen. Für brütende Tiere ergeben sich wie bei den Feldlerchen Störungen.

Für das **Rebhuhn** ergibt die Artenschutzkartierung einen Nachweis östlich der A 7, außerhalb des Untersuchungsgebiets. 2013 wurde ein Brutpaar Mit-

te Mai an den Ausgleichsbiotopweihern südlich der B 10 festgestellt. Weitere Vorkommen der Ackerart im Ried sind denkbar. Sie werden aber in deutlichem Abstand zur Straße vermutet, so dass eine direkte Betroffenheit mit hinreichender Sicherheit auszuschließen ist. Für brütende Tiere ergeben sich wie bei den Feldlerchen Störungen.

Für die **Wiesenschafstelze** ergibt die Artenschutzkartierung mehrere Nachweise in der Region um das Untersuchungsgebiet. 2008 und 2014 wurden je mehrere Brutpaare entlang der Nordseite der B 10 nachgewiesen. Weitere Vorkommen der Art sind im Ried bekannt. Wegen des Verkehrs liegen sie meist in deutlichem Abstand zur Straße, so dass eine direkte Betroffenheit mit hinreichender Sicherheit auszuschließen ist. Für brütende Tiere ergeben sich wie bei den Feldlerchen Störungen.

Die genannten vier Arten (Feldlerche, Kiebitz, Rebhuhn und Wiesenschafstelze) sind wegen ihrer sehr ähnlichen ökologischen Ansprüche zu einer Gilde der „Ackervögel“ zusammengefasst und werden gemeinsam behandelt. Bei den Effektdistanzen werden die sensibelsten und am stärksten betroffenen Arten (hier die Feldlerche) herangezogen. Dadurch ist gewährleistet, dass die Störungen der übrigen Arten ausreichend mit berücksichtigt werden.

Individuen bezogene Beeinträchtigungen (möglicherweise) betroffener Vogelarten sind dadurch auszuschließen, dass die primären Baumaßnahmen im Untersuchungsgebiet (Entfernung / Rodung von Gehölzen, Abschub des Oberbodens usw.) außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeiten erfolgen, d. h. nicht von März bis Juli, sodass im Gebiet möglicherweise vorhandene Individuen ausweichen oder abwandern können bzw. dass die entsprechenden Strukturen erst danach entfernt werden (V 3 saP).

Oberbodenmieten, Materiallager und sonstige Baustelleneinrichtungen sind nicht in der offenen Feldflur anzulegen, da dadurch die Offenlandbrüter weiter gestört werden (V 3 saP).

Für die Ackervögel ergeben sich dauerhafte Störungen von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten. Die stärkste Störung ergibt sich bei den Feldlerchen, für die anderen Arten sind die Werte geringer, d. h. ihre Ansprüche werden durch die Maßnahmen zum Schutz der Feldlerchen mit abgedeckt. Wegen der ungünstigen Erhaltungszustände aller Ackerbrüter ist jeder weitere Flächen- bzw. Lebensraumverlust als Verschlechterung und erhebliche Beeinträchtigung zu werten. Betroffene Individuen müssten in benachbarte Flächen ausweichen, wo aber davon auszugehen ist, dass – bei entsprechender Eignung – bereits andere Vögel vorhanden sind. Schon jetzt ist ein Rückgang der Arten zu beobachten,

der u. a. auf schlechte Bruterfolge wegen ungenügender Habitat-Qualität zurückzuführen ist. Deshalb ist eine Ausweichbewegung in angrenzende Flächen nur möglich, wenn dort vorher gezielte Maßnahmen zur Erhöhung der Habitat-Qualität vorgenommen werden, die auch die Brutplatz- und Nahrungskapazität verbessern. Die in Unterlage 9.3T beschriebene vorgezogene Ausgleichsmaßnahme CEF 2T kann den Lebensraumverlust kompensieren.

Während des Baus werden durch Lärm, Bewegungen usw. allerdings deutlich größere Flächen gestört, auch auf der Nordseite der B 10 (hier auf ca. 3 km Länge). Sie sind dann nicht mehr als Brutplätze verfügbar, sodass hier eine erhebliche Störung vorliegt. Dies wird durch die in Unterlage 9.3T beschriebene vorgezogene Ausgleichsmaßnahme CEF 3 kompensiert.

Alle Offenland-Arten bauen jedes Jahr bzw. für jede Brut neue Nester, die nicht unter den Schutz des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG fallen.

Allerdings muss hier der Revier-Aspekt beachtet werden, d. h. der langfristige Verlust von Offenland, in dem die o. g. Arten regelmäßig ihre Reviere bilden. Dazu kommt die Verdrängung auch von Flächen außerhalb des überplanten Bereichs durch randliche Störung in den angrenzenden Äckern. Deshalb muss dieser Verlust wiederum als erheblich eingestuft werden. Es ist anzunehmen, dass die ökologische Funktion – also primär das Brüten und Aufziehen von Jungen – des nutzbaren Offenlands in der Umgebung im räumlichen Zusammenhang nur noch teilweise gegeben ist.

Diese Beeinträchtigung kann durch die Unterlage 9.3T beschriebene Maßnahme CEF 3 ausgeglichen werden, sodass die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt bleibt.

Von einem Einwender wird gerügt, dass ein Verstoß gegen § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG durch eine CEF-Maßnahme gem. Art. 44 Abs. 5 BNatSchG nicht kompensiert werden könne. Allerdings unterliegt Satz 3 des Art. 44 Abs. 5 BNatSchG keiner Einschränkung und ist somit auf alle Tatbestände des Art. 44 Abs. 1 BNatSchG anwendbar. Die CEF 3-Maßnahme ist also geeignet, die Beeinträchtigung auszugleichen.

Verschwundene Arten

Nach Aussagen langjähriger Gebietskenner (v. a. des Landesbunds für Vogelschutz und des Gerlenhofer Arbeitskreises Umweltschutz) und aufgrund der Daten aus der Artenschutzkartierung kamen früher im Pfuhler und im Finninger Ried vor dem Bau der jetzigen B 10 regelmäßig Großer Brachvogel, Kiebitz und

Bekassine vor. Nach dem Neubau – vermutlich auch in Verbindung mit dem Strukturwandel in der Landwirtschaft – sind diese Arten um die Jahrtausendwende aus dem Pfuhler Ried komplett verschwunden. Sie tauchen lediglich noch vereinzelt beim Her- oder Wegzug im Frühjahr oder Herbst auf. Im Sommer sieht man manchmal Trupps von Jung- und Altvögeln als regionale Teilzieher.

Der Große Brachvogel und die Bekassine gelten - zumindest als Brutvögel - für das Untersuchungsgebiet als ausgestorben. Insofern werden diese Arten nicht weiter berücksichtigt. Lediglich der Kiebitz kehrte in den letzten Jahren wieder als Brutvogel zurück und wurde deshalb in die Prüfung mit einbezogen (siehe oben).

7.3.5 Zusammenfassende Bewertung

Im Ergebnis ist festzustellen, dass die Ausbaumaßnahme im Lebensraum und Umfeld verschiedener europarechtlich streng geschützter Arten erfolgt. Die Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG werden jedoch durch entsprechende Maßnahmen vermieden bzw. vorzeitig kompensiert (§ 44 Abs. 5 BNatSchG), so dass die Erteilung einer Ausnahme nicht zu prüfen ist.

Die planfestgestellten Kompensations- und funktionserhaltenden Maßnahmen genügen den naturschutzgesetzlichen Anforderungen ebenso wie den artenschutzrechtlichen Bestimmungen.

Die in diesem Beschluss enthaltenen Regelungen dienen der Optimierung und Überwachung der im Interesse des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu treffenden Maßnahmen.

Aufgrund der im Maßnahmenplan des landschaftspflegerischen Begleitplans enthaltenen vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) sowie der funktionserhaltenden Maßnahmen Artenschutz wie auch der dazu getroffenen Auflagen ist festzustellen, dass für keine der oben genannten und auch im Fachbeitrag Artenschutz enthaltenen Arten des Anhangs IV der FFH-RL oder der europäischen Vogelarten nach Art. 1 der V-RL die Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt werden.

Die Beurteilung, ob ein Verbotstatbestand erfüllt wird, erfolgt unter Berücksichtigung der vorgesehenen funktionserhaltenden Vermeidungsmaßnahmen und der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen. Bei der landschaftspflegerischen Begleitplanung wurde darauf geachtet, dass die ökologische Funktionalität der

von der Baumaßnahme betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird.

Durch die Auflage A.VII.5 wurde festgelegt, dass die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen über ein Monitoring nach ihrer Fertigstellung, erstmals vor Baubeginn, sowie bei weiteren festgelegten Monitoringterminen auf ihre Funktionalität hin zu überprüfen sind. Aufgrund dieser planfestgestellten Maßnahmen können die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG ausgeschlossen werden.

Das planfestgestellte Vorhaben ist damit auch unter Berücksichtigung des Artenschutzes die sinnvollste Lösung, um dem Verkehrsbedürfnis im Sinne des § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG zu genügen.

7.3.6 Einwendungen

Der Bund Naturschutz wendet ein, die oben genannten CEF-Maßnahmen würden nicht ausreichen, um die entstehenden Eingriffe auszugleichen. Es entstehe der Eindruck, dass das CEF- und Ausgleichsflächenkonzept auf die vorhandenen Flächen hingerechnet und nicht ergebnisoffen und neutral beurteilt worden sei. Die Angaben zum Ausgleichsbedarf seien inkonsistent und widersprüchlich.

Die Berechnung der Flächen für die CEF-Maßnahmen für die Ackervögel ergibt sich aus Ziffer 5.2 der Unterlage 19.3T. Sie beruht auf der Grundlage der „Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr“ des Bundesverkehrsministeriums (BMVBS / Garniel & Mierwald 2010). Die dort verwendete Systematik ist nachvollziehbar und in sich schlüssig. Insbesondere leuchtet ein, dass wegfallende qualitativ schlechte Flächen nicht eins zu eins mit neugeschaffenen qualitativ hochwertigen Flächen auszugleichen sind. Die Berechnungen wurden in Abstimmung mit der Höheren Naturschutzbehörde erstellt. Die Planfeststellungsbehörde macht sich diese Berechnungen zu Eigen und weist die Einwendungen des Bund Naturschutzes zurück.

Weiter vertritt der Bund Naturschutz die Meinung, das „Pfuhler und Finninger Bauernried“ habe nachweislich eine hohe Bedeutung als Vogelzugrastgebiet. Durch den Ausbau entstünden zusätzliche Störungspotentiale, die das Gebiet nachweislich als Rastbereich für geschützte Vogelarten wie Weißstorch, Kranich und Schwarzkehlchen erheblich entwerten würden. Damit sei ein Störungsverbot gegeben, das die Planung nicht genehmigungsfähig mache.

Für Zug- und Rastvögel liegt keine erhebliche Störung vor.

