

# **Verlegung der Staatsstraße 2020 bei Holzgünz**

**Bau-km 0+000 bis Bau-km 2+110**  
**Abschnitt 100 Stat. 0,700 bis Abschnitt 140 Stat. 1,815**



**Planfeststellungsbeschluss**  
**vom 14. April 2014**

**Geschäftszeichen**  
**RvS-SG32-4354.4-1/13**





St 2020, A96 Holzgünz - Babenhausen

Verlegung bei Holzgünz

Übersichtslageplan

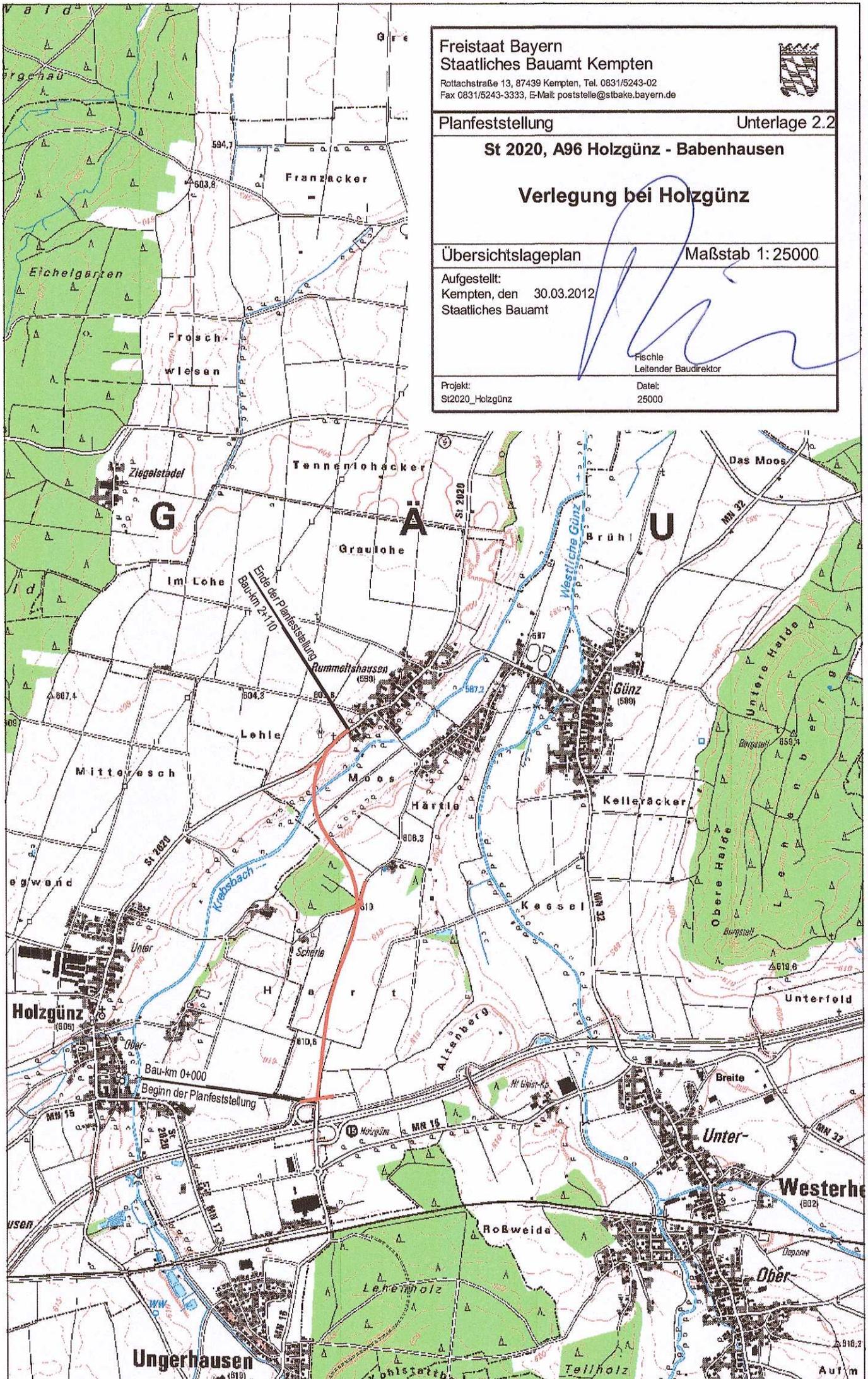
Maßstab 1: 25000

Aufgestellt:  
Kempten, den 30.03.2012  
Staatliches Bauamt

Fischle  
Leitender Baudirektor

Projekt:  
St2020\_Holzgünz

Dat.:  
25000



## Inhaltsverzeichnis

	Seite
<b>Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen</b>	IV – V
<b>A. Tenor</b> .....	<b>1</b>
I. Feststellung des Plans.....	1
II. Planunterlagen .....	2
III. Straßenrechtliche Verfügungen .....	3
IV. Kosten der Baumaßnahme.....	4
V. Auflagen zum Immissionsschutz.....	4
VI. Wasserrechtliche Entscheidungen.....	4
2.1 Einleitung ins Grundwasser .....	5
2.2 Gewässerausbau.....	6
2.3 Anzeige- und Abstimmungspflicht.....	7
2.4 Einsatz von Recyclingbaustoffen .....	7
2.5 Altlasten.....	7
2.6 Hinweise.....	7
2.7 Auflagenvorbehalt.....	8
VII. Naturschutzrechtliche Entscheidungen.....	8
VIII. Sonstige Auflagen .....	11
IX. Vorrang der Auflagen und sonstige Regelungen .....	14
X. Entscheidungen über Einwendungen .....	14
XI. Verfahrenskosten .....	15
<b>B. Sachverhalt</b> .....	<b>16</b>
I. Beschreibung des Vorhabens.....	16
II. Entwicklungsgeschichte der Planung.....	17
III. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens .....	17
<b>C. Entscheidungsgründe</b> .....	<b>19</b>
I. Allgemeines.....	19
II. Verfahrensrechtliche Bewertung.....	20
1. Zuständigkeit und Verfahren .....	20
2. Prüfung der Umweltverträglichkeit .....	20
III. Materiell-rechtliche Bewertung des Vorhabens.....	21
1. Planungsleitsätze.....	21
2. Planrechtfertigung.....	21
2.1 Erforderlichkeit des Vorhabens .....	21
2.2 Einwendungen zur Planrechtfertigung .....	23
3. Ermessensentscheidung.....	29
3.1 Allgemeine Zusammenfassung.....	29
3.2 Trassenvarianten .....	31
3.3 Einwendungen zum Variantenvergleich: .....	35
3.4 Ausbaustandard .....	38

4.	Raum- und Fachplanung.....	39
4.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung.....	39
4.2	Städtebauliche Belange.....	40
5.	Immissionsschutz.....	41
5.1	Lärmschutz.....	41
5.1.1	Lärmsituation innerhalb der Planfeststellungsgrenzen .....	41
5.1.2	Lärmbelastungen durch Verkehrsverlagerung .....	43
5.2	Luftreinhaltung.....	44
6.	Wasserhaushalt, Gewässer- und Bodenschutz.....	45
6.1	Straßenentwässerung / Bauausführung.....	45
6.2	Oberirdische Gewässer .....	46
6.3	Wasserschutzgebiet .....	46
6.4	Bodenschutz.....	46
7.	Naturschutz, Landschaftspflege und Artenschutz .....	47
7.1	Naturschutz und Landschaftspflege.....	47
7.2	Artenschutz .....	49
7.2.1	Verbotstatbestände.....	49
7.2.2	Ausnahmen .....	51
7.2.3	Betroffene Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie und nach Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie .....	55
7.2.4	Zusammenfassende Bewertung .....	60
7.3	Einwendungen.....	61
8.	Land- und Forstwirtschaft, Jagd- und Fischereiwesen .....	64
8.1	Landwirtschaft .....	64
8.2	Forstwirtschaft.....	65
8.3	Jagd- und Fischereiwesen .....	66
9.	Sonstige öffentliche und private Belange, Eigentumseingriffe .....	67
9.1	Denkmalpflege.....	67
9.2	Sonstige Belange .....	69
9.3	Eingriffe in das Eigentum.....	69
IV.	Forderungen von Trägern öffentlicher Belange und Verbänden.....	70
1.	Landratsamt Unterallgäu.....	70
2.	Gemeinde Westerheim .....	70
3.	Verwaltungsgemeinschaft Memmingerberg .....	75
4.	Bezirk Schwaben, Fischereifachberatung .....	75
5.	Wasserwirtschaftsamt Kempten.....	75
6.	Regionalverband Donau-Iller .....	76
7.	Amt für Ländliche Entwicklung Schwaben.....	76
8.	Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Krumbach (Schwaben) .....	77
9.	Bayer. Bauernverband Erkheim .....	78
10.	Bund Naturschutz in Bayern e. V. ....	79
11.	Bayerischer Jagdverband (BJV), Kreisgruppe Memmingen e. V. ....	82
12.	Versorgungsunternehmen.....	82
V.	Einwendungen und Forderungen Privater .....	83
1.	Eigentümer des Anwesens Im Althardt 2 und Angehörige .....	83
2.	Eigentümerin des Anwesens Im Althardt 1 und des Grundstücks Flnr. 962, Gemarkung Günz, und Bewohner.....	84
3.	Eigentümer des Grundstücks Flnr. 136, Gemarkung Günz .....	85
4.	Eigentümer des Grundstücks Flnr. 945, Gemarkung Günz .....	87
5.	Eigentümer der Grundstücke Flnrn. 994 und 989/1, Gemarkung Günz .....	87
6.	Eigentümer des Grundstücks Flnr. 970, Gemarkung Günz .....	88
7.	Eigentümer des Grundstücks Flnr. 970/1, Gemarkung Günz .....	89
8.	Eigentümer des Grundstücks Flnr. 968, Gemarkung Günz .....	90
9.	Eigentümer des Grundstücks Flnr. 967, Gemarkung Günz .....	90

10. Hegegemeinschaft 740 – Östliche Günz .....	91
11. Flug-Modell-Club Memmingen e. V.....	91
12. Anwohner aus Rummeltshausen, Ortsstraße.....	93
13. Anwohner aus Rummeltshausen und Günz .....	93
14. Anwohnerinnen aus Holzgünz .....	98
15. Anwohner aus Günz, Rummeltshauer Straße .....	99
16. Anwohner aus Günz, Birkenweg .....	99
17. Anwohner aus Lauben .....	100
VI. Gesamtergebnis .....	100
VII. Straßenrechtliche Verfügungen .....	101
VIII. Kostenentscheidung .....	101
<b>D. Rechtsbehelfsbelehrung, Hinweise .....</b>	<b>102</b>
I. Rechtsbehelfsbelehrung .....	102
II. Hinweise zur Bekanntmachung .....	102

## Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllIMBI	Allgemeines Ministerialamtsblatt
B	Bundesstraße
BauGB	Baugesetzbuch
BayBO	Bayerische Bauordnung
BayDSchG	Bayerisches Denkmalschutzgesetz
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	Verkehrslärmschutzverordnung (16. VO zum BImSchG)
24. BImSchV	Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. VO zum BImSchG)
32. BImSchV	Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. VO zum BImSchG)
39. BImSchV	Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. VO zum BImSchG)
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BW	Bauwerk
BWV	Bauwerksverzeichnis
dB(A)	Dezibel (A-bewertet); der A-Pegel berücksichtigt die frequenzabhängige Empfindlichkeit des menschlichen Gehörs
DIN	Deutsches Institut für Normung
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
D <sub>StrO</sub>	Korrektur für die Geräusentwicklung der Straßenoberfläche
DVBI	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz

FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
Flnr.	Flurnummer
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FOK	Fahrbahnoberkante
FStrG	Fernstraßengesetz
FStrAbG	Fernstraßenausbaugesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
HQ <sub>100</sub>	Hochwasserquerschnitt beim 100jährigen Hochwasser
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
MABI	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
MLuS	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OU	Ortsumfahrung
OVG	Oberverwaltungsgericht
PlaFeR	Planfeststellungsrichtlinien
PWC	Parkplatz mit Toilette
RAL	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen
RAS	Richtlinien für die Anlage von Straßen
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
Rdnr.	Randnummer
ROG	Raumordnungsgesetz
RQ 35,5	Regelquerschnitt von 35,5 m
saP	spezielle artenschutzrechtliche Prüfung
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrsordnung
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VkBI	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-SG32-4354.4-1/13

## **Planfeststellung für die Verlegung der Staatsstraße 2020 bei Holzgünz**

Die Regierung von Schwaben erlässt folgenden

### **Planfeststellungsbeschluss:**

#### **A. Tenor**

##### **I. Feststellung des Plans**

1. Der Plan für die Verlegung der Staatsstraße 2020 bei Holzgünz von Bau-km 0+000 bis Bau-km 2+110, Abschnitt 100 Stat. 0,700 bis Abschnitt 140 Stat. 1,815, 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.

## II. Planunterlagen

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

Straßenquerschnitt M 1 : 50 (Unterlage 6)

Lageplan zum Bauwerksverzeichnis M 1 : 2.000 in der Tekturfassung vom 08.01.2014 (Unterlage 7.1 T 2)

Bauwerksverzeichnis in der Tekturfassung vom 08.01.2014 (Unterlage 7.2 T 2)

Höhenplan M 1 : 2.000 / 200 in der Tekturfassung vom 31.01.2013 (Unterlage 8 T)

Brückenverzeichnis (Unterlage 10.1)

Bauwerksskizze M 1 : 200 / 100 (Unterlage 10.2)

Landschaftspflegerischer Begleitplan – Maßnahmenplan – M 1 : 2.000 in der Tekturfassung vom 08.01.2014 (Unterlage 12.3 T 2, Blatt 1)

Landschaftspflegerischer Begleitplan – Maßnahmenplan – M 1 : 2.000 in der Tekturfassung vom 08.01.2014 (Unterlage 12.3 T 2, Blatt 2)

Landschaftspflegerischer Begleitplan – Maßnahmenplan – M 1 : 2.000 vom 31.01.2013 (Unterlage 12.3 T, Blatt 3)

Landschaftspflegerischer Begleitplan – Maßnahmenplan – M 1 : 2.000 vom 08.01.2014 (Unterlage 12.3 T 2, Blatt 4)

Grunderwerbsplan M 1 : 2.000 in der Tekturfassung vom 08.01.2014 (Unterlage 14.1 T 2, Blatt 1)

Grunderwerbsplan M 1 : 2.000 vom 31.01.2013 (Unterlage 14.1 T, Blatt 2)

Grunderwerbsverzeichnis in der Tekturfassung vom 08.01.2014 (Unterlage 14.2 T 2)

### 2. **Nachrichtliche** Planunterlagen:

#### 2.1 Den Planunterlagen **nachrichtlich** beigelegt sind:

Erläuterungsbericht mit Anlagen (Unterlage 1)

Übersichtskarte M 1 : 100.000 (Unterlage 2.1)

Übersichtskarte M 1 : 25.000 (Unterlage 2.2)

Übersichtslageplan M 1 : 5.000 (Unterlage 3)

Lageplan der straßenrechtlichen Verfügungen M 1 : 25.000 (Unterlage 7.3)

Ergebnisse der schalltechnischen Berechnung (Unterlage 11)

Landschaftspflegerischer Begleitplan – Textteil – in der Tekturfassung vom 08.01.2014 (Unterlage 12.1 T 2)

Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan M 1 : 2.000 in der Tekturfassung vom 31.01.2013 (Unterlage 12.2 T)

Unterlage zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Tekturfassung vom 08.01.2014 (Unterlage 12.4 T 2)

Unterlagen zu wasserrechtlichen Tatbeständen (Unterlage 13)

Niederschrift über den Erörterungstermin vom 25.09.2012 (Unterlage 15)

Die ohne Datum genannten Unterlagen tragen das Datum vom 30.03.2012.

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

### **III. Straßenrechtliche Verfügungen**

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

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

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

#### **IV. Kosten der Baumaßnahme**

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

#### **V. Auflagen zum Immissionsschutz**

##### **Schallschutzmaßnahmen**

Die Anwesen an der Ortsstraße, Hausnummern 6, 8, 13, 18, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26 und 30, in Rummeltshausen haben ab dem Zeitpunkt der Verkehrsfreigabe dem Grunde nach einen Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen in Form von Schallschutzfenstern und schallgedämmten Lüftungseinrichtungen nach Maßgabe der VLärmSchR 97 an den der Straße zugewandten Wohn- und Schlafräumen.

#### **VI. Wasserrechtliche Entscheidungen**

##### **1. Wasserrechtliche Erlaubnis**

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

gehobene Erlaubnis

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

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

## **2. Wasserrechtliche Auflagen**

### **2.1 Einleitung ins Grundwasser**

#### **2.1.1**

Das Niederschlagswasser darf keine schädlichen Konzentrationen an Giftstoffen sowie keine mit dem Auge wahrnehmbaren Schwimmstoffe oder Ölschlieren enthalten. Das eingeleitete Niederschlagswasser darf nicht durch häuslichen, landwirtschaftlichen, gewerblichen oder sonstigen Gebrauch in seinen Eigenschaften nachteilig verändert und nicht mit anderem Abwasser vermischt werden.

#### **2.1.2**

Es sind geeignete Vorkehrungen zu treffen, die bei einem Versagen der Versickerungsanlagen ein schadloses Abfließen des Niederschlagswassers ermöglichen.

#### **2.1.3**

Die Versickerungsanlagen sind in regelmäßigen Abständen bzw. nach jedem Starkregenereignis zu kontrollieren. Verschlämmungen und größere Laubablagerungen sind umgehend zu beseitigen.

#### **2.1.4**

Bei Havarien mit wassergefährdenden Stoffen im Einzugsbereich der Einleitungsstellen sind unverzüglich das Landratsamt Unterallgäu sowie das Wasserwirtschaftsamt Kempten zu verständigen.

#### **2.1.5**

Jede Änderung der Art und Menge des eingeleiteten Niederschlagswassers sowie der baulichen Anlagen sind unverzüglich dem Landratsamt Unterallgäu und dem Wasserwirtschaftsamt Kempten anzuzeigen und durch entsprechende Unterlagen zu belegen.

#### **2.1.6**

Die Anlagen sind nach Fertigstellung durch einen privaten Sachverständigen in der Wasserwirtschaft nach Art. 61 BayWG abzunehmen.

### **2.1.7**

Der Baulastträger ist verpflichtet, innerhalb von 3 Monaten nach Inbetriebnahme der Anlagen dem Landratsamt Unterallgäu und dem Wasserwirtschaftsamt Kempten je eine Fertigung der Bestandspläne der Entwässerungsanlagen zu übergeben.

## **2.2 Gewässerausbau**

### **2.2.1**

Der mit der Errichtung des Straßendamms verbundene Verlust an Retentionsraum im Hochwasserfall ist gemäß Anlage 13.6.6.2 im Bereich der Ausgleichsmaßnahme A1 auszugleichen. Dabei ist im Zuge der Herstellung der geplanten Flutmulden ein wirksamer Retentionsraum von 475 m<sup>3</sup> zu schaffen. Der Retentionsraumausgleich kann dann als wirksam angesehen werden, wenn dieser in einer Höhenlage von ca. +/- 0,3 m ab der bestehenden Böschungsoberkante des Gewässers im Bereich der geplanten Flutmulde erbracht wird. Der Ausgleich ist durch ein Aufmaß vor und nach der Maßnahme zu belegen.

### **2.2.2**

Anfallendes Aushubmaterial ist grundsätzlich, soweit dieses nicht für die planmäßige Errichtung des Straßendamms verwendet werden kann, außerhalb von Überschwemmungs- und Auebereichen zu verwerten bzw. ordnungsgemäß zu entsorgen.

### **2.2.3**

Bei der Durchführung der Baumaßnahmen ist stets dafür zu sorgen, dass für die An-, Ober- und Unterlieger ein schadloser Hochwasserabfluss gewährleistet ist.

### **2.2.4**

Vor Baubeginn ist seitens des Baulastträgers ein Alarmierungs- und Meldeplan für den Zeitraum der Baumaßnahme zu erstellen. Das Landratsamt Unterallgäu und das Wasserwirtschaftsamt Kempten erhalten je eine Ausfertigung.

### **2.2.5**

Die Wasserbauarbeiten zur Verlegung und zum Ausbau des Krebsbaches sind eng mit dem Wasserwirtschaftsamt Kempten abzustimmen.

### **2.3 Anzeige- und Abstimmungspflicht**

Der Beginn und die Vollendung aller Baumaßnahmen sind dem Landratsamt Unterallgäu und dem Wasserwirtschaftsamt Kempten spätestens eine Woche vorher schriftlich anzuzeigen. Der Bauablauf ist generell mit dem Wasserwirtschaftsamt Kempten abzustimmen.

### **2.4 Einsatz von Recyclingbaustoffen**

Beim Einbau und der Verwendung güteüberwachter Recycling-Baustoffe im Straßenunterbau sind die Vorgaben der ZTV wwG-StB By05 (Zusätzliche technische Vertragsbedingungen und technische Lieferbedingungen für die einzuhaltenden wasserwirtschaftlichen Gütemerkmale bei der Verwendung von Recycling-Baustoffen im Straßenbau – Ausgabe August 2005) bzw. die gleich lautenden Regelungen des STMUG-Leitfadens "Anforderungen an die Verwertung von Recycling-Baustoffen in technischen Bauwerken" vom 15.06.2005 zu beachten.

### **2.5 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 Unterallgäu zu benachrichtigen.

### **2.6 Hinweise**

Die Trasse quert die an den Krebsbach angrenzenden Niedermoore und Anmoorgleye. Für diese Böden ist nach neueren Erkenntnissen des Bayer. Landesamtes für Umwelt eine Überschreitung der natürlichen Arsenkonzentration im humosen Oberboden wahrscheinlich und kann flächenhaft auftreten. Das Wasserwirtschaftsamt Kempten empfiehlt deshalb, bei größeren Umlagerungsmaßnahmen von humosem Oberboden diesen im Vorfeld zu beproben und darauf gestützt ein geeignetes Verwertungskonzept zu entwickeln.

## **2.7 Auflagenvorbehalt**

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

## **3. Hinweise zur Bauwasserhaltung**

Falls während der Bauzeit das Entnehmen, 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 Unterallgäu zu beantragen.

## **VII. Naturschutzrechtliche Entscheidungen**

1. Der landschaftspflegerische Begleitplan (Maßnahmenplan) ist im Benehmen mit dem Landratsamt Unterallgäu – 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.
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. Sämtliche Baumaßnahmen im Bereich des Krebsbachtals sind in Bezug auf Natur und Landschaft so schonend wie möglich durchzuführen. Dies betrifft u. a. Bauweisen, Baufeld und Bauzeiten. Zufahrt und Baufeld sind vor Beginn der Baumaßnahme abzumarkieren bzw. auszuflocken und von der Unteren Naturschutzbehörde bzw. der ökologischen Baubegleitung freizugeben.
5. Baustelleneinrichtungsflächen sind stets außerhalb naturschutzfachlich bedeutender Flächen zu situieren; dies sind insbesondere Wurzelräume von Bäumen,

Gehölzgruppen, kartierte Biotope, Lebensräume geschützter heimischer Tierarten.

6. Für die Meldung der planfestgestellten Ausgleichsflächen gemäß dem Landschaftspflegerischen Begleitplan (Maßnahmenplan) 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.

## 7. Artenschutzmaßnahmen

### Feldlerche

Die Ausgleichsmaßnahmen A3 und A4 sind als CEF2-Maßnahmen bereits vor Baubeginn der Trasse funktionsgerecht fertigzustellen, um den Lebensraum für die Feldlerche zu verbessern.

Ergänzend wird angeordnet, dass bei Bedarf, d. h. bei zu hohem oder dichtem Aufwuchs, auf Veranlassung der Unteren Naturschutzbehörde auf der Hälfte der Fläche bereits ab Anfang Juni eine Mahd mit Entfernung des Mähgutes vorzunehmen ist.

### Waldohreule

Zum Ausschluss eines erhöhten Unfallrisikos für die genannte Art ist von Bau-km 1+100 bis Bau-km 1+450 eine angepasste Überflughilfe herzustellen. Die Überflughilfe soll beidseitig jeweils mit einer geschlossenen Strauchreihe aus bodenständigem Gehölz mit der heimischen Pflanzenart „Gemeiner Hartriegel – *Cornus sanguinea*„ hergestellt werden. Bis zur Erreichung der erforderlichen tierökologisch wirksamen Höhe von 4,0 m ist eine Irritationsschutzanlage, bestehend z. B. aus Netz- bzw. Maschengeflecht, herzustellen, die neben den avifaunistischen Anforderungen auch die Anforderungen des Schutzes heimischer Fledermäuse umfasst. Im Bereich zwischen Bau-km 1+100 und Bau-km 1+250 ist wegen der Lage in der Innenkurve der erforderliche Sichtweitenabstand einzuhalten. Es ist durch Pflege sicherzustellen, dass die beidseitige Hecke die Höhe von 4,0 m nicht wesentlich übersteigt.

Zur Wahrung der ökologischen Funktionalität und Beibehaltung eines günstigen Erhaltungszustandes für diese Art sind mindestens 3 tierökologisch geeignete bzw. individuumgerechte Nisthilfen im Randbereich des Stiftungswaldes, westlich Rummeltshausen, in geeigneter Weise in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde vorzusehen und auf die Dauer von 15 Jahren zu unterhalten, damit sich eine Brutplatztradition aufbauen kann.

#### Amphibien

Zur Vermeidung baubedingter Einwirkungen auf wandernde Amphibien, insbesondere bei den Erdarbeiten zur Vorbereitung des Straßenunterbaues ist es erforderlich, vor Beginn dieser Arbeiten das Baufeld im betroffenen Bereich durch einen Biologen nach Amphibien abzusuchen und gefundene Individuen außerhalb des Baufeldes an dafür geeignete Stellen zu verbringen.

Während der Bauzeit bis zur Herstellung der festgelegten Amphibiendurchlässe ist durch Abzäunung des Baufeldes mit einem schräg aufgestellten Amphibienzaun (ca. 45°) ein Abwandern zwar zu ermöglichen, jedoch eine Rückkehr in das Baufeld zu vermeiden. Die Bauzeiten sind auf die Wanderzeiten der Amphibien abzustimmen.

#### Bachmuschel

Zur Verlegung des Krebsbaches im engeren Brückenbereich ist zur Bauaufsicht ein Muschelexperte mit einzubeziehen, so dass vor Ort lebende Bachmuscheln (falls vorhanden) sachgerecht umgesiedelt werden können.

Die Planungsschritte zur Sicherung eines möglichen Bachmuschelvorkommens sind mit dem Landratsamt Unterallgäu – Untere Naturschutzbehörde – und dem Wasserwirtschaftsamt Kempten abzustimmen.

Die Bauarbeiten dazu sind außerhalb der Fortpflanzungszeit der Bachmuscheln (März bis einschließlich Juni) durchzuführen. Für die sachgerechte Umsetzung der Gewässerverlegung ist die Betreuung durch einen Gewässerbiologen erforderlich. Am Brückengeländer ist ein geeigneter Spritzschutz zur Vermeidung von Einträgen in das Gewässer anzubringen und dauerhaft zu unterhalten.

## Fledermäuse

Zur Vermeidung eines erhöhten Unfallrisikos bei vorgenannter Art sind die im Maßnahmenplan des landschaftspflegerischen Begleitplanes im Bereich der westlichen und östlichen Krebsbach-Hangleite vorgesehenen Überflughilfen fachgerecht umzusetzen. Dazu ist zur Bildung einer Gehölzkulisse in diesem Bereich die Pflanzung von bodenständigen Bäumen mit einer Pflanzgröße von mindestens 7,0 m in Heister- bzw. Stammbuschqualität vorzusehen.

## Monitoring

Die Artenschutzmaßnahmen sind nach ihrer vollständigen Fertigstellung sowie danach im 3. und 6. Jahr auf ihre Funktionalität hin zu überprüfen und ggf. anzupassen. Die Standorte der Nisthilfen für die Waldohreule bedürfen der fachlichen Betreuung in einem Zeitraum von 15 Jahren.

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

### **1.3**

Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Vorhabensträger die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Befunde und Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten der wissenschaftlichen Auswertung der Befunde und Funde zählen nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen.

