

A96
Lindau-München
Umbau westlich
Autobahnkreuz Memmingen

Str-km 62+220 bis Bau-km 63+075
A 96 Abschnitt 400 Station 6,102 bis A 96 Abschnitt 400 Station 6,975



Planfeststellungsbeschluss
vom 10.10.2019

Inhaltsverzeichnis

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

III - IV

A. T e n o r	1
I. Feststellung des Plans	1
II. Planunterlagen	2
III. Straßenrechtliche Verfügungen	3
IV. Kosten der Maßnahme	3
V. Wasserrechtliche Entscheidungen	4
1. Wasserrechtliche Erlaubnis	4
2. Wasserrechtliche Auflagen	5
VI. Naturschutzrechtliche Entscheidungen	5
VII. Verkehrslärmschutz	6
VIII. Sonstige Auflagen	6
1. Denkmalpflege	7
2. Baubetrieb	8
3. Versorgungseinrichtungen und Telekommunikation	9
4. Deutsche Bahn AG	10
5. Eisenbahn-Bundesamt	11
6. Grundstückszufahrten während der Bauzeit	10+1
IX. Vorrang der Auflagen und sonstige Regelungen	12
X. Entscheidungen über Einwendungen	12
XI. Verfahrenskosten	12
B. Sachverhalt	13
I. Beschreibung des Vorhabens	13
II. Entwicklungsgeschichte der Planung	16
III. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	16
C. Entscheidungsgründe	17
I. Allgemeines	17
1. Notwendigkeit und Bedeutung der Planfeststellung	17
2. Voraussetzungen der Planfeststellung	18
II. Verfahrensrechtliche Bewertung	18
1. Zuständigkeit und Verfahren	18
2. Prüfung der Umweltverträglichkeit	18
III. Materiell-rechtliche Bewertung des Vorhabens	19
1. Planungsleitsätze	19
2. Planrechtfertigung	19
3. Ermessensentscheidung	20
3.1 Allgemeine Ermessenserwägungen	20
3.2 Trassenvarianten	21
3.3 Ausbaustandard	23
4. Raum- und Fachplanung	24
4.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung	24

4.2	Städtebauliche Belange	25
5.	Immissionsschutz	26
5.1	Lärmschutz.....	26
5.2	Luftreinhaltung.....	31 31
6.	Wasserhaushalt, Gewässer- und Bodenschutz	32
6.1	Straßenentwässerung / Bauausführung	32
6.2	Bodenschutz.....	34
7.	Naturschutz, Landschaftspflege und Artenschutz.....	34
7.1	Naturschutz und Landschaftspflege	35
7.2	Artenschutz.....	41
7.2.1	Verbotstatbestände.....	41
7.2.2	Anforderungen an die Prüfung des Vorliegens von Verbotstatbeständen.....	42
7.2.3	Betroffene Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie und nach Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie	45
7.2.4	Zusammenfassende Bewertung.....	46
8.	Land- und Forstwirtschaft, Jagd- und Fischereiwesen	46
9.	Sonstige öffentliche und private Belange, Eigentumseingriffe	47
9.1	Denkmalpflege	47
9.2	Sonstige Belange	48
9.3	Eingriffe in das Eigentum	48
IV.	Forderungen von Trägern öffentlicher Belange und Verbänden	49
1.	Stadt Memmingen	49
2.	Gemeinde Buxheim.....	49
3.	Landratsamt Unterallgäu	50
4.	Wasserwirtschaftsamt Kempten	50
5.	Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Augsburg	51
6.	Regionalverband Donau Iller	51
7.	IHK Schwaben	52
8.	Amt für Breitband, Digitalisierung und Vermessung, Memmingen	52
9.	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr	52
10.	Eisenbahnbundesamt Außenstelle München.....	52
11.	DB AG Immobilien, Region Süd	53
12.	Versorgungsunternehmen und Telekommunikationsunternehmen... ..	55
V.	Einwendungen und Forderungen Privater	56
1.	Eigentümerin des Grundstücks Fl.Nr. 237 Gemarkung Buxheim.	56
2.	Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 315/1 und 315/3 Gemarkung Buxheim.....	57
3.	Eigentümer des Anwesens Unterer Bolloheweg 8.....	58
VI.	Gesamtergebnis	59
VII.	Straßenrechtliche Verfügungen	59
VIII.	Kostenentscheidung	59
D.	Rechtsbehelfsbelehrung, Hinweise.....	60

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
dB(A)	Dezibel (A-bewertet); der A-Pegel berücksichtigt die frequenzabhängige Empfindlichkeit des menschlichen Gehörs
DIN	Deutsches Institut für Normung
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
D _{StrO}	Korrektur für die Geräusentwicklung der Straßenoberfläche
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz

FOK	Fahrbahnoberkante
FStrG	Fernstraßengesetz
FStrAbG	Fernstraßenausbaugesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
HQ ₁₀₀	Hochwasserquerschnitt beim 100jährigen Hochwasser
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
MABI	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
RLuS	Richtlinien für die Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OU	Ortsumfahrung
OVG	Oberverwaltungsgericht
PlafR	Planfeststellungsrichtlinien
PWC	Parkplatz mit Toilette
RAL	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
Rdnr.	Randnummer
ROG	Raumordnungsgesetz
RQ	Regelquerschnitt
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-SG32-4354.2-3/26

Planfeststellung für den Umbau der Autobahn A 96 Lindau-München westlich des Autobahnkreuzes Memmingen Str.-km 62,220 bis Str.-km 63,075

Die Regierung von Schwaben erlässt folgenden

I. Planfeststellungsbeschluss:

A. Tenor

I. Feststellung des Plans

1. Der Plan für den Umbau der Autobahn A 96 Lindau-München westlich des Autobahnkreuzes Memmingen Str.-km 62,220 bis Str.-km 63,075 wird

festgestellt.

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

II. Planunterlagen

1. Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

Unterlage Nr.	Blatt	Bezeichnung	Maßstab
1		Erläuterungsbericht	
5 T	1	Lageplan	M 1 : 1.000
6	1-2	Höhenpläne	M 1:1.000/100
7	1	Lageplan zu Schallschutz Schallimmissionen 2030 mit Immissionsschutzmaßnahmen	M 1:2.000
9.2	0-2	Landschaftspflegerische Maß- nahmen Maßnahmenpläne	M 1:1.000
9.3		Landschaftspflegerische Maß- nahmen Maßnahmenblätter	
10.1 T	1	Grunderwerbsplan	M 1:1.1000
10.2 T		Grunderwerbsverzeichnis	
11		Regelungsverzeichnis	
14	1	Straßenquerschnitte	M 1:50
17.1		Immissionstechnischen Unter- suchung	

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

Unterlage Nr.	Blatt	Bezeichnung	Maßstab
2	1	Übersichtskarte	M 1 : 25.000
3	1	Übersichtslageplan	M 1 : 5.000
17.2		Luftschadstoffuntersuchung	
18.1		Erläuterungen zur wassertechni- schen Untersuchung	
18.2	1-3	Berechnungsunterlagen	
18.3		Fachbeitrag Wasserrechtsrah- menrichtlinie	
19.1.1		Landschaftspflegerischer Be- gleitplan Textteil	
19.1.2	0-1	Landschaftspflegerischer Be- stands- und Konfliktplan	M 1:1000
19.3		Artenschutzbeitrag für die spezi- elle artenschutzrechtliche Prü- fung (saP)	
20.		Verkehrsuntersuchung	

Die Planunterlagen wurden von der Autobahndirektion Südbayern, Dienststelle Kempten bzw. in deren Auftrag aufgestellt und tragen das Datum vom 31.01.2019 bzw. 30.08.2019 (Tekturen).

III. Straßenrechtliche Verfügungen

Die neuen Bestandteile der Autobahn A 96 werden gemäß § 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG mit der Verkehrsübergabe zur Autobahn gewidmet, sofern bis dahin die Voraussetzungen des § 2 Abs. 2 FStrG vorliegen. Gleichzeitig werden die nach den Planunterlagen aufzulassenden Bestandteile der A 96 mit der Maßgabe eingezogen, dass die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird. Der räumliche Umfang des Neu- und Rückbaus ergibt sich im Einzelnen aus den Lageplänen, dem Regelungsverzeichnis und dem Lageplan zur Widmung/Umstufung/Einziehung.