Das Offenland des „Pfuher Rieds“ (zwischen Eisenbahn und St 2021) umfasst ca. 650 ha; das sich südlich anschließende „Finninger und Bauernried“ (zwischen St 2021 und der Bahnlinie nach Memmingen/Oberstdorf) umfasst weitere ca. 800 ha. Es wird zwar von Vogelarten auf dem Zug von den Winterquartieren und zurück genutzt, u. a. von Braun- und Schwarzkehlchen. Beim Kranich wurden beispielsweise im Herbst 2014 bundesweit Zugbeobachtungs-Rekorde gezählt (vgl. www.birdnet-cms.de) und einzelne Tiere wurden dabei auch im Bereich der B 10 beobachtet. Die Naturschutzbehörden (UNB, HNB, LfU / Vogelschutzwarte) erkennen der Region jedoch keine „hohe Bedeutung“ für Zug- und Rastvögel zu. Insofern wird der unmittelbare Flächenverlust in der Größenordnung von ca. 1 % der gesamten Fläche sowie die dadurch verursachte zusätzliche Störung für Rastvögel als nicht erheblich erachtet. Außerdem kommen die Aufwertungen um den Landgraben auch den Zugvögeln zugute.

8. Land- und Forstwirtschaft, Jagd- und Fischereiwesen

8.1 Landwirtschaft

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

Die Maßnahme beansprucht zwar Grundeigentum, das bisher landwirtschaftlich genutzt wird. Im Einzelnen wird auf den Grunderwerbsplan und das Grunderwerbsverzeichnis (Unterlagen 10.1T, Blatt 1 bis 7, und 10.2T) verwiesen. Dadurch werden zwar Belange der Landwirtschaft beeinträchtigt. Diese Beeinträchtigungen, die in der vorliegenden Planung so gering wie möglich gehalten sind, erreichen jedoch kein Maß, das eine nachhaltige Veränderung der landwirtschaftlichen Strukturen im Planungsraum erwarten ließe. Dies gilt sowohl hinsichtlich der vorhabenbedingten Belastung der Landwirtschaft allgemein als auch bezüglich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe. Zwar hat ein Betriebsinhaber im Rahmen seiner Einwendungen eine Existenzbedrohung bzgl. der weiteren Betriebsentwicklung angesprochen. Die erforderlichen Daten des Betriebs zur Überprüfung einer Existenzbedrohung wurden aber trotz Aufforderung mit Fristsetzung nicht zur Verfügung gestellt. Eine Überprüfung konnte deshalb nicht stattfinden. (vgl. C.V.3.3.4 zum Eigentümer von Flurnummer 2574/6 Gemarkung Pfuhl)

Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit des Vorhabens und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Vergleiche dazu die Ausführungen

zur Rechtfertigung des Vorhabens (oben Ziffer C.III.2.) und zur Erforderlichkeit der Ausgleichsmaßnahmen, Enteignungsmöglichkeit (oben C.III.7.1.)

Der **Bayerische Bauernverband (BBV)**, Geschäftsstelle Günzburg, trägt grundsätzliche Bedenken gegen den Umfang der Ausbaumaßnahme vor. Er hält wie viele andere Einwender den Ausbau der Knotenpunkte für ausreichend, um den Verkehrsfluss zu verbessern. Für den Fall der Umsetzung solle auf den Bau des Mittelstreifens verzichtet werden. So könne der erhebliche Flächenverbrauch eingeschränkt werden. Immerhin werde durch die geplante Baumaßnahme die Fläche eines durchschnittlichen landwirtschaftlichen Betriebes im Landkreis Neu-Ulm verbaut und somit für immer einer landwirtschaftlichen Nutzung entzogen. Daneben wendet sich der **BBV** vehement gegen die Ausgestaltung der B 10 als Kraftfahrstraße. Dadurch würde der landwirtschaftliche Verkehr auf neue Wege gedrängt, die unter Umständen durch Ortschaften führen würden. Außerdem bedeute dies nicht unerhebliche Umwegstrecken für die betroffenen Landwirte.

Zu den grundsätzlichen Bedenken vergleiche oben C.III.2, insbesondere 2.3. und C.III.3.3.2 bis 3.3.4.

Die sich darauf stützenden Einwendungen werden zurückgewiesen.

Die Kompensierung der Sperrung der B 10 für den landwirtschaftlichen Verkehr durch das geplante Ersatzwegenetz wird weder vom **BBV** noch vom **Amt für Ernährung Landwirtschaft und Forsten** als ausreichend angesehen.

Sowohl die entstehenden Umwege als auch die geplante Breite von 3,50 m seien nicht zu akzeptieren.

Zu den Umwegen vergleiche C.III.3.3.3 und C.III.3.3.4.

Die Ausbaubreite mit 3,50 m in Asphalt ist ausreichend. Sie entspricht den „Grundsätzen für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen“, Ausgabe 2003, des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (ARS Nr. 28/2003) und dem ergänzend heranzuziehenden „Arbeitsblatt DWA-A 904 - Richtlinien für den ländlichen Wegebau“, Ausgabe 2005, der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V. (DWA). Diese weisen unter Abschnitt 3.2.3 darauf hin, dass bei einstreifigen Wegen die Seitenstreifen, Wegeabzweigungen und Grundstückszufahrten für Begegnungsfälle genügen. Für den Begegnungsverkehr sind in der vorliegenden Planung zusätzlich noch Ausweichbuchten in Asphaltbefestigung mit einer Gesamtfahrbahnbreite von 5,00 m vorgesehen. Das **Amt für ländliche**

Entwicklung Schwaben hält die vorgesehene Regelfahrbahnbreite für die mit Asphaltdecke auszubauenden Feldwege von 3,50 m ebenfalls für ausreichend. Für den Fall der Verwirklichung der Maßnahme hat der **BBV** eine Reihe von Forderungen und konkreter Verbesserungsvorschläge vorgetragen, welche vom Vorhabenträger teilweise in der Tektur berücksichtigt wurden bzw. deren Berücksichtigung teilweise zugesagt wurde. Im Übrigen werden sie zurückgewiesen.

8.2 Forstwirtschaft

Durch die Baumaßnahme müssen 8.278 m² Wald gerodet werden. Als Ausgleich für die Rodung und deren nachteilige Folgen ist eine Ersatzaufforstung von 15.600 m² geplant. Das **Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten** hält die für die Aufforstung vorgesehenen Grundstücke für geeignet. Der Verlust des beanspruchten Waldes sowie die Beeinträchtigung seiner Funktion werden durch die Ersatzaufforstung kompensiert. Waldrechtliche Hemmnisse gegen die vorliegend zu beurteilende Straßenbaumaßnahme bestehen dementsprechend nicht.

Die Rodung von Wald wird – unter Berücksichtigung von Art. 9 Abs. 4 – 7 BayWaldG – gemäß Art. 9 Abs. 8 BayWaldG zugelassen. Eine Erlaubnis zur Aufforstung wird von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung mit umfasst.

Die vom **Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten** Augsburg vorgeschlagenen Auflagen sind vollumfänglich in diesem Beschluss unter A.VIII.4 aufgenommen.

8.3 Jagd- und Fischereiwesen

Die Baumaßnahme ist mit den Belangen der Jagd vereinbar. Zwar wird durch den bestandsorientierten Ausbau Fläche der Natur und somit auch der Jagd entzogen. Es besteht jedoch ein öffentliches Interesse an diesem Bauvorhaben (vgl. C.III.2). Sofern im Übrigen Beeinträchtigungen der Jagdausübung entstehen, sind diese aufgrund des vorzugswürdigen öffentlichen Interesses an der Verwirklichung des Vorhabens hinzunehmen. Eine etwaige Entwertung von Jagdnutzungen stellt einen entschädigungspflichtigen Belang dar, welcher nicht Gegenstand der Planfeststellung ist.

Die **Jagdgenossenschaft Finningen** wendet zwar ein, dass durch den Ausbau das Jagdrevier Pfuhl südlich der B 10 nochmals stark verkleinert werde und dadurch eine separate Bejagung durch die Pfuhrer Jäger nicht mehr sinnvoll sei.

Für den Fall der Verwirklichung des Vorhabens wird die Neueinteilung der Jagdgrenzen gefordert.

Die Neueinteilung der Reviergrenzen obliegt jedoch gem. Art 4 Abs. 2 Bay JagdG den jeweiligen Beteiligten (Jagdgenossenschaft, Eigentümer oder Nutznießer) eines Eigenjagdreviers und kann nicht im Planfeststellungsbeschluss geregelt werden.

Der **Bezirk Schwaben – Fischereifachberatung** – sieht in seiner gutachtlichen Stellungnahme durch das geplante Vorhaben fischereifachliche Belange vor allem aufgrund der Niederschlagswasserbeseitigung, der Querung von Gewässern, der Verlegung von Fließgewässern, der Ufergestaltung des Trucksäbsees sowie durch Beeinträchtigungen während der Bauphase betroffen.

Während er der überwiegenden Ableitung des Niederschlagswassers über die Bankette mit anschließender Versickerung zustimmt, schlägt er zur Verhinderung bzw. Minimierung der restlichen Beeinträchtigungen eine Vielzahl von Auflagen vor, die weitgehend unter A.VIII.5 übernommen wurden. Darüber hinaus gehende Einwendungen werden zurückgewiesen.

9. Sonstige öffentliche und private Belange, Eigentumseingriffe

9.1 Denkmalpflege

Das Vorhaben konnte auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes, insbesondere des Schutzes von Bodendenkmälern zugelassen werden. Die für das Vorhaben sprechenden Belange gehen den Belangen des Denkmalschutzes hier vor. Die in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege vom 08.12.2014 dargestellten Gegebenheiten haben insgesamt unter Berücksichtigung allgemeiner, auch völkerrechtlicher Verpflichtungen des Staates zum Schutz des archäologischen Erbes nicht den Stellenwert, dass im Ergebnis die Zulassung des Vorhabens unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzauflagen trotz der damit verbundenen möglichen Zerstörung von Bodendenkmälern abgelehnt werden müsste. Sollten im Zuge der Bauausführung auch in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege nicht aufgezeigte Bodendenkmäler mit nationaler Bedeutung auftreten, deren Schutz durch die vorgesehenen Auflagen nicht hinreichend gewährleistet wäre, hat die Planfeststellungsbehörde nach Art. 75 Abs. 2 S. 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 Ent-

scheidung die Denkmalschutzerlaubnis 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.VIII.1 vorgesehenen Maßgaben.

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

9.2 Sonstige Belange

Die Auflagen A.VIII.2.1 bis 2.6 dienen der Sicherstellung der Versorgungswirtschaft.

Die Auflage A.VIII.3. dient dem berechtigten Interesse von Straßenanliegern, dass während der Bauzeit und nach Beendigung der Baumaßnahme ein Zugang bzw. eine Zufahrt zu ihrem Grundstück erhalten bleibt oder dass ein angemessener Ersatz geschaffen wird (vgl. § 8a FStrG i. V. m. Art. 17 BayStrWG).