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

## **2. Versorgungseinrichtungen und Telekommunikation**

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

- LEW Verteilnetz GmbH, Betriebsstelle Memmingen, Schweizer Ring 8-10, 87700 Memmingen, Tel. 08331/851-220
- Deutsche Telekom Technik GmbH, TI NL Süd, PTI 23, Gablinger Straße 2, 86368 Gersthofen

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

### **3. Auflagen für Arbeiten im Nahbereich von Leitungen der LEW Verteilnetz GmbH**

#### **3.1**

Der Straßenneubau erfordert einen Umbau der bestehenden 20-kV-Leitung. Vor Baubeginn sind die Arbeiten hierfür mit der LEW abzustimmen.

#### **3.2**

Alle zum Einsatz kommenden Maschinen oder Arbeitsgeräte müssen so betrieben werden, dass eine Annäherung von weniger als 3 m an die Leiterseile der 20-kV-Leitung in jedem Fall ausgeschlossen ist. Dabei ist zu beachten, dass die Seile bei hohen Temperaturen weiter durchhängen bzw. bei Wind erheblich ausschlagen können. Jede auch nur kurzfristige Unterschreitung des Schutzabstands ist für die am Bau Beschäftigten lebensgefährlich.

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

#### **3.3**

Bei allen Grab- und Baggerarbeiten ist das Kabelmerkblatt „Hinweise zum Schutz unterirdischer Leitungen“ zu beachten. Bei einer erforderlichen Abschaltung der 1-kV-Kabelleitung ist die Betriebsstelle Memmingen, Schweizer Ring 8–10, 87700 Memmingen, rechtzeitig zu verständigen.

### **4. Grundstückszufahrten während der Bauzeit**

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

### **5. Fischereiwesen**

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

in das Gewässer gelangen können.

Bei einer evtl. Wasserhaltung ist dafür zu sorgen, dass die Sichttiefe des eingepumpten Grundwassers 0,8 m nicht unterschreitet. Ggf. sind geeignete Vorrichtungen vorzuschalten.

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

## **6. Forstwirtschaft**

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

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

Die Ersatzaufforstungen sind dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Mindelheim 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.

## **IX. Vorrang der Auflagen und sonstige 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 Straßenbaulastträger hat die zur Erledigung von Einwendungen abgegebenen schriftlichen Zusicherungen und im Erörterungstermin zu Protokoll gegeben.

nen 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 wird keine Gebühr erhoben.

## **B. Sachverhalt**

### **I. Beschreibung des Vorhabens**

Die Planung beinhaltet die Verlegung der Staatsstraße 2020 (St 2020) östlich von Holzgünz und die Anbindung an die bestehende Anschlussstelle Holzgünz der BAB A 96. Die Neubaustrecke beginnt an dieser Anschlussstelle, verläuft ca. 1 km in Richtung Norden und schwenkt dann in einem Bogen nach Nord-Westen ab. Anschließend durchquert die Trasse das Krebsbachtal mit einer Kreuzung des Krebsbaches, schwenkt dann wieder nach Norden und schließt vor der Ortschaft Rummeltshausen an die bestehende St 2020 an.

Die St 2020 beginnt im Norden in Günzburg, durchquert die Landkreise Günzburg, Neu-Ulm, Unterallgäu und endet ca. 1,6 km vor der Autobahnanschlussstelle Holzgünz an der MN 17. Die in Nord-Süd-Richtung verlaufende St 2020 stellt im Landkreis Unterallgäu eine wichtige Hauptverkehrsstraße dar und dient im Wesentlichen dem regionalen und zwischengemeindlichen Durchgangsverkehr. Zusammen mit der nahezu parallel verlaufenden B 300 im Westen und der BAB A 96 im Süden verbindet sie den Raum Babenhausen an der nordwestlichen Landkreisgrenze mit dem Raum Memmingen (Memmingerberg, Ungerhausen). Die Gemeinden Unterroth, Oberroth, Babenhausen, Eck an der Günz, Lauben und Holzgünz werden dabei an das Fernstraßennetz angeschlossen.

Der Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau der B 18 zur BAB A 96 Memmingen Ost – Erkheim vom 10.08.2001 führte zu einer Neuordnung der bisherigen Anschlussstellen. Als Ersatz für die drei bestehenden Anschlussstellen Holzgünz, Westerheim und Erkheim wurden nur noch zwei Anschlussstellen in Erkheim und 750 m östlich von Holzgünz errichtet. Die ehemalige Anschlussstelle der St 2020 an die Bundesstraße B 18 (AS Holzgünz) wurde dabei um ca. 750 m nach Osten verlegt. Eine Anbindung ist an dieser Stelle nur im Süden an das untergeordnete Straßennetz (Kreisstraße MN 17 bzw. MN 16) vorhanden.

Mit der plangegenständlichen Maßnahme soll eine möglichst kurze und verkehrswirksame Verknüpfung der St 2020 mit der bestehenden Anschlussstelle südlich von Holzgünz erreicht werden und die St 2020 damit an das übergeordnete direkte Netz angeschlossen werden.

## **II. Entwicklungsgeschichte der Planung**

Noch vor der Fertigstellung der BAB A 96 und der neuen Anschlussstelle Holzgünz untersuchte bereits im Jahre 2006 ein Ingenieurbüro für Straßenplanung Varianten für eine Verlegung der Staatsstraße 2020 bei Holzgünz. Die Gemeinde Holzgünz hat sich im Rahmen einer Vorstellung der Varianten bei den Gemeinden in der Sitzung vom 21.09.2006 für eine Verlegung der Straße zugunsten der Variante 3 entschieden. Die Gemeinde Westerheim hat die vorgeschlagenen Varianten mit Beschluss vom 25.09.2006 abgelehnt und die Überprüfung einer vierten Variante näher an Holzgünz gefordert. Deshalb wurde zusätzlich eine Variante 4 vom Ingenieurbüro ausgearbeitet. Nach der Ausarbeitung der Planungsvarianten 2007 wurde eine Umweltverträglichkeitsstudie erstellt. Im Jahr 2009 wurde zusätzlich ein faunistischer Fachbeitrag erarbeitet. Nach Auswertung der Fachgutachten und verschiedener Stellungnahmen von Fachbehörden entschied sich das Staatliche Bauamt für die Variante 3. Auf Wunsch der Gemeinde Westerheim und einer Bürgerinitiative „Krebsbachtal“ wurden die Fachbeiträge und der aktuelle Sachstand am 12.05.2011 in einer Bürgerversammlung vorgestellt. Als Ergebnis dieser Bürgerversammlung wurde wunschgemäß die Variante 5 – eine zusätzliche Linie unter Beibehaltung der Ortsdurchfahrt von Holzgünz – in die weiteren Planungsüberlegungen aufgenommen.

## **III. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens**

Das Staatliche Bauamt Kempten beantragte mit Schreiben vom 30.03.2012 bei der Regierung von Schwaben die Planfeststellung für das gegenständliche Straßenbauvorhaben. Auf Grund dieses Antrags lagen die Planunterlagen vom 17. April 2012 bis einschließlich 16. Mai 2012 in der Verwaltungsgemeinschaft Memmingerberg und vom 24. April 2012 bis einschließlich 23. Mai 2012 in der Verwaltungsgemeinschaft Erkheim zur allgemeinen Einsicht aus.

Die Regierung 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 – insbesondere aus der Gemeinde Westerheim – hat Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben. Ein Schwerpunkt der Einwendungen wirft der Planung eine Ungleichbehandlung der Gemeinden Holzgünz zu Lasten der Gemeinde Westerheim – insbe-

sondere des Ortsteils Rummeltshausen – vor. Ein Teil der Privatpersonen ist auch in der Bürgerinitiative Krebsbachtal organisiert, die aber selbst keine Einwendungen vorgebracht hat.

Die Forderungen und Einwendungen wurden am 25.09.2012 in Westerheim erörtert. Über den Erörterungstermin wurde eine Niederschrift gefertigt, die nachrichtlich den Planunterlagen beigefügt ist (Unterlage 15).

Auf Grund der erhobenen Einwendungen und als Ergebnis der Erörterung hat der Vorhabensträger unter dem Datum vom 31.01.2013 Planänderungen in das Verfahren eingebracht, die als Roteintragungen und Tekturen in den Planunterlagen gekennzeichnet sind. Die geänderten Unterlagen wurden den von den Änderungen betroffenen Trägern öffentlicher Belange und Verbänden sowie den betroffenen Bürgern mit der Gelegenheit zur Stellungnahme übersandt.

Die Änderungen betrafen neben einer kleineren Verschiebung der Trasse und einer nun mehr beidseitig vorgesehenen Anbindung eines öffentlichen Feld - und Waldweges vor allem naturschutzfachliche Belange. So wurde eine zusätzliche Ausgleichsfläche für die Feldlerchen in die Planung eingearbeitet und ein weiterer Brutplatz der Waldohreule im Bestands und Konfliktplan berücksichtigt.

Unter dem Datum vom 08.01.2014 wurde die Planung unter artenschutzfachlichen Gesichtspunkten nochmals geändert. In der Planung wurde die bereits vorgesehene Überflughilfe für Waldohreulen verlängert und eine weitere Ausgleichsfläche für Feldlerchen vorgesehen.

Soweit hierdurch der Aufgabenbereich von Behörden und Verbänden oder Belange Dritter erstmalig oder stärker berührt wurden, wurde ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

## **C. Entscheidungsgründe**

### **I. Allgemeines**

#### **1. Notwendigkeit und Bedeutung der Planfeststellung**

Nach Art. 36 Abs. 1 BayStrWG dürfen Staatsstraßen in Bayern nur gebaut oder wesentlich geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Demzufolge ist die hier gegenständliche Verlegung der St 2020 bei Holzgünz einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen planfeststellungspflichtig.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihr berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG). Die straßenrechtliche Planfeststellung macht also nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 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 Art. 5 bis 8 BayStrWG konnten auch die in A.III. des Beschlusstextes enthaltenen straßenrechtlichen Verfügungen getroffen werden.

#### **2. Voraussetzungen der Planfeststellung**

Die Feststellung der vorgelegten Pläne für die Verlegung der St 2020 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).

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. 1 BayStrWG in Verbindung mit Art. 3 und 72 ff. BayVwVfG sachlich und örtlich zuständige Behörde für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens.

### **2. Prüfung der Umweltverträglichkeit**

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) war für den Straßenbau als solchen gemäß Art 37 nicht erforderlich, da die in Art. 37 BayStrWG genannten Voraussetzungen nicht vorliegen. Auch die UVP-Richtlinie der Europäischen Union verlangt obligatorisch eine UVP nur für Autobahnen, Schnellstraßen und vier- oder mehrspurige Straßen (Art. 4 Abs. 1 i. V. m. Anhang 1, Nr. 7). Um eine derartige Straße handelt es sich bei dem gegenständlichen Vorhaben nicht.

Im Hinblick auf den vorgesehenen Neubau eines Brückenbauwerkes über den Krebsbach und die Verlegung des Krebsbaches im Querungsbereich mit der neuen Trasse war aber gemäß § 3c UVPG in Verbindung mit Zif. 13.18.1 eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls durchzuführen. Diese allgemeine Vorprüfung hat gezeigt, dass unter Berücksichtigung der in Anlage 2 zum UVPG aufgeführten Kriterien voraussichtlich keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind, die nach § 12 UVPG zu berücksichtigen wären. Die Entscheidung wurde im Amtsblatt der Regierung von Schwaben bekannt gemacht. Eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht daher nicht.

Unabhängig davon sind alle entscheidungserheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt in den Planunterlagen dargestellt und in die Abwägungsentscheidung eingeflossen.

### **III. Materiell-rechtliche Bewertung des Vorhabens**

#### **1. Planungsleitsätze**

In der Planung sind die maßgeblichen gesetzlichen Planungsleitsätze beachtet.

#### **2. Planrechtfertigung**

##### **2.1 Erforderlichkeit des Vorhabens**

Die Verlegung der St 2020 bei Holzgüinz und die damit verbundenen Folgemaßnahmen sind aus Gründen des Gemeinwohls unter besonderer Berücksichtigung der straßenrechtlichen Zielsetzungen erforderlich. Zum einen wird durch das Vorhaben die St 2020 gemäß ihrer gesetzlichen Bestimmung (Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayStrWG) auf direktem und kurzem Wege an das übergeordnete Straßennetz angebunden und damit die Netzfunktion deutlich verbessert. Damit verbunden entfallen die umwegigen Anbindungen über die Kreisstraßen MN 16 und MN 17 zur Anschlussstelle Holzgüinz bzw. über die Kreisstraße MN 15 zur Anschlussstelle Memmingen-Ost. Zum Zweiten werden mit der künftigen Anbindung die Anlieger in den Ortsdurchfahrten Holzgüinz, Schwaighausen und Trunkelsberg vom Verkehr (Lärm, Schadstoffe) erheblich entlastet und die Verkehrssicherheit dadurch in diesen Ortsdurchfahrten deutlich erhöht. Zuletzt wird auch die Fahrtzeit verkürzt und damit Umweltbelastungen reduziert und die Wirtschaftlichkeit für Straßenbenutzer gesteigert.

Nach den vom Ingenieurbüro Modus Consult Ulm GmbH methodisch korrekt ermittelten Verkehrsmengen und den darauf basierenden Prognosen für das Jahr 2025 verringert sich das Verkehrsaufkommen bei einer Verlegung der Staatsstraße in der in Richtung Nord-Süd verlaufenden Ortsdurchfahrt Holzgüinz von 5.500 Kfz/24h auf 2.620 Kfz/24h und in den Ortsdurchfahrten von Trunkelsberg und Schwaighausen von 3.700 Kfz/24h auf 2.000 Kfz/24h (Planungsfall 1).

Allerdings erhöht sich laut der Verkehrsuntersuchung der Verkehr in der Ortsdurchfahrt von Rummeltshausen (betroffen 29 Wohngebäude) von 3.500 Kfz/24h auf 5.600 Kfz/24h. Die Mehrbelastung ist insbesondere auf die bessere Erschließungsfunktion für die Verkehrsteilnehmer aus Günz zurückzuführen, die über die Gemeindeverbindungsstraße zwischen Günz und Rummeltshausen und der St 2020 neu eine günstigere Anbindung an die Autobahnanschlussstelle erhalten. Diese von der Gemeinde Westerheim, aber auch von etlichen privaten Einwendern stark kritisierte Mehrbelastung ändert nichts an der Erforderlichkeit der Maßnahme, sondern wird im Rahmen der Abwägung berücksichtigt werden.

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

Nach Überzeugung der Regierung von Schwaben ist die planfestgestellte Straßenbaumaßnahme erforderlich, um das bestehende und künftige Verkehrsaufkommen zu bewältigen und die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu gewährleisten. Mit der Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens wird die St 2020 gemäß ihrer gesetzlichen Bestimmung an das übergeordnete Straßennetz direkt angeschlossen und die verkehrliche Belastung in den Ortsdurchfahrten Holzgünz, Schwaighausen und Trunkelsberg erheblich vermindert sowie die Verkehrssicherheit innerhalb der entlasteten Ortsdurchfahrten verbessert. Die Planung ist deshalb in jeder Hinsicht gerechtfertigt.

## 2.2 Einwendungen zur Planrechtfertigung

Die Planrechtfertigung ist im Verfahren unter verschiedenen Gesichtspunkten von privaten Einwendungsführern und dem Bund Naturschutz in Bayern e. V. (BN) in Frage gestellt bzw. verneint worden. Haupteinwand gegen die Planrechtfertigung war, dass die der Planung zugrunde liegende Verkehrsuntersuchung aus verschiedenen Gründen falsch sei und insbesondere die für Holzgünz prognostizierte Entlastung nicht einträte.

Die zum Teil äußerst detaillierten und auch nicht immer nachvollziehbaren Einwendungen bzw. Fragen zu der Verkehrsuntersuchung beruhen zum Teil auf Fehlannahmen bzw. Fehlinterpretationen und sind im Ergebnis nicht geeignet, grundlegende Zweifel am Ergebnis der Verkehrsuntersuchung zu wecken. Die Verkehrsuntersuchung samt der Verkehrsprognose ist nach Einschätzung der Regierung von Schwaben methodisch einwandfrei, glaubwürdig und auch in der Sache vernünftig. Die Einwendungen lassen sich im Wesentlichen wie folgt zusammenfassen:

- Verkehrszählung / Verkehrsberechnung

Von verschiedenen Einwendungsführern, zum Teil mit gleichlautendem Schreiben, wurde vorgebracht, dass bei der Verkehrszählung an relevanten Stellen nicht befragt worden sei. Es würden relevante nördliche Knotenpunkte, zum Beispiel in Lauben St 2020 – Abgang MN 13, die nördliche Befragung von Günz und eine Querschnittszählung Günz fehlen. Auch würde eine Zählung am Knoten entlang der MN 32 / MN 13 fehlen und damit seien die nördlichen Zahlen für die St 2020, MN 13 und MN 32 fehlerhaft ermittelt worden und die Pläne 9 - 67 der Verkehrsuntersuchung daher falsch. Außerdem sei in allen Plänen die Kreuzung MN 32 / MN 13 falsch dargestellt, da die MN 32 in Richtung Norden nicht eingezeichnet sei.

Diese Einwände sind zurückzuweisen. Der Verkehrsgutachter hat im Erörterungstermin überzeugend dargelegt, dass dem Zählprogramm ein genau definierter Untersuchungsraum mit einem geschlossenen Befragungskordon um Holzgünz, Befragungszählstellen auf der MN 13 und der MN 32 und ausgewählte Knotenpunktzählungen zur Ermittlung der Verteilung der Verkehrsströme zugrunde liege. Die Verkehrsbeziehungen aus dem Untersuchungsraum nach außen seien aus den Verkehrsbefragungen hinreichend bekannt und berücksichtigt. Er hat auch erläutert, dass die MN 32 nördlich des Knotenpunktes MN 32 /

MN 13 außerhalb des unmittelbaren Untersuchungsraumes liege. Die Verkehrsbeziehungen von und nach Norden und die Verlagerungspotenziale seien aus den Verkehrsbefragungen hinreichend bekannt.

Die Einwendungsführer bezweifeln die Aussagen der Verkehrsuntersuchung im Hinblick auf den Ziel- und Quellverkehr und weisen auf die erheblichen Differenzen zwischen den von ihnen ermittelten Werten für den Ziel- und Quellverkehr (bis zu 68 % mehr) und den vom Verkehrsgutachter ermittelten Werten hin. Damit sei auch der ermittelte Durchgangsverkehr zu hoch angesetzt. Auch dieser Einwand ist nicht stichhaltig. Die Einwendungsführer verkennen, dass der Ziel- und Quellverkehr nicht allein durch die Aufsummierung der Differenzen der Ergebnisse der einzelnen Zählstellen ermittelt werden kann. Eine Gleichsetzung zweier benachbarter Zählstellen in Bezug auf ihre Verkehrsnachfrage ist methodisch falsch, wenn sich zwischen den Zählstellen weitere Netzelemente (wie Straßenverbindungen, Hofeinfahrten etc.) befinden. Ziel- und Quellverkehr lässt sich nicht durch schlichte Zählung, sondern nur durch eine Berücksichtigung der Befragungsergebnisse ermitteln. Deshalb beruht das detaillierte Verkehrsmodell richtigerweise auf Knotenpunktszählungen und Verkehrsbefragungen nach Herkunft und Ziel. Wie der Verkehrsgutachter im Erörterungstermin dargelegt hat, kann ein Fahrzeug erst dem Quellverkehr zugeordnet werden, wenn es den Untersuchungsraum verlässt. Aus diesen Gründen sind die Berechnungen und Folgerungen, die die Einwander daraus herleiten, nicht zutreffend.

Auch die kritisierten Differenzen zwischen den Verkehrsnachfragewerten bei der Analyse Nullfall (Plan 9 der Verkehrsuntersuchung) einerseits und der Prognose Nullfall andererseits (Plan 12) erklären sich dadurch, dass die Verkehrsnachfragewerte auf 100 gerundet dargestellt sind. Eine Ausweisung exakterer Werte würde eine Genauigkeit suggerieren, die für die Darstellung des Tagesverkehrs nicht sinnvoll ist. Durch die Auf- bzw. Abrundung können Abweichungen in der beschriebenen Größenordnung auftreten, die aber infolge der Schwankungsbreiten, denen der Tagesverkehr unterliegt, als unproblematisch anzusehen sind.

Im Übrigen sind die Einwände, die gegen die in der Verkehrsuntersuchung zusätzlich dargestellten Planungsfälle 1.1, 2, 3, Null plus, vorgebracht wurden, nicht ausschlaggebend, da sie nicht geeignet sind, die Planrechtfertigung zu untergraben. Die Erforderlichkeit des Vorhabens ergibt sich – wie bereits dargestellt – aus den Ergebnissen für den Planungsfall 1. Die darüber hinaus dargestellten, weitere Szenarien betreffenden Planungsfälle, wie z. B. Planungsfall 1.1, der zusätzlich eine Querspange zwischen der St 2020 und der MN 32 süd-

lich Günstig zur Entlastung der Ortsdurchfahrt Rummeltshausen untersucht, sind für die Beurteilung der Planrechtfertigung nicht maßgeblich.

Nicht durchgreifen kann auch der Einwand, die Bürgerinitiative Krebsbachtal habe eine eigene Zählung gemacht und hierbei andere Ergebnisse erzielt. So seien zwischen Knotenpunkt K12 und Querschnittspunkt Q5 ca. 1.000 Kfz/24h zu viel angenommen. Zum einen lässt sich diese Aussage nicht verifizieren, zum anderen lassen sich bei Verkehrszählungen an unterschiedlichen Terminen Abweichungen nicht vermeiden. Die repräsentative Verkehrserhebung der Verkehrsuntersuchung erfolgte an einem normalen Arbeitstag außerhalb der Ferien, wie es von der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen in ihren Regelwerken vorgesehen ist. Bei der Auswahl des repräsentativen Zähltags wurde darauf geachtet, dass die Verkehrsnachfrage unbeeinflusst von Baustellen, Umleitungen und Veranstaltungen ist.

Zutreffend ist allerdings der Hinweis, dass der im Erläuterungsbericht genannte Befragungstermin vom 06.07.2011 nicht korrekt ist. Die Zählungen wurden am 13.07.2011 durchgeführt. An einer Befragungsstelle wurden die Zählungen am 19.07.2011 wiederholt. Der Einwand, dass auf Seite 5 der Verkehrsuntersuchung unter 2.1 fünf Zählstellen genannt sind, obwohl der Querschnitt Q4 nicht gezählt wurde, lässt sich damit erklären, dass der Querschnitt Q4 aus dem südlichen Knotenpunktast von K12 übernommen worden ist. In der Zählstellenübersicht ist transparent dargestellt, welche Befragungsstellen mittels eigener Querschnittszählung hochgerechnet wurden und welche Querschnittswerte aus anderen Knotenpunktzählungen übernommen sind. Ebenso lässt sich die kritisierte Diskrepanz zwischen einfahrenden und ausfahrenden Bussen in der Tabelle auf Seite 5 der Verkehrsuntersuchung damit erklären, dass die Zählzeit nur einen Zeitraum von 18 Std. umfasst, der Ausgleich damit in der nicht gezählten Zeit erfolgt.

Im Hinblick auf die Verkehrsbeziehungen im Untersuchungsgebiet wurde der ermittelte Anteil von 524 in Holzgüenz wohnenden Verkehrsteilnehmern am Quellverkehrsaufkommen bezweifelt. Aus der Befragung wurden 891 Quellverkehrsfahrten am Tag ermittelt, dabei gaben 524 Verkehrsteilnehmer bei der Befragung an, ihren Wohnsitz in Holzgüenz zu haben. Bei einer Einwohnerzahl von 620 erscheint dieser Wert nicht unplausibel, zumal der Großteil der Fahrten im Zusammenhang mit dem Arbeitsplatz oder dienstlichen Erledigungen steht.

Soweit von einigen Einwendungsführern ein Widerspruch der Aussagen im Verkehrsgutachten zu den ermittelten Fahrtbeziehungen im Nahbereich von 93 %

bzw. 90 % gesehen wird, ist dies unzutreffend. Die Angaben beziehen sich auf unterschiedliche Bezugsgrößen, nämlich einmal auf den Durchgangsverkehr und das andere Mal auf den Ziel- und Quellverkehr. 93 % der ermittelten Fahrtbeziehungen des Durchgangsverkehrs sowie 90 % der Herkünfte und Ziele im Ziel- und Quellverkehr können dem Nahbereich zugeordnet werden.

– Verkehrsprognose:

Gegen die Verkehrsprognose werden vom Bund Naturschutz und privaten Einwendungsführern verschiedene Argumente vorgebracht. Bereits der im Verkehrsgutachten prognostizierte Einwohnerzuwachs der Gemeinde Holzgünz bis 2025 von 21 % sei absolut unrealistisch, da das Statistische Landesamt in seinem Hauptszenario für die Bevölkerungsentwicklung von Holzgünz bis 2021 selbst in der Variante "erhöhter Zuzug" von nur 9 % Zuwachs ausgehe. Entsprechendes gelte für die Gemeinde Ungerhausen, bei der im Verkehrsgutachten ein Wachstum von 26 % prognostiziert werde. Auch die für das geplante interkommunale Gewerbegebiet vorhergesagten 1.000 Arbeitsplätze seien viel zu hoch angesetzt. Des Weiteren würde bei den Ansätzen zur Verkehrsprognose ein Zuwachsfaktor aus Motorisierungs- und allgemeiner Mobilitätsentwicklung berücksichtigt, der in Fachkreisen mittlerweile in Frage gestellt werde. Der BN fordert daher, ein neues Verkehrsgutachten unter Ausarbeitung von drei Szenarien, die auch mobilitätskritischere Fachmeinungen einschließen.

Diese Forderung wird zurückgewiesen. Das vom Vorhabensträger beauftragte Ingenieurbüro (Modus Consult Ulm GmbH) hat im Erörterungstermin überzeugend dargelegt, dass die bis zum Prognosejahr 2025 zu berücksichtigenden siedlungsstrukturellen Entwicklungen innerhalb des Untersuchungsgebietes sowie von angrenzenden Räumen als prognostizierbare Einflussgrößen herangezogen worden seien. Diese Entwicklungsstufen seien mit den betroffenen Gemeinden abgestimmt und resultierten aus den jeweiligen Flächennutzungs- und Bebauungsplänen. Im Ergebnis zeigten die Bauleitpläne, dass in dieser Region der BAB A 96 die starke wirtschaftliche Entwicklung entsprechenden neuen Verkehr erwarten ließe. Die Verwendung von Strukturdaten im Rahmen von Verkehrsuntersuchungen spielt auch bei anderen Verkehrsprojekten eine wichtige Rolle. So hat auch schon das Bundesverwaltungsgericht ausgeführt, dass die Bevölkerungsentwicklung Rückschlüsse auf den Verkehrsbedarf nicht ohne weiteres zulasse. So sei häufig der Kfz-Bestand und die jährliche Fahrleistung

trotz rückläufiger Bevölkerungszahlen in den vergangenen Jahren weiter angestiegen (Urteile des BVerwG vom 23.02.2005, Az. 4 A2/04; 4 A4/04).

Der in Frage gestellte Zuwachsfaktor aus Motorisierungs- und allgemeiner Mobilitätsentwicklung wird vielfach bei Verkehrsgutachten herangezogen und ist allgemein anerkannt.

Bei dem Verkehrsgutachten wird bereits mit zwei Szenarien (mit und ohne kommunalem Gewerbegebiet) gearbeitet.

Die weitere Kritik, die Verkehrsuntersuchung enthielte unrealistische Prognosewerte für die verschiedenen Planungsfälle, die prognostizierte Verkehrsbelastung auf der St 2020 zwischen Rummeltshausen und Holzgünz sei damit tatsächlich wesentlich geringer und deshalb eine Verlegung der St 2020 unwirtschaftlich und überflüssig, verkennt Folgendes: Die Verkehrsprognose der Verkehrsuntersuchung basiert nicht auf einer linearen Trendprognose, sondern beruht auf der Berücksichtigung von siedlungsstrukturellen Entwicklungen innerhalb des Untersuchungsraumes. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde bestehen keine begründeten Zweifel an der prognostizierten Verkehrsbelastung.