Von der Planfeststellung ist eine Kreisstraße betroffen. Soweit nicht Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG gelten, wird Folgendes verfügt:

- Die nach den Planunterlagen neu zu errichtenden öffentlichen Straßen und Wege werden zu den vorgesehenen Straßenklassen gewidmet. Die Widmung wird mit der Verkehrsübergabe wirksam, wenn die Voraussetzungen des Art. 6 Abs. 3 BayStrWG zu diesem Zeitpunkt vorliegen (Art. 6 Abs. 6 BayStrWG).
- Die nach den Planunterlagen zur Umstufung vorgesehenen öffentlichen Straßen und Wege oder Wegeteile werden mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck umgestuft (Art. 7 Abs. 5 und Art. 6 Abs. 6 BayStrWG).
- Die nach den Planunterlagen aufzulassenden Teile öffentlicher Straßen und Wege sind mit der Sperrung eingezogen (Art. 8 Abs. 5 und Art. 6 Abs. 6 BayStrWG).

IV. Kosten der Maßnahme

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

V. Wasserrechtliche Entscheidungen

1. Wasserrechtliche Erlaubnis

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

gehobene Erlaubnis

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

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

2. Wasserrechtliche Auflagen

2.1 An die belebte Oberbodenschicht sind entsprechend dem Merkblatt DWA-M 153 folgende Anforderungen zu stellen:

- der Durchlässigkeitsbeiwert sollte bei $k_f=1 \cdot 10^{-5}$ m/s liegen
- der pH-Wert des Oberbodens muss im Bereich zwischen 6 und 8 liegen.
- Der Humusgehalt sollte zwischen 1% und 3 % liegen
- der Tongehalt darf nicht mehr als 10 % betragen.

2.2 Die Verwendung chemischer Auftaumittel ist auf ein notwendiges Maß zu begrenzen. Das Niederschlagswasser darf keine schädlichen Konzentrationen an Giftstoffen sowie keine mit dem Auge wahrnehmbaren Schwebstoffe aufweisen.

2.3 Die Antragstellerin ist für den fachgemäßen Betrieb und für die vorschriftsmäßige Wartung der Versickerungsanlagen verantwortlich. Die Versickerungseinrichtungen sind entsprechend dem Arbeitsblatt DWA-A 138, Tab. 5 in regelmäßigen Abständen zu überwachen und zu warten. Eine ordnungsgemäße Entsorgung des im Absatzbecken gesammelten Schlammes ist durch ein fachkundiges Unternehmen zu gewährleisten. Der Abschluss eines Wartungsvertrages wird empfohlen.

2.4 Die Ergebnisse der Eigenüberwachung der Wartung sowie der durchgeführten Arbeiten sind aufzuzeichnen. Festgestellte Mängel sind umgehend zu beheben.

- 2.5** Baubeginn und -vollendung sind der Kreisverwaltungsbehörde und dem Wasserwirtschaftsamt rechtzeitig anzuzeigen. Werden die Anlagen in mehreren Bauabschnitten ausgeführt, so sind Beginn und vor Vollendung jedes Bauabschnittes anzuzeigen.
- 2.6** Die Regenwasserbehandlungsanlagen sind durch einen privaten Sachverständigen in der Wasserwirtschaft (pSW) abzunehmen (Art. 61 BayWG).
- 2.7** Die Anlagenteile müssen den behördlichen Aufsichtsorganen und dem amtlichen Sachverständigen jederzeit zugänglich sein.
- 2.8** Die Antragstellerin ist verpflichtet, innerhalb von drei Monaten nach Inbetriebnahme der Kreisverwaltungsbehörde und dem Wasserwirtschaftsamt je eine Fertigung der Bestandspläne der Entwässerungsanlagen zu übergeben.
- 2.9** Beim Baugrubenaushub ist sorgfältig darauf zu achten, ob verunreinigtes Erdreich aus früheren Auffüllungen angetroffen wird. In diesem Fall ist das Landratsamt Unterallgäu unverzüglich zu verständigen. Verunreinigtes Aushubmaterial ist gewässerunschädlich zu entsorgen oder zu verwerten. Weitere Auflagen hierzu bleiben vorbehalten.
- 2.10** 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.
- 2.11 **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.

VI. Naturschutzrechtliche Entscheidungen

- 1.** Der landschaftspflegerische Begleitplan (Maßnahmenplan, Unterlage 9.2 und 9.3) ist im Benehmen mit der Unteren Naturschutzbehörde des jeweils zuständigen Landratsamtes zu vollziehen.
- 2.** Die konkrete Ausgestaltung der Lärmschutzwand, insbesondere die Gestaltung der Oberfläche, ist vor dem Bau mit der höheren Naturschutzbehörde bei der Regierung von Schwaben abzustimmen.

3. Für die Baumaßnahme ist eine naturschutzfachliche Baubegleitung (ökologische Bauleitung) zur Abstimmung der in naturschutzfachlicher Hinsicht erforderlichen Maßnahmen, zur Überwachung des ökologischen Baubetriebes und zur Überprüfung der Einhaltung der natur- und artenschutzrechtlichen Bestimmungen einzurichten. Der dafür verantwortliche Bauleiter sowie das beauftragte Büro/Firma sind dem zuständigen Landratsamt – untere Naturschutzbehörde – mindestens vier Wochen vor Beginn der Baumaßnahme schriftlich zu benennen.
4. Die festgesetzten Kompensationsmaßnahmen sind spätestens sechs Monate nach Durchführung der Baumaßnahme abzuschließen. Spätestens neun Monate nach Abschluss der Baumaßnahmen hat der Vorhabensträger in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde eine Nachbilanzierung durchzuführen. Dabei sind Abweichungen von den planfestgestellten Unterlagen zu bilanzieren. Es ist festzustellen, ob die Bau- und Ausgleichsmaßnahmen den planfestgestellten Anforderungen entsprechen. Über Planänderungen ist gegebenenfalls in einem ergänzenden Genehmigungsverfahren zu entscheiden.
5. 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.
6. Für die Meldung der planfestgestellten Ausgleichsflächen gemäß dem landschaftspflegerischen Begleitplan (Maßnahmenplan, Unterlage 9.2) an das Ökoflächenkataster (Bayern) ist spätestens acht Wochen nach Bestandskraft dieses Beschlusses der Regierung von Schwaben – Höhere Naturschutzbehörde – der vollständig ausgefüllte Meldebogen in elektronisch weiterverarbeitbarer Form zu übermitteln.

VII. Verkehrslärmschutz

1. Der Vorhabensträger hat sämtliche in den festgestellten Planunterlagen enthaltenen aktiven Lärmschutzanlagen bis zur Verkehrsfreigabe des planfestgestellten Vorhabens herzustellen und auf Dauer zu unterhalten.
2. Die Eigentümer der nachfolgend aufgeführten Anwesen haben gegen den Vorhabensträger einen grundsätzlichen Anspruch auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen, um Räume, die nicht nur zum vorübergehenden Außenaufenthalt von Menschen bestimmt sind, vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen zu schützen. Hierzu gehören auch die notwendigen Lüftungseinrichtungen. Die Festlegung der im Einzelnen erforderlichen Schutzmaßnahmen (insbesondere die Festlegung des Schall-

dämmmaes) richtet sich nach den Regelungen des der 24. BImSchV. Die betroffenen Grundeigentümer sind vom Vorhabensträger unverzüglich und nachweisbar auf ihre Anspruchsberechtigung hinzuweisen. Die oben genannten Ansprüche gegen den Vorhabensträger haben die Eigentümer folgender Anwesen:

- Am Durchgang 3, 87740 Buxheim,
- Am Durchgang 5, 87740 Buxheim,
- Am Durchgang 7, 87740 Buxheim,
- Auf der Alm 1a, 87740 Buxheim,
- Buxacher Straße 21, 87740 Buxheim,
- Haldenweg 1, 87740 Buxheim,
- Unterer Bolloheweg 10, 87740 Buxheim,
- Unterer Bolloheweg 10a, 87740 Buxheim,
- Unterer Bolloheweg 12, 87740 Buxheim,
- Unterer Bolloheweg 14, 87740 Buxheim,
- Unterer Bolloheweg 16, 87740 Buxheim.