Die Auflage A.VIII.6 dient der Aufrechterhaltung eines eventuellen Umleitungsverkehrs. Sie ergibt sich aus der Tatsache, dass die B 10 im Bedarfsfall als Umleitungsstrecke für den Autobahnverkehr der BAB 7 dient. Für die mit dem Zeichen 460 gekennzeichneten Straßen gelten bezüglich des Zeitpunktes von Baumaßnahmen gewisse Einschränkungen, die in den jährlichen Weisungen des BayStMI zum Ferientrafficverkehr an Ostern und Pfingsten sowie zu den verkehrslenkenden Maßnahmen in der Hauptreisezeit enthalten sind.

9.3 Eingriffe in das Eigentum

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

Die Planung wird diesen Vorgaben gerecht. Die im Grunderwerbsplan und im Grunderwerbsverzeichnis (Unterlagen 10.1T, Blatt 1 bis 7 und 10.2T) 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 ohne Beeinträchtigung der Verkehrswirksamkeit und vor allem der Verkehrssicherheit sowie der sachgerechten Bewertung anderer Belange nicht erreichbar (vgl. dazu C.III.3.3 Berechnung des Querschnitts, insbesondere 3.3.2 die Ausführungen zu den „allgemeine Einwendungen“ und C.III.7.1 die Ausführungen zur „Erforderlichkeit der Ausgleichsmaßnahmen, Enteignungsmöglichkeit“).

Die geplanten Eingriffe in das Eigentum sind sämtlichen Betroffenen auch zumutbar. Insbesondere bewirkt das Vorhaben in keinem Fall eine landwirtschaftliche Existenzgefährdung. Eine solche wurde zwar im Rahmen der Einwendungen zur Tektur in einem Fall geltend gemacht konnte aber wegen fehlender Angaben nicht überprüft werden. (vgl. C.III.8.1 und C.V.3.3.4 zu Flurnummer 2574/6 Gemarkung Pfuhl). Im Ergebnis ist bereits jetzt festzuhalten, dass die Belange des Straßenbaus den betrieblichen und privaten Belangen der Eigentümer vorgehen.

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 Klärung im

Erörterungstermin oder durch Vereinbarungen mit dem Vorhabenträger) im Laufe des Planfeststellungsverfahrens erledigt haben, werden sie zurückgewiesen.

1. Landratsamt Neu-Ulm

Das **Landratsamt Neu-Ulm** weist auf den hohen Flächenverbrauch durch den gewählten Querschnitt RQ 31 hin und bittet um nochmalige eingehende Prüfung, in wieweit ein Ausbau mit geringerem RQ möglich sei.

Um Wiederholungen zu vermeiden, wird auf die Ausführungen zum Ausbaustandard oben bei C.III.3.3.1 bis 3.3.2 verwiesen.

Die weiteren Forderungen und Hinweise des Landratsamtes Neu-Ulm im Bereich Naturschutz und Landschaftspflege werden durch die Auflagen A.VII.2, 6 und 7 berücksichtigt.

2. Stadt Neu-Ulm

Geplanter Querschnitt RQ 31

Die Stadt **Neu-Ulm** erklärt sich mit der Straßenbaumaßnahme grundsätzlich einverstanden. Auch sie bittet, nochmals den gewählten Querschnitt zu überprüfen (vgl. dazu C.III.3.3.1 bis 3.3.2).

Fuß- und Radwege

Die durch den Wegfall der Bauernbrücke entstandene Unterbrechung des Radwegenetzes wird laut Zusicherung des Staatlichen Bauamtes im Erörterungstermin vom 05.10.2016 durch die Schaffung eines mindestens 2,50 m breiten Radwegs auf der östlichen Brückenkappe des Bauwerks 0-5 geschlossen.

Im Zuge der Ausführungsplanung wird die von der Stadt **Neu-Ulm** geforderte Beschilderung der Radwege erstellt und im städtischen Zuständigkeitsbereich auch abgestimmt.

Die von der Stadt **Neu-Ulm** angeregte Verbesserung der Fuß- und Radwegeführung im Bereich des Pendlerparkplatzes wird nicht wie gewünscht umgesetzt. Die Planung in diesem Bereich wurde so erstellt, dass sowohl die Belange der Radfahrer, Kraftfahrer und auch der Landwirtschaft gleichermaßen berücksichtigt wurden.

Die Lage der Mittelinsel wurde so bemessen, dass einerseits Abbiegevorgänge von und zum P+R-Parkplatz möglich sind und andererseits ausreichend Linksabbieger-Aufstellstrecke auf der NU 6 in Richtung südwestlicher Abfahrtsrampe zur B 10 verbleibt.

ÖPNV

Die von Stadt und Landkreis gewünschte Verlegung der Bushaltestellen auf Höhe des Mooritzenweges wäre nur unter Verzicht auf die Barrierefreiheit der Haltestellen möglich. Deshalb wird der vorgesehenen Planung der Vorzug gegeben.

Entwässerung

Die bisherige Entwässerung durch einen Sickerschacht im Bereich des Mooritzenwegs wird durch eine sachgerechte Art der Entwässerung ersetzt (Unterplamentwässerung über Rigolen, Oberflächenentwässerung über Mulden, Rohrleitungen und Gräben).

Die von der Stadt zu Recht bemängelte Berechnung der Größe der Versickerungsmulden wurde überprüft und mit den richtigen Werten vorgenommen. Dies bleibt jedoch ohne Auswirkungen.

Die Entwässerung wurde vom Vorhabenträger mit dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt Krumbach abgestimmt. Sie erfolgt wie oben bei C.III.6.1 beschrieben. Das Entwässerungssystem insgesamt wird lediglich der neuen Trassenbreite angepasst.

Eventuelle Vereinbarungen in Bezug auf die Unterhaltslast nach dem BayWG sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Artenschutz

Die Stadt **Neu-Ulm** bemängelt die einzelnen Maßnahmen zum Artenschutz als zu wenig konkret. Die festgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen (Vermeidungs-, Minimierungs-, Schutz-, Ausgleichs-, CEF- und Gestaltungsmaßnahmen) wurden in allen Planungsphasen im Einvernehmen mit den dafür zuständigen Naturschutzbehörden (UNB, HNB) geplant. Darüber hinaus können Kommunen grundsätzlich keine Allgemeininteressen geltend machen, für deren Wahrnehmung sie nicht zuständig sind, wie z.B. Naturschutzfragen (BVerwG vom 09.02.1996, NVwZ 1996, S. 1022).

3. Gemeinde Nersingen

Die Einwendungen der Gemeinde **Nersingen** beziehen sich lediglich auf die „Gemeindeverbindungsstraße“ zwischen Nersingen und Steinheim.

Die Frage, wer für die Unterhaltslast aufzukommen hat, wird durch Art 47 i. V. m. Art. 46 BayStrWG geklärt. Danach sind die Gemeinden in ihrem jeweiligen Gemeindegebiet Träger der Straßenbaulast.

Im Rahmen der Tekturplanung wird die Gemeindeverbindungsstraße zum öffentlichen Feld- und Waldweg abgestuft. Dies kommt dem Wunsch der Gemeinde auf Beschränkung der Straße auf landwirtschaftlichen Verkehr und

Fahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit bis zu 60 km/h zumindest entgegen. Die Beschränkung selbst ist nach Fertigstellung von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde zu prüfen.

4. Bezirk Schwaben, Fischereifachberatung

Die **Fischereifachberatung** beim Bezirk Schwaben hat mit Stellungnahme vom 04.11.2014 mitgeteilt, dass fischereifachlichen Belange bei der Planung vor allem aufgrund der Niederschlagswasserbeseitigung, der Querung von Gewässern, der Verlegung von Fließgewässern, der Ufergestaltung des Trucksäßsees sowie durch Beeinträchtigungen während der Bauphase betroffen sind. Durch die Beachtung der vorgeschlagenen Auflagen werden diese Betroffenheiten jedoch ausreichend berücksichtigt. Diese sind im Planfeststellungsbeschluss weitgehend übernommen (vgl. A.VIII.5.).

5. Wasserwirtschaftsamt

Das **Wasserwirtschaftsamt Donauwörth** hat mit Schreiben vom 15.12.2014 und 22.06.2016 zum planfestgestellten Vorhaben Stellung genommen. Die Auflagenvorschläge zur Entwässerung (A.VI.2.1), zum Gewässerausbau (A.VI.2.2) und zu den Gewässerquerungen (A.VI.2.3) sind im Planfeststellungsbeschluss umgesetzt. Im Übrigen wird auf C.III.6. verwiesen.

6. Regionalverband Donau Iller

Der **Regionalverband Donau-Iller** hat die Planung aus regionalplanerischer Sicht begrüßt.

7. Amt für ländliche Entwicklung

Das **Amt für ländliche Entwicklung** Schwaben hat mit Schreiben vom 02.12.2014 und 27.06.2016 Stellung genommen.

Es hat sein grundsätzliches Einverständnis mit der Baumaßnahme auch in der tektierten Form erklärt und bestätigt, dass im betroffenen Gebiet kein Verfahren nach dem Flurbereinigungsgesetz angeordnet bzw. beantragt sei. Ebenso sei kein Vorhaben der ländlichen Entwicklung eingeleitet. Es verweist auf die Möglichkeit Boden ordnender Maßnahmen.

Da sich im vorliegenden Falle die Durchschneidungen von landwirtschaftlichen Grundstücken wegen der bereits bestehenden Trasse, die lediglich erweitert wird, in Grenzen halten, ist eine Unternehmensflurbereinigung auch aus Sicht des Vorhabenträgers nicht erforderlich.

Weitere Hinweise und Anregungen, wie zum Beispiel die Regelbreite für landwirtschaftliche Wege, wurden im Rahmen der Tektur berücksichtigt bzw. geklärt und sind somit erledigt.

8. Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten

Landwirtschaft

Das **Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten** Augsburg hat mit Schreiben vom 03.12.2014 und 27.07.2016 zu der Planung Stellung bezogen.

Trotz der nicht unerheblichen Beanspruchung von landwirtschaftlichen Flächen durch die Baumaßnahme und die notwendigen Ausgleichsmaßnahmen bestehen seitens des Amtes keine grundsätzlichen Einwendungen gegen die Baumaßnahme. Die Sperrung der B 10 für den landwirtschaftlichen Verkehr stelle aber eine wesentliche Beeinträchtigung für die landwirtschaftliche Verkehrssituation dar und müsse soweit wie möglich kompensiert werden. Dies gelinge durch das geplante Ersatzwegenetz für den landwirtschaftlichen Verkehr wegen der häufigen Fahrten zum Trocknungswerk nach Leibi und zur Mühle nach Jungingen allerdings nur bedingt.

Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Ausführungen zur B 10 als Kraftfahrstraße (C.III.3.3.3) und zu den Einwendungen gegen die Einstufung als Kraftfahrstraße und das angebotene Ersatzwegenetz (C.III.3.3.4) verwiesen.

Im Übrigen wird auf C.III.8.1 verwiesen.

Forstwirtschaft

Vergleiche die Ausführungen zu C.III.8.2.