Von privaten Einwendungsführern wurde zudem der Einwand erhoben, die prognostizierten Entlastungseffekte für Holzgünz, Schwaighausen und Trunkelsberg seien falsch. Die Entlastung könne nicht eintreten, da der Hauptverkehrsweg Richtung Memmingen führe und der derzeitige Weg über die MN 15 um 1,2 km kürzer sei. Auch andere Verkehrsbeziehungen seien oft nicht beachtet oder falsch gedeutet worden.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sind die Verkehrsprognose und die prognostizierten Entlastungseffekte nicht anzuzweifeln. Der Verkehrsprognose liegt ein detailliertes Verkehrsmodell zugrunde. Basis für das Modell war zunächst eine aktuelle Verkehrserhebung mit Befragungen auf den für die Bewertung der Verlegung der St 2020 relevanten Straßen sowie Querschnitts- und Knotenpunktzählungen im Juli 2011. Die Verkehrsbefragung lässt genaue Rückschlüsse auf alle Fahrtenrelationen zu, die in Form einer Fahrtenmatrix auf das zugrunde gelegte Straßennetz umgelegt werden. Die Routenwahl dieser Fahrten erfolgt aus den Herkunfts- und Zielbeziehungen und ist in erster Linie abhängig von der Fahrtzeit. Die Einwendungsführer stützen ihre Argumentation ausschließlich auf die Länge der Fahrtstrecke, berücksichtigen aber nicht, dass der Großteil der Verkehrsteilnehmer seine Route nach der Fahrtzeit ausrichtet. Im Übrigen ist es nicht konsequent, die zusätzliche Verkehrsbelastung in Rummeltshausen, Lauben und Günz als Argument gegen das Vorhaben anzuführen

und gleichzeitig zu bezweifeln, dass die neue Strecke von den Verkehrsteilnehmern auch angenommen werde.

Auch von anderen Einwendungsführern wird vorgebracht, dass es keiner Ortsumgehung bedürfe, da nach der Verkehrsuntersuchung etwa 93 % des Durchgangsverkehrs durch Holzgünz dem Nahverkehr zuzuordnen seien. Diese Verkehrsteilnehmer könnten daher nicht als Nutzer der Ortsumgehung gewertet werden.

Dieser Einwand greift nicht. Wie vom Verkehrsgutachter im Erörterungstermin dargelegt, ist dem Nahverkehr ein Umkreis von 50 km zuzurechnen und daher der Rückschluss, dass nur 7 % der Verkehrsteilnehmer die Verlegungsstraße nutzen würden, falsch. Ein Großteil des Nahverkehrs kann über die neue Staatsstraße und die BAB A 96 schneller abgewickelt werden. Eine Entlastung von Trunkelsberg, Schwaighausen und Holzgünz ist damit nachvollziehbar. Die genaue Verkehrsentslastung ist den diversen Planungsfällen mit Differenzen zum Prognose Nullfall zu entnehmen.

Weiterhin wird bemängelt, dass die Verkehrsuntersuchung nicht auf Plausibilität überprüft werden könne, da sie weder das Simulationsprogramm noch Parameter bzw. Widerstandswerte benenne.

Die Ermittlung der Straßenbelastungen erfolgt unter Verwendung eines EDV-Umlegungsmodells, das an der TU München entwickelt wurde und laufend den neuesten Erkenntnissen angepasst wird. Das Modell wird auch von anderen renommierten Ingenieurbüros für Wirkungsanalysen verwendet. Die Funktionsfähigkeit des Modells wurde anhand einer Vielzahl von Projekten und Vorher-Nachher-Untersuchungen in der Vergangenheit nachgewiesen. An der Schlüssigkeit der vorgelegten Verkehrsuntersuchung bestehen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine Zweifel. Generell enthalten Prognosen Unsicherheiten und Schwankungsbreiten. So muss in Bezug auf die absolute Größe der Verkehrsbelastungen eines Planungsfalles gegenüber der sich tatsächlich einstellenden Verkehrssituation mit gewissen Abweichungen gerechnet werden; mithilfe der Modellprognose können aber Aussagen zu der Größenordnung der zu erwartenden Straßenbelastungen und vor allem zu den Verlagerungspotenzialen gemacht werden.

Weiterhin wird vorgebracht, dass sowohl die Verkehrsuntersuchung als auch der Erläuterungsbericht gegen die wesentlichen Grundlagen der Methodik ge-

mäß dem Bewertungsverfahren Bundesverkehrswegeplan 2003 verstoßen würden und deshalb zu einer fehlerhaften Einschätzung der Wirtschaftlichkeit gelangten. So beruhe beispielsweise die im Erläuterungsbericht aufgeführte Zeitersparnis auf einer der oben genannten Methodik widersprechenden Betrachtung.

Das von den Einwendern angesprochene Bewertungsverfahren ist ein deutschlandweit einheitliches Verfahren zur Fortschreibung des Bedarfsplanes von Bundesverkehrswegen. Die diesem Verfahren zugrunde liegende Methodik ist aber nicht auf eine projektspezifische Verkehrsuntersuchung anzuwenden, bei der die Verkehrsverlagerungen und die daraus resultierenden Fahrzeitverkürzungen sehr viel genauer ermittelt werden.

Ebenfalls im Zusammenhang mit der Planrechtfertigung wird kritisiert, dass als Argument für die Notwendigkeit der Maßnahme im Erläuterungsbericht angeführt werde, die Lücke zwischen dem Streckenzug der St 2020 im Norden und dem kurzen Teilstück der St 2020 im Süden müsse geschlossen werden.

Auch diesem Einwand kann nicht gefolgt werden. Die St 2020 verläuft aus Richtung Norden bis zu der Kreuzung mit der BAB A 96 südlich von Holzgünz und stößt hier stumpf an die MN 17 heran. Ein weiteres kurzes Teilstück der St 2020 führt vom Kreisverkehr südlich der Anschlussstelle Holzgünz bis zum Auffahrtstast in Richtung Memmingen. Mit der Verlegung der St 2020 wird diese Lücke der beiden Teilabschnitte der St 2020 geschlossen.

### **3. Ermessensentscheidung**

#### **3.1 Allgemeine Zusammenfassung**

Die Planfeststellungsbehörde hat bei der Planabwägung auch gesamtvorhabenbezogen geprüft, ob die Gründe, die für das Vorhaben sprechen, so gewichtig sind, dass sie die Beeinträchtigungen der entgegenstehenden Belange unter Einschluss der Belange des Natur- und Landschaftsschutzes rechtfertigen (vgl. Bundesverwaltungsgericht, 19.05.1998, NVWZ 1999, S. 528 ff). Dabei kommt sie zu dem Ergebnis, 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 dem Interesse an der Durchführung des Vorhabens der Vorrang einzuräumen ist. Die für das Vorhaben sprechenden Gründe wurden im

Wesentlichen im Abschnitt „Planrechtfertigung“ dieses Beschlusses dargelegt. Auch wenn die Straßenbaumaßnahme vernünftigerweise geboten ist, muss in der Abwägung geprüft werden, ob unüberwindbare Belange dazu nötigen, von der Planung abzusehen (Bundesverwaltungsgericht, 10.04.1997, DVBl 1997, 1115). Solche unüberwindbaren Belange liegen hier aber nicht vor. Zwar stehen den öffentlichen Belangen unbestreitbar private Belange einzelner Eigentümer und Anwohner gegenüber. Auch Boden wird zwangsläufig teilweise versiegelt, Natur und Umwelt beeinträchtigt. Diese nachteiligen Auswirkungen sind jedoch nicht von solchem Gewicht, dass sie die Sinnhaftigkeit des Projekts in Frage stellen und dazu führen, dass von der Planung abgesehen werden müsste (sog. Nullvariante). Es gibt auch keine Alternativmaßnahmen, durch die eine vergleichbare Befriedigung der überörtlichen Verkehrsverhältnisse durch die Verbesserung der Netzfunktion sowie der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs erreicht werden könnte.

Die von dem Bauvorhaben betroffenen Grundstückseigentümer erhalten eine Entschädigung. Der Verlust der landwirtschaftlichen Flächen führt nur bei einem landwirtschaftlichen Betrieb zu einer existentiellen Gefährdung, die jedoch durch geeignetes Ersatzland abgewendet werden kann. Die Jagdmöglichkeiten werden zwar in gewissem Umfang beeinträchtigt, jedoch nicht ausgeschlossen. Auch die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes sind nicht von solchem Gewicht, dass sie der Verwirklichung des Vorhabens zwingend entgegenstehen. Die mit dem Straßenbau zwangsläufig verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft werden durch die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert. Die Verkehrszunahme und die damit verbundenen Lärmbelastungen, vor allem in der Gemeinde Westerheim (Rummeltshausen), werden durch die angeordneten Schallschutzmaßnahmen ausgeglichen.

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

### **3.2 Trassenvarianten**

#### **Allgemeines:**

Teil des Abwägungsprogramms ist die Prüfung von Planungsalternativen (vgl. Urteil des BVerwG vom 31.01.2002, Az. 4 A 15/01). Es sind (nur) solche Planungsalternativen abzuwägen, die sich nach Lage der Dinge aufdrängen oder sich anderweitig hätten anbieten müssen. Eine Planungsalternative darf von der Planfeststellungsbehörde nur dann nicht verworfen werden, wenn sie sich ihr als vorzugswürdige Lösung hätte aufdrängen müssen (vgl. Urteil des BVerwG vom 28.03.1998, Az. 4 A 7/97). Trassenvarianten brauchen nur so weit untersucht zu werden, bis erkannt wird, dass sie nicht eindeutig vorzugswürdig sind (vgl. Urteil des BVerwG vom 26.03.1998, Az. 4 A 7/97). Bei der Variantenprüfung können bereits in einem dem Planfeststellungsverfahren vorausgehenden Verfahrensschritt (z. B. Raumordnungsverfahren) diejenigen Varianten ausgeschieden werden, die aufgrund einer Grobanalyse für eine weitere Überprüfung nicht mehr ernstlich in Betracht kommen (vgl. Urteil des BVerwG vom 26.06.1992, DVBl 1992, 1435; Urteil des BVerwG vom 16.08.1995, BayVBl 1996, 182; Urteil des BVerwG vom 25.01.1996, DVBl 1996, 677; Urteil des BVerwG vom 26.03.1998, Az. 4 A 7/97-A 241). Gesichtspunkte für das Ausscheiden einer Alternativplanung können grundsätzlich alle planerischen Belange sein. Hierzu gehören z. B. Kostengesichtspunkte ebenso wie Umweltgesichtspunkte und verkehrstechnische Aspekte. Das Ausscheiden einer nach dem Stand der Planung nicht mehr ernstlich in Betracht kommenden Variante hat dabei stets das Ergebnis einer abwägenden Prüfung zu sein. Die Ermittlung des Abwägungsmaterials hat jeweils so konkret zu sein, dass eine sachgerechte Entscheidung möglich ist (Urteil des BVerwG vom 26.06.1992, Az. 4 B 1-11.92).

#### **Darstellung der Varianten:**

Im Verfahren wurden neben der Planfeststellungstrasse (Variante 3) vier weitere vom Vorhabensträger untersuchte und von der Planfeststellungsbehörde für vertretbar gehaltene Trassenalternativen geprüft und in die Abwägung eingestellt. Zur Vorgeschichte wird auf B.II. verwiesen.

Die Planfeststellungstrasse (Variante 3) beginnt wie alle Varianten oberhalb der neuen AS Holzgünz der BAB A 96. Von dort verläuft sie Richtung Norden nahezu parallel eines landwirtschaftlichen Weges. Die Trasse schwenkt nach ca. 1 km in einem Bogen nach Nordwesten ab, durchquert auf kurzem Wege das Krebsbachtal und kreuzt den Krebsbach. Nach einem erneuten Schwenk nach Norden bindet die St 2020 vor der Ortschaft Rummeltshausen an die bestehende Fahrbahn der Staatsstraße an.

Die Varianten 1, 2 und 4 verlaufen – in unterschiedlichem Abstand – westlich der Planfeststellungstrasse und münden bereits früher, also nordwestlicher als die Planfeststellungstrasse, in die bestehende St 2020 ein. Zum genauen Verlauf der jeweiligen Varianten wird auf die Unterlage 3 der Planmappe verwiesen.

Im Unterschied zu den Varianten 1 bis 4 umfasst Variante 5 keine Ortsumfahrung Holzgünz, sondern sieht vor, die Anschlussstelle Holzgünz umzugestalten und die St 2020 parallel zur BAB A 96 verlaufend als nördliche Verbindungsspanne an die südliche Ortseinfahrt von Holzgünz anzuknüpfen. Die Trasse liegt größtenteils auf der ehemaligen Betriebsumfahrt im Zuge des Autobahnneubaus.

Von der Gemeinde Westerheim wurde als Modifizierung der Variante 4 eine weitere Variante 4a ins Verfahren eingebracht. Diese Variante wurde vom Vorhabensträger im Vorfeld des Verfahrens untersucht, aber nicht weiter verfolgt, da sie aufgrund der engen Radienfolge im Bauanfangsbereich und der relativ großzügigen Trassierung im weiteren Verlauf nicht die Anforderungen an eine einheitliche Streckencharakteristik einer Staatsstraße erfüllt. Durch die rechtwinklige Ausbildung am Beginn und den damit verbundenen niedrigeren Geschwindigkeiten kann diese Linie dem Ziel einer möglichst kurzen, direkten und schnellen Anbindung an das überörtliche Straßennetz nicht gerecht werden.

### **Abwägung:**

Insgesamt gesehen ist die Planfeststellungstrasse den anderen Varianten vorzuziehen. Der Vorhabensträger hat die Auswirkungen der Trassenvarianten unter den relevanten Gesichtspunkten – Raumordnung, Städtebau, Verkehrsverhältnisse, Straßeninfrastruktur, Wirtschaftlichkeit und Umweltauswirkungen – untersucht. Im Einzelnen wird auf die Darstellung im Erläuterungsbericht unter

Ziff. 3, insbesondere Ziff. 3.3, verwiesen. Die Aussagen des Vorhabensträgers sind im Ergebnis sowie in den wesentlichen Inhalten nachvollziehbar und überzeugend.

Variante 5, die von vielen Einwendungsführern für vorzugswürdig gehalten wurde, scheidet unter folgenden Aspekten aus:

Zwar schneidet diese Variante entlang der Autobahn im Hinblick auf die einzelnen Schutzgüter nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz am besten ab. Gleichwohl ist die Variante 5 abzulehnen, da sie die mit der Planung verfolgten verkehrlichen Ziele nicht oder nur unzureichend erfüllen kann. Durch die Variante 5 entlang der A 96 wird die St 2020 nicht direkt auf kurzem und schnellem Wege an das überörtliche Straßennetz der A 96 angebunden. Die Gemeinde Holzgünz wird nicht vom Durchgangsverkehr entlastet. Es ist nur mit geringen Verkehrsverlagerungen zu rechnen, da kaum Fahrzeitverkürzungen für den Hauptverkehrsstrom von und nach Memmingen zu erwarten sind und die bisherige Umwegigkeit nur unwesentlich verbessert wird. Deshalb wird bei einer Realisierung der Variante 5 weiterhin ein großer Anteil der Verkehrsteilnehmer den Weg über die MN 15, Trunkelsberg und Schwaighausen nutzen und daher auch nur eine geringere Entlastung dieser Ortsdurchfahrten und keine erhebliche Steigerung der Verkehrssicherheit erzielt. Aus Gründen der Verkehrssicherheit wird diese Variante daher auch vom Polizeipräsidium Schwaben Süd/West abgelehnt.

Auch wenn die Variante 5 unter dem Gesichtspunkt der reinen Baukosten günstiger ist als die anderen Trassen, ist sie insgesamt aufgrund der mangelhaften Verkehrswirksamkeit nicht sinnvoll. Hinzu kommt, dass die Grunderwerbskosten bei dieser Variante aufgrund der Durchschneidung eines festgesetzten Gewerbegebietes höher liegen.

Es ist nicht zutreffend, dass bei der Variante 5 überhaupt keine Grunderwerbskosten entstünden, wie von einigen Einwendungsführern vorgebracht. Für einen Teil der Trasse besteht ein Fahrweg, der während dem Bau der BAB A 96 als Betriebs- bzw. Behelfsumfahrt genutzt wurde. Für die Herstellung einer überregionalen anbaufreien Straße müsste dieser Weg zusätzlich entsprechend ausgebaut werden.

Die Varianten 1 - 4 unterscheiden sich in den Aspekten Raumordnung, Städtebau, Verkehrsverhältnisse, Straßeninfrastruktur und Verkehrswirksamkeit nur unwesentlich. Bei den Auswirkungen auf die Umwelt lässt sich zusammenfassend festhalten: Varianten 1 und 2 führen zu größeren Beeinflussungen des Ar-

tenschutzes nach § 44 BNatSchG. Diese Varianten sind auch weder von der Gemeinde Westerheim, noch den Naturschutzverbänden noch von privaten Einwendungsführern als Alternative zur planfestgestellten Trasse in Betracht gezogen worden.

Variante 4, die von der Gemeinde Westerheim favorisiert wurde, weist bei der Einzelbetrachtung, insbesondere gegenüber der Plantrasse, eine höhere Eingriffserheblichkeit mit Betroffenheit der biotopkartierten Leitenbestockung am östlichen Rande des Krebsbachtals (Kartierung des Bayerischen Landesamtes für Umwelt – Biotop Nr. 7927-36) auf.

Ein gewichtiger Faktor bei einer Trassenabwägung sind die Landwirtschaft und die Bodennutzung. Die Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf die Landwirtschaft sind vor allem wegen der Zerschneidung von Grundstücken und Gewannen erheblich. Bezüglich dieser Betroffenheiten hat die Planfeststellungslinie deutliche Vorteile gegenüber der Variante 4 (und auch den Varianten 2 und 3), weil sie sich bei der Trassierung über weite Strecken an bestehende Feldwege sowie Grundstücks- und Gewannenausrichtungen orientiert. Die Plantrasse stellt die Variante mit den geringsten Durchschneidungen von landwirtschaftlichen Flächen und bestehenden Feldwegen dar. Dies wurde auch vom Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Mindelheim mit Schreiben vom 16.10.2006 im Vorfeld der Planung so beurteilt. Bei Variante 4 werden die betroffenen landwirtschaftlich genutzten Flächen stärker durchschnitten als bei der Planfeststellungstrasse. Hierbei wurde die Schwere der Beeinträchtigungen für die Landwirtschaft berücksichtigt

Auch hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit schneidet die Plantrasse, vor allem durch Einsparung eines Bauwerkes, deutlich günstiger ab.

Ein weiterer wesentlicher Gesichtspunkt sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die städtebauliche Entwicklung der betroffenen Gemeinden. Der Ortsteil Rummeltshausen, für den der Flächennutzungsplan der Gemeinde Westerheim eine Entwicklung in Richtung Nordosten vorsieht, wird durch die Planfeststellungstrasse in seiner städtebaulichen Entwicklung nicht beeinträchtigt. Auch eine Weiterführung der St 2020 als Ortsumfahrung von Rummeltshausen – wie sie von der Gemeinde Westerheim gefordert wird – wird durch die gewählte Trasse nicht unmöglich gemacht. Dagegen würde die städtebauliche Entwicklung der Gemeinde Holzgünz nach Westen durch eine Variante 4 stark beeinträchtigt. So würden eine Entwicklungsfläche der Gemeinde Holzgünz sowie das geplante interkommunale Gewerbegebiet durch die Variante 4 ungünstig

schräg durchschnitten. Die Planfeststellungslinie verläuft demgegenüber gerade durch das geplante Gewerbegebiet und weist unter diesem Gesichtspunkt eine wesentlich günstigere Linienführung auf.

In der Gesamtbetrachtung dieses Belangs ist die Planfeststellungslinie am günstigsten zu beurteilen, weil sie die gemeindliche Entwicklungsmöglichkeit am wenigsten einengt.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Entscheidung zu Gunsten der Planfeststellungslinie nach den gesetzlichen Planungsvorgaben und dem Gebot der Planrechtfertigung getroffen wurde. In der Gesamtbetrachtung aller abwägungserheblichen Belange ist lediglich die Variante 4 eine ernsthaft in Betracht zu ziehende Alternative. Bei dieser Entscheidung hat die Planfeststellungsbehörde auch die durch die Verkehrsverlagerung eintretenden negativen Auswirkungen insbesondere auf den Ortsteil Rummeltshausen berücksichtigt und mit abgewogen. Aufgrund der bereits dargelegten Gründe wird im Rahmen des pflichtgemäßen Ermessens und unter Berücksichtigung der Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit der planfestgestellten Lösung der Vorzug vor den anderen Trassenvarianten gegeben.

### **3.3 Einwendungen zum Variantenvergleich:**

Die Einwendungen gegen den Variantenvergleich und die gewählte Plantrasse werden zurückgewiesen.

Soweit die Gemeinde Westerheim, die die Plantrasse ablehnt und stattdessen Variante 4 bzw. Variante 4a bevorzugt, vorbringt, bereits in diesem Verfahren müssten eine von der Gemeinde angestrebte Ortsumfahrung (OU) Rummeltshausen und deren Realisierungsmöglichkeiten bzw. Folgen berücksichtigt werden, ist Folgendes festzustellen:

Eine spätere OU, die bislang weder im Flächennutzungsplan der Gemeinde Westerheim noch im Ausbauplan Staatsstraßen enthalten ist, ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Die planfestgestellte Maßnahme ist für sich selbst wirksam und in keiner Weise mit der Notwendigkeit einer späteren OU Rummeltshausen verknüpft. Auch können wegen der fehlenden Detailplanung für die geforderte OU Rummeltshausen derzeit gar keine etwaigen Projektbetroffenheiten berücksichtigt werden. Im Übrigen hat der Vorhabensträger zutreffend darauf hingewiesen, dass sich auch aus der gewählten Planfeststellungstrasse verkehrstechnisch eine OU Rummeltshausen entwickeln lasse.

Die Gemeinde Westerheim kritisiert des Weiteren eine fehlerhafte Bewertung einzelner Gesichtspunkte, insbesondere bei den Umweltauswirkungen.

Bei der Variante 3 hätten die Umweltauswirkungen negativer beurteilt werden müssen, da sie in einem erheblichen Teilbereich in unmittelbarer Nähe zum Ortsteil Rummeltshausen sowie zur Siedlung Härtleberg verlaufe und dort zu erheblichen Lärmbelastungen führen würde. Auch fehle ein Hinweis auf die Beeinträchtigung eines Außenbereichsanwesens in unmittelbarer Nähe.

Bei der Beurteilung der Lärmsituation wurden insbesondere die Siedlungsräume nordöstlich von Holzgünz und der Siedlungsraum südlich von Rummeltshausen betrachtet. Demnach nähert sich die Variante 4 bis ca. 360 m an die Wohnbebauung von Holzgünz heran, während die Variante 3 einen Abstand von ca. 550 m an das Wohngebiet Härtleberg einhält.

Die Nennung der Beeinträchtigungen des Reiterhofs bei Variante 4 innerhalb des Schutzgutes "Lärm auf Wohn- und Erholungsgebiete" bezieht sich auf die Beeinträchtigungen auf den Erholungsraum rund um den Reiterhof und der damit verbundenen Beeinträchtigungen des vorhandenen Wegesystems.

Die Gemeinde bezweifelt den für die Variante 4 errechneten Flächenbedarf von 3,82 ha insgesamt und hält auch die Einschätzung, wonach die Plantrasse die kleinste Fläche innerhalb empfindlicher Gebiete am Krebsbachtal aufweise, für fehlerhaft. Die Planfeststellungsbehörde hat keinen Zweifel an dem errechneten Flächenbedarf, der nach Festlegung der Linie und im Zusammenhang mit der landschaftspflegerischen Begleitplanung eine detaillierte Flächenbilanzierung enthält. Der größere Flächenverbrauch bei Variante 4 gegenüber Variante 3 innerhalb des Krebsbachtals beruht auf der bei Variante 4 erforderlichen Querung mit den beiden Bauwerken BW 1-1 und 1-2. Dadurch muss die Höhenlage der Straße bei Variante 4 gegenüber der Variante 3 deutlich angehoben werden und es ergibt sich ein breiterer Querschnitt am Dammfuß mit entsprechend höherem Flächenbedarf. Damit erklären sich auch die von der Gemeinde Westerheim in Zweifel gezogenen schlechteren Bewertungen bei dem Aspekt „Naturhaushalt, Lebensräume und Arten, Wald“ sowie beim Aspekt „Oberflächenwasser“. Aufgrund der höheren Dammlage bei Variante 4 sind aber auch die Auswirkungen auf Luft / Klima negativer zu beurteilen.

Der BN und private Einwendungsführer halten die Entscheidung für die Planfeststellungstrasse für abwägungsfehlerhaft, da sich nach Abwägung aller Kriterien die Variante 5 nach ihrer Auffassung geradezu aufdränge. Variante 5 sei die Linie mit den geringsten Umweltbeeinträchtigungen und schneide auch insbesondere beim Kosten-Nutzen-Faktor am besten ab. Es ist unbestritten und

liegt auf der Hand, dass Variante 5 im Hinblick auf die Umweltbeeinträchtigungen am besten abschneidet. Insofern ist auch nicht verständlich, weshalb der BN eine Umweltverträglichkeitsprüfung für alle Varianten fordert. Beim gegenständlichen Vorhaben ist eine Umweltverträglichkeitsstudie gesetzlich nicht vorgeschrieben. Der Vorhabensträger hat gleichwohl eine Umweltverträglichkeitsstudie erstellen lassen, Variante 5 war allerdings nicht Gegenstand dieser freiwilligen Studie. Trotz der Vorzüglichkeit der Variante 5 aus Naturschutzgründen, war sie insgesamt abzulehnen, da damit die Zielvorgabe einer kurzen und verkehrswirksamen Anbindung der St 2020 aufgrund der kaum erreichbaren Fahrtzeitverkürzungen nicht erreicht wird. Auch teilt die Planfeststellungsbehörde nicht die Einschätzung des BN, wonach die Variante 5 auch unter dem Gesichtspunkt Wirtschaftlichkeit (Kosten-Nutzen-Analyse) am besten abschneide. Das Staatliche Bauamt Kempten hat nach dem Erörterungstermin eine genauere Kostenzusammenstellung vorgelegt und eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung im Hinblick auf die Varianten 3 und 5 angestellt. Die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung vergleicht die Fahrtzeitdifferenzen der Variante 3 und der Variante 5 gegenüber dem Prognose-Null-Fall. Abgestellt wird dabei auf das gesamte Netz und nicht einen einzelnen Streckenzug. Bei diesem Vergleich schneidet die Variante 5 mit einer Fahrzeiteinsparung von 100 Kfz-Stunden im Durchschnitt deutlich schlechter ab als Variante 3 mit 270 Kfz-Stunden im Durchschnitt. Trotz der wesentlich geringeren Gesamtkosten von 0,98 Mio. € der Variante 5 gegenüber den Gesamtkosten von 3,53 Mio. € bei Variante 3 fällt damit ein Kosten-Nutzen-Vergleich nicht zu Gunsten der Variante 5 aus. Insgesamt war diese Variante abzulehnen, da sie – wie bereits ausgeführt – den Zielvorstellungen der Planung nicht gerecht wird.

Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass bei der konkreten Projektplanung in der Regel keine gesonderte projektbezogene Wirtschaftlichkeitsberechnung durchgeführt wird, wie dies von verschiedenen Einwendungsführern gefordert wurde. Eine Wirtschaftlichkeitsberechnung ist im Rahmen der Aufstellung des 7. Ausbauplanes erfolgt. Für das weitere Planfeststellungsverfahren bestehen jedoch keine gesetzlichen Anforderungen hinsichtlich einer projektbezogenen Wirtschaftlichkeitsberechnung.

Weitere private Einwendungsführer halten die im Variantenvergleich vorgenommenen Bewertungen hinsichtlich der Variante 5 für falsch. Beim Variantenvergleich seien insbesondere die Auswirkungen auf Rummeltshausen nicht berücksichtigt worden. Deshalb sei auch die Aussage im Erläuterungsbericht, die

Variante 5 erfülle die mit dem Vorhaben geplanten Verbesserungen der Verkehrsverhältnisse in den Ortsdurchfahrten nur in einem sehr geringen Maße, falsch.

Die Auswirkungen auf die Ortsdurchfahrt Rummeltshausen werden im Erläuterungsbericht beschrieben und anhand der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung dargestellt. Es ist zutreffend, dass bei der Variante 5 keine negativen Verkehrsverlagerungen zu Lasten von Rummeltshausen eintreten würden, das ändert aber nichts daran, dass die Variante 5 insgesamt die verkehrlichen Ziele nicht erfüllen kann.

### **3.4 Ausbaustandard**

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

Aufgrund der Verkehrsprognosen ist für die St 2020 neu im plangegegenständlichen Abschnitt für das Jahr 2025 mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von bis zu 4.900 Kfz/24h zu rechnen. Der Schwerverkehrsanteil beträgt 6,1 %. Im Einzelnen wird auf den dem Erläuterungsbericht anliegenden Plan 12 verwiesen.