Die detaillierten Ergebnisse für die betroffenen Gebäudeseiten und Geschosse der Anwesen sind in der planfestgestellten Unterlage 17.1 dargestellt, auf die verwiesen wird. Die Festsetzung weiterer Berechtigter auch ohne das Vorliegen der Voraussetzungen des Art. 75 Abs. 2 Sätze 2 und 3 BayVwVfG bleibt vorbehalten.

VIII. Sonstige Auflagen

1. Denkmalpflege

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

Der Vorhabensträger bezieht die von der zuständigen Denkmalschutzbehörde 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.

Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Vorhabensträger die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Befunde und Funde (Sicherungsmanah-

men) 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 Aufwendungen) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im oben genannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen dem Vorhabensträger und der zuständigen Denkmalschutzbehörde festzulegen. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zustande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.

2. Baubetrieb

- 2.1** Die für die Bauausführung vorübergehend beanspruchten Flächen Dritter sind vor Baubeginn an Ort und Stelle zu vermessen und erkennbar abzugrenzen, z. B. auszuflocken. Nach Abschluss der Ausbauarbeiten sind sie wieder in einen vor der Baumaßnahme vergleichbaren Zustand zu bringen und an die Eigentümer zurückzugeben. Bodenverdichtungen sind durch Auflockerung zu beseitigen.
- 2.2** Bei der Bauausführung sind ist die „Verordnung zur Einführung der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung“ vom 22.8.2002-32. BImSchV, BGBl. S. 3478 sowie die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm“ (AVV Baulärm) vom 19.8.1970, MABl. 1/1970 S. 2 zu beachten.
- 2.3** Soweit sie in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2000/14/IG Stufe II fallen, haben die eingesetzten Baumaschinen den Anforderungen dieser Rechtsvorschrift Rechnung zu tragen.
- 2.4** Soweit erschütterungsrelevante Baumaßnahmen und -verfahren eingesetzt werden, sind die Anforderungen der DIN 4150 Teil 2 vom Juni 1999 (Erschütterungen im Bauwesen-Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und der DIN 4150 Teil 3 vom Februar 1999 (Erschütterungen im Bauwesen-Einführungen auf bauliche Anlagen) zu beachten.
- 2.5** Sollten Bauarbeiten während der Nachtzeit oder an Sonn- und Feiertagen durchgeführt werden müssen, so sind diese auf das betrieblich unabdingbare Mindestmaß zu beschränken.

- 2.6** Baubedingte Staubbelastungen sind durch geeignete Minderungsmaßnahmen (z. B. ausreichend Befeuchtung bei staubenden Arbeiten, Befeuchtung/Abdeckung von Kies- und Sandlagerungen, etc.) so weit wie möglich zu reduzieren.
- 2.7** Der Umgang mit belastetem Material aus Rückbau und Aushub ist vorab mit dem Landratsamt Unterallgäu abzustimmen.
- 2.8** Bei der Bauausführung anfallende Abfälle zur Verwertung (z. B. leere Gebinde, Altasphalt, etc) dürfen nicht lose und vor Witterungseinflüssen ungeschützt im Freien gelagert werden. Sie sind einer ordnungsgemäßen Verwertung zuzuführen. Die einschlägigen Vorschriften zum Grundwasser- und Gewässerschutz sowie die abfallrechtlichen Bestimmungen sind zu beachten.
- 2.9** Bei der Bauausführung anfallende Abfälle sind in geeigneten Behältern nach Abfallfraktionen getrennt zu halten, zu lagern und so zum Abtransport bereit zu stellen, dass Beeinträchtigungen der Umwelt nicht eintreten können. Die Vorschriften der Gewerbeabfallverordnung (GewAbfV) vom 19.06.2002 sind zu beachten.
- 2.10** Gefährliche Abfälle sind von anderen Abfällen getrennt zu halten. Der gewerbsmäßige Transport der gefährlichen Abfälle darf nur von Beförderern vorgenommen werden, die im Besitz einer gültigen Transportgenehmigung sind. Die Bestimmungen der Nachweisverordnung (NachwV) in der jeweils gültigen Fassung sind hierbei zu beachten.

3. Versorgungseinrichtungen und Telekommunikation

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

- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Netze BW GmbH
- LEW Verteilnetz GmbH
- Vodafone Kabel Deutschland GmbH
- Vodafone GmbH
- Stadtwerke Memmingen
- Schwaben Netz
- DB Kommunikationstechnik GmbH

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

4. Deutsche Bahn AG

- 4.1** Zur Abwicklung der Baumaßnahme ist mit der zuständigen Stelle der DB AG vor Baubeginn eine Baudurchführungsvereinbarung abzuschließen. Diese ist über den in der Stellungnahme der DB AG vom 31.07.2019 benannten Ansprechpartner einzureichen. In der Baudurchführungsvereinbarung sind die in der Stellungnahme der Deutschen Bahn AG vom 31.07.2019 angesprochenen Punkte entsprechend der gesetzlichen Vorgaben des EKrG, der hierzu ergangenen Vorschriften und Merkblätter sowie der für die Bauabwicklung und Bauausführung zu beachtenden gesetzlichen und technischen Vorschriften und Regelwerke zu regeln. Für den Fall, dass eine Vereinbarung nicht zustande kommt, bleiben nachträgliche Regelungen bezüglich der Abwicklung und Gestaltung der Baumaßnahme vorbehalten.
- 4.2** Mindestens sechs Wochen vor Beginn der Baumaßnahme ist mit dem in der Stellungnahme vom 31.07.2019 benannten Ansprechpartner ein Termin zur Abstimmung der erforderlichen Maßnahmen durchzuführen.
- 4.3** Bahneigene Durchlässe und Entwässerungsanlagen dürfen in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt werden. Sie müssen während des Baus jederzeit zugänglich bleiben.
- 4.4** Der Umbau und Betrieb der Entwässerung hat so zu erfolgen, dass Beeinträchtigungen von Bahnbetriebsanlagen unterbleiben.
- 4.5** Erdarbeiten innerhalb des Stützbereichs von Eisenbahnverkehrslasten dürfen nur in Abstimmung mit der DB Netz AG und dem Eisenbahn-Bundesamt ausgeführt werden.
- 4.6** Im Bereich der Signale und Gleise dürfen keine Grabungs- und Rammarbeiten durchgeführt werden. Rammarbeiten zur Baugrubensicherung (auch außerhalb des Druckbereichs von Eisenbahnverkehrslasten) dürfen nur unter ständiger Beobachtung des Gleises durch Mitarbeiter der DB Netz AG erfolgen. Die Bauüberwachung ist rechtzeitig über Termine zu verständigen.
- 4.7** Bei Bauausführung ist eine Verschmutzung des Bahnkörpers zu vermeiden bzw. der Bahnkörper entsprechend abzudecken.
- 4.8** Die Kabelanlage/der Kabeltrog der DB Netz AG darf nicht überbaut, überschüttet, frei gegraben oder beschädigt werden. Kabelmerkmale dürfen nicht entfernt werden. Es ist ein Sicherheitsabstand von 2 m zu allen Telekommunikations-Kabeln/Anlagen der DB Netz AG einzuhalten. Die Kabelschächte müssen zum Zweck der Instandhaltung/Entstörung jederzeit zugänglich bleiben.

- 4.9** Vor Baubeginn ist eine Kabeleinweisung durch die DB Kommunikationstechnik GmbH erforderlich. Die Ansprechpartner wurden in der Stellungnahme der Deutschen Bahn AG vom 31.07.2019 benannt. Der Termin für die Kabeleinweisung ist schriftlich mindestens sieben Arbeitstage vor Beginn der Einweisung und unter Angabe von Streckennummer und Streckenkilometer bei den in der Stellungnahme der Deutschen Bahn AG vom 31.07.2019 benannten Ansprechpartnern anzumelden.
- 4.10** Beleuchtungen sind so zu gestalten, dass eine Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs (insbesondere Blendung des Eisenbahnpersonals und eine Verwechslung mit Signalbegriffen der Eisenbahn) jederzeit ausgeschlossen ist.
- 4.11** Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit aller durch die Errichtung und die geplante Maßnahme Betroffenen oder beanspruchten Betriebsanlagen der Eisenbahn ist während der Baudurchführung ständig und ohne Einschränkungen zu gewährleisten.
- 4.12** Für das Betreten der Bahnanlagen ist jeweils eine Genehmigung der DB Netz AG einzuholen, die rechtzeitig vorher zu beantragen ist.