9. Bayerischer Bauernverband

Der **Bayerische Bauernverband** Günzburg hat mit Schreiben vom 03.12.2014 und 25.07.2016 zum Vorhaben Stellung genommen.

Zu seinen Einwendungen und Anregungen wird auf die Ausführungen unter C.III.8.1 dieses Beschlusses verwiesen.

10. Jagdgenossenschaft Finningen

Die **Jagdgenossenschaft Finningen** äußert sich mit Schreiben vom 01.12.2014. Sie trägt vor, dass bereits durch den Bau der jetzigen B 10 das Jagdrevier Pfuhl durchschnitten wurde. Deshalb gebe es immer wieder Schwierigkeiten unter den jeweiligen Jagdpächtern. Die geplante Maßnahme verkleinere das Jagdrevier Pfuhl südlich der B 10 nochmals stark, so dass eine Bejagung durch die Pfuher Jäger nicht mehr sinnvoll sei. Das Rehwild nehme die Land-

grabenbrücke nicht zur Querung an. Es wird eine Neueinteilung der Jagdgrenzen gefordert. Vergleiche dazu die Ausführungen bei C.III.8.3.

11. Versorgungsunternehmen

Alle betroffenen Versorgungsunternehmen wurden im Planfeststellungsverfahren angehört. Soweit Stellungnahmen abgegeben wurden, enthalten sie im wesentlichen Hinweise und Informationen für den Vorhabenträger sowie die Bitte um rechtzeitige Abstimmung der erforderlichen Arbeiten und Aufrechterhaltung des Betriebes auch während der Bauzeit. Einwendungen gegen das Vorhaben selbst wurden nicht vorgebracht. Das Staatliche Bauamt Krumbach hat die Erfüllung sämtlicher Forderungen zugesagt. Die Einhaltung der getroffenen Zusagen wird zusätzlich durch die Auflagen A.VIII.2 gesichert.

12. Bund Naturschutz in Bayern e.V.

Der **Bund Naturschutz** in Bayern e.V. hat mit Schreiben vom 28.11.2014 zum Vorhaben und mit Schreiben vom 27.07.2016 zur Tektur Stellung genommen. Er lehnt den Ausbau der B 10 zwischen Neu-Ulm und der Ausfahrt Burlafingen grundsätzlich ab, weil damit erhebliche negative Auswirkungen auf Natur und Landschaft einhergingen. Ebenso werde mehr Verkehr induziert. Dies sei mit mehr Lärm, Schadstoff- und Klimagasausstoß verbunden. Daneben entstehe durch den Ausbau ein erheblicher Verlust von landwirtschaftlichen und naturnahen Flächen. Die Beschränkung des Ausbaus auf die Anschlussstelle Nersingen an die A 7 reiche aus.

Zur Rechtfertigung der Gesamtmaßnahme vergleiche die Ausführungen unter C.III.2.

Für den Fall der Umsetzung der Gesamtmaßnahme fordert der Bund Naturschutz eine Reduzierung des Querschnittes auf RQ 21 bzw. RQ 15. Die aktuelle Verkehrsbelastung bedinge keinen autobahngleichen Ausbau, die Zahlen des Verkehrsgutachtens seien obsolet. Zur Auseinandersetzung mit der Verkehrsuntersuchung vergleiche die Ausführungen unter C.III.2.2, zu Berechnung des Querschnittes vergleiche die Ausführungen unter C.III.3.3.1 und 3.3.2.

Durch die Planung werde der Tatbestand des Störungsverbotes (§ 44 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG), des Schädigungsverbots von Habitaten (§ 44 Abs. 1 Satz 3 BNatSchG) und des Tötungsverbotes (§ 44 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG) erfüllt. Dies gelte insbesondere für die Ackerbrüter. Die vorgesehenen CEF-Maßnahmen seien nicht geeignet, die Verbote zu kompensieren. Zu diesen

Einwendungen vergleiche die Ausführungen im Rahmen der Artenschutzprüfung C.III.7.3.6.

Weiter verweist der Bund Naturschutz auf die Landschaftsschutzgebietsverordnung „Pfuhler, Finninger und Bauernried“. Ein Ausbau der B 10 sei nicht vom Veränderungsverbot und der Erlaubnispflicht ausgenommen (§ 5 der Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet). Diese Auslegung des § 5 ist falsch. Dort wird nämlich in Ziffer 5 ausdrücklich differenziert zwischen Maßnahmen im Zuge der B 10 und Maßnahmen, die der Sicherung des Bestandes, des Betriebes und der Unterhaltung der B 10 dienen. Deshalb fällt der geplante Ausbau zweifelsfrei unter die Ausnahmevorschrift des § 5 der entsprechenden Verordnung, so dass eine Ausnahme vom Veränderungsverbot und der Erlaubnispflicht vorliegt (C.III.3.3.2 „Abweichen von den Richtlinien“).

Zum Vorwurf des Verstoßes gegen § 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG vergleiche die Ausführungen zur Planrechtfertigung C.III.2.

Zu den Einwendungen gegen die durchgeführte UVP vergleiche die Ausführungen im Rahmen der UVP C.II.2.2, 2.3 und 2.4.

Zu den weiteren Ausführungen im Schreiben vom 27.07.2016 unter Ziffer 2 „Artenschutz (Bodenbrüter)“ vergleiche C.III.7.3.6. Die Ausführungen unter Ziffer 3 „Verkehr“ wurden bereits im Rahmen der Auseinandersetzung mit dem Verkehrsgutachten abgehandelt (C.III.2.2). Auf diese Ausführungen wird verwiesen.

V. Einwendungen und Forderungen Privater

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

In den beiden Anhörungsverfahren ist eine Vielzahl von privaten Einwendungen eingegangen.

1. Gleichlautende bzw. inhaltsgleiche Einwendungen

Der Inhalt dieser Einwendungen betrifft insbesondere die Rechtfertigung der Gesamtmaßnahme (Ausbau der Knotenpunkte und der freien Strecke), den Ausbaustandard (Wahl des Querschnitts, Ausweisung als Kraftfahrstraße) sowie die Bewertung der vom Vorhabenträger vorgelegten Verkehrsuntersuchung. Daneben werden der hohe Landschaftsverbrauch und die Auswirkungen auf die Landwirtschaft kritisiert. Vergleiche zu diesen Fragen die Ausführungen oben C.III.2 und 3 sowie 8.1.

Die behauptete Doppelausweisung von Ausgleichsflächen liegt nicht vor.

Es wurden lediglich Artenschutzmaßnahmen auf Grundstücken geplant, die für den Ausgleich nach der Eingriffsregelung notwendig sind. Artenschutz- und Ausgleichsmaßnahmen wurden mit der Höheren Naturschutzbehörde abgestimmt. Dies gilt auch für die Lage von Artenschutzmaßnahmen auf Ausgleichsgrundstücken. Diese Vorgehensweise ist im vorliegenden Fall fachlich begründet. Sie entspricht im Übrigen auch den Vorgaben der inzwischen bei aktuellen Planfeststellungsanträgen anzuwendenden Bayerischen Kompensationsverordnung.

Die Einwendungen sind in die Gesamtabwägung eingeflossen, rechtfertigen jedoch keine weitere Plananpassung.

2. Gleichlautende Einwendungen zu den landwirtschaftlichen Wegen

Der Inhalt dieser Einwendungen befasst sich insbesondere mit der landwirtschaftlichen Ersatzwegeführung und zwar sowohl bezogen auf die Ausbaubreite als auch auf die Länge der entstehenden Umwege. Ebenso wird der Verbrauch an landwirtschaftlich genutzten Flächen kritisiert.

Auch dieser Themenbereich wurde bereits ausführlich abgehandelt (vgl.C.III.3 und 8.1). Die Ergebnisse fließen in die Gesamtabwägung ein, rechtfertigen aber keine weitere Plananpassung.

3. Einwendungen von Grundstückseigentümern

3.1 Verspätete Einwendungen

Der Eigentümer der Flurnummern **940 und 941, Gemarkung Finningen**, und der Eigentümer der Flurnummern **2574/3, Gemarkung Pfuhl, und 801, Gemarkung Steinheim**, haben ihre zum Teil auch nicht auf die einzelnen Grundstücke bezogenen Einwendungen nach Ablauf der jeweiligen Einwendungsfrist vorgebracht. Sie sind deshalb gem. § 73 Abs.4 Satz 3 BayVwVfG ausgeschlossen.

3.2 Ganz oder teilweise erledigte Einwendungen

Der Einwand der Eigentümer von **Flurnummer 760, Gemarkung Steinheim**, bezüglich der Auswirkungen der Anlage des Pendlerparkplatzes auf das Grundstück (ungünstige Veränderung des Zuschnitts) wurde durch die Neusituierung des Parkplatzes im Rahmen der Tektur erledigt.

Dies gilt auch für die den Pendlerparkplatz betreffenden Einwendungen des **Pächters von Flurnummer 760, Gemarkung Steinheim**. Die darüber hinaus vorgebrachten Einwendungen fallen unter den Punkt C.V.2 und sind dort behandelt.

Der Eigentümer der **Flurnummern 269, 270, Gemarkung Burlafingen, und Flurnummern 753, 768, Gemarkung Steinheim**, fordert neben den gleichlautenden Einwendungen, die unter Punkt C.V.2 abgehandelt sind, noch die Verlängerung des bestehenden Lärmschutzwalls nördlich der B 10 in Richtung Westen. Dieser Forderung wird durch die Tektur nachgekommen.

Die Erfüllung der von den Eigentümern der **Flurnummern 1238, Gemarkung Finningen, und 2519, Gemarkung Pfuhl**, im Rahmen der Tektur vorgetragenen Forderungen wurde vom Vorhabenträger im Erörterungstermin vom 05.10.2016 zugesagt. Der Einwand ist somit erledigt.

Die Eigentümer der nördlich der B 10 liegenden Grundstücke mit den **Flurnummern 305, 301, 306, 307, und 308, jeweils Gemarkung Burlafingen**, wenden sich im ersten Anhörungsverfahren gegen die Ausgleichsmaßnahme A 3, die unter anderem die Verlegung und Renaturierung des Landgrabens nördlich der B 10 beinhaltet. Daneben werden die Eigentümer der **Flurnummern 306, 307 und 308** im Planänderungsverfahren von der **Landvokat Rechtsanwalts-gesellschaft mbH** vertreten. Sie wenden sich hierbei gegen die Ausgleichsmaßnahme A 2 und tragen in diesem Verfahren noch weitere Einwendungen und Forderungen vor. (zu letzteren siehe C.V.3.3.3).

Im Rahmen der Tektur wurde auf die Ausgleichsmaßnahme A 3 verzichtet, so dass die oben genannten Grundstücke lediglich durch die baubedingte Verlegung des Landgrabens betroffen sind. Die Einwendungen gegen die Ausgleichsmaßnahme A 3 sind also erledigt.