Entsprechend den Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teilquerschnitte (RAS-Q) wurde im plangegegenständlichen Bereich der Querschnitt RQ 9,5, das entspricht einer Fahrbahnbreite von 6,5 m, gewählt.

Die festgestellte Planung ist sowohl hinsichtlich ihres Ausbaustandards wie auch der Trassierung ausgewogen. Der gewählte Querschnitt entspricht dem zu erwartenden durchschnittlichen Verkehrsbedarf sowie den jeweiligen Richtlinien. 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**

Die Verlegung der St 2020 entspricht auch den Zielsetzungen der Raumordnung, Landes- und Regionalplanung.

Die St 2020 stellt eine Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Günzburg / Leipheim und der Bundesautobahn A 96 her. Sie verläuft über das mögliche Mittelzentrum Weißenhorn und das Unterzentrum Babenhausen und führt den Verkehr an das Bundesfernstraßennetz (Bundesstraße 300 und Bundesautobahn A 96) heran. Sie stellt eine wichtige regionale Straßenverbindung dar, die im Planungsgebiet im allgemeinen ländlichen Raum verläuft, dessen Entwicklung in besonderem Maße gestärkt werden soll.

Eines der zentralen Ziele der Raumordnung ist die Schaffung oder Erhaltung gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Teilräumen (Landesentwicklungsprogramm Bayern – LEP – 1.1.1 (Z)).

Hierfür ist u. a. eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur erforderlich. Die vorliegende Maßnahme leistet einen Beitrag dazu (vgl. LEP 4.1.1 (Z)).

Mit der Verlegung der St 2020, die eine Ortsumfahrung der Gemeinde Holzgünz realisiert und die Neuordnung der bisherigen Anschlussstellen an das Bundesfernstraßennetz umsetzt, wird auch den einschlägigen Zielen des Regionalplans der Region Donau-Iller – RP 15 – Rechnung getragen. So soll das Straßennetz der Region Donau-Iller im erforderlichen Umfang ergänzt und ausgebaut werden. Dabei soll u. a. auf eine Verbesserung der innerregionalen Erschließung, insbesondere der Anbindung des ländlichen Raumes an die Straßen mit großräumiger und überregionaler Bedeutung hingewirkt werden (vgl. RP 15 B IX 2.1.1). Durch die Entlastung des Ortskerns von Holzgünz vom Durchgangsverkehr kann eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dort erreicht werden (vgl. RP 15 B IX 2.1.1).

Dem gegenüber sind von der Straßenbaumaßnahme keine wesentlich nachteiligen Auswirkungen auf die überörtlichen Belange der Raumordnung zu erwarten. Zwar können örtlich Belange des Natur- und Landschaftsschutzes sowie

der Wasserwirtschaft betroffen sein. Durch die vorgesehenen Eingriffsminimierungen und die geplanten Maßnahmen zum Eingriffsausgleich sind erhebliche überörtliche Auswirkungen auf die o. g. Belange jedoch nicht zu besorgen, so dass den positiven Auswirkungen der Planung keine überörtlich bedeutsamen nachteiligen Auswirkungen gegenüber stehen. Die geplante Trasse entspricht somit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung. Auch der Regionalverband Donau-Iller hat das Vorhaben aus regionalplanerischer Sicht ausdrücklich begrüßt.

## **4.2 Städtebauliche Belange**

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

Die Verwaltungsgemeinschaft Memmingerberg hat ebenso wie die Gemeinde Holzgünz keine Einwendungen gegen das Vorhaben vorgebracht. Die Gemeinde Westerheim sieht ihre städtebaulichen Belange durch die zusätzlichen Verkehrsbelastungen im Ortsteil Rummeltshausen, die auch die städtebauliche Qualität des Ortes nachteilig verändern, betroffen. Sie fordert deshalb für Rummeltshausen eine Ortsumfahrung in einem zeitnah sich anschließenden Planungsabschnitt und die Aufnahme dieser Ortsumfahrung in den Ausbauplan für Straßen des Freistaates Bayern. Dieser Forderung kann nicht entsprochen werden, da eine Ortsumfahrung von Rummeltshausen nicht Gegenstand dieses Verfahrens ist. Die Entscheidung über die Aufnahme in den Ausbauplan liegt bei der Bayerischen Staatsregierung.

Des Weiteren macht die Gemeinde Westerheim eine Verletzung ihrer Planungshoheit geltend, da durch die zu erwartende Verkehrsbelastung eine von ihr angestrebte Innenentwicklung des Ortsteils Rummeltshausen verhindert würde. Dieser Einwand ist nicht gerechtfertigt. Der Flächennutzungsplan der Gemeinde Westerheim sieht neben der Ausweisung des Wohngebiets „Auf der Halde“ im Ortsteil Rummeltshausen nur noch eine bauliche Erweiterung im Nordwesten weg von der Staatsstraße und damit weitestgehend außerhalb des verkehrlichen Einflussbereiches der zu verlegenden Staatsstraße vor. Auch die angestrebte, aber noch nicht näher konkretisierte Innenentwicklung wird von

dem Vorhaben nicht wesentlich beeinträchtigt; die bauliche Situation der Ortsdurchfahrt ist geprägt von einer nahezu lückenlosen beidseitigen Bebauung und einem durchgängigen Gehweg. Größere Entwicklungsvorhaben bzw. Umgestaltungsmaßnahmen sind weder im Flächennutzungsplan noch im Bestand erkennbar.

## **5. Immissionsschutz**

### **5.1 Lärmschutz**

#### **5.1.1 Lärmsituation innerhalb der Planfeststellungsgrenzen**

Die Planung ist auch mit den Belangen des Schallschutzes vereinbar. 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 Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Auf der Grundlage des § 43 Abs. 1 Satz 1 BImSchG legt die 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte für die zumutbaren Verkehrsgeräusche fest.

Diese Grenzwerte betragen

an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen

57 dB(A) tags,

47 dB(A) nachts;

in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten

59 dB(A) tags,

49 dB(A) nachts;

in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten

64 dB(A) tags,

54 dB(A) nachts;

in Gewerbegebieten

69 dB(A) tags,

59 dB(A) nachts.

Die Art der o. 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).

Im vorliegenden Fall wurden vom Antragsteller schalltechnische Untersuchungen durchgeführt (Unterlage 11). Grundlage dieser Untersuchungen ist die vom Staatlichen Bauamt Kempten beim Ing.-Büro Modus Consult Ulm GmbH in Auftrag gegebene Verkehrsprognose für das Jahr 2025 im Bereich der Gemeinde Holzgünz. Zur schalltechnischen Beurteilung wurde die Maßnahme in zwei Bereiche unterteilt. Der Abschnitt vom Baubeginn (Bau-km 0+000) bis zur Einmündung St 2020 neu in die St 2020 alt (Bau-km 1+870) wird gemäß § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV als Neubau beurteilt. Der Abschnitt von Bau-km 1+870 bis zum Ende der Baumaßnahme wird als erheblicher baulicher Eingriff im Sinne des § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV eingestuft. Die Ermittlung der Lärmemissionen folgte auf der Grundlage der 16. BImSchV sowie der „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“, Ausgabe 1990 (RLS-90).

Als Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung wird festgestellt, dass es zu keiner Überschreitung der Immissionsgrenzwerte im Bereich des Abschnittes 1 kommt. Für den Abschnitt 2 entstehen keine Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen, da keine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV vorliegt, weil an dem betroffenen Gebäude nur eine maximale Pegelerhöhung von 2,0 dB(A) eintritt. Die schalltechnische Untersuchung wurde vom Bayer. Landesamt für Umwelt geprüft und das Ergebnis bestätigt.

### 5.1.2 Lärmbelastungen durch Verkehrsverlagerung

Bei der auf der Grundlage von § 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV vorzunehmenden Beurteilung der Zumutbarkeit von Verkehrslärmimmissionen wird nur der Lärm erfasst, der von der zu bauenden oder zu ändernden Straße selbst ausgeht (sog. Baugrubenprinzip). Nimmt jedoch infolge des Straßenbauvorhabens der Verkehr auf einer anderen, vorhandenen Straße zu, ist der von ihr ausgehende Lärmzuwachs im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen, wenn er mehr als unerheblich ist und ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem planfestgestellten Straßenbauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf der anderen Straße besteht (BVerwG vom 17.03.2005, Az. 4 A 18.04).

Nach der oben genannten Rechtsprechung bieten die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für die Abwägung eine Orientierung. Solange die Werte für Dorf und Mischgebiete eingehalten sind, sind in den angrenzenden Wohngebieten regelmäßig gesunde Wohnverhältnisse gewahrt und es besteht kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen. Zusätzlich zu prüfen war daher, ob der Verkehrszuwachs, der auf der Ortsdurchfahrt Rummeltshausen bis zur Einmündung der Günzer Straße aufgrund des Anstiegs des Verkehrsaufkommens von 3.500 Kfz/24h auf 5.600 Kfz/24h bei gleichzeitiger Erhöhung des Lkw-Anteils zu unzumutbaren Belastungen durch das Erreichen ungesunder Wohnverhältnisse führt (BVerwG vom 17.03.2005, a.a.O.). Dazu wurde in einer weiteren schalltechnischen Untersuchung, die der Planunterlage 11 ergänzend beigelegt ist, geprüft, welche Pegelsteigerungen durch diese Verkehrsverlagerung entstehen. Es wurden Pegelsteigerungen von etwa 2,5 dB(A) ermittelt, damit besteht durch Anwendung der Rundungsregelung eine wesentliche Pegelerhöhung um 3 dB(A). An zahlreichen Immissionsorten besteht gleichzeitig eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Dorf-/Mischgebiete. Eine Überschreitung dieser Werte stellt allerdings noch kein Kriterium für ungesunde Wohnverhältnisse dar, da die Grenzwerte der 16. BImSchV nicht den Übergang zur Gesundheitsgefährdung darstellen, sondern vor erheblichen Belästigungen schützen sollen und daher niedriger angesetzt wurden (BVerwG vom 26.02.2003, Az. 9A 1/02, RZ 22). Als Schwelle für ungesunde Wohnverhältnisse sind nach § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV zumindest Pegel in Höhe von 70/60 dB(A) tags/nachts anzunehmen. Ungesunde Wohnverhältnisse können aber auch bereits bei einer erheblichen Überschreitung der Mischgebietsgrenzwerte von 64/54 dB(A) tags/nachts erreicht sein, d. h. bei ihrer Überschreitung

um 3 dB(A) (siehe auch BVerwG vom 07.03.2007, Az. 9 C 2/06). Auch die kürzlich erfolgte Absenkung der Lärmsanierungswerte auf 67/57 dB(A) für Wohngebiete und 69/59 dB(A) für Mischgebiete würde eine Auslöseschwelle für ungesunde Wohnverhältnisse unter 70/60 dB(A) rechtfertigen. Demnach sind bei einer wesentlichen Beurteilungspegelerhöhung über 67/57 dB(A) tags/nachts ergänzende Schallschutzmaßnahmen in Form von Schallschutzfenstern vorzusehen. Betroffen sind nach den Ergebnissen der nachgereichten schalltechnischen Untersuchung die Immissionsorte 6, 8, 13, 18, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26 und 30.

Wie im Anwendungsbereich der 16. BImSchV auch bleiben von passiven Lärmschutzmaßnahmen nicht schutzbedürftige Räume ausgenommen, die nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, wie z. B. Bäder, Treppenhäuser und Lagerräume. Lärmschutzmaßnahmen in Form von Fenstern und schallgedämmten Lüftungseinrichtungen kommen daher nur in Betracht, wenn es sich bei den zur Straße hin gelegenen Räumen um reine Wohn- und Schlafräume für den dauerhaften Aufenthalt handelt. Die Erstattung der Kosten für passive Lärmschutzmaßnahmen erfolgt nach den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97“ i. V. m. der „Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 24. BImSchV“.

## **5.2 Luftreinhaltung**

Die Planung ist auch mit den Belangen der Luftreinhaltung vereinbar. Prüfungsmaßstab hierfür sind die §§ 40 und 48a BImSchG i. V. m. der 39. BImSchV. Danach darf der Schadstoffgehalt der Luft bestimmte Grenzwerte nicht überschreiten.

Das Bayer. Landesamt für Umwelt hat die zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen nach dem "Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen – MLuS-02" (Version 6.0f vom 26.06.2006) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen abgeschätzt. Es hat mitgeteilt, dass unter Ansatz der vorgegebenen Verkehrsmengen nicht davon auszugehen sei, dass im Planfeststellungsgebiet aufgrund von Kfz-Abgasen lufthygienische Grenzwerte der 39. BImSchV an den nächstgelegenen Anwesen erreicht oder überschritten werden.

Im Februar 2013 wurde das überarbeitete Merkblatt als neue Richtlinie eingeführt, die lufthygienische Situation wurde durch die Regierung von Schwaben

nochmals mit den neuen "Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung – RLuS 2012" überprüft. Es ist auch auf dieser Grundlage nicht mit einer Überschreitung der Grenzwerte der 39. BImSchV zu rechnen.

## **6. Wasserhaushalt, Gewässer- und Bodenschutz**

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

### **6.1 Straßenentwässerung / Bauausführung**

Die geplante Straßenentwässerung hat keine negativen Auswirkungen auf die Wasserwirtschaft.

In den Dammbereichen wird das Oberflächenwasser über Bankette und Böschungen in das anschließende Gelände abgeleitet und großflächig versickert bzw. verdunstet. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazität des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen. Für dieses Entwässerungskonzept ist eine wasserrechtliche Erlaubnis nicht erforderlich.

Erlaubnispflichtig sind gemäß §§ 8, 9 WHG hingegen die im Bauwerksverzeichnis beschriebenen gezielten Einleitungen (BWV-Nr. 3.1 bis 3.4). Bei den BWV-Nrn. 3.1, 3.2 und 3.4 handelt es sich um Einschnittsbereiche des öffentlichen Feld- und Waldweges und der Straße an der westlichen und östlichen Hangflanke des Krebsbachtals, bei denen das anfallende Oberflächenwasser in Mulden bzw. Rigolen gesammelt und in den Untergrund eingeleitet wird. Bei BWV-Nr. 3.3 wird das anfallende Oberflächenwasser auf dem Überführungsbauwerk in ein Versickerbecken westlich der Staatsstraße geführt und in den Untergrund eingeleitet.

Die für die Einleitungen erforderliche Erlaubnis wird von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung nicht erfasst (§ 19 Abs. 1 WHG), sondern ist unter A.VI.1. des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen. Die gehobene Erlaubnis nach § 15 WHG konnte erteilt werden, weil bei Beachtung der unter A.VI.2. des Beschlusstextes festgesetzten Auflagen eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit nicht zu erwarten ist (§ 12 Abs. 1 Nr. 1 in Verbindung mit § 3 Nr. 10 WHG) und andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften

erfüllt werden (§ 12 Abs.1 Nr. 2 WHG). Das Wasserwirtschaftsamt Kempten hat mit gutachterlicher Stellungnahme vom 18.05.2012 sein Einverständnis mit dem Vorhaben aus wasserwirtschaftlicher Sicht erklärt. Das Einvernehmen mit dem Landratsamt Unterallgäu wurde mit Schreiben vom 23.05.2012 hergestellt.

## **6.2 Oberirdische Gewässer**

Im Zuge des Vorhabens ist ein Brückenbauwerk über den Krebsbach (Gewässer dritter Ordnung) zu errichten. Eine Genehmigung nach Art. 20 BayWG war nicht erforderlich. Dagegen ist die Verlegung des Krebsbaches als Ausbaumaßnahme am Gewässer gestattungspflichtig gemäß § 68 Abs. 1 WHG. Diese Gestattung wird von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung mit umfasst. Dies gilt auch für eine gegebenenfalls erforderliche Gestattung für die Anlage von Amphibienlaichgewässern, falls dabei in den Grundwasserschwankungsbereich eingegriffen wird. Die Ausbaumaßnahmen konnten gestattet werden, da unter Beachtung der unter A.VI.2.2 gesetzten Auflagen des Beschlusstensors das natürliche Abflussverhalten nicht wesentlich verändert wird, naturraumtypische Lebensgemeinschaften bewahrt werden und sonstige erhebliche nachteilige Veränderungen des Gewässers vermieden werden können.

## **6.3 Wasserschutzgebiet**

Die Ausgleichsfläche A2 auf der Flnr. 1192 der Gemarkung Lauben liegt in der engeren Schutzzone des festgesetzten Wasserschutzgebietes der Wassergewinnungsanlage Lauben. Geplant war hier die Anlage von ca. 40 cm tiefen temporär wasserführenden Mulden. Laut § 3 Abs. 1 Nr. 2.1 der Wasserschutzgebietsverordnung sind Änderungen und Aufschlüsse der Erdoberfläche verboten. Einer Befreiung von diesem Verbot haben das Wasserwirtschaftsamt Kempten und das Landratsamt Unterallgäu nicht zugestimmt. Die Mulden sind deshalb in der Planung nicht mehr enthalten (vgl. Unterlage 12.3 T 2, Blatt 2 der Planfeststellungsunterlagen).

## **6.4 Bodenschutz**

Dem Vorhaben stehen auch Belange des Bodenschutzes nicht entgegen.

Zwar kann nicht völlig ausgeschlossen werden, dass durch die Schadstoffe der Kraftfahrzeuge die Bodenverhältnisse in unmittelbarer Fahrbahnnähe verschlechtert werden. Diese Bodenbelastung ist jedoch in der Regel gering, hält zumeist die Prüfwerte der Bodenschutzverordnung ein und ist mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand nicht vermeidbar. Wägt man die Gefahr einer eher geringen schädlichen Bodenverunreinigung mit dem hohen öffentlichen Interesse an der Verlegung der Staatsstraße ab, dann überwiegt das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Bauvorhabens.

Im Planungsbereich und in unmittelbarer Umgebung sind weder Altablagerungen noch Altstandorte noch Verdachtsflächen bekannt.

Die Trasse quert die an den Krebsbach angrenzenden Niedermoore und Anmoorgleye. Nach neueren Erkenntnissen des Bayer. Landesamtes für Umwelt ist eine Überschreitung der natürlichen Arsenkonzentrationen im humosen Oberboden wahrscheinlich und kann flächenhaft auftreten. Das Wasserwirtschaftsamt Kempten hat deshalb empfohlen, bei größeren Umlagerungsmaßnahmen von humosem Oberboden diesen zu beproben und je nach Ergebnis ein geeignetes Verwertungskonzept zu entwickeln. Diese Empfehlung wurde als Hinweis unter A.VI.2.6 aufgenommen.

## **7. Naturschutz, Landschaftspflege und Artenschutz**

### **7.1 Naturschutz und Landschaftspflege**

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

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

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

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

Die planfestgestellte Baumaßnahme trägt dem naturschutzrechtlichen Gebot der Vermeidung von Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft so weit wie möglich Rechnung. Insoweit wird auf die vorgesehenen Maßnahmen in der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Unterlage 12.3 T 2, Blatt 1, 2 und 4, 12.3 T, Blatt 3) verwiesen.

Die verbleibenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen sind ebenfalls in der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Unterlage 12.2 T) dargestellt. Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt vor allem Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen und -arten und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich durch die im landschaftspflegerischen Maßnahmenplan dargestellten und im Textteil des landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlage 12.1 T 2) beschriebenen Ausgleichsmaßnahmen A1 bis A4 sowie die Ersatzmaßnahme E1 kompensieren. Der Ausgleichsbedarf wurde auf der Basis der zwischen dem Bayer. Staatsministerium des Innern und dem Bayer. Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen vereinbarten "Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und Art. 6a BayNatSchG" vom 21.06.1993 (§ 15 Abs. 1 BNatSchG) ermittelt. Der ermittelte Kompensationsflächenbedarf (Unterlage 12.1 T 2) beläuft sich auf 2,43 ha. Die anrechenbare Gesamtfläche der Ausgleichsmaßnahmen inklusive der Ersatzmaßnahme E1 für die Eingriffe in das Landschaftsbild beträgt 2,59 ha. Der erforderliche Gesamtbedarf an Ausgleichs- und Ersatzfläche wird demnach um 0,16 ha übertroffen, der verbleibende Flächenüberschuss wird dem Staatlichen Bauamt Kempten als

bereits überplante Ausgleichsfläche gutgeschrieben. Darüber hinaus dienen die Gestaltungsmaßnahmen G1 bis G3 der wirkungsvollen Einbindung der Straße in die Landschaft und der Aufwertung des Landschaftsbildes.

Auch die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf das Landschaftsbild können durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltenen Maßnahmen in ausreichendem Umfang kompensiert werden. Die vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen sind so angelegt, dass sich nach der Fertigstellungs- und Entwicklungspflege das Gesamtobjekt möglichst harmonisch in die vorhandene Kulturlandschaft einfügt.

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. Mit der Auflage unter A.VII.3. werden die gesetzlichen Anforderungen des § 15 Abs. 4 S. 2 BNatSchG erfüllt. Der Auflage A.VII.4. liegt § 17 Abs. 6 BNatSchG zugrunde.

Insgesamt ist festzustellen, dass die planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen den naturschutzrechtlichen Anforderungen genügen. Es verbleiben keine erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen des Naturhaushalts. Das Landschaftsbild wird landschaftsgerecht neu gestaltet.

## **7.2 Artenschutz**

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

### **7.2.1 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 V-RL (79/409 EWG),
- Arten, die in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 2 BNatSchG (Bundesartenschutzverordnung) aufgeführt sind.

Nach Art. 1 der V-RL 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 (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 (Bundesartenschutzverordnung) aufgeführt sind.

### **7.2.2 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 - 7. 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. 2 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 vorhabensbedingten 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. Daneben enthält die Vorschrift des § 44 Abs. 5 BNatSchG Maßgaben, die der Prüfung der Zugriffsverbote zugrunde gelegt wurden.

Im Ergebnis können Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG trotz Einstellung geeigneter funktionserhaltender Maßnahmen bei den beiden Arten Bachmuschel und Amphibien (Laubfrosch, Geldbauchunke, Kreuzkröte) nur in absolut geringem Umfang (versteckte, nicht auffindbare Exemplare im Bau- raum) erfüllt sein.

Nach § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG können im Einzelfall von den Verbo- ten des § 44 BNatSchG aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentli- chen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art Aus- nahmen zugelassen werden, sofern zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert, soweit nicht Art. 16 Abs. 1 der FFH-RL für die Arten des Anhangs IV der FFH- RL weitergehende Anforderungen enthält (§ 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG). Art. 16 Abs. 1 S. 1 der FFH-RL fordert für die Arten des Anhangs IV, dass diese trotz der Ausnahmeregelung ohne Beeinträchtigung in einem günstigen Erhal- tungszustand verweilen.

Die Zulassung einer Ausnahme ist eine eigenständige Entscheidungsmöglich- keit der Planfeststellungsbehörde, die ihr offen steht, sobald ein Eingriff einen Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt und nicht aufgrund der Sonderregelungen nach § 44 Abs. 4 und 5 BNatSchG zulässig ist.

Die artenschutzrechtliche Beurteilung nach § 44 BNatSchG setzt eine ausrei- chende Ermittlung und Bestandsaufnahme zum Vorkommen der relevanten Ar- ten voraus. Das verpflichtet die Behörde jedoch nicht, ein lückenloses Artenin- ventar zu erstellen. Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den natur- räumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Lassen bestimmte Vegetations- strukturen 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 verbotstatbestandmäßige Be- troffenheit durch das jeweilige Projekt mit hinreichender Sicherheit ausge- schlossen werden kann (Relevanzschwelle).

Das methodische Vorgehen und die Begriffsabgrenzungen der vom Vorhabens- träger vorgelegten Unterlagen zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung

(„saP“, vgl. Unterlage 12.4 T 2) 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 Vorhabensträgers 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 12.4 T 2 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 oder ihrer Brutgebiete dort anzutreffen sind oder durch vorhabensbedingte Wirkungen wie Lärm, Licht und optische Unruhe wegen der Entfernung ihrer Lebensräume zur Straße oder ihrer Unempfindlichkeit gegenüber diesen Wirkungen nicht erheblich gestört werden.

Für diejenigen geschützten Arten, bei denen von der Verletzung von Verboten tatsächlich oder mit einer ausreichenden Wahrscheinlichkeit im Sinne einer „worst-case-Annahme“ ausgegangen werden müsste, wäre zu untersuchen, ob die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG vorliegen.

Die Zulassung einer Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG ist vorliegend für die Verlegung der St 2020 im Planungsabschnitt gerechtfertigt. Dies ergibt sich aus den Ausführungen zur Planrechtfertigung dieses Beschlusses. Die Gründe, die für die Verwirklichung des Vorhabens sprechen, erfüllen das Gemeinwohlerfordernis des Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG. Wenn Gründe diesen strengen Anforderungen des Enteignungsrechts genügen, erfüllen sie nach der Rechtsprechung des BVerwG damit auch die Merkmale der „zwingenden Grün-

de des überwiegenden öffentlichen Interesses“ i. S. v. Art. 16 Abs. 1 Buchst. c der FFH-RL (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4A1073/04 – juris, Rdnr. 573 in „Schönefeld-Urteil“). Wenn sie den Anforderungen der FFH-Richtlinie genügen, gilt dies entsprechend für den diesbezüglich wortgleich formulierten § 45 Abs. 7 Satz 2 Nr. 5 BNatSchG. Darüber hinaus ist auch die öffentliche Sicherheit als Grund des überwiegenden öffentlichen Interesses zu berücksichtigen. Die Verlegung der St 2020 bei Holzgünz dient der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und verbessert die Verkehrssituation in diesem Bereich. Die vorgenannten Gründe wurden vom Bundesverwaltungsgericht im „Schönefeld-Urteil“ für den Luftverkehr als Gründe der öffentlichen Sicherheit i. S. v. Art. 9 Abs. 1 Buchst a der V-RL anerkannt.

Darüber hinaus ist für die Erteilung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG erforderlich, dass geeignete und zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand einer Art nicht verschlechtert. Auch diese Voraussetzungen sind vorliegend erfüllt.

Wie bereits erläutert, sind geeignete und zumutbare Alternativen zu diesem Plan nicht vorhanden. Die Realisierung der planfestgestellten Trasse stellt daher unter Berücksichtigung aller Belange die sinnvollste Lösung für die örtlichen Verhältnisse dar.

Die geplante Verlegung bei Holzgünz hat unter Berücksichtigung funktionserhaltender Maßnahmen keine nennenswerten Auswirkungen auf die beiden geschützten Tierarten Bachmuschel und Amphibien (Laubfrosch, Gelbbauchunke, Kreuzkröte), die zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes führen würden.

Für einen günstigen Erhaltungszustand genügt es, wenn die betroffene Population als solche bei einer gebietsbezogenen Gesamtbetrachtung, also einem Gebiet, welches über das Plangebiet hinausgeht, als lebensfähiges Element erhalten bleibt (vgl. Stüer, DVBI 2007, S. 1544 ff.). Bezüglich der Einzelheiten der Auswirkungen des Vorhabens auf den Erhaltungszustand der einzelnen geschützten Arten wird auf die Unterlage 12.4 T 2 der Planmappe (Fachbeitrag saP) verwiesen. Unter Berücksichtigung der geplanten Vorkehrungen zur Vermeidung (3.1 der Unterlage 12.4 T 2) und unter Einbeziehung der vorgesehenen und im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.3 T 2, Blatt 1 und 2) festgesetzten Artenschutzmaßnahmen werden die regionalen Populationen der genannten Bachmuschel und Amphibien in ihrem natürlichen Verbrei-

tungsgebiet nach naturschutzfachlicher Beurteilung in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen bzw. der aktuelle Erhaltungszustand wird durch das Planfeststellungsvorhaben nicht verschlechtert. Da somit populationsökologische Folgen nicht zu erwarten sind, liegen die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 Satz 2 BNatSchG vor. Die Ausnahme wird nach pflichtgemäßer Ermessensausübung im Falle der Bachmuschel und der Amphibien (Laubfrosch, Gelbbauchunke, Kreuzkröte) zugelassen.

Insgesamt ist festzustellen, dass die planfestgestellten Kompensations- und funktionserhaltenden Maßnahmen den naturschutzgesetzlichen Anforderungen wie auch den artenschutzrechtlichen Bestimmungen genügen.