5. Eisenbahn-Bundesamt

- 5.1** Bei Einsatz von Baumaschinen in unmittelbarer Nähe zur Bahnstrecke ist darauf zu achten, dass die Abstandsflächen zur Bahnlinie eingehalten werden und bei Einsatz von Kränen, durch die Betriebsanlagen der Bahn überschwenkt werden, der Aufstellort des Kranes sowie das weitere Vorgehen mit der DB Netz AG abgestimmt werden.
- 5.2** Bei Baumaßnahmen im Bereich von Bahnanlagen ist deren Standsicherung und Funktionstüchtigkeit jederzeit zu gewährleisten.
- 5.3** Bepflanzungen sind so zu wählen, dass keine Beeinträchtigung des Lichtraumprofils der Gleise erfolgen kann.
- 5.4** Bahnentwässerungsanlagen dürfen durch Bau und Betrieb des planfestgestellten Ausbaus der A 96 nicht beeinträchtigt werden.

6. 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.

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 Vorhabensträger hat alle Zusagen einzuhalten, die er während des Planfeststellungsverfahrens gegenüber den Beteiligten oder der Planfeststellungsbehörde schriftlich oder zu Protokoll abgegeben hat, soweit in diesem Planfeststellungsbeschluss keine abweichende Entscheidung getroffen wird.
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

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

B. Sachverhalt

I. Beschreibung des Vorhabens

Die A 96 beginnt an der Staatsgrenze zu Österreich bei Lindau am Bodensee und endet in der Landeshauptstadt München. Sie hat eine Länge von 172,5 km. Sie verbindet die Bodenseeregion, die Ostschweiz und Vorarlberg mit dem Fünfseenland und dem Großraum München. Im Autobahnkreuz Memmingen ist die A 96 mit der Bundesautobahn A 7 verknüpft. Es liegt nordwestlich der kreisfreien Stadt Memmingen auf dem Gebiet der Gemeinde Buxheim im Landkreis Unterallgäu, nur wenige Kilometer vom Stadtzentrum von Memmingen entfernt. Das Autobahnkreuz ist ein abgewandeltes Kleeblatt mit einer halbdirekten Rampe für Linksübereckströme von der A 96 aus Richtung Lindau zur A 7 in Richtung Ulm ausgeführt. Die A 96 stellt eine wichtige West-Ost Fernverbindungsstraße im süddeutschen Raum dar. Sie erfährt durch ihre Verknüpfung am Autobahnkreuz Memmingen mit der bedeutenden in Nord-Süd Richtung verlaufenden A 7 herausgehobene Bedeutung. Als Teil der transeuropäischen Verkehrsachsen erreicht sie dadurch eine übernationale Verkehrsbedeutung und Wichtigkeit.

Das planfestgestellte Vorhaben umfasst den Umbau der Ein- und Ausfädelungsbereiche der A 96 von und nach Lindau am westlichen Bereich des Autobahnkreuzes Memmingen. Es beginnt bei Str.-km 62,220 (Station 6,102 im Abschnitt 400) und endet bei Str.-km 63,075 (Station 6,957 ebenfalls im Abschnitt 400). Mit dem Vorhaben werden die Verkehrsbeziehungen des in diesem Bereich bisher nicht regelkonform ausgebauten Autobahnkreuzes Memmingen optimiert.

Dies geschieht durch folgende Maßnahmen:

- Herstellung einer durchgehenden zweistreifigen Richtungsfahrbahn der A 96 für jede Fahrtrichtung,
- Die Aufweitung der Richtungsfahrbahn Lindau - München auf insgesamt vier Fahrstreifen mit künftig jeweils zwei Fahrstreifen Richtung München (A 96) sowie zwei weiteren Fahrstreifen zur Ausfädelung Richtung Ulm (A 7),
- Anpassung der Rampen im Autobahnkreuz,
- Ersatzneubau des Bauwerkes 62-2, mit dem die A 96 über die Kreisstraße MN 33 Buxheim-Memmingen geführt wird),
- Bau eines ergänzenden Bauwerks (Torsionsbalken, BW 62-3a) neben der Überführung der A 96 über die Bahnlinie München-Lindau zur Aufnahme der Lärmschutzwand zum Schutz der angrenzenden Bebauung von Buxheim

In Fahrtrichtung Lindau wird durch eine Ummarkierung die linke Fahrspur der Direktrampe von Ulm nach Lindau eingezogen und an die A 96 angeschlossen. Dafür wird auf der A 96 eine durchgängig zweistreifige Richtungsfahrbahn hergestellt. In Fahrtrichtung

Ulm bzw. München/Kempten wird neben der durchgängig zweispurigen A 96 Richtung München eine Ausfädelung Richtung Ulm mit zwei Fahrspuren hergestellt, um die Verflechtungssituation in den verschiedenen Fahrrichtungen zu verbessern.

Die Strecke ist derzeit wie folgt mit Verkehr belastet (Verkehrszählung 2015):

37.150 Kfz/24h davon 4.186 Schwerverkehr.

Die Verkehrsprognose 2030 kommt zu folgender Belastung:

54.500 Kfz/24h davon 7.250 Schwerverkehr

Das entspricht einer Steigerung von 46 %. Der Schwerverkehrsanteil steigt von 11 % auf 13 %. Das Autobahnkreuz Memmingen gehört zu den hochbelasteten Verkehrsanlagen im Zuge der A 7 und der A 96. Im Verkehrsablauf sind bereits heute Defizite zu beobachten, die sich insbesondere während der Reise- und Wochenendverkehrszeiten und im Berufsverkehr an Werktagen manifestieren. Um diese zu beheben sind folgende Umbaumaßnahmen im Bereich der A 7 und der A 96 erforderlich:

Autobahn A 7:

- Verlängerung der bestehenden Ein- und Ausfädelspuren und der Anbau einer zusätzlichen Ein- und Ausfädelspur an der A 7 nördlich des Kreuzes im Vorgriff auf den geplanten sechsstreifigen Ausbau der A 7. Die Maßnahme befindet sich derzeit im Bau und wird bis Ende 2019 fertig gestellt.
- sechsstreifiger Ausbau der A 7.

Autobahn A 96:

Umbaumaßnahmen westlich des Autobahnkreuzes Memmingen mit Herstellung durchgehend zweistreifiger Richtungsfahrbahnen auf der A 96. Dies ist Gegenstand der planfestgestellten Maßnahme.

Die Defizite zu Reiseverkehrszeiten am Wochenende sind ausschließlich durch Rückstau aus der A 7 durch den zu geringen Verkehrsabfluss in Fahrtrichtung Ulm bedingt. Die A 96 selbst ist auch zu Reiseverkehrszeiten ausreichend leistungsfähig. Die Lösung der Rückstauproblematik zur Reiseverkehrszeiten kann daher nur durch den sechsstreifigen Ausbau der A 7 nördlich des Autobahnkreuzes gelöst werden, der vom Vorhabensträger zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans 2030 angemeldet wurde. Im Fernstraßenausbaugesetz mit dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist der sechsstreifige Ausbau der A 7 im Bereich Memmingen in den „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ aufgenommen.

Im planfestgestellten Bereich ergeben sich Defizite im Verkehrsablauf insbesondere im Berufsverkehr an Werktagen. Die Fahrbahn der A 96 von München in Richtung Lindau wird im Bestand auf einen Fahrstreifen eingeengt. Damit entspricht der Ausbaustandard

nicht dem einer durchgehenden Autobahn. Für den Prognosefall 2030 wird die Kapazität der A 96, bedingt durch die allgemeine Verkehrszunahme und die geplanten Aufsiedlungen rund um das Autobahnkreuz Memmingen durch die Stadt Memmingen und die Gemeinde Buxheim im Bereich der Einengung überschritten. Die maßgebende Qualitätsstufe nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) 2015 beträgt F. Nach dem Handbuch ist jedoch mindestens die Qualitätsstufe D anzustreben. Durch den Ausbau wird die Qualitätsstufe C nach HBS 2015 erreicht. Damit genügt dieser Bereich den Anforderungen der technischen Vorschriften. Im Gegenzug wird die heutige 2-streifigen Verbindungsrampe Ulm-Lindau auf einen Fahrstreifen zurückgeführt. Die Leistungsfähigkeit bleibt bei in diesem Bereich verhältnismäßig geringen Verkehrsstärke der Verbindungsrampe erhalten. Es wird die Qualitätsstufe B erreicht.