Die Einwendungen gegen die Ausgleichsmaßnahme A 2, die im Rahmen der Tektur vorgetragen wurden, können nicht greifen, da die Grundstücke Flurnummer 306, 307 und 308 Gemarkung Burlafingen alle nördlich der bestehenden B 10 liegen und die Ausgleichsmaßnahme A 2 sich lediglich auf Grundstü-

cke südlich der bestehenden B 10 erstreckt, so dass die Grundstücke nicht tangiert werden..

3.3 Durch die Landvokat Rechtsanwaltsgesellschaft mbH vertretene Eigentümer

Ab der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Tektur vom 28.04.2016 werden die Eigentümer der folgenden Flurnummern von der Landvokat Rechtsanwalts-gesellschaft mbH vertreten:

306,307,308 jeweils Gemarkung Burlafingen,

769 Gemarkung Steinheim,

2480 Gemarkung Pfuhl, **2574/8** Gemarkung Finningen,

2483/3 Gemarkung Pfuhl,

2487 Gemarkung Pfuhl,

2490 und 2491 Gemarkung Pfuhl,

2574/6 Gemarkung Pfuhl,

2477 Gemarkung Pfuhl und

328 Gemarkung Burlafingen.

Das gleich gilt für den Pächter der Flurnummer **2492** und **2493** Gemarkung Pfuhl und den Eigentümer einer Maschinenhalle in Burlafingen Süd.

3.3.1 Präkludierte Einwendungen

Eine Reihe von Eigentümern bzw. Pächtern haben Einwendungen gegen das Vorhaben **erstmalig** im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Tektur vom 28.04.2016 erhoben. Soweit diese Eigentümer durch die Planänderung nicht erstmalig oder stärker betroffen sind (Art. 73 Abs. 8 Satz 1 BayVwVfG), werden ihre Einwendungen als präkludiert zurückgewiesen. Die ortsübliche Bekanntmachung zur Öffentlichkeitsbeteiligung weist ausdrücklich darauf hin, dass Gegenstand der Anhörung nur die Planänderung ist. Dies betrifft die Eigentümer folgender Flurnummern:

Flurnummer 2491, Gemarkung Pfuhl

Das betroffene Grundstück ist laut Ziffer 49 des tektierten Grunderwerbsverzeichnis mit einer zu erwerbenden Fläche von 42 m² und einer vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Fläche von 74 m² betroffen. Laut Ziffer 35 des Grunderwerbsverzeichnis der ursprünglichen Planung ist ein Grunderwerb von 43 m² vorgesehen. Die vorübergehend in Anspruch zu nehmende Fläche ändert sich nicht. Es liegt keine stärkerer Betroffenheit vor.

Die Einwendung ist gem. Art. 73 Abs. 4 Satz 3 BayVwVfG zurückzuweisen.

Flurnummer 2487, Gemarkung Pfuhl

Das betroffene Grundstück ist laut Ziffer 43 des tektierten Grunderwerbsverzeichnisses mit einer zu erwerbenden Fläche von 50 m² und einer vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Fläche von 126 m² betroffen. Laut Ziffer 30 des Grunderwerbsverzeichnisses der ursprünglichen Planung ist der Grunderwerb unverändert vorgesehen. Die vorübergehend in Anspruch zu nehmende Fläche beträgt 128 m². Es liegt keine stärkere Betroffenheit vor.

Auch der Eigentumswechsel durch Erbfall ändert nichts an dieser Beurteilung. Da der Erbe (hier Erbengemeinschaft) als Gesamtrechtsnachfolger in die Rechte und Pflichten des Erblassers eintritt (§ 1922 BGB), muss sich die Erbengemeinschaft anrechnen lassen, dass der Erblasser im Rahmen der ersten Anhörung keine Einwendungen erhoben hat.

Die Einwendung ist gem. Art. 73 Abs. 4 Satz 3 BayVwVfG zurückzuweisen.

Flurnummer 2493, Gemarkung Pfuhl

Das betroffene, vom Einwendungsführer gepachtete Grundstück ist laut Ziffer 54 des tektierten Grunderwerbsverzeichnisses mit einer zu erwerbenden Fläche von 88 m² und einer vorübergehend in Anspruch zunehmenden Fläche von 197 m² betroffen. Laut Ziffer 39 des Grunderwerbsverzeichnisses der ursprünglichen Planung sind der Grunderwerb und die vorübergehende Inanspruchnahme unverändert vorgesehen. Im Rahmen der ersten Auslegung wurde keine Einwendung erhoben.

Die Einwendung ist gem. Art. 73 Abs. 4 Satz 3 BayVwVfG zurückzuweisen.

Flurnummer 2574/8, Gemarkung Pfuhl (nicht wie im Einwendungsschreiben fälschlicherweise angegeben Gemarkung Finningen)

Der Einwendungsführer ist Miteigentümer. Laut Ziffer 113 des tektierten Grunderwerbsverzeichnisses ist das Grundstück mit einer zu erwerbenden Fläche von 2442 m² und einer vorübergehend in Anspruch zunehmenden Fläche von 277 m² betroffen. Laut Ziffer 73 des Grunderwerbsverzeichnisses der ursprünglichen Planung sind der Grunderwerb und die vorübergehende Inanspruchnahme unverändert vorgesehen. Im Rahmen der ersten Auslegung wurde keine Einwendung erhoben.

Die Einwendung ist gem. Art. 73 Abs. 4 Satz 3 BayVwVfG zurückzuweisen.

3.3.2 Erledigte Einwendungen

Der Einwand der Eigentümer der **Flurnummern 306, 307, 308, jeweils Gemarkung Burlafingen**, gegen die Ausgleichsmaßnahme A 3 hat sich durch die Tektur erledigt (vgl. oben C.V.3.2). Die Ausgleichsmaßnahme A 3 wurde gestrichen. Die Ausgleichsmaßnahme A 2, gegen die sich die Eigentümer im Rahmen der Tekturauslegung wenden, betrifft die genannten Grundstücke nicht. Die Ausgleichsmaßnahme ist lediglich südlich der B 10 situiert.

Die Einwendung wird deshalb als durch die Tektur erledigt behandelt.

Die Einwendung gegen das Anbringen von Nisthilfen auf den Grundstücken wird zurückgewiesen. Die Nisthilfen sind im Rahmen des Artenschutzes notwendig und beeinträchtigen das Eigentum an den landwirtschaftlichen Grundstücken nur in ganz geringem Umfang. Insbesondere wird die Bewirtschaftung dadurch nicht eingeschränkt. Die weiteren vorgetragenen Einwendungen werden im folgenden Punkt (C.V.3.3.3) behandelt.

3.3.3 Gleichlautender Vortrag

Für alle vertretenen Grundeigentümer trägt die Kanzlei folgendes vor:

Es bestünden grundsätzliche Bedenken gegen den Ausbau. Insbesondere stehe der Bodeneingriff außerhalb des mit dem Ausbau verbundenen Nutzens und rechtfertige somit nicht den Eingriff in das Grundeigentum. Der geplante Ausbau sei angesichts des Flächenverbrauchs weder erforderlich noch geeignet, die temporär auftretende Verkehrsbelastung zu beseitigen. Ursache für die Staus seien die Ampelanlage an der Kreuzung mit der A 7 und die Tatsache, dass im Stadtgebiet Neu-Ulm die B 10 lediglich zweispurig sei. Ein Ausbau des Kleeblattes an der A7 reiche aus, um die Problematik zu lösen.

Diese Einwendungen werden zurückgewiesen.

Zur behaupteten Unverhältnismäßigkeit des Flächenbedarfs vergleiche die Ausführungen unter Punkt C.III.3.3.2. Dort findet die Abwägung zwischen dem Eingriff in das Eigentum und der Notwendigkeit des geplanten Umfangs des Ausbaus statt.

Zur Rechtfertigung der Gesamtmaßnahme vergleiche die Ausführungen bei C.III.2.

Die B 10 ist im Übrigen im gesamten Stadtbereich von Neu-Ulm – das heißt auch in den Kreuzungsbereichen – vierstreifig ausgebaut.

Weiter wird vorgetragen:

Für den Fall der Planumsetzung sei ein dem zu erwartenden landwirtschaftlichen Verkehr entsprechender Ausbau der landwirtschaftlichen Wege notwendig. Die Breite der Wege müsse durchgehend 4,50 m betragen, 90-Gradkurven seien zu vermeiden. Darüber hinaus müsse der Wirtschaftsweg unbedingt die A 7 kreuzen. Dazu eigne sich der an der Bahnlinie verlaufende Weg, der ordnungsgemäß ausgebaut werden könne.

Zur Ausbaubreite der landwirtschaftlichen Wege vergleiche C.III.8.1, zur Länge der Umwege C.III.3.4.

Der zum Ausbau vorgeschlagene Weg entlang der Bahnlinie wurde planerisch überprüft. Ein Ausbau ist jedoch nicht möglich, da der Weg in weiten Teilen der Bahn gehört. Er ist Bestandteil des Bahnkörpers und dient dem späteren dreigleisigen Ausbau der Bahnlinie. Die hilfsweise geforderte Querung der A 7 am Ende des Wirtschaftsweges wurde ebenfalls planerisch überprüft. Eine Unterführung scheidet wegen des hohen Grundwasserspiegels aus, eine Überführung scheitert an der Höhenlage der A 7. Der dazu notwendige Grunderwerb ist unverhältnismäßig.

Zu den Bedenken bezüglich der Entwässerung (zusätzliche Vernässung der Grundstücke) und den Auswirkungen auf das Grundwasser wird auf die Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt, dem Bereich Wasserrecht des Landratsamtes Neu-Ulm und die Ausführungen bei C.III.6 sowie C.IV.5 verwiesen.

Zum geforderten Verzicht auf den Mittelstreifen vergleiche oben C.III.3.3.2.

Die Berücksichtigung der in Bezug auf die vorübergehende Inanspruchnahme aufgestellten Forderungen wurde vom Vorhabenträger weitgehend zugesagt.

Die vorgetragenen Anregungen und Einwendungen sind in die Gesamtabwägung eingeflossen, sie rechtfertigen jedoch keine Änderung des Planes. Soweit sie nicht präkludiert oder anderweitig erledigt sind, werden sie zurückgewiesen.

3.3.4 Einzelne persönlich Betroffene (Grundeigentümer)

Flurnummer 769, Gemarkung Steinheim

Der Eigentümer hat sich bei der ersten Anhörung explizit nur gegen die Einstufung der B 10 als Kraftfahrstraße gewandt. Er wird durch die Änderungen im Rahmen der Tekturplanung stärker belastet als vorher und kann deshalb weitere Einwendungen geltend machen. Die Einwendungen beziehen sich auf die Inanspruchnahme seines Grundstücks als solches ohne weitere personen- bzw. grundstücksbezogene Begründung. Sie werden deshalb unter Verweis auf die bisherigen Ausführungen (C.V.3.3.3) zurückgewiesen.

Flurnummer 2483/3, Gemarkung Pfuhl,

Der Eigentümer hat sich im Rahmen der ersten Anhörung nicht geäußert. Er ist durch die Tektur im Bereich des Erwerbs mit 12 m² weniger betroffen, bei der vorübergehenden Inanspruchnahme jedoch mit 8 m² mehr. Würden die Eingriffe saldiert, wären die Einwendungen präkludiert. Rein vorsorglich werden sie jedoch unter Verweis auf die bisherigen Ausführungen (C.V.3.3.3) zurückgewiesen.