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

### **7.2.3 Betroffene Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie und nach Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie**

Vom Vorhaben sind folgende Tierarten des Anhangs IV der FFH-RL betroffen:

Biber	Fransenfledermaus
Bartfledermaus	Zwergfledermaus
Rauhautfledermaus	Wasserfledermaus
Abendsegler	Großes Mausohr
Langohr	Zweifarbige Fledermaus
Breitflügelfledermaus	Zauneidechse
Laubfrosch	Gelbbauchunke
Kreuzkröte	Nachtkerzenschwärmer
Bachmuschel	

Darüber hinaus sind folgende europäische Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschutz-RL im Untersuchungsraum nachgewiesen oder können potenziell vorkommen:

Bachstelze	Buchfink
Blaumeise	Buntspecht
Eisvogel	Kohlmeise
Zilpzalp	Elster
Erlenzeisig	Feldsperling
Graureiher	Kakteenbaumläufer
Zaunkönig	Gartengrasmücke
Gelbspötter	Goldammer
Grünfink	Hausrotschwanz
Haubenmeise	Amsel
Hausperling	Singdrossel
Heckenbraunelle	Kleiber
Mönchsgrasmücke	Rabenkrähe
Wacholderdrossel	Rauchschwalbe
Mäusebussard	Ringeltaube
Feldlerche	Rotkehlchen
Turmfalke	Stockente
Waldbaumläufer	Waldohreule
Wasseramsel	Rotmilan

Das Vorkommen von Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-RL kann im Hinblick darauf, dass im Planfeststellungsbereich weder geeignete Lebensräume vorhanden sind, noch solche Arten dort natürlicherweise beheimatet sind, ausgeschlossen werden.

Bezüglich der Einzelheiten wird auf den diesem Beschluss beigefügten Fachbeitrag zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) (Unterlage 12.4 T 2) verwiesen. Der Fachbeitrag wurde nach den „Hinweisen zur Aufstellung der naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung“ der Obersten Baubehörde im Staatsministerium des Innern (Fassung mit Stand 12/2007) erstellt und erfüllt auch die Anforderungen der „Hinweise zur Aufstellung der naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung“ der Obersten Baubehörde im Staatsministerium des Innern (Fassung mit Stand 01/2013). Die darin vom Fachgutachter, der Firma Lars Consult, Memmingen, dokumentierten Ermittlungen und Bestandserhebungen sowie die Bewertungen sind plausibel und nachvollziehbar. An der ordnungsgemäßen Ermittlungsmethodik bestehen keine vernünftigen Zweifel.

Zu den einzelnen Arten ist Folgendes festzustellen:

#### Feldlerche

Es ist davon auszugehen, dass sich im Planungsraum potenzielle Feldlerchenhabitate befinden. Diese werden im Planungsraum teilweise überlagert von Beeinflussungen durch die betriebsbedingten Wirkungen der vierstreifigen A 96 in einem Radius von 300 m. Außerdem befindet sich im Nahbereich der geplanten Straße auf dem Grundstück Flnr. 138 der Gemarkung Günz ein vom Luftamt Südbayern am 30.03.1982 genehmigter Modellflugplatz. Dessen Vorwirkungen waren ebenso einzustellen wie auch die Störwirkungen vorhandener Verkehrswege und Greifvogelansitze. Für die durch den geplanten Straßenbau verbleibenden Erheblichkeiten in Feldlerchenhabitate wurden vom Projektträger zwei vorgezogene Ausgleichsflächen A3 und A4 als CEF2-Maßnahmen auf den Grundstücken Flnr. 1624, Gemarkung Westerheim, und Flnr. 290/1, Gemarkung Altensteig, eingestellt, die nach hiesiger artenschutzfachlicher Einschätzung eine geeignete Grundlage zur Erhaltung der ökologischen Funktionalität für diese Art darstellen.

Auch wenn nach unserer Einschätzung die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG im Hinblick auf die Feldlerche nicht greifen, wird darauf hingewiesen, dass auch insoweit die Voraussetzungen für die Zulassung einer Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 S.1 Nr. 5 BNatSchG vorliegen. Unter Berücksichtigung der geplanten Vorkehrungen zur Vermeidung und unter Einbeziehung der vorgesehenen und im landschaftspflegerischen Begleitplan festgesetzten Artenschutzmaßnahmen werden die regionalen Populationen der Feldlerchen in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet nach naturschutzfachlicher Beurteilung in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen bzw. der aktuelle Erhaltungszustand wird durch das Planfeststellungsvorhaben nicht verschlechtert. Da somit populationsökologische Folgen nicht zu erwarten sind und auch die sonstigen Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 Satz 2 BNatSchG vorliegen (siehe insoweit die Ausführungen zu C.III.7.2.2), wird nach pflichtgemäßer Ermessensausübung vorsorglich eine Ausnahme für die Feldlerche zugelassen.

#### Waldohreule

Im Rahmen der Artenschutzkartierung konnte innerhalb eines kleinen Waldbe-

standes östlich eines Einzelgehöftes, Grundstück FlNr. 944, Gemarkung Günz, (südöstlich Günz) ein Waldohreulenbrutplatz festgestellt werden. Der Standort dazu befindet sich in einem Abstand von ca. 350 m zur geplanten Straße. Zum Ausschluss eines erhöhten Unfallrisikos für die genannte Art wird von Bau-km 1+100 bis Bau-km 1+450 eine angepasste Überflughilfe für erforderlich gehalten. Im Einzelnen wird auf die Regelungen im Beschluss dieses Tenors verwiesen.

#### Amphibien

An der östlichen Krebsbach-Hangleite (beim Reiterhof) bzw. deren Umfeld wurden im Rahmen der Artenschutzkartierung u. a. die Amphibienarten Laubfrosch, Gelbbauchunke und Kreuzkröte nachgewiesen. Es ist deshalb davon auszugehen, dass Wanderbewegungen dieser Arten sowohl in der angrenzenden Waldfläche, Waldsaumzone und im Talbodenbereich des Krebsbachtals stattfinden. Zur Aufrechterhaltung geeigneter Wandermöglichkeiten für diese Arten wurden im Maßnahmenplan des landschaftspflegerischen Begleitplanes geeignete und ausreichende Querungshilfen und zusätzliche Amphibientümpel (CEF1<sub>saP</sub>) vorgesehen. Zur Vermeidung baubedingter Einwirkungen auf wandernde Amphibien, insbesondere bei den Erdarbeiten zur Vorbereitung des Straßenunterbaues, ist es erforderlich, vor Beginn dieser Arbeiten das Baufeld im betreffenden Bereich durch fachlich qualifizierte Personen nach Amphibien abzusuchen und gefundene Individuen außerhalb des Baufeldes an dafür geeignete Stellen zu verbringen. Soweit trotz intensiver Absuche Individuen zu Schaden kommen sollten, wird auf die Ausnahmetatbestände unter Ziff. 7.2.2. verwiesen. Des Weiteren wird auf die Regelungen im Tenor dieses Beschlusses verwiesen.

#### Bachmuschel

Im Bereich der geplanten Querungsstelle der Plantrasse mit dem Krebsbach konnten keine Muschelvorkommen nachgewiesen werden (Totschalen). Dagegen wurden im Rahmen von anderen Bestandsaufnahmen am Krebsbach sowohl oberhalb als auch unterhalb der Querungsstelle Bachmuschelbestände dokumentiert.

Zur Vermeidung von negativen Auswirkungen auf den Gewässerlebensraum des Krebsbaches werden umfangreiche Maßnahmen festgelegt, die im land-

schaftspflegerischen Begleitplan enthalten sind (vgl. Kap. 4.2.1 bis 4.2.3 der Unterlage 12.1 T 2).

Die Entwässerung wird so geregelt, dass Schad- und Nährstoffeinträge in die Gewässer vermieden werden. Um Schadstoffeinträge in den Krebsbach zu unterbinden, wird das auf dem Brückenbauwerk über den Krebsbach anfallende Oberflächenwasser gesammelt und anschließend versickert. Während der Bauzeit werden besondere Vorkehrungen gegen Schadstoffeinträge getroffen. Deshalb ist während der Bauarbeiten besonders auf einen fachgerechten Umgang mit Treibstoffen, Öl- und Schmierstoffen u. ä. sowie auf eine fachgerechte, regelmäßige Wartung von Maschinen zu achten. Grundsätzlich sind alle Vermeidungsmaßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans zum Schutz der Wasserqualität des Krebsbaches unbedingt einzuhalten.

Bei der Verlegung des Krebsbaches ist darauf zu achten, dass Organismen aus dem zu verlagernden Gewässerabschnitt – mit dem langsam ablaufenden Wasser – abwandern können. Im Einzelnen wird auf die Regelungen im Tenor dieses Beschlusses verwiesen. Soweit trotz intensiver Absuche und Evakuierung Bachmuscheln zu Schaden kommen sollten, wird auf die Ausnahmetatbestände unter Ziff. 7.2.2. verwiesen.

#### Fledermäuse

Im Planungsraum wurden neun Fledermausarten artenschutzfachlich kartiert. Fortpflanzungs- und Ruhestätten dieser Arten werden vom Vorhaben nicht berührt. Das Vorhaben tangiert insbesondere im Bereich der westlichen und östlichen Krebsbach-Hangleite das Jagdgebiet vorgenannter Arten. Zur Vermeidung eines erhöhten Unfallrisikos sind in der Planung im Bereich der westlichen und östlichen Krebsbach-Hangleite Überflughilfen als funktionserhaltende Maßnahme Artenschutz im Maßnahmenplan der landschaftspflegerischen Begleitplanung enthalten. Soweit die dazu geplante Großgehölzkulisse mit bodenständigen Bäumen und Pflanzenmaterial mit mindestens 7,0 m Pflanzgröße in Heister- bzw. Stammbuschqualität vorgesehen wird, kann von einer geeigneten funktionserhaltenden Maßnahme Artenschutz ausgegangen werden. Gleichzeitig verringert die von Bau-km 1+100 bis Bau-km 1+450 angeordnete Artenschutzmaßnahme auch das Unfallrisiko der kartierten Fledermausarten.

## Schwarzstorch

Der Schwarzstorch konnte als Brutvogel im Planungsraum nicht nachgewiesen werden und wird daher nicht weiter betrachtet.

### **7.2.4 Zusammenfassende Bewertung**

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 mit Ausnahme der unter 7.2.2 behandelten Arten 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.

Mit Tektur vom 31.01.2013 (vorgezogene Ausgleichsmaßnahme A3) und Tektur vom 08.01.2014 (vorgezogene Ausgleichsmaßnahme A4) wurde insbesondere dem Feldlerchenschutz verstärkt Rechnung getragen. Auch wurde festgelegt, dass die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen über ein Monitoring nach ihrer Fertigstellung und weitere festgelegte Monitoringtermine auf ihre Funktionalität hin zu überprüfen sind. Aufgrund dieser planfestgestellten Maßnahmen können die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG ausgeschlossen werden. Vorsorglich ist eine Verbotsausnahme zugelassen worden.

Das planfestgestellte Vorhaben ist damit auch unter Berücksichtigung des Artenschutzes die sinnvollste Lösung, um dem Verkehrsbedürfnis im Sinne des Art. 9 Abs. 1 BayStrWG zu genügen.

### 7.3 Einwendungen

Der Landesbund für Vogelschutz (LBV) in Bayern e. V. – Bezirksgeschäftsstelle Schwaben – hat sowohl im ersten Anhörungsverfahren als auch zu den Tektur-Stellung bezogen. Zusammengefasst lehnt der LBV das planfestgestellte Vorhaben aufgrund der damit verbundenen Versiegelung von Grünland, Zerschneidung von Lebensräumen und den damit einhergehenden negativen Auswirkungen für die Biodiversität ab. Wie bereits dargelegt, werden die mit der Maßnahme verbundenen Auswirkungen auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild durch landschaftspflegerische Maßnahmen ausgeglichen. Dies gilt auch für die Beeinflussung des Offenland-Biotopverbundes Krebsbachtal, der im Arten- und Biotopschutzprogramm Unterallgäu als Ziel formuliert wird. So wurde bei der Wahl der Spannweite der Brücke über den Krebsbach die tierökologisch relevante Durchlässigkeit berücksichtigt. Gleichzeitig wurden Kleintierdurchlässe im Krebsbachtal und ein weiterer größerer Durchlass im Straßendamm innerhalb des Krebsbachtals integriert und so der Zerschneidungseffekt minimiert. Um den Lebensraumverlust für zahlreiche Vogelarten durch die geplante Überbauung von Grünland auszugleichen, werden bei den Ausgleichsflächen vor allem Grünlandbereiche vernässt und extensiviert.

Der LBV kritisiert, dass die Maßnahme aufgrund der damit verbundenen Verkehrsverlagerung weitere Projekte mit weiteren Versiegelungen mit sich bringe. Dieses Argument kommt nicht zum Tragen, da die geplante Maßnahme für sich selbst verkehrswirksam ist und eventuelle Folgeprojekte nicht Gegenstand dieser Planfeststellung sein können.

Weiter trägt der LBV vor, dass Straßen für zahlreiche Tierarten ein großes Gefährdungspotenzial durch Kollision oder den Verlust von Jagdhabitaten darstellen. Auch steige das Kollisionsrisiko für Fledermäuse. Dies ist zutreffend, aber die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände lassen sich mit den in der saP vorgeschlagenen Maßnahmen (Überflughilfe) ausschließen.

Der LBV hält die zur Verbesserung des Schutzes der Feldlerche als Tektur eingefügte Ausgleichsmaßnahme A3 bzw. CEF2 wegen des geringen Abstands zum südlich gelegenen Wald und der nördlich gelegenen Straße für ungeeignet. Die Fläche ist jedoch geeignet, da sie optimale Bedingungen gegenüber der intensiv genutzten Grün- und Ackerlandfläche im betroffenen Bereich der geplanten Straße bietet. Bei der Flächenauswahl wurden die Vorgaben aus einem Fly-

er des Naturschutzbundes Baden-Württemberg eingehalten, der vom LBV dem Vorhabensträger zur Verfügung gestellt wurde.

Um den Schutz der Feldlerchen noch weiter zu verbessern, wurde darüber hinaus durch Tektur vom 08.01.2014 eine weitere Ausgleichsfläche A4 vorgesehen.

Soweit beanstandet wurde, dass die Untersuchung der Verbotstatbestände nicht auch auf den Wespenbussard und den Schwarzstorch ausgedehnt wurde, ist festzuhalten, dass die Untersuchungstiefe maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall abhängt und das Recht nicht zu einem Ermittlungsaufwand nötigt, der keine zusätzliche Erkenntnis verspricht (vgl. BVerwG, Beschluss vom 18.06.2007, Az. 9 VR 13/06 in juris).

Der BN hält die Ausgleichsmaßnahme A3 ebenfalls für ungeeignet, da die Ausgleichsfläche nur etwa 165 m von der Kreisstraße MN 16, nur etwa 190 m von der in Kürze auszubauenden Bahnlinie München – Lindau entfernt und zusätzlich ein Wald in ca. 150 m Entfernung vorhanden sei. Aus seiner Sicht müssten bei einer Effektdistanz von 300 m zum Ausgleich wieder 60 ha bisher beunruhigte Fläche neu beruhigt werden. Die der saP zugrunde gelegte Effektdistanz von 50 m sei nicht haltbar, es müsse von 300 m Effektdistanz ausgegangen werden. Diese Einwände werden zurückgewiesen. Die im Fachbeitrag zur saP genannte Effektdistanz lässt sich aus den Erfahrungswerten ableiten. In Karte 2 der Anlage zum Textteil des landschaftspflegerischen Begleitplans liegt einer von zwei erfassten Standorten der Lerchenpopulation im Abstand von ca. 50 m zur bestehenden St 2020 mit einer Belastung von ca. 3.000 Kfz/24h. Soweit der Bund Naturschutz von einem bisher ungestörten Habitat von 60 ha ausgeht, wurde nicht beachtet, dass diese Flächen Anliegerflächen der Autobahn und des Solarparks beinhalten und unmittelbar an das Waldstück bei Bau-km 1+100 angrenzen, d. h. Störwirkungen durch Verkehrswege und Greifvogelansitze sind hierbei nicht betrachtet worden. Gleichwohl wird auf die bestehende Vorprägung durch den bestehenden Modellflugplatz östlich der zur Verlegung vorgesehenen Staatsstraße 2020 mit einem Störradius von ca. 500 m hingewiesen. Bei den Störwirkungen der künftigen St 2020 muss berücksichtigt werden, dass der Verkehr der bestehenden St 2020 auf 700 Kfz/24h reduziert wird und die MN 15 eine Minderung um 1.700 Kfz/24h auf künftig 2.000 Kfz/24h erfährt und dadurch die anliegenden Flächen beruhigt und wieder aufgewertet werden. Insgesamt wird die für die A3-Maßnahme vorgesehene Fläche für geeignet gehalten.

Der BN hält auch die Fläche für die Ausgleichsmaßnahme 4 schon wegen ihrer Entfernung zum Eingriff für nicht geeignet, da sie keinen Effekt auf die lokale Feldlerchenpopulation im Planungsgebiet habe. Diese Auffassung wird nicht geteilt. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten ist davon auszugehen, dass im Bereich Holzgünz keine lokale Feldlerchenpopulation abgrenzbar ist, stattdessen ein mehr oder weniger homogenes Besiedlungskontinuum vorhanden ist und damit für das Gebiet Holzgünz – Altensteig die gleiche regionale Population der Feldlerche angenommen werden muss. Eine Ausgleichsmaßnahme in 15 km Entfernung vom Eingriffsort kommt deshalb dieser Population in gleichem Maße zugute wie eine Maßnahme in näherem Abstand.

Wie vom BN gefordert, werden die Maßnahmen mit Hilfe eines Monitorings nach ihrer Fertigstellung und weiterer festgesetzter Monitoringtermine auf ihre Funktionalität hin überprüft und ggf. angepasst. Mit dem Bau der Trasse darf erst begonnen werden, wenn die Ausgleichsmaßnahmen funktionsgerecht hergestellt sind.

Auch von privaten Einwendern wird bemängelt, dass Untersuchungen hinsichtlich angeschnittener Quellhorizonte und der Auswirkungen auf die vorhandenen Quellbiotope fehlen würden. Im landschaftspflegerischen Begleitplan wird die Gefahr der Freilegung von Hangschichtwasser aufgrund der Trassenführung in Einschnittslage ausdrücklich genannt. Es wird auch darauf hingewiesen, dass im Bereich der Einschnittsböschungen eventuell auftretendes Hangschichtwasser durch entsprechende Vorkehrungen schadlos abgeleitet bzw. versickert wird. Bezüglich der Gefahr der Beeinträchtigungen des Grundwassers im Krebsbachtal wird ebenfalls in Kapitel 4.2.3 des landschaftspflegerischen Begleitplans dargestellt, dass der Straßenbau in Dammlage auf dem gewachsenen Boden erfolgt. Auskofferungsarbeiten unterbleiben in diesem Bereich mit sehr geringen Grundwasserflurabständen demnach weitestgehend. Im Übrigen wurden jedoch im Zuge der Baugrundaufschlussarbeiten im Bereich der künftigen Einschnitte (östliche und westliche Hangleite) weder Grund- noch Schichtwasser angetroffen. Es ist daher nicht davon auszugehen, dass Quellbiotope infolge der Einschnittslage nachhaltig betroffen werden.

Entgegen der Auffassung des LBV ist auch die Darstellung des Brutplatzes der Waldohreule ausreichend. Der Brutplatz ist in der Unterlage 12.2 T dargestellt und wurde anlässlich des Erörterungstermins von den Eigentümern des nahegelegenen Anwesens bestätigt.

Ein als Heimatforscher auftretender Einwendungsführer, der jedoch keine eigene Betroffenheit geltend macht, kritisiert das Umweltverträglichkeitsgutachten unter anderem deshalb, weil die geschichtliche Entwicklung von Rummeltshausen nicht untersucht worden sei, damit kein ganzheitlicher Ansatz vorläge und falsche Schlüsse gezogen würden. Der Einwand ist unbegründet. Aufgabe einer Umweltverträglichkeitsstudie ist es, den Zustand der Umwelt zum jetzigen Zeitpunkt zu erfassen und ausgehend von dieser Situation die Auswirkungen des Vorhabens auf den Istzustand darzulegen. Geschichtliche Hintergründe mögen für die Erklärung des Istzustandes hilfreich sein, sind aber nicht die ausschlaggebende Basis der Bewertung.

## **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 14.1 T 2, Blatt 1, und 14.1 T, Blatt 2, Unterlage 14.2 T 2) 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 Struktur im Planungsraum erwarten ließe. Dies gilt sowohl hinsichtlich der vorhabensbedingten Belastung der Landwirtschaft allgemein als auch bezüglich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe. Ein landwirtschaftlicher Betrieb ist durch den mit der Baumaßnahme verbundenen Grundstücksbedarf allerdings erheblich betroffen. Die vom Betriebsinhaber fristgerecht geltend gemachte Existenzgefährdung seines Betriebes lässt sich jedoch durch Bereitstellung von Ersatzland abwenden. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeiten des Vorhabens und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich.

Der Bayerische Bauernverband (BBV) – Geschäftsstelle Erkheim – lehnt die Verlegung der St 2020 generell wegen des hohen Verbrauchs an hochwertigen landwirtschaftlichen Nutzflächen ab. Insoweit wird auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter C.III.2. verwiesen. Für den Fall der Realisierung des

Vorhabens spricht er sich für eine andere Linienführung (Trasse 4) aus, die nach seiner Einschätzung zu geringerer Flächeninanspruchnahme bzw. günstigeren Flächenzerschneidungen führen würde. Der BBV steht außerdem auf dem Standpunkt, dass das Vorhaben, das überwiegend den Bürgern und Landwirten aus Holzgünz zugutekomme, auch in erster Linie Landwirte aus Holzgünz belasten müsste. Die Planfeststellungsstrasse belastete aber hauptsächlich Landwirte aus Rummeltshausen. Zum Variantenvergleich wird auf die Ausführungen unter C.III.3.2 Bezug genommen. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass bei der Abwägung der beiden Varianten vor allem die Schwere der Beeinträchtigung für die Landwirtschaft gegeneinander abgewogen wurde. Dabei zeigte sich, dass bei Variante 4 die betroffenen landwirtschaftlich genutzten Flächen erheblich stärker durchschnitten werden als bei der gewählten Trasse. Die Frage der Gemarkungszugehörigkeit spielte dabei keine Rolle. Der Hinweis, ein landwirtschaftlicher Betrieb eines Einwendungsführers würde durch Variante 4 weniger beeinträchtigt werden, trifft nicht zu. Im Bereich des genannten landwirtschaftlichen Betriebes verlaufen Variante 3 und 4 deckungsgleich mit der bestehenden Staatsstraße.

Über die Inanspruchnahme von Flächen hinaus sind die Belange der Landwirtschaft zwar noch durch weitere mittelbare Auswirkungen des Vorhabens betroffen. So ist es unvermeidlich, dass Flächen durchschnitten und deshalb eine wirtschaftliche Bearbeitung erschwert wird. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch minimiert und deshalb nicht so erheblich, dass sie zusammen mit den Flächenverlusten der Zulässigkeit des Vorhabens entgegenstehen. Verbleibende Nachteile bei der weiteren Bewirtschaftung können durch Entschädigung ausgeglichen werden. Insgesamt gesehen ist die Erschließung der Fluren im erforderlichen Umfang gewährleistet. So haben auch weder das Amt für Ländliche Entwicklung Schwaben noch das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Krumbach grundsätzliche Einwendungen gegen das Vorhaben vorgetragen, sondern Forderungen und konkrete Verbesserungsvorschläge, welche vom Vorhabensträger teilweise durch Planänderungen berücksichtigt wurden. So wurde insbesondere der nördliche Teil des Moosweges an die St 2020 angebunden.

## **8.2 Forstwirtschaft**

Durch die Baumaßnahme muss ca. 0,025 ha Wald gerodet werden. Als Ausgleich für die Rodung und deren nachteilige Folgen ist die Neuschaffung von

0,079 ha Wald geplant. Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Augsburg hat mit Schreiben vom 21.05.2012 das für die Aufforstung vorgesehene Grundstück für geeignet erklärt. Der Verlust des beanspruchten Waldes sowie die Beeinträchtigung seiner Funktion würden durch die Gestaltungsmaßnahme kompensiert. Waldrechtliche Hemmnisse gegen die vorliegend zu beurteilende Straßenbaumaßnahme bestünden 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 vorgeschlagenen Auflagen sind vollumfänglich in diesem Beschluss unter A.VIII.6 aufgenommen.

### **8.3 Jagd- und Fischereiwesen**

Das Vorhaben ist auch mit den Belangen der Jagd vereinbar.

Die Jagdgenossenschaft Günz-Rummeltshausen lehnt das Vorhaben ab. Durch das Bauvorhaben entstünde ein hohes Gefahrenpotenzial für kreuzende Tiere, Schwarzwild, Kleinwild und diverse Vogelarten, insbesondere durch die unmittelbare Nähe des Waldes „Hölzle“. Auch der BBV und die Hegegemeinschaft 740 – Östliche Günz weisen auf die Gefahr von Wildunfällen hin.

Aufgrund der relativ kleinen betroffenen Waldfläche mit entsprechend geringen Vorkommen an Hoch- und Niederwild ist von keiner überproportionalen Gefahr von Wildunfällen auszugehen. Darüber hinaus verläuft die geplante Staatsstraße neben einem freien Sichtstreifen zum Wald und grenzt nicht direkt an die Waldtraufe. Es muss auch berücksichtigt werden, dass der Wildwechsel von dem großen Waldgebiet im Westen nach Osten über die bisherige St 2020 infolge der dort stattfindenden Verkehrsabnahme nunmehr erleichtert wird. Zur Reduzierung des Kollisionsrisikos mit Vögeln oder kleineren Tierarten werden Überflughilfen und Amphibiendurchlässe mit Leiteinrichtungen installiert.

Der Einwand, die Jagdgenossenschaft verliere durch das Bauvorhaben ihre Existenzgrundlage, ist nicht begründet, da es sich nur um eine relativ kleine Waldfläche handelt und der Waldflächenverlust ausgeglichen wird.

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.

Der Bezirk Schwaben – Fischereifachberatung – hat in seiner Stellungnahme vom 21.05.2012 Auflagen vorgeschlagen, die in diesem Beschluss unter A.VIII.5. im Wesentlichen berücksichtigt wurden.

## **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 22.05.2012 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 Entscheidung die Denkmalschutzerlaubnis nach Art. 7 Abs. 1 DSchG sowohl hinsichtlich der be-

kannten Bodendenkmäler, der bezeichneten Verdachtsflächen als auch eventueller Zufallsfunde unter Beachtung der durch die Schutzauflagen A.VIII. vorgesehenen Maßgaben.

Die unter A.VIII.1. angeordneten Schutzauflagen dienen dem vorrangigen, vom Vorhabensträger im Rahmen der weiteren Detailplanung möglicherweise noch zu gewährleistenden Schutz der Bodendenkmäler vor Beeinträchtigungen bzw. im Fall unvermeidbarer Beeinträchtigungen, dem angemessenen Ausgleich für die Zurückstellung der Belange der Denkmalpflege gegenüber den 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 Vorhabensträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege vorbehalten, an deren Stelle auch eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde möglich bleibt.

Das Landesamt für Denkmalpflege sowie ein privater Einwendungsführer, der sich der Heimatforschung verschrieben hat, weisen auch auf eine mögliche Gefährdung der an der Ortsdurchfahrt von Rummeltshausen liegenden Sebastiankapelle aufgrund der Erhöhung des Verkehrs und insbesondere des Schwerverkehrs durch verstärkte Erschütterungen, Eintrag von Spritzwasser, Streusalzen und Staub hin. Das Landesamt für Denkmalpflege regte deshalb eine Prüfung an, ob durch bauliche oder verkehrsplanerische Maßnahmen einer möglichen Schädigung der Kapelle vorgebeugt werden kann, zum Beispiel durch eine optimierte Straßenführung im unmittelbaren Kapellenbereich oder durch eine Fortführung der Trassenverlegung in eine Ortsumfahrung von Rummeltshausen. Eine Verschiebung der Staatsstraße innerhalb der Ortsdurchfahrt ist jedoch aufgrund der vorhandenen angrenzenden Bebauung nicht möglich. Eine Fortführung der Straßenverlegung einer Ortsumfahrung von Rummeltshausen ist nicht Gegenstand des Verfahrens. Der Vorhabensträger geht jedoch davon aus, dass auch bei einer Verkehrszunahme keine Schäden an der Kapelle entstehen werden, da auch durch den bisherigen Verkehr keine Beschädigungen eingetreten sind und die Fahrbahn der Staatsstraße frostsicher ausgebaut ist.