Die geplanten Umbaumaßnahmen an den Ein- und Ausfahrten der A 96 westlich des Autobahnkreuzes führen damit zu einer deutlichen Verbesserung der Verkehrsverhältnisse. Insbesondere werden durch die Verlängerung und mehrstreifige Ausbildung der Ein- und Ausfädelungstreifen in den Bereichen, in denen dies erforderlich ist, Kapazitäten erhöht und somit Verkehrsstaus deutlich reduziert. Dies führt zu einer deutlichen Abnahme der Gefahr von Auffahrunfällen. Ferner führen die geplanten Umbaumaßnahmen zu einer Verstetigung des Verkehrsablaufs. Auftretende Verkehrsbehinderungen, verbunden mit Staus und Verkehrsverlagerungen in das nachgeordnete Netz, werden damit im Bereich der A 96 erheblich verringert. Zudem wird durch die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen und den Einsatz von lärminderndem Asphalt sowie die Verstetigung des Verkehrsflusses eine Reduktion der Schall- und Schadstoffemissionen erreicht. Mit den geplanten Umbaumaßnahmen westlich des Autobahnkreuzes Memmingen ergeben sich damit folgende Vorteile für den Verkehrsfluss:

- Verbesserung der Leistungsfähigkeit und der Verkehrssicherheit, Rückgang der Unfallwahrscheinlichkeit,
- Verbesserung und Vereinheitlichung der Strecken- und Verkehrscharakteristik,
- Verbesserung der Wirtschaftlichkeit für den Straßennutzer (Zeit- und Betriebskosten) durch Rückgang der Stauwahrscheinlichkeit,
- Vermeidung von unerwünschtem Umleitungs-, Verdrängungs- und Verlagerungsverkehr in das nachgeordnete Netz (Bündelungsfunktion),
- Behebung baulicher Mängel,
- Verbesserung beim Straßenbetrieb und bei der Straßenunterhaltung aufgrund der Fahrbahnbreiten (Eingriffsminimierung beim Verkehrsfluss).

II. Entwicklungsgeschichte der Planung

Die bestehende A 96 ersetzte durch den schrittweisen Ausbau seit den 1970er Jahren die Bundesstraßen B 18 (Lindau-Buchloe) sowie die B 12 Buchloe-München. Die seit 1972 bei Memmingen bestehende Abfahrt der A 7 wurde in den Jahren 1977 und 1978 durch den weiteren Ausbau der Bundesstraße 18 zum Autobahnkreuz. Hierbei wurde zunächst nur direkt im Kreuzungsbereich auf einer Strecke von 2,2 km die Bundesstraße 18 autobahnähnlich ausgebaut (Verkehrsfreigabe im Dezember 1978). Der Bau der zweiten Fahrbahn der A 96 erfolgte in der Umgebung des Autobahnkreuzes erst in den Jahren 1988-1990 (Verkehrsfreigabe im Dezember 1990). Mit dem Bau der ersten bzw. zweiten Fahrbahn der A 96 wurden auch die Autobahnbrücken über das westlich gelegene Buxachtal gebaut. Die erste Brücke 1978 für die nördliche Fahrbahn mit zwei Fahrspuren, die zweite Brücke 1990 für die südliche Fahrbahn mit zwei Fahrspuren. Im Jahr 1998 wurde der östlich des Autobahnkreuzes gelegene Autobahnzubringer zur Anschlussstelle Memmingen-Nord umgebaut. Im Bereich dieses Autobahnanschlusses hat sich schon seit 1992 das Industriegebiet Memmingen Nord stark vergrößert.

Das Autobahnkreuz Memmingen gehört zu den hochbelasteten Verkehrsanlagen im Zuge der A7 und A 96. Im Verkehrsablauf sind bereits heute Defizite zu beobachten, insbesondere während des Reise- und Wochenendverkehrs sowie während des Feierabendverkehrs. Im Vorfeld des Verfahrens durchgeführte Untersuchungen zur Leistungsfähigkeit des Autobahnkreuzes resultierten in der nunmehr planfestgestellten Ausbaumaßnahme mit der gleichzeitig die Anwohner im Bereich von Buxheim vor den durch die Verkehrszunahme auf der A 96 bedingten Lärmauswirkungen wesentlich besser geschützt werden. Es handelt sich um einen bestandsorientierten Ausbau, der die Verkehrsführung optimiert, die Eingriffe in die Rechte betroffener Anwohner und die im Planfeststellungsverfahren betroffenen öffentlichen Belange minimiert und gleichzeitig für eine Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit entsprechend den geltenden Richtlinien sorgt.

III. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Die Autobahndirektion Südbayern Dienststelle Kempten beantragte mit Schreiben vom 11.02.2019 bei der Regierung von Schwaben die Planfeststellung für das Vorhaben.

Die Planunterlagen lagen nach ortsüblicher Bekanntmachung in der Zeit vom 09.04.2019 bis 08.05.2019 zur allgemeinen Einsicht aus.

Die Regierung von Schwaben gab neben den betroffenen Bürgern den Trägern öffentlicher Belange Gelegenheit zur Stellungnahme. Im Anhörungsverfahren wurden von den

beteiligten Behörden und Verbänden Stellungnahmen abgegeben. Drei private Einwender, darunter zwei nahe der Autobahn liegende Betriebe bzw. deren Inhaber oder Geschäftsführer haben Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben, welche sich v.a. mit Inanspruchnahme ihrer Grundstücke und die Beeinflussung der Betriebe durch Bau und Betrieb des Vorhabens und der Prüfung der Belastung der Anwohner durch Immissionen durch den Vorhabensträger befassen.

Die Autobahndirektion Südbayern hat sich mit Datum vom 30.08.2019 zu den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und zu den Einwendungen der Privatpersonen geäußert und Tekturen vorgelegt, mit denen die vorübergehend beanspruchten Flächen auf den Betriebsflächen zweier Einwendungsführer reduziert wurden. Gleichzeitig wurde eine größere Fläche im Bereich der MN 33 als vorübergehend beanspruchte Fläche ausgewiesen, um dies auszugleichen. Die Betroffenen wurden mit Schreiben der Regierung von Schwaben vom 18.09.2019 zu den Änderungen der Planung angehört.

Die Regierung von Schwaben hat in Ausübung ihres pflichtgemäßen Ermessens auf eine Erörterung der Stellungnahmen und Einwendungen verzichtet (Art. 73 Abs. 6 BayVwVfG i. V. m. § 17a Nr. 1 FStrG). Die Entscheidung konnte unter Berücksichtigung der eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen und der dazu abgegebenen Stellungnahmen der Autobahndirektion Südbayern nach Aktenlage erfolgen.

C. Entscheidungsgründe

I. Allgemeines

1. Notwendigkeit und Bedeutung der Planfeststellung

Nach § 17 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Daher ist der hier gegenständliche Ausbau der A 96 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. Gleiches gilt für straßenrechtliche Verfügungen nach dem bayerischen Straßen- und Wegegesetz und dem Bundesfernstraßengesetz.

2. Voraussetzungen der Planfeststellung

Die Feststellung der vorgelegten Pläne für das plangegegenständliche Vorhaben einschließlich seiner 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.

2. Prüfung der Umweltverträglichkeit

Für das planfestgestellte Vorhaben wurde eine allgemeine Vorprüfung nach §§ 9 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 UVPG i. V. m. Ziffer 14.3 der Anlage 1 zum UVPG durchgeführt, um festzustellen, ob die Realisierung des Vorhabens erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann. Dabei wurde das Vorhaben nach § 7 Abs. 1 UVPG unter Berücksichtigung der in Anlage 3 zum UVPG genannten Kriterien überschlägig geprüft. Die Prüfung hat ergeben, dass unter Berücksichtigung der umfangreichen Maßnahmen zur Vermeidung

und Verminderung nicht mit erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist, die nach § 25 UVPG bei der Entscheidung zu berücksichtigen wären (siehe § 9 Abs. 3 Satz 2 UVPG). Das Ergebnis der Prüfung wurde am 26.03.2019 im Amtsblatt der Regierung von Schwaben bekannt gemacht. Unabhängig davon sind alle entscheidungserheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt in den Planunterlagen dargestellt und in die Abwägungsentscheidung eingeflossen. Insoweit wird auf den Erläuterungsbericht (Unterlage 1) und den Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19.1.1) verwiesen.