Flurnummer 2480, Gemarkung Pfuhl

Der Miteigentümer hat sich im Rahmen der ersten Anhörung nicht geäußert. Beim Flurstück 2480 wird das Grundstück im Bereich des Erwerbs mit 60 m² weniger, bei der vorübergehenden Inanspruchnahme mit 11 m² mehr betroffen. Würden die Eingriffe saldiert, wären die Einwendungen präkludiert. Rein vorsorglich werden sie jedoch unter Verweis auf die bisherigen Ausführungen (C.V.3.3.3) zurückgewiesen.

Flurnummer 2490, Gemarkung Pfuhl

Der Eigentümer ist durch die Tektur gleichermaßen betroffen wie durch die ursprüngliche Planung. Er hat sich bei der ersten Anhörung zweifach geäußert, allerdings jeweils ohne konkreten Bezug auf sein Grundstück. Die Einwendungen werden oben bei C.V.1 und 2 abgehandelt. Die Frage, inwieweit die Einwendungen aus der ersten Auslegung hinreichend substantiiert sind, um auch die Einwendungen bezüglich der Grundbetroffenheit im Rahmen der Tekturauslegung zu berücksichtigen, kann dahingestellt bleiben. Die Einwendungen werden vorsorglich unter Verweis auf die bisherigen Ausführungen (C.V.3.3.3) zurückgewiesen.

Flurnummer 2492, Gemarkung Pfuhl

Der Pächter des Grundstücks ist durch die Tektur im Bereich des Grunderwerbs um 1 m² stärker betroffen. Seine Einwendungen werden im Schreiben vom 25.07.2016 nicht über den bereits unter C.V.3.3.3 abgehandelten Vortrag hinaus begründet. Sie werden deshalb unter Verweis auf die dortigen Ausführungen zurückgewiesen.

Flurnummer 2477, Gemarkung Pfuhl

Die Miteigentümerin hat sich im Rahmen der ersten Anhörung nicht geäußert. Das Grundstück ist im Rahmen der Tektur um 1 m² stärker betroffen. Die Eigentümerin fordert, die B 10 am Beginn der Ausbaustrecke soweit „anzuhöhen“ bzw. die geplante Anhöhung soweit fortzusetzen, dass zwischen Bau-km 0+100 und 0+200 unter der B 10 ein Kreisverkehr errichtet werden könne, der den Ab- und Anfahrtsverkehr von und zur B 10 regelt und somit die Anschlussstelle Pfuhlried bei Bau-km 0+670 (Anschluss der St 2021) entbehrlich wäre. Dadurch könnte der Flächenverbrauch erheblich reduziert werden. Deshalb sei diese Variante nach dem Grundsatz des geringstmöglichen Eingriffs vorzuzugswürdig.

Die vorgeschlagene Planungsvariante ist nicht umsetzbar.

Die gegenständliche Maßnahme kann als Bedarfsmaßnahme des Bundes nicht in Verbindung mit dem Ausbau der Kreuzung Otto-Hahn/Otto-Renner Straße gebracht werden. Dieser Bereich ist auch nicht von der Maßnahme umfasst. Bei einer Umsetzung des Vorschlags würde eine Hochlage der Fahrbahnoberkante von ca. 6 m über der Geländeoberkante auf einer Länge von insgesamt 800 m mit erheblichen negativen Auswirkungen auf den Lärmschutz im Bereich Breitenhof entstehen. Daneben ergäben sich zusätzliche Schwierigkeiten für den landwirtschaftlichen Verkehr, deren Ausgleich wiederum flächenintensiv wäre, so dass die Reduzierung des Flächenverbrauchs fraglich bleibt. Die negativen Auswirkungen des Vorschlags auf das Landschaftsbild liegen ebenso auf der Hand wie die höheren Kosten für das geforderte große Brückenbauwerk. Daneben würde der Anschluss der St 2021 weiterhin ohne Lärmschutz an der Breitenhofsiedlung vorbei führen und in Richtung Westen könnte der Verkehr erst nach dem Durchfahren von 2 Kreisverkehrsplätzen auf die B 10 einfahren.

Die Einwendungsführerin befürchtet durch die Flächeninanspruchnahme eine unwirtschaftliche Restfläche. Diese solle vom Vorhabenträger übernommen werden.

Das Entstehen von unwirtschaftlichen Restflächen ist die Folge des unmittelbaren Grundentzuges und demnach dem Entschädigungsverfahren vorbehalten

(Art. 6 Abs. 3 BayEG). Die Planfeststellungsbehörde kann insoweit keine Regelungen treffen, so dass die diesbezügliche Forderung nicht erfüllt werden kann. Die Frage ob durch die Flächeninanspruchnahme eine unwirtschaftliche Restfläche entsteht, ist deshalb unerheblich.

Flurnummer 328, Gemarkung Burlafingen

Der Eigentümer fordert die gleiche Planungsvariante wie die Eigentümerin von Flurnummer 2477, Gemarkung Pfuhl. Zu den Ablehnungsgründen siehe oben.

Die weiter geforderte Absenkung der Straße kann nicht umgesetzt werden. Sie hätte neben umfangreichen Entwässerungsanlagen mit Rückhalte- und Reinigungsbecken sowie Pump- und Hebeanlagen auch einen zusätzlichen Flächenbedarf in nicht unerheblichem Umfang zur Folge.

Die vom Einwender geforderte „Entschleunigung“ des im Bereich der Rampe 2 von der B 10 auf die St 2021 abfahrenden Verkehrs im Bereich der Einmündung des neuen Wirtschaftsweges kann nicht im Planfeststellungsbeschluss festgelegt werden. Eine eventuelle Geschwindigkeitsbegrenzung erfolgt nach Umsetzung des Planes als verkehrsrechtliche Anordnung in Absprache zwischen Straßenbaulastträger, Polizei und Landratsamt.

Die geforderte Linksabbiegespur für den landwirtschaftlichen Verkehr im Zuge der St 2021 nach der Überquerung der B 10 in Richtung Süden ist nicht erforderlich, da an dieser Stelle nicht mit gefährlichen Rückstaus zu rechnen ist und im Übrigen ausreichende Sichtverhältnisse herrschen.

Die geforderte Erreichbarkeit der Flächen auch während der Bauzeit ist gegeben. Die Flächen südlich der B 10 sind - auch während der Bauzeit - alle über das südlich liegende Feldwegenetz erreichbar. Im Übrigen ist die Zufahrt durch die Auflage A.VIII.3. gesichert.

Der befürchtete Wertverlust des Jagdausübungsrechts wird bei entsprechendem Nachweis entschädigt. Die Entscheidung dieser Frage ist jedoch nicht im Planfeststellungsbeschluss zu treffen.

Flurnummer 2574/6, Gemarkung Pfuhl

Der Eigentümer hat sich im Rahmen der ersten Anhörung nicht geäußert. Das Grundstück Flurnummer 2574/6, Gemarkung Pfuhl, ist durch die Tektur im Bereich des Erwerbs um 6.054 m² stärker belastet. Die stärkere Belastung bezieht sich weitgehend auf den südlichen Teil des Grundstückes. Im nördlichen Teil des Grundstückes sind im Vergleich zu der ursprünglichen Planung lediglich im Bereich der vorgezogenen funktionserhaltenden Maßnahme Artenschutz (CEF

1T) Aufwertungen des Lebensraums für die Haselmaus und die Gehölz brütenden Vogelarten dazugekommen (Anpflanzung von Hecken südlich der B 10).

Der Einwand des Grundstückseigentümers bezieht sich, den nördlichen Grundstücksteil betreffend, auf die Natur nahe Gestaltung des Grabens, wie sie in der Ausgleichsmaßnahme A 2 vorgesehen ist und die Schaffung von künstlichen Nisthilfen für Vögel und Fledermäuse. Für den südlichen Grundstücksteil bezieht sich der Einwand auf die Anlage von artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen für Kiebitz und Pekinese (gemeint ist wohl „Bekassine“) etc. im Rahmen der Ausgleichsmaßnahme A 4T. Ausgleichsmaßnahmen in diesem Umfang seien nicht erforderlich und daher nicht geeignet, den damit verbundenen Eingriff in das Grundeigentum zu rechtfertigen. Es sei den Planunterlagen auch nicht zu entnehmen, warum der geplante Ausgleich gerade auf dem Grundstück 2574/6 und nicht auf einem anderen Grundstück stattfinden müsse. Daneben spricht sich der Einwendungsführer auch gegen die Ausgleichsmaßnahme auf dem Nachbargrundstück 2574/3 Gemarkung Pfuhl aus, da er eine weitere Vernässung seines Grundstücks erwarte.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen für den nördlichen wie auch für den südlichen Teil des Grundstücks Flurnummer 2574/6 und das Nachbargrundstück Flurnummer 2574/3.

Die Ausgleichsmaßnahme A 2 und die Grundbetroffenheit haben sich im nördlichen Teil durch die Tektur nicht geändert. Es sind lediglich funktionserhaltende Maßnahmen für die Haselmaus dazugekommen, gegen die sich der Einwendungsführer aber nicht explizit wendet. Insofern könnte man auch von einer Präklusion der Einwendung für den nördlichen Teil des Grundstücks ausgehen. Rein vorsorglich wird die Einwendung dennoch explizit zurückgewiesen.

Die Ausgleichsmaßnahmen sind im geplanten Ausmaß - im nördlichen wie im südlichen Bereich - erforderlich. Sie stellen das Ergebnis des Abstimmungsprozesses zwischen dem Vorhabenträger und der Unteren und Höheren Naturschutzbehörde dar und ergeben sich aus der Artenschutzrechtlichen Prüfung (vgl. C.III.7.3 und Unterlage 19.1T Ziffer 5.2).

Zur Notwendigkeit der künstlichen Nisthilfen vergleiche oben C.V.3.3.2.

Das Flurstück 2574/6 ist durch seine Lage am Grenzgraben im Norden und am Landgraben im Süden für das geplante Ausgleichskonzept unerlässlich. Vorrangiges Ziel dieses Ausgleichskonzepts ist die Einbindung der geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen in das Gesamtkonzept des BayernNetz Natur-Projektes *Biotopverbund Iller-Donau* mit dem Landgraben als zentraler Lebensraumverbundachse. Neben weiteren Zielen, die aus dem genannten Pro-

jekt abgeleitet werden, sollen Lebensraum für wiesenbrütende Vogelarten wie Kiebitz und Bekassine geschaffen, Biotopflächen beidseits des Landgrabens angelegt und die Biotopstrukturen der zufließenden Gräben vernetzt werden. Dazu gehören die Anlage von beidseitigen Pufferstreifen an den Gräben, die Förderung der Entwicklung der natürlichen Gewässerdynamik, die Aufweitung des Retentionsraumes, eine Uferabflachung, die Reduzierung von Gewässereintiefungen und die Entwicklung gewässerbegleitender Hochstaudensäume. Auf Grund dieser Planungsziele liegt der Schwerpunkt der ökologischen Ausgleichsmaßnahmen im unmittelbaren Umfeld des Landgrabens und der ihm zufließenden Gewässer und zwar überwiegend im weniger dem Nutzungsdruck ausgesetzten Kernbereich südlich der B 10 (vgl. Unterlage 19-1 T, Ziffer 5.1).