## **9.2 Sonstige Belange**

Die Auflagen A.VIII.2. und 3. dienen der Sicherstellung der Versorgungswirtschaft.

Die Auflage A.VIII.4. dient dem berechtigten Interesse von Straßenanliegern, dass auch während der Bauzeit ein Zugang bzw. eine Zufahrt zu ihrem Grundstück erhalten bleibt oder dass ein angemessener Ersatz geschaffen wird (vgl. Art. 17 BayStrWG).

## **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 14.1 T 2, Blatt 1, und 14.1 T, Blatt 2, Unterlage 14.2 T 2) vorgesehene Inanspruchnahme von Grundeigentum ist erforderlich, um die Straßenbaumaßnahme, die insgesamt dem Wohl der Allgemeinheit dient, zu verwirklichen. Die Planung nimmt auf die Interessen der betroffenen Grundstückseigentümer 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. Die geplanten Eingriffe in das Eigentum sind sämtlichen Betroffenen auch zumutbar. Insbesondere bewirkt das Vorhaben in keinem Fall eine landwirtschaftliche Existenzgefährdung. Allerdings führt das Vorhaben zu einer Existenzbedrohung für den Betrieb des Flug-Modell-Clubs Memmingen e. V., worauf bei der Behandlung der einzelnen privaten Einwendungen später eingegangen wird. Im Ergebnis ist bereits jetzt festzuhalten, dass die Belange des Straßenbaus den betrieblichen und privaten Belangen 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 Erklärung im Erörterungstermin oder durch Vereinbarungen mit dem Baulastträger) im Laufe des Planfeststellungsverfahrens erledigt haben, werden sie zurückgewiesen.

##### **1. Landratsamt Unterallgäu**

Für den Landkreis Unterallgäu hat das Landratsamt mitgeteilt, dass der vorgesehenen Abstufung der Staatsstraßenabschnitte zur Kreisstraße unter der Bedingung zugestimmt werde, dass der Freistaat Bayern als bisheriger Straßenbaulastträger die notwendigen Maßnahmen durchführe, damit die zu übernehmenden Straßenteile mit Nebenanlagen, Stützwänden und dem Brückenbauwerk den ausreichenden Ausbau- und Unterhaltungszustand bei der Übernahme aufweisen würden. Dies hat der Vorhabensträger zugesagt.

Die Untere Wasserrechtsbehörde hat das nach § 19 Abs. 3 WHG erforderliche Einvernehmen für die Erteilung der gehobenen Erlaubnis für die Einleitung des Straßenabwassers in den Untergrund bzw. in die Vorfluter erteilt.

Die Untere Naturschutzbehörde trägt vor, dass die naturschutzrelevanten Fachbeiträge bereits im Vorfeld mit ihr erörtert und abgestimmt worden seien.

Die vom Kreisheimatpfleger vorgeschlagenen Auflagen zum Denkmalschutz sind sinngemäß in den Auflagen zum Denkmalschutz enthalten.

##### **2. Gemeinde Westerheim**

Die Gemeinde Westerheim hat sich als Träger öffentlicher Belange sowie auch als in eigenen Belangen Betroffene umfangreich mit Schreiben vom 04.06.2012 zu dem Vorhaben geäußert.

Sie weist darauf hin, dass der Ortsteil Rummeltshausen künftig mit erheblichen Verkehrsmehrbelastungen rechnen müsse. Dadurch entstehe nicht nur eine zusätzliche Lärmbetroffenheit, sondern es seien auch die städtebauliche Qualität des Ortes und die Verkehrssicherheit negativ betroffen. Deshalb fordert sie eine möglichst zeitnahe weiträumige Ortsumgehung auch für den Ortsteil Rummeltshausen im Zuge der St 2020; es müsse bei der jetzigen Planfeststellung bereits eine etwaige Fortsetzung der St 2020 als Ortsumgehung von Rummeltshausen bei der Trassenwahl berücksichtigt werden.

Dieser Forderung kann im Rahmen der Planfeststellung nicht entsprochen werden. Die Entscheidung, ob eine Maßnahme in den Ausbauplan mit aufgenommen wird, liegt bei der Bayerischen Staatsregierung. Ob sich eine solche Umfahrung im Rahmen der kommunalen Sonderbaulast realisieren lässt, kann nicht in diesem Planfeststellungsverfahren beurteilt werden. Im Übrigen lässt sich auch bei der gewählten Trasse eine Ortsumfahrung Rummeltshausen anbinden.

Die Forderung der Gemeinde Westerheim nach einem Umbau der Kreuzung zwischen der St 2020 und der Gemeindeverbindungsstraße zwischen Rummeltshausen und Günz / Einmündung Günzer Weg bzw. nach der Verlegung des Günzer Weges nördlich von Rummeltshausen auf die Flnrn. 921, 923 und 918, Gemarkung Günz, mit Anbindung an die St 2020 kann nicht erfüllt werden. Die Einmündung ist nicht unfallträchtig und stellt auch keinen Unfallhäufungspunkt dar. Im Übrigen ist sie leistungsfähig genug, den prognostizierten Mehrverkehr aufzunehmen. Aus diesem Grund ist im Planfeststellungsbeschluss keine entsprechende Regelung aufzunehmen. Das Bauamt Kempten hat aber zugesagt, gegebenenfalls später nachzusteuern, sollte sich das Unfallgeschehen nach Verkehrsfreigabe verschlechtern.

Die Gemeinde Westerheim fordert weiterhin zusätzlichen Lärmschutz für das erst kürzlich ausgewiesene Wohngebiet „Auf der Halde“. Darüber hinaus verlangt sie für den gesamten Ortsdurchgangsbereich von Rummeltshausen den Einbau lärmindernden Asphalts, der zwischenzeitlich auch bei geringeren Geschwindigkeiten zugelassen sei. Beide Forderungen sind unbegründet. Das neue Wohngebiet befindet sich nördlich der Einmündung der Gemeindeverbindungsstraße Rummeltshausen – Günz in die St 2020. Dort findet infolge der Staatsstraßenverlegung nur eine geringe Verkehrserhöhung von 200 Kfz/24h statt. Die Auswirkung der Verkehrserhöhung um 1.700 Kfz/24h auf der Gemeindeverbindungsstraße Rummeltshausen – Günz wurde durch eine ergänzende schalltechnische Untersuchung überprüft. Für das ausgewiesene Wohngebiet

werden keine unzumutbaren Belastungen erreicht. Der Einbau von lärmmin-  
derndem Belag (Flüsterasphalt) kommt schon deshalb nicht in Betracht, weil die  
Ortsdurchfahrt Rummeltshausen erst neu ausgebaut wurde und der dort ver-  
wendete Belag bereits eine lärmindernde Lösung nach dem Stand der Tech-  
nik darstellt. Ein lärmindernder Belag – wie er von der Gemeinde gefordert  
wird – stellt auch deshalb keine ausreichende Lösung dar, weil er für die tat-  
sächlich Betroffenen nur zu einer unzureichenden Lärminderung beiträgt.  
Stattdessen wird passiver Schallschutz gewährt (siehe Ausführungen unter  
C.III.5.1.2). Im Übrigen kann die Gemeinde nur die unzulässige Lärmbelastung  
eigener Grundstücke, nicht jedoch Lärmschutzinteressen ihrer Bürger geltend  
machen.

Die Gemeinde Westerheim sieht sich durch das Bauvorhaben in ihrer Pla-  
nungshoheit verletzt. Durch die Verkehrsmehrbelastung und der damit verbun-  
denen Lärmzunahme ließe sich die von der Gemeinde angestrebte Innerorts-  
entwicklung mit Belebung des Bestandes nicht realisieren. Auch die bauliche  
Entwicklung des Ortsteiles Rummeltshausen entsprechend dem geltenden Flä-  
chennutzungsplan sei erschwert. Diese Einschätzung wird von der Planfeststel-  
lungsbehörde nicht geteilt. Die bauliche Situation der Ortsdurchfahrt ist geprägt  
von einer nahezu lückenlosen, beidseitig bewohnten Bebauung und einem  
durchgängigen Gehweg. Auch wenn derzeit in der Gemeinde ein Gemeinde-  
entwicklungsprozess stattfindet, sind aktuell größere Entwicklungsvorhaben  
bzw. Umgestaltungsmaßnahmen weder im Flächennutzungsplan noch im Be-  
stand erkennbar. Im Flächennutzungsplan ist neben dem zum Teil schon umge-  
setzten Wohngebiet „Auf der Halde“ für den Ortsteil Rummeltshausen nur noch  
eine bauliche Erweiterung im Nordwesten weg von der Staatsstraße und damit  
weitestgehend außerhalb des verkehrlichen Einflussbereiches der zu verlegen-  
den St 2020 vorgesehen. Aus diesen Gründen liegt keine Verletzung der Pla-  
nungshoheit durch das gesteigerte Verkehrsaufkommen vor.

Soweit die Gemeinde Westerheim auf die unzureichende Situation an der Bus-  
haltestelle hinweist und eine zusätzliche Busbucht und Querungshilfen fordert,  
ist darauf hinzuweisen, dass diese Maßnahmen in keinem Zusammenhang mit  
der geplanten Verlegung der St 2020 stehen. Außerdem ist es durchaus üblich,  
dass Busse beim Ein- und Aussteigen der Fahrgäste auf der Fahrbahn inner-  
halb einer Ortsdurchfahrt stehen bleiben.

Des Weiteren fordert die Gemeinde Westerheim eine Verschiebung des Über-  
gangs von der neuen Trasse in die bestehende Staatsstraße nach Süden und

damit weiter weg vom Ortseingang Rummeltshausen. Dieser Forderung wurde durch die Tekturplanung entsprochen.

Die Gemeinde verlangt außerdem zur Verlangsamung des Verkehrs weitere Umbauten bei den Ein- und Ausfahrten in die geschlossene Ortslage des Ortsteiles Rummeltshausen. So müsse von Norden her zum Schutz des neuen Wohngebietes eine neue Insel gebaut werden. Eine Verkehrsinsel in der nördlichen Ortseinfahrt ist nach derzeitigem Kenntnisstand nicht erforderlich. Durch das Ortsschild im Norden wird der 50 km/h-Bereich festgelegt. Zusätzlich wird der Beginn der Ortsdurchfahrt von Rummeltshausen durch beidseitige Bebauung deutlich. Für den Fall, dass die Geschwindigkeit nicht eingehalten wird, kann dem durch polizeiliche Überwachung entgegengewirkt werden. Nach den bisherigen Erfahrungen sind Mittelinseln an Ortseingängen ohne Querungshilfe kein geeignetes Mittel, die Einhaltung der vorgegebenen Geschwindigkeit zu erzwingen. Außerdem würde zusätzlicher Grunderwerb erforderlich, der freihändig zu erwerben sein müsste.

Auch kann dem Wunsch der Gemeinde, die südliche Insellösung nach Westen zu verlegen und im Bereich der bestehenden Bäckerei eine Parkbucht anzulegen, nicht stattgegeben werden. Die geplante Insel am südlichen Ortseingang dient der Überquerung durch Fußgänger und entspricht in der Lage dem bestehenden Fahrbahnteiler.

Die Anlage von Parkbuchten im Zusammenhang mit der Ortsdurchfahrt liegt nach Art. 42 Abs. 3 BayStrWG im Aufgabenbereich der Gemeinde.

Die Gemeinde Westerheim weist darauf hin, dass sich nach der Verkehrsuntersuchung der Verkehr in Günstig Richtung Westerheim nun auf die Gemeindeverbindungsstraße Günstig – Rummeltshausen verlagere. Die Rummeltshausener Straße sei wegen der Brückenbauwerke und Engstellen nicht geeignet den zusätzlichen Verkehr ohne weiteres aufzunehmen. Sie fordert daher, dass bereits im Planfeststellungsverfahren die bauliche Umgestaltung der Straße und der Ausbau der Brücken festgeschrieben werden. Außerdem sei die Umstufung zur Kreisstraße nötig. Die Gemeindeverbindungsstraße Günstig – Rummeltshausen als Erschließungshauptverkehrsstraße ist geeignet, den prognostizierten Verkehr aufzunehmen. Die Straße dient dem allgemeinen Verkehr und weist keine verkehrsrechtlichen Beschränkungen auf. Die bestehenden Engstellen innerhalb der Bebauung können zur Geschwindigkeitsherabsetzung beitragen. Gegebenenfalls muss über eine verkehrsrechtliche Geschwindigkeitsbegrenzung nachgesteuert werden. Eine Aufstufung der Gemeindeverbindungsstraße kommt nicht in Betracht, da die Straße die Merkmale einer Kreisstraße nicht er-

füllt. Sie nimmt den örtlichen und nachbarlichen Verkehr der Gemeinde Westerheim und der umliegenden Gemeindeteile untereinander auf und verbindet sie mit anderen Verkehrswegen. Dies entspricht der Charakteristik einer Gemeindeverbindungsstraße. Allein die Verkehrszunahme rechtfertigt keine Aufstufung.

Der Feldweg östlich der Planfeststellungsstraße (BWV 1.6), der nach den Vorstellungen der Gemeinde und des Bayerischen Bauernverbandes Erkheim asphaltiert werden soll, wird wie sämtliche öffentliche Feld- und Waldwege als wassergebundene Oberfläche hergestellt. Dies entspricht dem vorhandenen Aufbau und den Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW 99). Der Weg kann von Seiten des Staatlichen Bauamtes auch asphaltiert werden, wenn die Mehrkosten durch Dritte übernommen werden und betroffene Träger öffentlicher Belange zustimmen. Auch dem Wunsch, den westlich zur Straße verlaufenden Feldweg zur Staatsstraße hin zu verschieben, kann nicht entsprochen werden. Eine Verlegung direkt westlich an die Staatsstraße würde zu einem zusätzlichen Grunderwerb und damit zu Mehrkosten führen. Darüber hinaus ist vorgesehen, die Fläche zwischen dem öffentlichen Feld- und Waldweg und der neuen St 2020 für Gestaltungsmaßnahmen zu verwenden.

Dagegen wird der öffentliche Feld- und Waldweg (Moosweg) auf Forderung der Gemeinde und des BBV nunmehr beidseitig an die St 2020 angeschlossen.

Eine von der Gemeinde angeregte Prüfung, ob der geplante Geh- und Radweg von Bau-km 1+850 bis zum Ortseingang Rummeltshausen von 2,5 m auf 3,0 m für die landwirtschaftliche Nutzung verbreitert werden soll, hat ergeben, dass die Verbreiterung zur Erschließung der landwirtschaftlichen Grundstücke FlNr. 1001 und 1002 nicht notwendig ist. Die Grundstücke werden von dem bestehenden Moosweg westlich der bestehenden St 2020 erschlossen. Eine Verbreiterung könnte daher nur auf Kosten der Gemeinde erfolgen.

Der Anregung, die Anbindung des Weges Im Althardt für den nichtlandwirtschaftlichen Fahrzeugverkehr unattraktiv zu gestalten, kann nicht gefolgt werden. Die Anbindung des Weges bei Bau-km 1+070 erfolgt richtliniengemäß und entspricht dem vorhandenen Aufbau des Weges im weiteren Verlauf. Gegebenenfalls kann die Gemeinde Westerheim als Straßenverkehrsbehörde den öffentlichen Feld- und Waldweg für entsprechenden Verkehr beschränken.

Des Weiteren lehnt die Gemeinde Westerheim die Unterhaltungspflicht für den Verlegungsbereich des Krebsbaches im Bereich des Brückenbauwerkes ab. Der Straßenbaulastträger hat zugesagt, die Unterhaltungspflicht des Bauwerkes und des Gewässers des Krebsbaches, soweit dies zur Sicherheit des Bauwerkes

notwendig ist, zu übernehmen. Darüber hinaus ist die Gemeinde Westerheim für den Krebsbach unterhaltspflichtig.

Der Vorhabensträger hat ebenfalls zugesagt, den Abwasserzweckverband, dessen Mitglied die Gemeinde ist, bei den späteren Bauarbeiten einzubinden. Soweit eine bessere fernmeldetechnische Anbindung des Ortsteiles Rummelshausen und der Siedlung Härtleberg, vor allem im Sinne des Breitbandausbaus gefordert wird, ist dies nicht Gegenstand der Planfeststellung. Die vorhandenen Leitungen der Telekom werden den neuen Verhältnissen angepasst, zusätzliche bzw. neue Leitungen jedoch sind mit dem entsprechenden Netzbetreiber abzustimmen. Die Gemeinde fordert außerdem, dass Leerrohre für Kabelverlegungen vorzusehen sind. Der Vorhabensträger hat zugesagt, bei rechtzeitiger Information diese Leistungen in die Ausschreibung aufzunehmen und bei entsprechender Kostentragung der Gemeinde einzubauen.

Zur Forderung der Gemeinde Westerheim, die Planungsvariante 4 zum Gegenstand der Planfeststellung zu machen sowie der damit vorgetragenen Kritik am Variantenvergleich wird auf die Ausführungen unter C.III.3.2 und 3.3 verwiesen.

### **3. Verwaltungsgemeinschaft Memmingerberg**

Die Verwaltungsgemeinschaft Memmingerberg sowie die Gemeinde Holzgünz haben keine Einwendungen erhoben.

### **4. Bezirk Schwaben, Fischereifachberatung**

Die Fischereifachberatung beim Bezirk Schwaben hat mit Stellungnahme vom 21.05.2012 mitgeteilt, dass die fischereifachlichen Belange bei der Planung umfassend berücksichtigt seien. Die von ihr vorgeschlagenen Auflagen sind im Planfeststellungsbeschluss weitgehend übernommen worden.

### **5. Wasserwirtschaftsamt Kempten**

Das Wasserwirtschaftsamt Kempten hat mit Schreiben vom 18.05.2012 zum planfestgestellten Vorhaben Stellung genommen. Die Auflagenvorschläge zur Niederschlagswasserbewirtschaftung und zum Gewässerausbau 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 Schwaben**

Das Amt für Ländliche Entwicklung Schwaben hat mit Schreiben vom 24.05.2012 Stellung genommen. Es hat darauf hingewiesen, dass durch die Verlegung der St 2020 ursprünglich gut geformte Grundstücke durchschnitten werden und dadurch eine wirtschaftliche Bearbeitung erschwert werde. Die damit nicht unerheblichen, dauerhaften strukturellen Erschwernisse für die landwirtschaftlichen Betriebe könnten in einem Unternehmensverfahren nach § 87 Flurbereinigungsgesetz gemindert werden. Der Vorhabensträger hat in Absprache mit dem Amt für Ländliche Entwicklung Schwaben das Landratsamt Unterallgäu mit Schreiben vom 28.11.2012 gebeten, beim Amt für Ländliche Entwicklung Schwaben mit Sitz in Krumbach einen entsprechenden Antrag auf Durchführung eines Unternehmensflurbereinigungsverfahrens zu stellen.

Weiterhin hat das Amt angeregt, den bestehenden westlichen Feld- und Waldweg zwischen Bau-km 0+350 und 1+050 zurück zu bauen und als Anwandweg an die Staatsstraße zu legen. Dieser Anregung kann nicht gefolgt werden, da die Verlegung zu einem zusätzlichen Grunderwerb und zu Mehrkosten führen würde. Alternativ hierzu wurde vorgeschlagen, die von den östlich gelegenen Grundstücken abgetrennten unwirtschaftlichen Restflächen zu erwerben. Der Erwerb von Grundstücken bzw. Restflächen, die nicht zur Herstellung der geplanten Maßnahme erforderlich sind, ist nicht Gegenstand des Verfahrens, sondern in privatrechtlichen Grundstücksverhandlungen zu klären.

Zur Anregung, den geplanten Geh- und Radweg (BWV-Nrn. 1.14 und 1.15) bei entsprechender Ausbauart und Widmung gleichzeitig als Anwandweg für die angrenzenden landwirtschaftlichen Grundstücke zu nutzen, ist darauf hinzuweisen, dass die zusätzliche Herstellung eines öffentlichen Feld- und Waldweges parallel der Staatsstraße zur Bewirtschaftung der westlich der Staatsstraße gelegenen landwirtschaftlichen Grundstücke nicht erforderlich ist. Diese Grundstücke werden von einem öffentlichen Feld- und Waldweg ca. 120 m westlich aus bewirtschaftet. Sollte dieser Weg als öffentlicher Feld- und Waldweg hergestellt werden, würde die Gemeinde Westerheim Baulastträger eines solchen Weges. Aus diesen Gründen kann der Weg nur als öffentlicher Feld- und Waldweg auf

3 m verbreitert werden, wenn die Gemeinde die Mehrkosten und die Baulast übernimmt.

## **8. Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Krumbach (Schwaben)**

Mit Schreiben vom 25.05.2012 hat das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Krumbach (Schwaben) zu der Planung Stellung bezogen.

Die Planung erfüllt die Forderungen des Amtes, wonach die Zufahrten zu allen landwirtschaftlichen Grundstücken sicherzustellen sind. Dies geht aus dem Lageplan und dem BWV hervor.

Auch der Vorgabe, Durchschneidungen von Flurgrundstücken möglichst gering zu halten, wird insbesondere durch die Wahl der Plantrasse Rechnung getragen.

Zur Bauausführung wurde vorgebracht, die Entwässerung der Straßenbereiche so zu gestalten, dass die angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen nicht beeinträchtigt werden können. Die Funktionsfähigkeit vorhandener Dränagen solle während der Bauzeit und auch danach sichergestellt werden. Die Zufahrtsmöglichkeit zu den betroffenen landwirtschaftlichen Grundstücken müsse auch während der Bauzeit sichergestellt sein. Für Grundstücke, auf denen Strukturschäden entstehen, sollen Maßnahmen vorgesehen werden, um den Zustand der beanspruchten Flächen wieder herzustellen, der der natürlichen Ertragsfähigkeit auf benachbarten Flächen entspricht.

Der Vorhabensträger hat die Erfüllung der oben genannten Forderungen zugesagt.

Des Weiteren wurde gefordert, Bäume nur dort vorzusehen, wo angrenzende landwirtschaftliche Flächen nicht beeinträchtigt werden, da im Planungsraum ausreichend Strukturen mit Bäumen vorhanden seien. Dies gelte vor allem bei der Maßnahme G1 im Bauabschnitt 0+040 bis 0+140. Dort sollte nur eine Strauchbepflanzung erfolgen. Der Vorhabensträger hat dies im Erörterungstermin vom 25.09.2012 zugesagt und mit Tektur vom 31.01.2013 bei der Maßnahme G1 umgesetzt (vgl. Unterlage 12.3 T 2, Blatt 1). Im restlichen Trassenabschnitt der Gestaltungsmaßnahme G1 (Bau-km 0+140 bis 1+475) wurde nur eine sehr zurückhaltende Bepflanzung geplant.

Um die Funktionsfähigkeit der Dränagen auf landwirtschaftlichen Flächen sicherzustellen, fordert das Amt weiterhin, die in der Maßnahme A1 vorgesehene Einschränkung („soweit dies technisch möglich ist und eine Vernässung angrenzender landwirtschaftlicher Nutzflächen ausgeschlossen werden kann“) für

den Rückbau von Dränagen in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen. Diese Einschränkung ist vom Vorhabensträger zugesagt worden und musste deshalb nicht im Beschluss geregelt werden.

Hinsichtlich der naturschutzfachlichen Kompensationsflächen ist gefordert worden, die Flächen so rechtzeitig zu pflegen, dass sich keine Beeinträchtigungen für die angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen ergeben können. Für die angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen werden keine Nachteile bei der Bewirtschaftung entstehen. Der Zeitpunkt und die Intensität der Pflegemaßnahmen richten sich nach naturschutzfachlichen Zielsetzungen und sind im landschaftspflegerischen Begleitplan geregelt.

Die Forderung, bei Gehölzpflanzungen auf den Ausgleichs- und Gestaltungsflächen, die neben landwirtschaftlichen Flächen liegen, zur Vermeidung von übermäßigem Schattenwurf nur Sträucher vorzusehen, kann nicht erfüllt werden, da insbesondere aus artenschutzrechtlichen Gründen (Schaffung von Überflughilfen für Fledermäuse) sowie zur Verbesserung der Einbindung der Trasse in das Landschaftsbild Pflanzungen von Großbäumen zwingend erforderlich sind.

## **9. Bayer. Bauernverband Erkheim**

Der Bayerische Bauernverband Erkheim hat mit Schreiben vom 23.05.2012 und 12.03.2013 Stellung genommen und die Planung generell abgelehnt. Zu seiner Kritik an der gewählten Trasse wird auf die Ausführungen zum Variantenvergleich unter C.III.8.1 hierzu verwiesen.

Er fordert, dass entweder die Plantrasse neben den westlich gelegenen öffentlichen Feld- und Waldweg gelegt oder der Feld- und Waldweg direkt neben der Trasse neu gebaut werde. Eine weitere Verschiebung der Trasse nach Westen ist jedoch wegen der Zwangspunkte am Bauanfang und der Schonung des kleinen Waldstücks aus trassierungstechnischen Gründen nicht ohne stärkere Eingriffe in den Wald bzw. stärkere Durchschneidung der landwirtschaftlichen Flächen nördlich des Waldes möglich. Eine Verlegung des Weges näher an die geplante Trasse würde zu einem zusätzlichen Grunderwerb und zu Mehrkosten führen.

Der BBV weist auf die besondere Betroffenheit eines landwirtschaftlichen Betriebes hin, dessen Hofstelle am südlichen Ende von Rummeltshausen neben der St 2020 liegt. Das verstärkte Verkehrsaufkommen würde mit hoher Geschwindigkeit an dieser Hofstelle und dem Wohnhaus vorbei führen. Deshalb

fordert der BBV weitere Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung am Ortseingang am südlichen Ende von Rummeltshausen, wie zum Beispiel einen Kreisverkehr. Da sich am Ortseingang von Rummeltshausen kein Knotenpunkt befindet und die Einsatzkriterien für einen Kreisverkehr nicht vorhanden sind, ist ein Kreisverkehr an dieser Stelle kritisch zu sehen. Mit der Anlage eines Geh- und Radweges in Verbindung mit einer Querungshilfe werden vor allem die Bedürfnisse von schwächeren Verkehrsteilnehmern angemessen berücksichtigt. Eine Vergrößerung der Querungshilfe als geschwindigkeitsreduzierende Maßnahme hätte einen Mehrbedarf an privaten Grundstücken zur Folge. Im Übrigen war die Planung auch Ergebnis einer Besprechung am 09.02.2011 des Vorhabensträgers mit dem betroffenen Landwirt, der sich für eine Querungshilfe ausgesprochen hat.

Außerdem müsse die geplante Trasse weiter südlich Richtung Holzgünz in die bestehende St 2020 geleitet werden, damit die Weiterentwicklung des landwirtschaftlichen Betriebes gewährleistet bleibe. Diese Forderung wurde durch die Tekturplanung erfüllt.

Die geforderten Entschädigungen für Grundstücksan- bzw. durchschneidungen, Mehrweg- und Wirtschafterschwernisse werden in einem gesonderten Verfahren geregelt.

Soweit der BBV in der Anhörung zu der Tektur erstmals die schlechte Zufahrts- bzw. Abfahrtsmöglichkeit für Holz aus dem Wald hinter den Grundstücken FlNr. 966, 967 und 968 bemängelt, ist dieser Einwand als präkludiert zurückzuweisen.

Der Vorhabensträger hat zugesagt, Feld- und Waldwege, die infolge der Bauarbeiten beschädigt werden, wieder entsprechend dem ursprünglichen Zustand herzustellen.

#### **10. Bund Naturschutz in Bayern e. V.**

Der BN hat sich mit Schreiben vom 30.05.2012 zum Vorhaben und mit Schreiben vom 22.04.2013 und 31.03.2014 zu den Tekturen geäußert. Mit Schreiben vom 21.12.2012 hat er zu der ergänzenden Wirtschaftlichkeitsbetrachtung eine Stellungnahme abgegeben. Er lehnt das Planfeststellungsvorhaben generell ab, bezweifelt die Planrechtfertigung des Vorhabens (siehe Ausführungen zur Planrechtfertigung unter C.III.2.2) und hält die Variante 5 unter allen relevanten Aspekten für vorzugswürdig.