III. Materiell-rechtliche Bewertung des Vorhabens

1. Planungsleitsätze

In der Planung sind die maßgeblichen gesetzlichen Planungsleitsätze (zwingende materielle Rechtssätze) beachtet.

2. Planrechtfertigung

Der planfestgestellte Umbau der A 96 westlich des Autobahnkreuzes Memmingen ist aus Gründen des Gemeinwohls unter besonderer Berücksichtigung der straßenrechtlichen Zielsetzungen vernünftigerweise geboten, da die vorhandene Situation nicht mehr dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügt (§ 3 Abs. 1 FStrG). Nach § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG sind Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Der Ausbau der A 96 in diesem Bereich ist geboten, um im Bereich um das Autobahnkreuz Memmingen auf der A 96 einen Ausbaustandard zu gewährleisten, der auch angesichts der aktuellen und zu erwartenden Verkehrszahlen eine flüssige Verkehrsabwicklung ermöglicht. Die A 96 ist eine stark belastete Bundesautobahn mit einem hohen Schwerverkehrsanteil. Sie ist derzeit wie folgt mit Verkehr belastet (Verkehrszählung 2015):

37.150 Kfz/24h davon 4.186 Schwerverkehr.

Die Verkehrsprognose 2030 kommt zu folgender Belastung:

54.500 Kfz/24h davon 7.250 Schwerverkehr

Das entspricht einer Steigerung von 46 %. Der Schwerverkehrsanteil steigt von 11 % auf 13 %. Das Autobahnkreuz Memmingen gehört zu den hochbelasteten Verkehrsanlagen im Zuge der A7 und A 96.

Im planfestgestellten Bereich ergeben sich Defizite im Verkehrsablauf insbesondere im Berufsverkehr an Werktagen. Die Fahrbahn der A 96 von München in Richtung Lindau wird im Bestand auf einen Fahrstreifen eingengt. Damit entspricht der Ausbaustandard nicht dem einer durchgehenden Autobahn. Für den Prognosefall 2030 wird die Kapazität

der A 96, bedingt durch die allgemeine Verkehrszunahme und die geplanten Aufsiedlungen rund um das Autobahnkreuz Memmingen im Bereich der Einengung überschritten. Mit der vorliegenden Planung wird die Leistungsfähigkeit der A 96 gesteigert, dem hohen Verkehrsaufkommen Rechnung getragen, das schon heute regelmäßig zu einer Überlastung im Bereich des einstreifigen Ausbaus der A 96 im Autobahnkreuz führt, und ein für den dort laufenden Verkehr ausreichend leistungsfähiger Ausbauzustand hergestellt. Die für das Vorhaben sprechenden Umstände rechtfertigen auch die Inanspruchnahme von Eigentum und die sonstigen Auswirkungen. Ein Verzicht auf das Vorhaben („Nullvariante“) wäre nicht vertretbar.

3. Ermessensentscheidung

3.1 Allgemeine Ermessenserwägungen

Die Planfeststellungsbehörde hat bei der Abwägung auch bezogen auf das gesamte Vorhaben geprüft, ob die Gründe, die für dieses sprechen, so gewichtig sind, dass sie die Beeinträchtigung der entgegenstehenden Belange unter Einschluss des Natur- und Landschaftsschutzes rechtfertigen (vgl. BVerwG vom 19.05.1998, NVwZ 1999 S. 528 ff.). Selbst wenn – wie vorstehend dargelegt – die Straßenbaumaßnahme vernünftigerweise geboten ist, muss in der Abwägung geprüft werden, ob unüberwindliche Belange dazu nötigen, von der Planung abzusehen (BVerwG vom 10.04.1997, DVBl 1997, 1115). Bei der Beurteilung einer solchen Nullvariante ist festzustellen, dass bei der Abwägung der durch die Planung verfolgten öffentlichen Interessen mit den Betroffenheiten der Eigentümer und Anlieger sowie den anderen durch die Planung berührten und dem Vorhaben widersprechenden Belangen dem Interesse an der Durchführung des Vorhabens der Vorrang einzuräumen ist.

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

Die nachteiligen Auswirkungen sind jedoch nicht von solcher Schwere und solchem Gewicht, dass sie die Sinnhaftigkeit des Projekts in Frage stellen. Andere Maßnahmen, die die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs in diesem Streckenabschnitt besser oder mit geringeren Eingriffen vergleichbar erreichen könnten, sind nicht ersichtlich.

Die von dem Bauvorhaben betroffenen Grundstückseigentümer erhalten eine Entschädigung. Die durch das Vorhaben bedingte Lärmbelastung überschreitet im Bereich der Ausbaustrecke nicht die Immissionsgrenzwerte für die zumutbaren Verkehrsgeräusche. Für die meisten Betroffenen ergeben sich durch den planfestgestellten Bau der Lärm-

schutzwand nördlich der A 96 erhebliche Verbesserungen bezüglich der Lärmbelastung. Auch die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes stehen dem Ausbau der A 96 im planfestgestellten Bereich nicht entgegen. Durch den so weit wie möglich bestandsnahen Ausbau werden die Eingriffe in Natur und Landschaft bereits minimiert. Die dennoch mit dem Straßenbau zwangsläufig verbundenen Beeinträchtigungen werden durch den Rückbau bestehender Straßenflächen (Minimierungsmaßnahmen), durch Gestaltungsmaßnahmen und Ersatzmaßnahmen kompensiert.

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

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

3.2 Trassenvarianten

Bei dem planfestgestellten Vorhaben handelt es sich um einen bestandsorientierten Um- bzw. Ausbau. Die vorliegende Planung basiert auf der bestehenden Linienführung im Grund- und Aufriss. Dabei sind die Entwurfs-elemente durch eine Vielzahl von Zwangspunkten festgelegt. Aufgrund des unter dem Gesichtspunkt der Eingriffsminimierung erforderlichen bestandsnahen Ausbaus der Autobahn in Lage und Höhe (mit geringfügigen Optimierungen), ist für den Ausbau der A 96 in diesem Bereich keine Variantendiskussion erforderlich. Die Autobahndirektion hat im Verlauf der Planungen jedoch verschiedene Varianten mit Bezug auf die Strecke untersucht, die sich auf die Knotenpunktausbildung des Autobahnkreuzes Memmingen beschränken. Konkret handelt es sich hierbei um die Verflechtungen der beiden Autobahnen A 7 und A 96 in Fahrtrichtung Lindau. Im Rahmen dieser Untersuchung wurden Varianten hinsichtlich dieser Verflechtung untersucht. Ziel der Planung war eine durchgehend zweistreifige Verkehrsführung der A 96 durch das Autobahnkreuz. Die Autobahndirektion Südbayern hat dabei folgende Varianten überprüft:

- Variante 1:

In der Direktrampe von der A 7 zur A 96 in Fahrtrichtung Lindau wird der linke Fahrstreifen vor der Buxachtalbrücke eingezogen.

- Variante 2:

Die Einfahrt der A 96 in die Direktrampe aus Richtung Ulm wird zu einer zweibahnigen Einfahrt Typ E 4 nach der Richtlinie für die Anlagen von Autobahnen (RAA) mit verkürzten Längen der Einfädelstreifen erweitert. Eine Ausbildung mit Regellängen wäre nicht möglich, da die Buxachtalbrücke einen Zwangspunkt darstellt.

- Variante 3:

Die Direktrampe von der A 7 zur A 96 Richtung Lindau wird nach rechts neben die heutige Trasse der A 96 verlegt und in der Verbindungsrampe Ulm-Lindau wird ein Streifen eingezogen. Es handelt sich damit um eine Einfahrt Typ E1 nach den RAA.

- Variante 4:

Wie bei Variante 1 wird in der Direktrampe von der A7 zur A 96 in Fahrtrichtung Lindau der linke Fahrstreifen vor der Buxachtalbrücke eingezogen (RAA Typ E 4). Die technische Ausgestaltung erfolgt jedoch so, dass der Einfädelstreifen der A 96 entsprechend den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen mit einer Länge von 500 m ausgeführt werden kann.