Durch die vorgesehen Ausgleichsmaßnahmen auf dem Nachbargrundstück Flurnummer 2574/3 ist der Einwendungsführer nicht in seinen Rechten betroffen. Beide Grundstücke sind lagebedingt von Natur aus schon jetzt so feucht, so dass eine eventuell eintretende weitere Vernässung durch die Anlage von Feuchtmulden keine massive Beeinträchtigung der Rechte des einwendenden Eigentümers darstellen kann.

Des Weiteren trägt der Eigentümer eine drohende Existenzgefährdung vor. Durch den Verlust von 1,6 ha Bewirtschaftungsfläche fehle die Entwicklungsmöglichkeit für eine nach Hofübergabe beabsichtigte Erweiterung des Milchbetriebes.

Die behauptete Existenzgefährdung findet keine Berücksichtigung.

Der Einwendungsführer wurde mit Schreiben vom 04.10.2016 erstmals gebeten, weitere notwendige Daten zur Überprüfung einer möglichen Existenzgefährdung zur Verfügung zu stellen. Dieses Schreiben blieb ebenso unbeantwortet wie ein weiteres an die Landvokat Rechtsanwaltsgesellschaft mbH vom 15.11.2016. Darin wurde darauf hingewiesen, dass zur Beurteilung der Frage, ob der Betrieb in seiner Existenz gefährdet sei, keine weiteren Ermittlungen angestellt würden, falls keine Antwort auf die Anfrage eingehe. Auch eine summarische Betrachtung ergibt keine Anhaltspunkte für eine Existenzgefährdung. Nach der Rechtsprechung liegt eine solche vor, wenn 5 % der Gesamtfläche verloren gehen. Von dieser Bagatellgrenze ist der Betrieb, der laut eigenen Angaben im Einwendungsschreiben 41 ha bewirtschaftet und durch die Planung 1,6 ha Fläche verliert, deutlich entfernt. Die Frage, inwieweit ein Wegfall von Entwicklungsmöglichkeiten überhaupt zur Existenzgefährdung führen kann, ist deshalb nicht zu beantworten.

Der Einwendungsführer fordert, dass der Vorhabenträger verpflichtet wird, Ersatzland zur Verfügung zu stellen.

Diese Forderung wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde hat nicht über Anträge auf verbindliche Gestellung von Ersatzland zu entscheiden. Art. 14 BayEG enthält dazu eine dem Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung (BVerwG vom 27.03.1980, NJW 1981, 241 und BVerwG, UPR 1998, 149).

Die Zufahrt zum Grundstück soll nach dem Antrag des Eigentümers über einen auszubauenden Weg von Norden erfolgen. Für die durch die Ausgleichsmaßnahme wegfallende Zufahrtsmöglichkeit über das eigene Grundstück wird eine Entschädigung für die Mehrwege gefordert.

Der Ausbau des Weges für die Erschließung des Grundstückes von Norden ist Teil der Gesamtmaßnahme. Für eine Erschließung aus Richtung Süden bietet der Vorhabenträger hilfsweise die Errichtung eines Grasweges an der Flurgrenze zwischen den Flurnummern 2475/8 und 2475/6 jeweils Gemarkung Pfuhl an. Bei Umwegen, die wegen der Durchtrennung von privaten Grundstücken entstehen, ist grundsätzlich ein Recht im Sinne des Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG betroffen (Eigentum oder Dienstbarkeit). Sollten durch die Grundabtretung trotz Errichtung des Graswegs unmittelbar Nachteile entstehen, gilt jedoch ausschließlich Entschädigungsrecht (Art. 11 BayEG), so dass Regelungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht erfolgen können.

3.3.5 Einwendungen ohne Grundstücksbetroffenheit

Ein Landwirt, der durch die Änderung der landwirtschaftlichen Wege betroffen ist, trägt im Rahmen der ersten Auslegung bereits seine Betroffenheit durch die Ausweisung der B 10 als Kraftfahrstraße vor. Dabei verwendet er ein mehrfach vorgelegtes gleichlautendes Schreiben und weist handschriftlich auf seine besondere Situation hin. Er erwähnt seine besonderen Geschäftsbeziehungen zu einer Biogasanlage südlich von Ulm im Donautal und die von ihm erbrachten Dienstleistungsfahrten für andere Landwirte aus der Nersinger Gegend. Im Rahmen der Tektur bringt er außerdem vor, dass von seiner Maschinenhalle südlich von Burlafingen die von ihm bewirtschafteten Flächen östlich der A 7 nur mit erheblichen Mehrwegen erreicht werden könnten. Im Rahmen der 2. Auslegung ist er von der Landvokat Rechtsanwaltsgesellschaft mbH vertreten und bekräftigt seine Belastungen durch Umwege wegen der Ausweisung der B 10 als Kraftfahrstraße. Eine detaillierte Erläuterung zur genauen Situierung der Maschinenhalle und der bewirtschafteten Grundstücke wird nicht vorgelegt.

Deshalb können die behaupteten Umwege auch nicht im Detail nachvollzogen werden. Eine zumutbare Wegeverbindung zwischen der St 2023 und dem Gebiet östlich der A 7 ist wie folgt gegeben:

Die alte B 10 kreuzt als St 2023 die neue B 10 und führt als NU 6 weiter über die A 7. Anschließend bietet sich der in der Planung vorgesehene neue Wirtschaftsweg Richtung Nersingen an, um Landwirte in der Nersinger Gegend und die östlich der A 7 gelegenen Felder zu erreichen.

Ebenso kann auch das südliche Donautal ohne unzumutbare Umwege auf dem untergeordneten Straßennetz erreicht werden (St 2023/Lessingstraße/Starkfeld/Ringstraße).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Auf die Ausführungen zur Ausweisung der B 10 als Kraftfahrstraße und die Einwendungen dagegen, die Einwendungen gegen das geplante Ersatzwegenetz und die Zumutbarkeit von Umwegen wird verwiesen (C.III.3.3.3 und 3.3.4).

3.4 Einwendungen sonstiger im Eigentum Betroffener

Flurnummer 2483, Gemarkung Pfuhl

Die Eigentümer und Inhaber von Rechten an dem Grundstück erheben gegen den geplanten Ausbau der B 10 Einspruch, ohne diesen näher zu begründen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Inanspruchnahme von 2.873 m² aus einer Gesamtfläche von 22.615 m² ist verhältnismäßig. Insbesondere wird verwiesen auf die Ausführungen zur Rechtfertigung der Maßnahme (C.III.2.) und die Verhältnismäßigkeit der Inanspruchnahme von Grundeigentum (C.III.3.3.2).

Flurnummer 210, Gemarkung Leibi

Der Eigentümer wendet ein, das verbleibende Grundstück werde für die Betriebsabläufe ungünstiger, die S-kurvenförmige Grenze sei für den landwirtschaftlichen Betriebsablauf so nicht akzeptabel.

Der Vorhabenträger bietet eine einvernehmlich zu regelnde gefälligere Abmarkung an, die jedoch zu einem höheren Grunderwerb führen kann.

Sollte ein Einvernehmen nicht erzielt werden, wird die Einwendung zurückgewiesen (vgl. insbesondere die Ausführungen zur Rechtfertigung der Maßnahme (C.III.2) und die Verhältnismäßigkeit der Inanspruchnahme von Grundeigentum (C.III.3.3.2)).

Flurnummer 878/1, Gemarkung Finningen

Die Eigentümer wenden ein, dass bei einem Verkauf der benötigten Fläche (1.837 m² aus 12.613 m²) hinsichtlich privatrechtlicher Belange Konsequenzen steuerlicher Art zu erwarten seien, so dass ein großer Schaden entstehen würde. Das Grundstück solle daher nicht tangiert werden.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Das Grundstück befindet sich am Übergang der verlegten St 2021 auf den Bestand. Eine Verlegung hätte negative Auswirkungen auf die Linienführung zur Anschlussstelle der St 2021 an die B 10. Daneben würde eine Umplanung zwangsläufig andere Grundeigentümer betreffen. Die steuerlichen Belange der Einwender, werden nicht explizit benannt. Sie können im Planfeststellungsverfahren nicht berücksichtigt werden und sind mit der Finanzverwaltung gegebenenfalls unter Mitwirkung eines Steuerberaters zu regeln (vgl. insbesondere die Ausführungen zur Rechtfertigung der Maßnahme (C.III.2) und die Verhältnismäßigkeit der Inanspruchnahme von Grundeigentum (C.III.3.3.2)).

Flurnummer 1237, Gemarkung Finningen

Der Eigentümer hat im Rahmen der ersten Auslegung keine Einwände erhoben. Er wird durch die Tekturplanung stärker belastet. Deshalb ist seine Einwendung im Rahmen der 2. Auslegung möglich.

Die Einwände für die Flurnummer 1237 werden zurückgewiesen.

Der Eigentümer befürchtet, dass Drainagen, die durch den Bau beschädigt werden, und auch die während der Bauzeit benötigten Humuslagerflächen nicht wieder ordnungsgemäß hergestellt würden. Für die vorübergehende Inanspruchnahme fordert er eine Entschädigung.

Der Vorhabenträger sagt die ordnungsgemäße Wiederherstellung von Drainagen und Humuslagerplätzen nach Beendigung der Baumaßnahme ebenso zu, wie eine Entschädigung für die vorübergehende Inanspruchnahme des Grundstücks.

Der Eigentümer befürchtet darüber hinaus durch die ungenügende Ableitung des Regen- und Schmelzwassers von der versiegelten Fläche Überschwemmungen auf seinem Grundstück, die zu Ernteaussfällen führen würden. Im Übrigen sei das Grundstück aus Richtung Pfuhl schlechter angebunden. Müll und Unrat würden entlang der Straße auf sein Grundstück geworfen werden.

Die Gefahr von Überschwemmungen besteht nicht. Die Entwässerung der Straße ist mit dem Wasserwirtschaftsamt abgestimmt. Im Bereich des Grundstücks

erfolgt sie nicht durch Versickerung, sondern über Mulden und Gräben. Das Grundstück befindet sich im Süden der B 10. Die Erreichbarkeit aus Pfuhl wird durch die Ausbaumaßnahme so gut wie nicht verändert. Ursächlich für eine eventuelle Verschmutzung entlang der Straße ist nicht die Baumaßnahme, sondern das Verhalten der Verkehrsteilnehmer.

Die ebenfalls vorgebrachten allgemeinen Einwendungen werden zurückgewiesen. Sie wurden allesamt bereits ausführlich erläutert und abgewogen.