Insgesamt hält der BN die Planung für unausgewogen und ungerecht. Nachteile für die Gemeinden Günz und Lauben bzw. den Ortsteil Rummeltshausen seien in der Planung nicht erörtert worden. Dies zeige sich vor allem im Umgang mit der Lärmsituation. Die Bewertung der Planfeststellungstrasse als günstigste Variante hinsichtlich der Lärmauswirkungen im Erläuterungsbericht auf Seite 15 sei unrichtig. Insoweit wird auf die Darlegung zum Variantenvergleich unter C.III.3.2 verwiesen. Selbst wenn diese Einzelbewertung im Rahmen des Variantenvergleichs nicht zwingend und hier auch eine Gleichbewertung der Variante 4 und der gewählten Trasse vertretbar erscheint, ändert dies aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nichts an der Gesamtbewertung zu Gunsten der Planfeststellungstrasse.

Nicht nachvollziehbar ist der Vorwurf, es sei kein Lärmgutachten erstellt worden. Die schalltechnischen Auswirkungen des Vorhabens auf die anliegenden Anwesen sind in der Planfeststellungsunterlage 11 und in der ergänzenden Unterlage enthalten. Bei den insgesamt fünf Immissionspunkten der Unterlage 11, die unter anderem die vom BN genannten Einzelanwesen betreffen, sind die Grenzwerte deutlich unterschritten. Eine Untersuchung für den Planungsfall 1+, der insoweit für die Planfeststellung nicht relevant ist, ist nicht erforderlich.

Zurückzuweisen ist der nicht näher substantiierte Vorwurf der Befangenheit eines bis 2011 an der Planung beteiligten Mitarbeiters des Staatlichen Bauamtes Kempten, der verwandtschaftliche Beziehungen in Holzgünz besitze. Zum einen ist der betroffene Mitarbeiter nur im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens – bis zur Antragstellung bei der Regierung von Schwaben durch den Leiter des Staatlichen Bauamtes – mit dem Vorhaben befasst gewesen, zu einem Zeitpunkt also, als noch gar kein Verwaltungsverfahren im Sinne des Art. 20 bzw. 21 BayVwVfG anhängig war. Zum anderen ist auch nicht erkennbar, worin ein unmittelbarer Vor- oder Nachteil für den Mitarbeiter liegen sollte.

Des Weiteren rügt der BN Verstöße gegen das nationale und europäische Natur- und Artenschutzrecht. Er weist auf das erhöhte Kollisionsrisiko für Fledermäuse hin und hält die vorgesehene Überflughilfe durch Eingrünung am Rande der Brücke für nicht ausreichend. Daher fordert er eine Untersuchung über mögliche Einhausungen bzw. Grünbrücken an den Hangleiten des Krebsbachtals, um die gefährdete Biotopvernetzung zu gewährleisten. Dieser Forderung wird nicht nachgegangen. Mit den festgesetzten Vermeidungsmaßnahmen (Überflughilfe) lassen sich die artenschutzrechtlichen Verbote einhalten. Eine Grünbrücke würde die Durchgängigkeit verbessern, ist aber mit der Bedeutung und

den Verkehrszahlen dieser Straße finanziell nicht darstellbar und wurde außerdem im Erörterungstermin vom Vertreter des BN auch nicht für ideal gehalten.

Hinsichtlich der Amphibien weist der BN auf den hohen und aus seiner Sicht nicht gewährleisteten Wartungsaufwand bei den Leiteinrichtungen hin. Dem kann nicht gefolgt werden, die erforderliche Wartung erfolgt durch Fachpersonal, der Wartungsbedarf ist durch die MAMS2000 festgeschrieben.

Er fordert weiterhin eine Untersuchung der Grund- und Hangwasserverhältnisse zur Beurteilung der Auswirkungen auf die Biotope der Amphibien. Das Bauamt Kempten hat dargelegt, dass im geplanten Kreuzungsbereich mit dem Krebsbach im Vorfeld der Maßnahmen Baugrundaufschlüsse erstellt wurden. Diese ergaben, dass ab einer Höhe von 0,5 m Schichtwasser in den Auenkiesen und den Sandlagen vorlag, Grundwasser wurde nicht angetroffen.

Der BN spricht sich gegen die Verlegung des Krebsbaches aus, da nicht ausgeschlossen werden könne, dass junge Bachmuscheln getötet würden. Hierzu wird auf die Ausführungen zur Bachmuschel (C.III.7.2.2) verwiesen.

Unter dem Gesichtspunkt Landschaftsschäden weist der BN auf die Versiegelung von ca. 2 ha Boden und landwirtschaftlichen Flächen, die negativen Auswirkungen auf das Grundwasser, auf das Klima und die Luft, sowie die negativen Folgen für das Landschaftsbild hin. Es ist zutreffend, dass durch die Realisierung des Projekts Boden und damit landwirtschaftliche Nutzfläche verloren geht; auch entstehen Eingriffe in Natur und Landschaft, die zu einer Beeinträchtigung des Landschaftsbildes führen. Auswirkungen auf das Klima in unmittelbarer Umgebung der Trasse sind nicht auszuschließen, werden insgesamt aber als geringfügig angesehen. Wie bereits dargelegt, trägt die planfestgestellte Maßnahme dem naturschutzrechtlichen Gebot der Vermeidung von Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft so weit wie möglich Rechnung. Die verbleibenden Beeinträchtigungen werden durch Ausgleichs- sowie Ersatzmaßnahmen kompensiert. Insgesamt entsprechen die planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen den naturschutzgesetzlichen Anforderungen. Es verbleiben keine erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes, das Landschaftsbild wird landschaftsgerecht neu gestaltet. Zu den Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter C.III.7. verwiesen.

#### **11. Landesbund für Vogelschutz in Bayern e. V.**

Der LBV hat zu dem Vorhaben und den Tekturen Stellung genommen. Diese wurden bereits v. a. unter C.III.7.3 behandelt.

## **12. Bayerischer Jagdverband (BJV), Kreisgruppe Memmingen e. V.**

Der BJV lehnt die Planfeststellungsstrasse vor allem deshalb ab, weil diese das sehr sensible Krebsbachtal bis Rummeltshausen quert. Hier seien insbesondere Wiesenbrüter sowie der Schwarzstorch, Weißstorch, Silber- und Graureiher auf den weniger intensiv genutzten Flächen betroffen. Brütende Wiesenbrüter sind im Krebsbachtal durch die intensive landwirtschaftliche Nutzung sowie durch umfangreiche Entwässerungs- und Drainierungsmaßnahmen nach der avifaunistischen Kartierung nicht anzutreffen.

Soweit er auf das Vorkommen von Schwarzwild im Waldgebiet „Hölzle“ und auf eine gesteigerte Wildunfallgefahr hinweist, wird dies bereits unter C.III.8.3 behandelt.

Er bezweifelt weiterhin, ob der Nutzen des Vorhabens den hohen Flächenverbrauch rechtfertigt und schlägt als Alternative den Ausbau der Gutenbergstraße im Gewerbegebiet Ungerhausen nach Süden vor. Der Ausbau der Gutenbergstraße ist jedoch nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

Der BJV bezweifelt, dass der Ausbauzustand der St 2020, unter anderem in Lauben, eine weitere Verkehrszunahme zulässt. Nach der Verkehrsuntersuchung erhöht sich der Verkehr infolge der Staatsstraßenverlegung südlich von Lauben nur marginal auf 3.000 Kfz/24h (Vergleich Nullfall 2025 – Planfall 1 um 200 Kfz/24h). Die Staatstraße ist in diesem Bereich und innerhalb der Ortsdurchfahrt ausreichend ausgebaut, um dieses Verkehrsaufkommen aufzunehmen.

## **13. Versorgungsunternehmen**

Alle betroffenen Versorgungsunternehmen wurden im Planfeststellungsverfahren angehört. Soweit Stellungnahmen abgegeben wurden, enthalten sie im wesentlichen Hinweise und Informationen für den Vorhabensträger 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 Kempten hat die Erfüllung sämtlicher Forderungen zugesagt. Die Einhaltung der getroffenen Zusagen wird zusätzlich durch die Auflage A.VIII.3. gewährleistet.

## **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 andere Weise (z. B. durch Erklärung im Erörterungstermin oder durch Vereinbarungen mit dem Baulasträger) erledigt haben, werden sie zurückgewiesen.

Im Anhörungsverfahren ist aus den Ortsteilen Günz und Rummeltshausen eine Vielzahl von privaten Einwendungen eingegangen. Neben individuellen Einwendungen von Grundstückseigentümern und Anwohnern gibt es zwei Gruppen mit gleichlautenden bzw. geringfügig variierten, aber inhaltsgleichen Einwendungen.

### **1. Eigentümer des Anwesens Im Althardt 2 und Angehörige**

Die Einwender haben mit Schreiben vom 31.05.2012 inhaltlich jeweils gleiche Einwände erhoben. Zunächst weisen sie darauf hin, dass die Adresse des Anwesens in der Planfeststellungsunterlage 11 mit Wiesenweg falsch angegeben sei, korrekt sei die Anschrift Im Althardt 2. Dieser Einwand ist zutreffend.

Mit Blick auf diesen Fehler bezweifeln sie auch die Korrektheit der für das Anwesen angegebenen Lärmbelastung. Zur Klarstellung ist hier nochmals darauf hinzuweisen, dass für die Bestimmung von Lärmimmissionen an geplanten Straßen keine Messungen erfolgen. Geplante Verkehrswege können messtechnisch nicht erfasst werden. Das schalltechnische Gutachten (Unterlage 11) ist nachvollziehbar und schlüssig. Es wurde vom Bayerischen Landesamt für Umwelt und vom Sachgebiet Immissionsschutz der Regierung von Schwaben überprüft und als richtig eingestuft. Die Grenzwerte der 16. BImSchV für Mischgebiete werden an dem betroffenen Anwesen deutlich unterschritten. Das gewählte standardisierte Berechnungsverfahren wird von der Planfeststellungsbehörde nicht angezweifelt. Grundlagen der Ausbreitungsrechnung nach den Vorgaben der RLS-90 sind die zulässigen Geschwindigkeiten, der Straßenbelag, die Entfernung, die Verkehrsdichte und die Windverhältnisse. Die Eingabeparameter für die Ermittlung der Beurteilungspegel sind auch in Unterlage 11 dargestellt. Die schalltechnischen Auswirkungen wurden anhand der tatsächlichen

Gegebenheiten ermittelt und durch ein digitales Modell auf der Grundlage eines digitalen Höhenpunktrasters und Bestandsplänen erarbeitet.

Die Verlegung der St 2020 dient entgegen der Auffassung der Einwender auch nicht der Realisierung eines künftigen Gewerbegebiets. Aus diesem Grund war das künftige Gewerbegebiet auch nicht Gegenstand der Lärmbeurteilung.

Weiterhin bemängeln die Einwender, dass die Planfeststellungsunterlagen keine Aussagen über die CO<sub>2</sub>-Belastung bzw. Feinstaubbelastung des Anwesens enthalten. Auch dieser Einwand ist zurückzuweisen. Da das Anwesen ca. 230 m Abstand zur künftigen St 2020 hat, ist nicht mit einem erhöhten Eintrag von Emissionen durch CO<sub>2</sub> oder Feinstaub zu rechnen. Insoweit wird auf die Ausführungen unter C.III.5.2 verwiesen.

Die weiteren Einwände (Planrechtfertigung, Landverbrauch, Zerstörung eines Naherholungsgebiets, Mautflüchtlinge) sind bereits behandelt.

## **2. Eigentümerin des Anwesens Im Althardt 1 und des Grundstücks Flnr. 962, Gemarkung Günz, und Bewohner**

Die Einwender haben sich mit nahezu gleichlautenden Schreiben vom 29.05.2012 bzw. 30.05.2012 gegen das Planfeststellungsvorhaben ausgesprochen.

Die große Verkehrszunahme auf der neuen St 2020, die im Abstand von 210 m zu o. g. Anwesen verläuft, brächte eine extreme Beeinträchtigung der Wohnqualität wegen Lärm und Luftverschmutzung mit sich.

Die schalltechnische Beurteilung des Anwesens kommt zu dem Ergebnis, dass die zulässigen Beurteilungspegel weit unterschritten sind. Wie bereits dargelegt, (C.III.5.1) bestehen keine Zweifel an der Beurteilung und den Ergebnissen der schalltechnischen Berechnungen. Die schalltechnischen Auswirkungen wurden anhand der tatsächlichen Gegebenheiten ermittelt und durch ein digitales Modell auf der Grundlage eines digitalen Höhenpunktrasters und Bestandsplänen erarbeitet. Reflexionen aufgrund von Bepflanzungen wurden in dem Rechenprogramm nicht berücksichtigt, da diese keine relevanten Auswirkungen haben. Das künftige interkommunale Gewerbegebiet ist nicht Gegenstand des Verfahrens und wurde deshalb bei der schalltechnischen Berechnung nicht berücksichtigt. Soweit die Einwender darauf hinweisen, dass dieses Gewerbegebiet im Rahmen des Variantenvergleichs bei den Auswirkungen auf Sach- und Kulturgüter berücksichtigt wurde, ist klarzustellen, dass es sich bei dem berücksichtig-

ten Gewerbegebiet nicht um das künftige interkommunale Gewerbegebiet, sondern um ein bereits durch einen Bebauungsplan festgestelltes Gebiet handelt.

Die Einwender befürchten eine starke Verkehrszunahme auf dem öffentlichen Feld- und Waldweg (Im Althardt), sie weisen auf die nach ihrer Ansicht gefährliche Anbindung dieses Weges an die St 2020 hin.

Die Anbindung des Weges Im Althardt erfolgt richtliniengemäß und entspricht dem vorhandenen Aufbau des Weges im weiteren Verlauf. Darüber hinaus steht es der Gemeinde Westerheim als Straßenverkehrsbehörde zu, den Weg für einen entsprechenden Verkehr zu beschränken.

Eine Beeinträchtigung der Wohnqualität ist auch im Hinblick auf Luftverschmutzung nicht zu befürchten. Es ist wegen der Entfernung von ca. 200 m zur künftigen St 2020 mit keinem erhöhten Eintrag von Emissionen durch CO<sub>2</sub> oder Feinstaub zu rechnen.

Die Einwendungsführer, die auch Eigentümer bzw. Nutzungsberechtigte des Waldes auf Flnr. 962, Gemarkung Günz, sind, widersprechen der Abgabe einer Teilfläche (378 m<sup>2</sup>) des Waldes für den Straßenbau. Sie bemängeln außerdem, dass dieser Waldverlust beim Variantenvergleich bei Variante 3 nicht berücksichtigt worden sei.

Bei der vom Straßenbauvorhaben betroffenen Fläche handelt es sich um eine relativ geringe Waldfläche an der Spitze des Waldes, deshalb ist – entgegen der Befürchtung der Einwender – von keiner erheblichen Windwurfanfälligkeit auszugehen. Auch das zuständige Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten hat diesbezüglich keine Einwendungen erhoben. Aufgrund der geringen Größe der Waldfläche konnte der Waldverlust beim Variantenvergleich im Hinblick auf das Schutzgut Luft / Klima vernachlässigt werden.

Die Einwender tragen vor, sie seien auf das Einkommen und den Brennholzerlös aus der Waldwirtschaft angewiesen. Aufgrund der relativ gering beeinträchtigten Waldfläche ist nicht davon auszugehen, dass die Existenz der Einwender gefährdet ist. Fragen der Entschädigung sind nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

### **3. Eigentümer des Grundstücks Flnr. 136, Gemarkung Günz**

Die Eigentümer des landwirtschaftlichen Grundstückes Flnr. 136, Gemarkung Günz, haben sich fristgerecht mit Schreiben vom 03.06.2012 gegen die dauerhafte Inanspruchnahme ihres Grundstücks gewandt. Diese Nutzfläche werde zur Aufrechterhaltung ihres landwirtschaftlichen Betriebes dringend benötigt.

Außerdem würde das Grundstück auf der gesamten Länge mit Autoabgasen und Schwermetallen belastet und somit für die Nahrungsmittelproduktion nicht mehr geeignet sein.

Von dem ca. 3,4 ha großen Grundstück wird eine Teilfläche von 3.130 m<sup>2</sup> im westlichen Bereich des Grundstücks für das Bauvorhaben, also weniger als 10 % des Gesamtgrundstückes, benötigt. Die Einwander besitzen über dieses Grundstück hinaus weitere landwirtschaftliche Flächen und machen eine Existenzgefährdung auch nicht ausdrücklich geltend. Die Frage einer Existenzgefährdung, von der nach der Rechtsprechung ab einem Flächenverlust von 5 % der gesamten landwirtschaftlichen Fläche ausgegangen werden kann, kann hier offen gelassen werden, da dem Betrieb geeignetes Tauschland zur Verfügung gestellt werden kann. Das Staatliche Bauamt Kempten hat zugesagt, dass es im Bereich des geplanten Interkommunalen Gewerbegebietes bis Bau-km 0+800 und darüber hinaus genügend eigene Flächen besitze, um im Zuge der bereits beantragten Unternehmensflurbereinigung durch Tausch und Veränderungen dafür zu sorgen, dass die betroffenen Grundstückseigentümer keinen Flächenverlust erfahren. Für die hier betroffene FlNr. 136 stünde zum Beispiel das im Eigentum des Freistaats Bayern stehende Grundstück FlNr. 134, Gemarkung Günz, mit 23.290 m<sup>2</sup> zur Verfügung. Eine etwaige Existenzgefährdung des Betriebs kann somit durch die Stellung von Ersatzland abgewendet werden.

Aufgrund des prognostizierten Verkehrsaufkommens auf der St 2020 neu ist nicht davon auszugehen, dass die landwirtschaftlich genutzten Böden entlang der Straße nachhaltig geschädigt werden, so dass eine landwirtschaftliche Nutzung nicht mehr möglich ist.

Es wird nicht in Abrede gestellt, dass allein das Vorhandensein einer Straße als eine gravierende Störung empfunden wird und negative Auswirkungen auf die Vermarktungsmöglichkeiten haben kann. In Auswertung einiger Veröffentlichungen kommt aber die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zu dem Ergebnis, dass die Gefahr einer zusätzlichen PAK-Kontamination (polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe) der Bevölkerung durch den Verzehr von Nahrungspflanzen, die zwischen 10 m und 50 m neben stark befahrenen Straßen angebaut werden, nicht gegeben ist (vgl. BASt, Untersuchungen zu Fremdstoffbelastungen im Straßenseitenraum, Verkehrstechnik Heft V 122, 2005). Wie frühere Untersuchungen zur Bleibelastung zeigen, besteht bei Schwermetallen ein Zusammenhang zwischen Verkehrsmenge und Abstand vom Fahrbahnrand einerseits und der Belastung andererseits. Durch die Vermischung von Erntegut aus straßennäheren und straßenentfernteren Bereichen und durch den ver-

stärkten Einsatz der Krafffahrzeugkatalysatoren reduziert sich der Schadstoffgehalt soweit, dass mangels konkreter Nachteile auch für solche Grundstücks-teilflächen, die an ein Straßengrundstück unmittelbar angrenzen, kein Ausgleichsanspruch besteht. Die o. g. Untersuchung weist im Übrigen aus, dass der Belastungspfad Tierfutter – tierische Nahrungsmittel – Mensch nur eine untergeordnete Rolle spielt. Auf dem Pfad Boden – Pflanze – Tier – Mensch ist eine Aufnahme von Schadstoffen noch unwahrscheinlicher.

Es kann daher derzeit davon ausgegangen werden, dass die landwirtschaftliche Nutzung von Grundstücken beim Anbau von Nahrungspflanzen nicht beeinträchtigt ist. Der Schadstoffgehalt im Boden ist nach den derzeitigen Erkenntnissen schon in einem kurzen Abstand zur Straße derart reduziert, dass er kaum noch feststellbar ist. Konkrete gesetzliche Abstandsvorschriften für die landwirtschaftliche Nutzung neben Straßen, die der Vorhabensträger einhalten müsste, existieren nicht.

Im Übrigen sind weitergehende Fragen des Erwerbs und der Entschädigung nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

#### **4. Eigentümer des Grundstücks Flnr. 945, Gemarkung Günz**

Der Einwender wendet sich nicht gegen die Inanspruchnahme seines Grundstücks Flnr. 945 (Teilfläche von 60 m<sup>2</sup>), sondern befürchtet vor allem eine Beeinträchtigung der Futterqualität auf den von ihm verpachteten Flächen durch Abgase, Staub und Ruß. Insoweit wird auf die vorangegangene Einwendung verwiesen.

Die weiteren Ausführungen enthalten keine neuen Aspekte und lassen auch keine eigene Betroffenheit erkennen.

#### **5. Eigentümer der Grundstücke Flnrn. 994 und 989/1, Gemarkung Günz**

Der Eigentümer der genannten Grundstücke hat sich mit Schreiben vom 01.06.2012 zur Planung und mit Schreiben vom 19.03.2013 zur Tekturplanung geäußert. Der Einwender hat sich insbesondere gegen die Inanspruchnahme seines Grundstücks Flnr. 994 sowie die Durchschneidung seines Grundstücks Flnr. 989/1 gewandt.

Der erste Einwand hat sich durch die Tekturplanung erledigt, die Trasse wurde am Ortseingang von Rummeltshausen so verlegt, dass eine Inanspruchnahme des Grundstücks Flnr. 994 vermieden werden konnte.

Die Einwendungen hinsichtlich der Inanspruchnahme des Grundstücks Flnr. 989/1 werden zurückgewiesen. Auf diese Fläche kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für das Bauvorhaben erforderlich ist und nicht weiter reduziert werden kann. Bei der Planfeststellungstrasse wurde die Trasse gewählt, die die geringsten Durchschneidungen von landwirtschaftlichen Flächen mit sich bringt. Fragen der Entschädigung werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Verfahren geklärt.

Soweit der Einwendungsführer erstmals im Anhörungsverfahren zur ersten Tektur Forderungen nach einer weiteren Hofzufahrt südlich des Austragshauses sowie Einbau von Schallschutzfenstern an seinen Wohnhäusern vorbringt, ist er mit diesen Einwendungen präkludiert. Der Vorhabensträger hat gleichwohl erklärt, dass eine weitere Hofzufahrt grundsätzlich möglich sei, die Genehmigung werde aber außerhalb des Planfeststellungsverfahrens abgewickelt. Ein Anspruch auf Einbau von Schallschutzfenstern besteht für die beiden Wohnhäuser nicht. Hierzu wird auf die Ausführungen unter C.III.5.1 verwiesen.

## **6. Eigentümer des Grundstücks Flnr. 970, Gemarkung Günz**

Der Einwendungsführer bewirtschaftet in Rummeltshausen einen landwirtschaftlichen Betrieb mit Viehhaltung im Vollerwerb. Er hat fristgerecht Einwendungen gegen das Vorhaben und gegen die Tekturplanung vom 08.01.2014 erhoben und eine Existenzgefährdung seines Betriebes geltend gemacht.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Augsburg hat zur Frage der Existenzgefährdung am 19.09.2013 eine gutachterliche Stellungnahme abgegeben, die auf der Basis der vom Einwendungsführer gemachten Angaben erfolgte (vgl. Erklärungen des Einwendungsführers im entsprechenden Fragebogen, eingegangen bei der Regierung am 09.10.2012).

Dem Landwirt werden von seiner im Eigentum befindlichen landwirtschaftlichen Fläche Flnr. 970, Gemarkung Günz, ca. 1,2 ha von 1,83 ha durch die Verwirklichung der Trasse dauerhaft in Anspruch genommen. Dabei wurde berücksichtigt, dass für den Straßenbau zwar nur ca. 0,7 ha benötigt werden, aber durch die ungünstige Durchschneidung seines Grundstücks nur ca. 0,6 ha weiterhin bewirtschaftet werden können. Es handelt sich hierbei um Grünland. Von seinen Pachtflächen werden – jeweils unter Berücksichtigung unwirtschaftlicher Restflächen – bei der Flnr. 967 ca. 0,3 ha, bei der Flnr. 997 ca. 0,85 ha und bei der Flnr. 949 ca. 0,06 ha dauerhaft in Anspruch genommen. Es handelt sich eben-

falls jeweils um Grünland. Insgesamt verliert der Betrieb dauerhaft ca. 2,4 ha Fläche. Nicht berücksichtigt wurden die Flächenverluste auf der Pachtfläche Flnr. 998, da es sich hier nicht um eine dauerhaft gesicherte Fläche handelt, der Pachtvertrag hat nur eine kurzfristige Laufzeit. Der Betrieb verliert damit ca. 6 % seiner Flächen (derzeit insgesamt 37,41 ha). Nach der Rechtsprechung ist von einer Existenzgefährdung ab einem Flächenverlust von 5 % auszugehen, wenn dem Betrieb kein geeignetes Ersatzland gestellt werden kann. Das Bauamt Kempten verfügt jedoch über ausreichend Tauschflächen, durch welche der Flächenverlust für den Einwendungsführer jedenfalls weit unter 5 % gemindert werden kann. So kommt beispielsweise als Tauschland ein Teil der Flnr. 131, Gemarkung Holzgünz, mit einer Fläche von insgesamt 33.540 m<sup>2</sup> infrage, welche im Eigentum des Vorhabensträgers steht. Mit dieser Ackerfläche könnte der Flächenverlust inklusive unwirtschaftlicher Restflächen vollständig kompensiert werden. Eine Existenzgefährdung des Betriebes kann somit durch die Stellung von Ersatzland abgewendet werden.

Unbeschadet der rechtlichen Beurteilung wird darauf hingewiesen, dass der Vorhabensträger in Absprache mit dem Amt für Ländliche Entwicklung Schwaben das Landratsamt Unterallgäu mit Schreiben vom 28.11.2012 gebeten hat, beim Amt für Ländliche Entwicklung Schwaben mit Sitz in Krumbach einen entsprechenden Antrag für ein Unternehmensflurbereinigungsverfahren zu stellen. Weitergehende Fragen des Erwerbs und der Entschädigung sind nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

Der Einwendungsführer, dessen Hof direkt an der St 2020 liegt, befürchtet aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens eine schlechtere Ausfahrt auf die Straße. Mit einer unzumutbaren Verschlechterung beim Ein- und Ausfahren ist nicht zu rechnen, da an der Zufahrt ausreichende Sichtverhältnisse bestehen.

Weiterhin fordert der Einwender die Realisierung der Querspange (Luxweg) zur Entlastung für Rummeltshausen. Diese Querspange ist nicht Gegenstand des Verfahrens und auch keine Folgemaßnahme der geplanten Staatsstraßenverlegung.

## **7. Eigentümer des Grundstücks Flnr. 970/1, Gemarkung Günz**

Der Eigentümer des oben genannten Grundstücks und seine Ehefrau, beide Anwohner der Ortsstraße in Rummeltshausen, lehnen das Vorhaben unter ver-

schiedenen – weitgehend bereits abgehandelten – Gesichtspunkten ab.

Die Einwendung hinsichtlich der Inanspruchnahme des Grundstücks Flnr. 970/1, Gemarkung Günz, wird zurückgewiesen. Auf die Inanspruchnahme der Fläche kann auch unter Würdigung der Interessen der Einwender nicht verzichtet werden, da sie für das Bauvorhaben erforderlich ist und nicht weiter reduziert werden kann. Bei der Planfeststellungsstrasse wurde die Trasse gewählt, die die geringsten Durchschneidungen von landwirtschaftlichen Flächen mit sich bringt. Der Flächenbedarf für das Vorhaben einschließlich der erforderlichen Folgemaßnahmen ist in der Planung auf das erforderliche Maß beschränkt; eine weitere Reduzierung ist nicht möglich. Es verbleibt daher beim Anspruch auf angemessene Entschädigung. Entschädigungsfragen sind jedoch nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Den Einwendungsführern steht auch kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen wegen der Verkehrszunahme in Rummeltshausen zu. Ihr Anwesen befindet sich nicht unmittelbar an der Ortsdurchfahrt, sondern liegt zurückgesetzt in 3. Reihe, mit einer unzumutbaren Beeinträchtigung ist daher nicht zu rechnen.

Soweit die Einwendungsführer behaupten, Variante 5 habe das günstigste Kosten-Nutzen-Verhältnis, wird auf die Ausführungen zum Variantenvergleich verwiesen. Es ist nicht davon auszugehen, dass das Kosten-Nutzen-Verhältnis bei einer Variante 5 aufgrund der kaum erreichbaren Fahrtzeitverkürzungen und der Kosten bei einer Realisierung dieser Variante günstiger ausfiele.

#### **8. Eigentümer des Grundstücks Flnr. 968, Gemarkung Günz**

Das Vorhaben beansprucht von dem Grundstück Flnr. 968, Gemarkung Günz, insgesamt 2.980 m<sup>2</sup> (ursprünglich 2.225 m<sup>2</sup>, durch Tektur vom 08.01.2014 Erhöhung auf 2.980 m<sup>2</sup>).