Im Ergebnis sind die geprüften Varianten hinsichtlich der raumstrukturellen Wirkungen und in der verkehrlichen Beurteilung gleichwertig. Sie haben keine raumstrukturellen Wirkungen und erfüllen die Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlage. In der Simulation haben sich insoweit für keine Varianten Ausschlusskriterien oder besondere Vorteile ergeben.

Letztendlich stellt jedoch die planfestgestellte Variante 4 die sinnvollste Variante dar. Variante 1 ist hinsichtlich der Erkennbarkeit und Begreifbarkeit für den Durchgangsverkehr sowie hinsichtlich der Verkehrssicherheit ungünstig, da bei dieser Variante der Schwerverkehr aus der Verbindungsrampe der A 7 von links in den Überholstreifen der A 96 einfädeln muss, um danach ein weiteres Mal auf den ersten Fahrstreifen der A 96 in Richtung Lindau zu wechseln. Bei Variante 2 können die von den technischen Regelwerken vorgegebenen Regellängen nicht eingehalten werden, da die Buxachtalbrücke einen Zwangspunkt darstellt. Dies führt dazu, dass die Einfahrtslängen erheblich verkürzt werden, was für die Verkehrsteilnehmer eine ungewohnte Situation darstellt. Darüber hinaus müsste der Schwerverkehr auf der A 96 innerhalb einer kurzen Strecke zweimal den Fahrstreifen wechseln. Auch unter diesem Gesichtspunkt war die Variante auszuschneiden. Bei Variante 3 wirkt sich die Verschwenkung der A 96 in Fahrtrichtung Lindau innerhalb des Radius ungünstig aus. Die daraus resultierende un stetige Trassierung führt zu Nachteilen in der Fahrdynamik und damit zu Defiziten in der Verkehrssi-

cherheit. Auch die Einfädung der Direktrampe Ulm-Lindau im Verschwenkungsbereich der A 96 ist aus Gründen der Verkehrssicherheit abzulehnen. Die Vorzugsvariante 4 stellt eine entwurfstechnische Regellösung nach den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen dar. Sie ist zwar an Autobahnen der Entwurfsklasse EKR 1A grundsätzlich nicht auszuführen. Im vorliegenden Fall kann sie jedoch auf Grund der besonderen Verkehrssituation und der reduzierten Geschwindigkeit im Autobahnkreuz Memmingen gerechtfertigt werden. Die Verflechtungsvorgänge sind entwurfs- und sicherheitstechnisch günstiger als bei den Varianten 1 und 2, da der Schwerverkehr nur jeweils einen Fahrstreifenwechsel durchführen muss. Hinsichtlich der Umweltverträglichkeit sind die Varianten 1 und 4 diejenigen, die am wenigsten stark in die Umgebung eingreifen. Bei den Varianten 2 und 3 sind erhebliche Eingriffe in die seitlichen Bereiche der Autobahn erforderlich, die für die Varianten 1 und 4 entfallen. Darüber hinaus führt Variante 2 durch den vierstreifigen Verflechtungsbereich auch zu deutlichen Nachteilen in Bezug auf die Lärmsituation der Gemeinde Buxheim. Auch aus diesem Grund ist daher Variante 4 zumindest gegenüber den Varianten 2 und 3 auch unter umweltfachlichen Gesichtspunkten die Vorzugslösung. Sie stellt aufgrund der Beachtung der gültigen Richtlinien sowie der bestehenden Zwangspunkte, die sich durch die kreuzenden Straßen und Wege ergeben, die zweckmäßigste und wirtschaftlichste Lösung dar.

3.3 Ausbaustandard

Auch die Dimensionierung und Ausgestaltung des Vorhabens entspricht dem Gebot der sachgerechten Abwägung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange.

Der Vorhabensträger hat sich bei der Planung an den „Richtlinien für die Anlage von Autobahnen bzw. Landstraßen“ – RAA bzw. RAL - orientiert. Die darin dargestellten, verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse geben den Stand der Technik wieder und enthalten wertvolle Anleitungen für den Straßenbau. Sie sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Vielmehr sind diese Erfordernisse auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüberzustellen. Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot. Im Einzelnen ergibt sich das aus Folgendem:

Die A 96 ist eine stark belastete Bundesautobahn mit einem hohen Schwerverkehrsanteil. Sie ist derzeit wie folgt mit Verkehr belastet (Verkehrszählung 2015):

37.150 Kfz/24h davon 4.186 Schwerverkehr.

Die Verkehrsprognose 2030 kommt zu folgender Belastung:

54.500 Kfz/24h davon 7.250 Schwerverkehr

Das entspricht einer Steigerung von 46 %. Der Schwerverkehrsanteil steigt von 11 % auf 13 %. Das Autobahnkreuz Memmingen gehört zu den hochbelasteten Verkehrsanlagen im Zuge der A7 und A 96.

Im planfestgestellten Bereich ergeben sich hieraus Defizite im Verkehrsablauf insbesondere im werktäglichen Berufsverkehr. Die Fahrbahn der A 96 von München in Richtung Lindau wird im Bestand auf einen Fahrstreifen eingengt. Für den Prognosefall 2030 wird die Kapazität der A 96 im Bereich der Einengung überschritten (Einzelheiten vgl. oben B. 1.). Um einen diesen Verkehrszahlen entsprechenden Ausbauzustand zu erreichen, wird die A 96 in Fahrtrichtung Lindau von 11,50 m auf 13,50 m aufgeweitet. Dies ergibt drei Fahrstreifen von einer Breite von 3,75 m zuzüglich eines linksseitigen Randstreifens von 0,75 m und einem rechtsseitigen Randstreifen von 1,50 m. In Fahrtrichtung München wird die A 96 wegen der nunmehr zwei abzweigenden Ausfädelstreifen auf die A 7 Fahrtrichtung Ulm von einer Breite von 10,00 m auf 15,00 m aufgeweitet. Diese Breite ergibt sich aus vier Fahrspuren mit einer Breite von 3,50 m zuzüglich eines linksseitigen und rechtsseitigen befestigten Randstreifens von 0,50 m.

Das untergeordnete Straßen- und Wegenetz wird durch die Maßnahme nicht geändert. Die Fahrbahn wird entsprechend der Belastungsklasse Bk 100 der Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus für Verkehrsflächen (RStO) 12 ausgeführt. Dies ergibt folgenden Aufbau:

12 cm Asphaltdeckschicht

22 cm Asphalttragschicht

36 cm Frostschutzschicht

Daraus resultiert eine Stärke des Gesamtaufbaus von 70 cm.

Durch diesen Ausbau wird der planfestgestellte Abschnitt der A 96 den durch die gestiegene Verkehrsbelastung und die prognostizierte Zunahme des Verkehrs gegebenen Anforderungen entsprechend ausgebaut. Der gewählte Ausbaustandard entspricht der gestiegenen Verkehrsbelastung und ermöglicht eine flüssige Abwicklung des auf der A 96 prognostizierten Verkehrs. Insgesamt kann bei einer Gesamtbetrachtung des Ausbauzustandes davon ausgegangen, dass der gewählte Ausbau weder über- noch unterdimensioniert ist.

4. Raum- und Fachplanung

4.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Das planfestgestellte Vorhaben entspricht auch den Zielsetzungen der Raumordnung, Landes- und Regionalplanung.

Eines der zentralen Anliegen der Raumordnung in Bayern ist die Schaffung und Erhaltung gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Teilräumen (vgl. Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) 1.1.1 Abs. 1 (Z)). Hierfür ist u. a. eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur erforderlich (vgl. LEP 4.1.1 (Z)).

Durch den bestandsorientierten Ausbau wird auch den Grundsätzen 4.1.2 (G) (Einbindung Bayerns in das internationale und nationale Verkehrswegenetz sowie leistungsfähige Ausgestaltung des regionalen Verkehrswegenetzes) und 4.2 (G) (Erhalt und Ergänzung des Netzes der Bundesfernstraßen sowie bevorzugter Ausbau des vorhandenen Straßennetzes) des LEP Rechnung getragen.