Flurnummern 2482, Gemarkung Pfuhl, und 1232, Gemarkung Finningen

Der Eigentümer widerspricht der ursprünglichen Planung und der Tekturplanung mit einem jeweils gleichlautenden Schreiben. Er hält das Ein- und Ausfahrbauplanwerk der St 2021 auf die B10, das auf seinem Grundstück Flurnummer 2482 geplant ist, für nicht erforderlich. Das Verkehrsaufkommen auf der St 2021 sei geringfügig und werde durch die Verlegung des Lidl-Zentrallagers deutlich abnehmen. Der Verkehr könne über einen großen Kreisverkehr an der heutigen Einmündungsstelle der St 2021 auf die B 10 ein- und ausgleitet werden. Dadurch werde der Landverbrauch und der Eingriff in das Landschaftsbild geringer. Die bestehende Bepflanzung sowie Fauna und Flora würden weniger beeinträchtigt. Die Kosten seien vermutlich geringer.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Die Verkehrsbelastung der St 2021 beträgt nach der Straßenverkehrszählung 2010 7.261 Kfz/24 h bei einem Schwerverkehrsanteil von ca. 3 %. Das stellt für eine Staatsstraße keine geringe Verkehrsbelastung dar. Angesichts des so wieso geringen Schwerverkehrsanteils wird sich eine mögliche Auflösung des Lidl-Zentrallagers nicht gravierend auswirken.

Ein Kreisverkehr an der heutigen Einmündungsstelle ist planerisch nicht möglich. Die dafür nötigen Bauwerke würden in Konkurrenz zur derzeit geplanten Ertüchtigung der Kreuzung Otto-Hahn/Otto-Renner Straße stehen.

Flurnummern 2474 und 2475, jeweils Gemarkung Pfuhl

Der Eigentümer wendet sich mit einem wortgleichen Anschreiben gegen das Vorhaben wie der Eigentümer von Flurnummer 2482, Gemarkung Pfuhl, und Flurnummer 1232, Gemarkung Finningen. Darüber hinaus verweist der Einwender darauf, dass der Abstand zwischen der Anschlussstelle Nersingen A 7 / B 10 und der Kreuzung B 10 / NU 6 in Richtung Neu-Ulm nahezu gleich sei wie der Abstand zwischen der Kreuzung Otto-Hahn/Otto-Rennerstraße. Wenn eine Verflechtung der Verkehrsströme bei der erstgenannten Kreuzung möglich sei,

müsse dies auch für die Kreuzungen am Breitenhof und der Otto-Hahn/Otto-Renner Straße gelten. Deshalb sei der vorgeschlagene Kreisverkehr am Breitenhof die bessere Lösung, da sich auch die Eingriffe minimieren.

Ein Vergleich der beiden Situationen ist nicht möglich, da im Bereich zwischen Breitenhof und der Otto-Hahn/Otto-Renner Straße Unterschiede im Geländeniveau vorliegen, für deren Ausgleich ein Stück effektiven Abstandes verloren geht.

In seiner Einwendung vom 20.07.2016 schlägt der Einwendungsführer eine weitere Lösung für die Breitenhofkreuzung vor. Dieser Lösungsvorschlag wurde bereits oben bei der Eigentümerin von Flurnummer 2477, Gemarkung Pfuhl, abgehandelt (C.V.3.3.4).

Die Anregungen und Einwendungen sind in die Gesamtabwägung eingeflossen. Sie führen zu keiner Planänderung und werden deshalb zurückgewiesen.

Flurnummern 1230 und 1236, jeweils Gemarkung Finningen

Der Eigentümer bemängelt die fehlende Entwässerungsmöglichkeit für seine Grundstücke. Er fordert den Erhalt der Entwässerungsrohre bzw. die Erstellung eines Rohres an der Flurgrenze 1230 zu 1232 jeweils Gemarkung Finningen. Dieses Rohr sei beim Neubau der B 10 vor 25 Jahren entfernt und nicht wieder erstellt worden.

Die Flurnummer 1230 erleide einen erheblichen Wertverlust durch das Auffüllen des Baggersees zur Straßenseite hin.

Drainagen und Durchlässe werden wiederhergestellt, soweit sie vorhanden sind. Durch das vom Einwender geforderte Rohr vom Trucksäßsee in den Grenzgraben wird der Tatbestand einer Ableitung erfüllt, für die eine wasserrechtliche Erlaubnis notwendig wäre. Eine solche liegt nach Aussage des zuständigen Landratsamtes bisher nicht vor. Es ist deshalb davon auszugehen, dass für das vor dem Bau der jetzigen B 10 vorhandene Rohr keine wasserrechtliche Erlaubnis bestand und es deshalb nicht wiederhergestellt werden konnte. Die Errichtung eines solchen Rohres wird deshalb auch im Zusammenhang mit der plangegegenständlichen Baumaßnahme abgelehnt. Die Entwässerung der Straße erfolgt im Bereich des Grundstücks über Mulden und Gräben. Eine Beeinträchtigung der Grundstücke findet deshalb nicht statt.

Da vom Grundstück Flurnummer 1230 eine Fläche von weniger als 10 % beansprucht wird, kann kein erheblicher Wertverlust festgestellt werden.

Die Einwendungen werden, soweit ihnen nicht entsprochen werden kann, zurückgewiesen.

Flurnummer 724, Gemarkung Steinheim

Ein Miteigentümer wendet sich gegen die Inanspruchnahme des Grundstückes. Der Vorhabenträger hat durch Roteintragung im Tekturplan vom 28.04.2016 (Unterlage 5T Blatt 5) einen Durchlass DN 300 unter dem unbefestigten Weg südlich der B 10 zur Erschließung/Anbindung an Flurnummer 726 und 714 Gemarkung Steinheim (Regelungsverzeichnis Nr. 164) eingeplant. Dadurch wird sichergestellt, dass eine eventuelle Überschwemmung des Flurstücks 724 durch Überlaufen des Brandstätter Sees weiterhin in Richtung Leibi ablaufen kann. Die ohnehin verspätet vorgebrachte Einwendung erledigt sich damit.

4. Einwendungen von Lärmbetroffenen

Die Einwendungen von Lärmbetroffenen wurden oben bei C.III.5.1.1 abschließend abgehandelt.

VI. Gesamtergebnis

Zusammenfassend wird festgestellt, dass der zweibahnige Ausbau der B 10 von Neu-Ulm (St 2021) bis zur AS Nersingen (A7) gerechtfertigt ist. Die planfestgestellte Maßnahme wurde im Laufe des Planfeststellungsverfahrens im Hinblick auf die Ergebnisse der beiden Anhörungsverfahren und der Erörterungstermine optimiert. Unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt, das Eigentum sowie die übrigen öffentlichen und privaten Belange handelt es sich bei dem planfestgestellten Vorhaben um eine Lösung, die nach dem Gebot der gerechten Abwägung und dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit die unterschiedlichen und zum Teil widerstreitenden Belange entsprechend ihrem Gewicht berücksichtigt (Grundsatz der Konfliktbewältigung). Gesetzliche Zielvorgaben und Optimierungsgebote wurden beachtet. Eine vorzugswürdige Alternative zur planfestgestellten Maßnahme ist nicht ersichtlich.

VII. Straßenrechtliche Verfügungen

Die Widmung und die sonstigen straßenrechtlichen Verfügungen nach FStrG erfolgen in diesem Planfeststellungsbeschluss gemäß § 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG, soweit nicht § 2 Abs. 6 a FStrG eingreift.

Dabei wird die Nutzung der auszubauenden B 10 im Bereich der freien Strecke zwischen Abschnitt 220, Station 0,430 und St 2509 Abschnitt 100, Station 0,444 auf den Kraftfahrzeugverkehr beschränkt. Zur Begründung vergleiche C.III.3.3.3.

Rechtsgrundlagen für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz sind die Art 6, 7 und 8 BayStrWG.

Im Übrigen ergibt sich Umfang der Widmungen und Umstufungen aus dem Regelungsverzeichnis (Unterlage 11T) und aus dem Lageplan der straßenrechtlichen Verfügungen (Unterlage 12T).

VIII. Kostenentscheidung

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 und Art. 2 Abs. 1 des Kostengesetzes (KG). Der Freistaat Bayern ist nach Art. 4 Satz 1 Nr. 1 KG von der Zahlung der Gebühr befreit. Auf die VV zu Art. 61 Abs. 2 BayHO wird verwiesen.

D. Rechtsbehelfsbelehrung, Hinweise

I. Rechtsbehelfsbelehrung

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

**Bayer. Verwaltungsgerichtshof in München,
Hausanschrift: Ludwigstraße 23, 80539 München,
Postfachanschrift: Postfach 34 01 48, 80098 München**

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

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

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

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

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

II. Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung

- Die Einlegung eines Rechtsbehelfs mit einfacher E-Mail ist nicht zugelassen und entfaltet keine rechtlichen Wirkungen! Nähere Informationen zur elektronischen Einlegung von Rechtsbehelfen entnehmen Sie bitte der Internetpräsenz der **Bayerischen Verwaltungsgerichtsbarkeit (www.vgh.bayern.de)**.
- Kraft Bundesrechts wird in Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten infolge der Klageerhebung eine Verfahrensgebühr fällig.

III. Hinweise zur sofortigen Vollziehbarkeit

Die Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat gemäß § 17e Abs. 2 FStrG i.V.m. FStrAbG keine aufschiebende Wirkung, weil die planfestgestellte Maßnahme nach dem Fernstraßenausbaugesetz im vordringlichen Bedarf eingestuft ist. Ein Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 S. 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses bei dem o.g. Gericht gestellt und begründet werden.

IV. Hinweise zur Bekanntmachung

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss wird - da mehr als 50 Zustellungen zu bewirken wären - grundsätzlich nicht einzeln zugestellt, sondern im amtlichen Veröffentlichungsblatt der Regierung von Schwaben sowie in den örtlichen Tageszeitungen öffentlich bekannt gemacht. (Art. 74 Abs. 5 BayVwVfG)

Eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter A.II des Beschlusstextes genannten Planunterlagen bei der Stadt Neu-Ulm, und der Gemeinde Nersingen zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung

werden von der Stadt Neu-Ulm und der Gemeinde Nersingen ortsüblich bekannt gemacht sowie im Zusammenhang mit der öffentlichen Bekanntmachung des Planfeststellungsbeschlusses mitgeteilt. Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber den Betroffenen als zugestellt.

Nach der öffentlichen Bekanntmachung kann der Planfeststellungsbeschluss bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen und von denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, schriftlich bei der Regierung von Schwaben, Fronhof 10, 86152 Augsburg (Postanschrift: Regierung von Schwaben, 86145 Augsburg), angefordert werden. Im Übrigen besteht die Möglichkeit, den Planfeststellungsbeschluss auf den Internetseiten der Regierung von Schwaben (www.regierung.schwaben.bayern.de) einzusehen.

Augsburg, den 22. März 2017

Regierung von Schwaben



Ursula Sauter

Regierungsdirektorin