Der Eigentümer, der gegen die ursprüngliche Planung keine Einwendungen erhoben hat, wendet sich – ohne nähere Begründung – gegen die Mehrinanspruchnahme von 755 m<sup>2</sup>. Die Mehrinanspruchnahme ist jedoch aufgrund des Ergebnisses einer Nachkartierung des Vorkommens von Waldohreulen erforderlich, um die Überflughilfe für Waldohreulen zu erweitern.

#### **9. Eigentümer des Grundstücks Flnr. 967, Gemarkung Günz**

Auch die Eigentümer des oben genannten Grundstücks wenden sich gegen die Mehrinanspruchnahme ihres Grundstücks aufgrund der Tektur vom 08.01.2014.

Gegen die ursprüngliche Inanspruchnahme des Grundstücks wurden keine Einwendungen erhoben. Aufgrund der Tektur erhöht sich die beanspruchte Fläche um 510 m<sup>2</sup> auf insgesamt 1.590 m<sup>2</sup>. Die Einwender bezweifeln ein Vorkommen von Waldohreulen in diesem Bereich. Insoweit wird auf die vorangegangenen Ausführungen verwiesen.

#### **10. Hegegemeinschaft 740 – Östliche Günz**

Die Hegegemeinschaft lehnt das Vorhaben aus jagdlicher Sicht ab. Die neue Straße bedeute Zerstörung und Entwertung eines Lebensraums für Wild, insbesondere Rehwild. Hohe Unfallzahlen würden zur Vernichtung der Rehwildpopulation in diesem Gebiet führen.

Hierzu wird auf die Ausführungen zum Jagd- und Fischereiwesen (C.III.8.3) sowie zu Naturschutz, Landschaftspflege und Artenschutz (C.III.7.) verwiesen.

Die Einwendungsführerin spricht sich weiter gegen das Anbringen von Wildwarnreflektoren aus, weil diese aufgrund des eintretenden Gewöhnungseffektes längerfristig nicht erfolgreich seien. Außerdem ist die Hegegemeinschaft nicht bereit, die vom Staatlichen Bauamt hierzu vorbereitete Haftungsvereinbarung abzuschließen.

Warnreflektoren entlang der Trasse sind grundsätzlich eine geeignete technische Maßnahme, um die Gefahr von Wildunfällen zu minimieren. Die von der Hegegemeinschaft angesprochene Vereinbarung betrifft nicht die hier gegenständlichen Reflektoren, die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehen sind, sondern soll allgemein das Anbringen von Reflektoren an Bundes-, Staats- und Kreisstraßen zwischen der Bundesbauverwaltung, der Staatsbauverwaltung und dem Landkreis sowie der Hegegemeinschaft regeln. Kosten oder eine Haftung für die Hegegemeinschaft sind mit den in der Planfeststellung geregelten Reflektoren nicht verbunden.

#### **11. Flug-Modell-Club Memmingen e. V.**

Der Flug-Modell-Club Memmingen e. V. hat mit Schriftsatz des Rechtsanwalts Peter Lorenz (Rechtsanwaltskanzlei Maisenhälder, Müller-Loennies, Biedermann und Kollegen) vom 05.06.2012 Einwendungen gegen die Straßenplanung erhoben.

Der Verein mit derzeit 60 Mitgliedern betreibt seit über 40 Jahren auf dem Anwesen Flnr. 138, Gemarkung Günz, einen Modellflugplatz. Von dem insgesamt

7.110 m<sup>2</sup> großen Grundstück werden 650 m<sup>2</sup> für den Straßenbau benötigt, das Grundstück wird durch die Straßenführung im westlichen Bereich durchschnitten. Hinzu kommt, dass für das Fluggelände gemäß der Betriebsgenehmigung, vor und hinter dem Fluggelände ein weiterer Raum in einer Länge von 300 m freigehalten werden muss, um einen gesicherten Flugbetrieb zu ermöglichen.

Nach Vortrag des Vereins sei dadurch der Betrieb des Modellflugplatzes ausgeschlossen und diesem damit die Existenzgrundlage entzogen. Er bemängelt, dass der Belang des Flug-Modell-Clubs in den Planfeststellungsunterlagen völlig untergeordnet abgehandelt werde. Außerdem weist er auf die besonderen Schwierigkeiten hin, ein geeignetes Ersatzgrundstück zu finden. Ein Grundstück müsse neben der zwingend notwendigen Ost-West-Ausrichtung mit ausreichender Größe auch einen Ein- und Abflugbereich jeweils in östlicher und westlicher Richtung aufweisen und weitere Voraussetzungen erfüllen (Abstand zur Wohnbebauung, keine Überlandleitungen im Flugraumbereich).

Die Notwendigkeit der Grundinanspruchnahme ist in diesem Planfeststellungsbeschluss eingehend dargelegt. Die Planung ist hinsichtlich der genauen Linienführung optimiert und das Ergebnis eines umfangreichen Abwägungsprozesses, bei dem auch die privaten Belange und damit die Belange des Flug-Modell-Clubs ausreichend berücksichtigt wurden. In die Abwägung ist auch der Umstand mit eingeflossen, dass möglicherweise für den Flug-Modell-Club kein geeignetes Ersatzland zur Verfügung gestellt werden kann. Die Beeinträchtigungen wurden im Erläuterungsbericht und in den Unterlagen zum Grunderwerb ausreichend dargestellt. Der Flächenbedarf für die Maßnahme einschließlich der erforderlichen Folgemaßnahmen ist in der Planung auf das erforderliche Maß beschränkt. Eine weitere Reduzierung ist nicht möglich. Eine andere Trassenführung oder eine Trassenverschiebung zur Vermeidung von Grundabtretung scheidet aus. Anzumerken ist, dass auch die anderen Trassenvarianten mit Ausnahme der Variante 5 zu Beeinträchtigungen des Modellflugplatzes führen würden. Es verbleibt daher beim Anspruch des Einwendungsführers auf angemessene Entschädigung. Entschädigungsfragen sind jedoch – wie bereits an anderer Stelle ausgeführt wurde – nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Die Regelung eines Ausgleichs für notwendige Eingriffe – insbesondere die Frage, ob eine Entschädigung in Land oder Geld zu erfolgen hat – ist dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Auch über die Frage einer verbindlichen Ersatzlandstellung ist nicht im Rahmen der Planfeststellung zu entscheiden. Der Vorhabensträger hat aber bereits im Vorfeld der

Planfeststellung und im Verfahren mehrfach zum Ausdruck gebracht, dass er sich intensiv bemühe, ein geeignetes Ersatzgrundstück zu finden.

Soweit sich der Einwendungsführer auf die bestehende Betriebs- und Aufstiegsgenehmigung des Luftamtes Südbayern beruft, ist darauf hinzuweisen, dass diese im Hinblick auf künftige Entwicklungen widerruflich erteilt wurde.

## **12. Anwohner aus Rummeltshausen, Ortsstraße**

Zwei Einwendungsführer, deren Anwesen direkt an der Ortsstraße in Rummeltshausen liegt, haben das Vorhaben unter anderem wegen der Lärmzunahme mit Schreiben vom 25.05.2012 abgelehnt.

Wie unter A.V. dargelegt, steht ihnen ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen zu.

Die weiter vorgetragenen Gesichtspunkte sind bereits abgehandelt.

Weitere Einwendungsführer, wohnhaft an der Ortsstraße, haben sich mit individuellen Einwendungen gegen das Vorhaben gewandt. Ihre Einwendungen werden zurückgewiesen, Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen bestehen nicht.

## **13. Anwohner aus Rummeltshausen und Günz**

Mit nahezu gleichlautenden Schreiben haben sich mehrere Anwohner aus Rummeltshausen und Günz gegen das Vorhaben gewandt. Soweit diese Einwender nicht von einer Lärmzunahme betroffen sind, ist eine Beeinträchtigung ihrer Belange nicht erkennbar.

Die sehr umfangreichen und detaillierten Ausführungen mit Einzelanmerkungen zum Erläuterungsbericht, zum Landschaftspflegerischen Begleitplan und zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung lassen sich in folgende noch nicht oder noch nicht vollständig abgehandelte Kernaussagen zusammenfassen:

Weder die Gemeindeverbindungsstraße Rummeltshausen – Günz noch die Ortsdurchfahrt in Rummeltshausen seien aufgrund ihres Zustandes und der baulichen Gegebenheiten geeignet, den prognostizierten Mehrverkehr aufzunehmen. Die Verkehrssicherheit auf der Gemeindeverbindungsstraße würde sich drastisch verschlechtern, auch mit Konsequenzen für Kinder und Jugendliche, die bisher per Fahrrad oder zu Fuß die dortigen Sporteinrichtungen besuchen konnten. Auf die besonderen Gefahren für Kinder und Jugendliche, die das Sportgelände der Sportvereinigung Günz-Lauben besuchen, haben die Ju-

gendabteilung der Sportvereinigung Günz-Lauben und die KassiererIn des Vereins in eigenen Einwendungen hingewiesen.

Zur Frage der Verkehrssicherheit auf der Ortsdurchfahrt in Rummeltshausen sowie der Gemeindeverbindungsstraße Rummeltshausen – Günz wird auf die Ausführungen zur Stellungnahme der Gemeinde Westerheim Bezug genommen. Soweit auf die risikoreiche Einfahrt des Föhrenwegs hingewiesen wird, hat die Überprüfung der Unfalltypensteckkarten ergeben, dass sich in den letzten 10 Jahren dort kein Unfall ereignet hat.

Die Einwendungsführer weisen unter anderem auf die Gefahr von Glättebildung im Bereich nördlich des Wäldchens im Krebsbachtal hin.

Die Gefahr von Glättebildung entlang von Waldgrundstücken besteht insbesondere dann, wenn eine Straße nördlich eines Waldes entlang führt. Die Trasse verläuft hier östlich des Waldgebietes. Im Übrigen verläuft eine Vielzahl von Bundes-, Staats- und Kreisstraßen in der Region entlang von Waldflächen. Bei entsprechender Witterung müssen die Nutzer der Straße an solchen Stellen mit Glättebildung rechnen und ihr Fahrverhalten entsprechend einstellen.

Auch der Vorwurf, die Angaben zur Verkehrssicherheit würden die aktuelle Verkehrsuntersuchung vom Juni 2011 nicht berücksichtigen, ist unbegründet.

Das Verkehrsaufkommen spielt nämlich bei der Beurteilung von Verkehrssicherheitsbeeinträchtigungen eine untergeordnete Rolle; maßgeblich sind in erster Linie vorhandene Gegebenheiten wie Sichtweite, Fahrbahnzustand, Einbauten neben der Straße.

Der Einwand, mit der Maßnahme würde für Lkw-Mautflüchtlinge Illertissen – Richtung München eine Alternativtrasse geschaffen, greift nicht. Alternativrouten für sogenannte Mautflüchtlinge sind nur dann attraktiv, wenn der Mautersparnis keine höheren Zeitkosten gegenüberstehen. Nach einer nachvollziehbaren Berechnung des Bauamtes Kempten für beide Routen würde für die Fahrt über die neue St 2020 deutlich mehr Zeit beansprucht werden als bei der bisherigen Route.

Weiterhin wird vorgebracht, die Verkehrszunahme in Rummeltshausen von 3.500 Kfz/24h auf 6.500 Kfz/24h bringe für Kinder und Senioren ein hohes Risiko auf der Ortsdurchfahrt mit sich und würde letztlich zu einer Schwächung der ländlichen Region führen, da die Einzelhandelsgeschäfte deshalb nicht mehr so genutzt werden würden. Zunächst wird darauf hingewiesen, dass das Verkehrsaufkommen in Rummeltshausen von 3.500 Kfz/24h (Prognose Nullfall 2025) nicht auf 6.500 Kfz/24h, sondern nur auf 5.600 Kfz/24h (Planfall 1, Prognose 2025) gesteigert wird. Für den Fußgängerverkehr steht ein parallel zur Fahr-

bahn verlaufender einseitiger Gehweg zur Verfügung. Eine Gefahr für die Nahversorgung und damit eine Schwächung der ländlichen Region ist mit dem Vorhaben nicht verbunden.

Die Einwendungsführer tragen vor, die Planung verstoße gegen das Prinzip der Gleichheit, die zusätzlichen Belastungen für Rummeltshausen, Lauben und Günz würden im Hinblick auf Auswirkungen, Verkehrssicherheit oder Machbarkeit nicht ausreichend betrachtet.

Aufgrund des Vorhabens kommt es in Lauben zu einer geringen Verkehrszunahme von 2.800 Kfz/24h auf 3.000 Kfz/24h. Im südlichen Ortsbereich von Günz wird die Verkehrsbelastung deutlich abnehmen (- 1.800 Kfz/24h). Diese Abnahme führt zu einer Mehrbelastung der Gemeindeverbindungsstraße zwischen Günz und Rummeltshausen bzw. auf der südlichen Ortsdurchfahrt Rummeltshausen. Die Belastungen sind in den Unterlagen dargestellt. Darüber hinaus wurde in der Verkehrsuntersuchung eine mögliche Maßnahme zum Entgegenwirken dieses Effektes aufgezeigt (Verbindungsspanne, Planfall 1.1).

Der Forderung nach Schallmessungen in Günz und Rummeltshausen kann nicht gefolgt werden, da geplante Verkehrswege oder in der Zukunft liegende Ereignisse messtechnisch nicht erfasst werden können. Eine Beurteilung der Lärmimmissionen erfolgt ausschließlich über Berechnungen nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen.

Des Weiteren wird angeführt, das Naherholungsgebiet im Althardt und im Krebsbachtal würde zerstört.

Naturgemäß führt die Querung des Krebsbachtals zu einer Beeinträchtigung der für die Nah- bzw. Kurzzeiterholung relevanten Landschaftsbereiche. Die vom Straßenbauprojekt tangierten Wege werden aber wieder durchgängig hergestellt, so dass sie für die Naherholung nutzbar bleiben.

Die Behauptung, die Bürgerbeteiligung im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens sei unzureichend, ist für das vorliegende Planfeststellungsverfahren irrelevant. Im Übrigen hat das Staatliche Bauamt Kempten vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens in einer Bürgerversammlung und in einer öffentlichen Gemeinderatssitzung zur Planung und zu den Gründen für die Wahl der Linie unter Mitwirkung der Fachbüros ausführlich Stellung bezogen. Darüber hinaus wurden unmittelbar nach der Übergabe der Verkehrsuntersuchung die Ergebnisse auf der Homepage des Staatlichen Bauamtes der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Der Einwand, die Situation der Fahrradwege werde nicht ausreichend berücksichtigt, wird zurückgewiesen. So wurde beispielsweise am Ortsausgang von

Rummeltshausen in Richtung Holzgünz ein Geh- und Radweg vorgesehen, der künftig zusammen mit der St 2020 alt den Ort Holzgünz mit dem Ortsteil Rummeltshausen für Fußgänger und Radfahrer miteinander verknüpft.

Zu den behaupteten Unstimmigkeiten der Projektbezeichnung – im 6. und 7. Ausbauplan als Ortsumfahrung, im Planfeststellungsverfahren dagegen als Staatsstraßenverlegung – ist auf die Erklärung im Erläuterungsbericht, Seite 5, hinzuweisen.

Zu den weiteren Einwendungen, die als Anlage „Erläuterungsbericht“ den Schreiben beigefügt war, wird auf die bisherigen Ausführungen zur Planrechtfertigung und dem Variantenvergleich hingewiesen.

Zu den Einwänden (siehe insbes. Anhang zum Landschaftspflegerischen Begleitplan; Anhang zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung), die den Themenkomplex Naturschutz, Landschaftspflege und Artenschutz betreffen, wird auf die Ausführungen unter C.III.7.1 bis 7.3 sowie insbesondere auf die Darlegungen zur Stellungnahme des BN unter C.IV.10. verwiesen.

Auf folgende Gesichtspunkte wird noch gesondert eingegangen:

Der Forderung nach Spritzschutzwänden auf der Brücke über den Krebsbach wurde mit Auflage A.VII.7. (Bachmuschel) entsprochen.

Die Auswirkungen des geplanten interkommunalen Gewerbegebiets sind im Rahmen der naturschutzfachlichen Betrachtung nicht relevant.

Weiterhin haben Anwohner aus dem Ortsteil Günz („Härtleberg“) mit individuellen Schreiben Einwendungen erhoben, die inhaltlich – bis auf Nachstehendes – bereits behandelt wurden. Zum Teil wird eine eigene Lärmbetroffenheit für die bewohnten Anwesen im Birkenweg geltend gemacht und das Fehlen eines Lärmgutachtens bemängelt.

Aufgrund der Lage der Anwesen inmitten des Wohngebiets "Härtleberg" ist keine wesentliche Lärmbelästigung zu erwarten. Ein Lärmgutachten, das die der St 2020 nächstgelegenen Wohngebäude berücksichtigt, findet sich in den Planfeststellungsunterlagen in Unterlage 11. Dort ist auch die Vorgehensweise bei der Lärmberechnung beschrieben. Darüber hinaus hat das Staatliche Bauamt Kempten eine ergänzende Lärmberechnung für die Ortsdurchfahrt Günz der Gemeindeverbindungsstraße Rummeltshausen – Günz nachgereicht. Wie bereits ausgeführt, sind die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV hier nicht unmittelbar anwendbar, unzumutbare Beeinträchtigungen sind nicht zu erwarten (s. C.III.5.1.2).

Soweit ein Mindestabstand der Straße zur Wohnbebauung im Süden von Rummeltshausen gefordert wird, wird nochmals darauf hingewiesen, dass es aufgrund der relativ weiten Entfernung der vorhandenen Wohnbebauung zu keiner Überschreitung der Immissionsgrenzwerte im Bereich des Neubauschnittes kommt.

Die Einwendungen zweier Einwendungsführer mit Schreiben vom 03.06.2012, bei der Regierung von Schwaben am 08.06.2012 eingegangen, sind verspätet und damit präkludiert

Mehrere Anwohner, die zum Teil auch Mitglied der Bürgerinitiative Krebsbachtal sind, haben sich mit gleichlautenden Einwendungsschreiben, das zum Teil kommentarlos als Anlage beigefügt war – mit jeweils individuellem Vorspann – gegen das Vorhaben gewandt.

Die sehr umfangreichen und äußerst detaillierten Einwendungen und Anmerkungen sind gegliedert in Einwendungen zum Erläuterungsbericht und zur Verkehrsuntersuchung. Komprimiert lassen sich die Einwendungen auf folgende zentrale Aussage zusammenfassen:

Das Vorhaben sei unter keinem Gesichtspunkt gerechtfertigt. Dies zeige bereits der auf fehlerhafte Voruntersuchungen und Planungen gestützte Erläuterungsbericht, der auf einer mangelhaften Verkehrsuntersuchung beruhe, die ihrerseits bereits auf einer fehlerhaften Verkehrszählung basiere.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Anwohner sind – bis auf die bereits unter C.V. Nrn. 1, 2, 3 und 7 behandelten Eigentümer – von Grundstücksabtretungen nicht betroffen. Nach einer ergänzenden schalltechnischen Untersuchung besteht für ein Anwesen dieser Einwendungsführer unmittelbar an der Ortsdurchfahrt Rummeltshausen ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen. Bei den übrigen Einwendungen ist eine eigene rechtliche Betroffenheit nicht erkennbar; diese Einwendungen werden schon deshalb zurückgewiesen. Die Einwendungen, soweit sie nicht bereits vom Vorhabensträger eingeräumte Schreib- oder Grammatikfehler betreffen, sind aber auch nicht begründet. Auf die bisherigen Ausführungen, insbesondere zur Planrechtfertigung und dem Variantenvergleich wird verwiesen.

Auf folgende Punkte ist noch gesondert einzugehen:

Die Einwendungsführer behaupten, eine Anbindung der St 2020 an die BAB A 96 habe bereits früher von Norden her bestanden, ein Rückbau der Anbindung sei bewusst herbeigeführt worden. Der Einwand trifft nicht zu. Bei der angesprochenen Straße hat es sich um eine Behelfsbaustraße der Autobahndirektion gehandelt, die nie als Staatsstraße genutzt oder gewidmet gewesen war,

sondern nur zur Abwicklung des Baustellenverkehrs diene. Der Rückbau war Sache des Baulastträgers der Autobahn, das Staatliche Bauamt war in diesen Rückbauprozess entgegen der Auffassung der Einwender nicht eingebunden.

Die Anmerkungen zur Öffentlichkeitsbeteiligung im Vorfeld der Planfeststellung und zu etwa eigenen Verstößen bei Gemeinderatssitzungen sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Die Behauptung, durch die neue Trasse und die „Zwangsumleitung“ von Günz erhöhe sich der Verkehr in Rummeltshausen von 3.000 Kfz/24h auf 6.400 Kfz/24h, trifft nicht zu. Das Verkehrsaufkommen von 3.500 Kfz/h erhöht sich auf 5.600 Kfz/24h (Vergleich Nullfall 2025 mit Planfall 1). Die Verkehrsverlagerung beruht nicht auf einer Zwangsumleitung, sondern ergibt sich aus der besseren Anbindung an die Anschlussstelle Holzgünz.

Soweit die Einwendungsführer darauf hinweisen, dass nicht nur die im Erläuterungsbericht genannten 29 Wohngebäude in Rummeltshausen, sondern auch die über 20 Gebäude zwischen Günz und Rummeltshausen einer Mehrbelastung ausgesetzt seien, ist anzumerken, dass es auch zu einer Entlastung der vorhandenen Wohnbebauung ab der Einmündung der Gemeindeverbindungsstraße Günz – Rummeltshausen in Richtung Süden entlang der MN 32 kommt. Der Einwand, die gut ausgebaute Ortsdurchfahrt Holzgünz könne ohne das planfestgestellte Vorhaben den für das Jahr 2025 prognostizierten Mehrverkehr ohne weiteres aufnehmen, verkennt, dass das Vorhaben eine direkte Anbindung der St 2020 an die BAB A 96 verfolgt, die nur auf diese Weise erreicht werden kann.

Nicht nachvollziehbar ist der Einwand, es gebe kein Verkehrsgutachten. Das im Erläuterungsbericht genannte Verkehrsgutachten ist die Verkehrsuntersuchung vom 01.03.2012; beide Begriffe werden synonym verwendet.

#### **14. Anwohnerinnen aus Holzgünz**

Zwei Anwohnerinnen aus Holzgünz wenden sich gegen das Vorhaben, weil sie weiteren unzumutbaren Verkehrslärm befürchten. Holzgünz werde künftig aus ihrer Sicht aus allen Richtungen von verkehrsreichen Straßen umgeben.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Aufgrund der großen Entfernung der geplanten St 2020 kommt es in Holzgünz an keinem Gebäude zu einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte. Im Gegenteil wird insbesondere die Ortsdurchfahrt von Holzgünz von Verkehrsbeeinträchtigungen entlastet.

#### **15. Anwohner aus Günz, Rummeltshauer Straße**

Vier Einwender aus dem Ortsteil Günz, Rummeltshauer Straße, haben sich mit inhaltsgleichen Schreiben vom 02.06.2012 gegen das Vorhaben ausgesprochen. Sie begründen ihre Ablehnung im Wesentlichen mit einer fehlenden Planrechtfertigung aufgrund einer unzutreffenden Verkehrsprognose sowie einer fehlerhaften Variantenprüfung und bemängeln, dass die verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Ortsteile Günz und Rummeltshausen unzureichend untersucht und berücksichtigt worden seien.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, die vorgebrachten Argumente wurden bereits ausführlich erörtert. Im Übrigen ist keine persönliche Betroffenheit erkennbar, an der Rummeltshauer Straße entstehen nach Überprüfung durch eine ergänzende schalltechnische Untersuchung keine unzumutbaren Verkehrslärmbelastungen.

#### **16. Anwohner aus Günz, Birkenweg**

Mit Schreiben vom 30.05.2012 hat ein Ehepaar aus Günz umfangreiche Einwendungen erhoben. Die Einwendungen lassen eine individuelle Betroffenheit nicht erkennen, eine solche ist auch nicht substantiiert dargelegt. Allein der Umstand, dass die Einwendungsführer in Günz ansässig sind, kann die notwendige Einwendungsbefugnis nicht begründen. Eine Einwendungsbefugnis ergibt sich auch nicht aus der Mitgliedschaft in der Bürgerinitiative Krebsbachtal. Auf die wichtigsten Einwände wird – soweit sie nicht bereits behandelt wurden – gleichwohl kurz eingegangen:

Die Einwendungsführer kritisieren, dass eine aktuelle Planung und Neustrukturierung des Raumes bezüglich der näheren Umgebung für ein effizientes und übergreifendes Straßennetz fehle. Unzählige Straßenbauprojekte im näheren Raum seien in Bau und Planung, aber nicht in die Untersuchung mit einbezogen worden.

Bei der vorliegenden Planung handelt es sich um eine in sich verkehrswirksame Straßenplanung, bei der die wesentlichen Gesichtspunkte berücksichtigt wurden.

Unbegründet ist auch der Einwand, die Verkehrsuntersuchung sei den Trägern öffentlicher Belange vor dem Antrag auf das Planfeststellungsverfahren nicht

vorgelegt worden. Sämtliche betroffene Träger öffentlicher Belange wurden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens angeschrieben. Den Unterlagen waren die wesentlichen Auszüge aus der Verkehrsuntersuchung beigelegt. Darüber hinaus wurde die Verkehrsuntersuchung auf der Homepage des Staatlichen Bauamtes Kempten veröffentlicht und war für jedermann einsehbar.

Es ist zutreffend, dass bei der Erstellung der Fachgutachten die aktuelle Verkehrsuntersuchung nicht zugrunde lag. Die Planfeststellungsbehörde hat jedoch bei der Überprüfung der Fachgutachten die aktuelle Verkehrsuntersuchung berücksichtigt.

Der Einwand, es fehle ein Schallgutachten, kann nicht nachvollzogen werden. Hierzu und zu der angesprochenen Methodik wird auf Unterlage 11 der Planmappe verwiesen. Die Schalluntersuchung berücksichtigt auch die Steigungsverhältnisse und die topographischen Gegebenheiten.

#### **17. Anwohner aus Lauben**

Zwei Anwohner aus Lauben wenden sich gegen das Vorhaben vor allem unter dem Gesichtspunkt der Mehrbelastung für Lauben. Wie bereits dargelegt, kommt es aufgrund des Vorhabens in Lauben nur zu einer Verkehrszunahme von 2.800 Kfz/24h auf 3.000 Kfz/24h. Infolge dieser nur geringen Verkehrszunahme sind nur unwesentliche Mehrbelastungen durch Lärm und Schadstoffe zu erwarten. Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

### **VI. Gesamtergebnis**

Zusammenfassend wird festgestellt, dass die Verlegung der St 2020 bei Holzgünz gerechtfertigt ist. 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**

Rechtsgrundlagen für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz sind die Art. 6, 7 und 8 BayStrWG.

Der Umfang der Widmungen und Umstufungen ergibt sich aus dem Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.2 T 2) und aus dem Lageplan der straßenrechtlichen Verfügungen (Unterlage 7.3). Zwischen den bisherigen und künftigen Baulastträgern wurde hierbei das Einvernehmen hergestellt.

## **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.

## **D. Rechtsbehelfsbelehrung, Hinweise**

### **I. Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann **innerhalb eines Monats nach seiner Zustellung (Bekanntgabe) Klage** erhoben werden. Die Klage muss bei dem

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

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

#### Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung:

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

### **II. Hinweise zur Bekanntmachung**

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss wird dem Vorhabensträger, den bekannten Betroffenen und denjenigen, über deren Einwendungen und Stellungnahmen entschieden worden ist, zugestellt. Eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses mit den festgestellten Planunterlagen wird in der Verwaltungsgemeinschaft Memmingerberg und in der Verwaltungsgemeinschaft Westerheim nach ortsüblicher Bekanntmachung auf die Dauer von zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss allen Betroffenen gegenüber als zugestellt, soweit die Zustellung nicht gesondert an diese vorgenommen wird. Soweit die Zustellung an die Betroffenen gesondert erfolgt, hat die Auslegung

des Beschlusses und der festgestellten Planunterlagen keinen Einfluss auf den Lauf der Rechtsbehelfsfrist.

Darüber hinaus kann der Beschluss auf der Homepage der Regierung von Schwaben unter [www.regierung-schwaben.de](http://www.regierung-schwaben.de) abgerufen werden.

Augsburg, den 14. April 2014

Regierung von Schwaben

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Baumann', with a long horizontal stroke extending to the right.

Manuela Baumann

Regierungsdirektorin