Das Vorhaben steht auch mit den Zielen und Grundsätzen des Regionalplans für die Region Donau-Iller (RP 15) in Einklang, dies hat auch der Regionalverband Donau-Iller mit Schreiben vom 20.05.2019 bestätigt. Gemäß RP 15 B IX 1.1 (Z) soll das Gesamtverkehrssystem der Region so entwickelt werden, dass die angestrebten Flächennutzungen ermöglicht, die Kommunikation sowie der Leistungsaustausch innerhalb der Region und über die Regionsgrenzen hinaus gefördert werden. Die einzelnen Verkehrsnetze sollen in der Weise ergänzt, ausgebaut und aufeinander abgestimmt werden, dass die Abwicklung der jeweiligen Verkehrsart, insbesondere unter Berücksichtigung von Sicherheit und Gesundheit der Bevölkerung, erfolgen kann. Das Straßennetz der Region Donau-Iller soll im erforderlichen Umfang ergänzt und ausgebaut werden (vgl. RP 15 B IX 2.1.1 (Z)).

Demgegenüber sind von der Straßenbaumaßnahme keine wesentlich nachteiligen Auswirkungen auf die überörtlichen Belange der Raumordnung, Landes- und Regionalplanung, zu erwarten.

Die Ausbaumaßnahme orientiert sich weitgehend am Bestand. Den landesplanerischen Erfordernissen eines schonenden Bodenverbrauchs ist durch die Nebenbestimmungen bzw. Auflagen und die landschaftspflegerischen Maßnahmen ausreichend Rechnung getragen (vgl. LEP 1.1.3 (G)).

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

4.2 Städtebauliche Belange

Das Vorhaben berücksichtigt städtebauliche Belange im erforderlichen Umfang. Im Umfeld der Planung haben die Gemeinde Buxheim, deren Gebiet von dem Vorhaben betroffen ist, und die angrenzende Stadt Memmingen keine Bauleitplanung, deren Verwirklichung durch das Vorhaben erschwert oder gefährdet würde. Vorhandene bebaute oder bebaubare Flächen werden durch das Lärmschutzkonzept der Planung im rechtlich erforderlichen Umfang geschützt. Die Gemeinde Buxheim hat dem Vorhaben zugestimmt, die Gemeinde Memmingen hat keine grundsätzlichen Einwände erhoben.

5. Immissionsschutz

5.1 Lärmschutz

Der planfestgestellte Ausbau der A 96 westlich des Autobahnkreuzes Memmingen ist mit den Belangen des Schallschutzes vereinbar. Bei der Planung wurde darauf geachtet, dass durch den Straßenbau keine vermeidbaren Immissionsbelastungen entstehen. Entsprechend dem Gebot des § 50 Satz 1 BImSchG wurde eine Beeinträchtigung der ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete durch den Verkehrslärm so weit wie möglich vermieden. Gemäß § 41 BImSchG ist sicherzustellen, dass durch den Bau oder die wesentliche Änderung öffentlicher Straßen keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgläusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Die Zumutbarkeit von Lärmimmissionen ist auf der Grundlage der §§ 41 – 43 BImSchG und der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) zu beurteilen. Danach sind Lärmschutzmaßnahmen grundsätzlich nur beim Neubau oder bei wesentlichen Änderungen bestehender Straßen vorzusehen. Bei dem planfestgestellten Bauvorhaben handelt es sich rechtlich um eine wesentliche Änderung der Straße, da die A 96 im planfestgestellten Bereich um einen durchgehenden Fahrstreifen erweitert wird. Das Vorhaben unterliegt somit dem Anwendungsbereich der 16. BImSchV, die Grenzwerte des § 2 der Verordnung sind einzuhalten.

Die 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 Grenzwerte der 16. BImSchV legen fest, welches Maß an schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgläusche zum Schutz der Betroffenen im Regelfall nicht überschritten werden darf. 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 nach der vorhandenen tatsächlichen Bebauung entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit einzustufen. Im Umfeld der Maßnahme befinden sich nördlich der A 96 Wohn-, Misch- und Gewerbegebiete. Südlich der A 96 liegen verstreute Wohnnutzungen im nicht überplanten Außenbereich. Im Bereich des des Buxheimer Weihers nördlich der A 96 liegt ein Naherholungsgebiet.

Die Autobahndirektion Südbayern hat schalltechnische Untersuchungen durchgeführt (Unterlage 17). Grundlage dieser Untersuchungen ist die von der Antragstellerin in Auftrag gegebene Verkehrsuntersuchung der Brenner/Bernhard GmbH Ingenieurgesellschaft, Stand 21.03.2018 Die Ermittlung der Lärmimmissionen erfolgte auf Grundlage der 16. BImSchV sowie der „Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen“, Ausgabe 1990 (RLS 90). Die A 96 ist derzeit wie folgt mit Verkehr belastet (Verkehrszählung 2015): 37.150 Kfz/24h davon 4.186 Schwerverkehr.

Die Verkehrsprognose 2030 kommt zu folgender Belastung:

54.500 Kfz/24h davon 7.250 Schwerverkehr

Das entspricht einer Steigerung von 46 %. Der Schwerverkehrsanteil steigt von 11 % auf 13 %.

In die Berechnungen wurde ein lärmindernder Asphaltbelag mit einem Korrekturfaktor von - 2dB (A) sowie die im Bereich der Buxachtalbrücke vorhandene Spritzschutzwand mit einer Höhe von 1,50 m über Fahrbahnoberkante eingestellt. Die anstehende Topographie ist über die Daten aus dem Höhenraster der Landesvermessung in die Berechnung eingeflossen. Hinsichtlich der Geschwindigkeiten für den Fahrzeugverkehr wurde mit einer Höchstgeschwindigkeit (gem. RLS-90) von 130 km/h (PKW) bzw. 80 km/h (LKW) gerechnet. Dieses Berechnungsverfahren ist in der RLS-90 vorgegeben. In dem Gutachten wurden 19 Immissionsorte untersucht, die hinsichtlich der Lärmbelastung als am kritischsten eingestuft wurden. Sie sind in den Lageplänen in Unterlage 17 als Immissionsorte 1-19 eingezeichnet. Ferner wurde für einen Einwendungsführer noch die Lärmbelastung seines Anwesens ermittelt. Die Untersuchungen haben ergeben, dass ohne Schallschutzmaßnahmen die für die berechneten Gebäude geltenden Grenzwerte der 16. BImSchV um bis zu 10 dB (A) überschritten werden. Unter Berücksichtigung der ermittelten Lärmbelastung ist hinsichtlich des vorzusehenden Lärmschutzes zwischen der nördlich der A 96 liegenden zusammenhängenden Bebauung und den südlich der A 96 liegenden Einzelanwesen zu differenzieren.

5.1.1 Bebauung nördlich der A 96

Für die nördlich der A 96 liegende Bebauung war aktiver Lärmschutz vorzusehen. Für diesen wurden im Zuge der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen verschiedene Alternativen untersucht.

5.1.1.1 planfestgestellte Variante

Für die Bebauung nördlich der A 96 ergeben sich für die am stärksten betroffenen Anwesen ohne Schallschutzmaßnahmen Überschreitungen der Taggrenzwerte der 16. BImSchV um bis zu 7dB (A). Betroffen sind vor allem die autobahnnahen Wohngebietslagen. Im Bereich des bestehenden Campingplatzes ist tags der Grenzwert für ein Mischgebiet eingehalten. Nachts wurde ohne Schallschutzmaßnahmen eine Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV um bis zu 10 dB (A) im Nahbereich der A 96 ermittelt. Deswegen hat der Vorhabensträger folgende Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen:

- von Bau-km 62+220 bis Bau-km 62+284 eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 4 m über der Fahrbahnoberkante
- Von Bau-km 62+284 bis Bau-km 62+785 eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 7 m über der Fahrbahnoberkante
- von Bau-km 62 + 785 bis Bau-km 62 + 985 eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 4 m über der Fahrbahnoberkante.

Die vorgesehene Schallschutzmaßnahme vermindert die Lärmbelastung der betroffenen Anwesen um etwa 7dB (A). Dies bedeutet nahezu eine Halbierung der Lautstärke. Bis auf eine Überschreitung um ca. 0,1 dB (A) am Emissionsort IO-05 werden die Taggrenzwerte an allen betroffenen Anwesen eingehalten. Nachts kommt es bei den neun am stärksten belasteten Anwesen zu einer Überschreitung der Grenzwerte zwischen 0,3 dB (A) und 3dB (A).

5.1.1.2 Vollschutz

Um für alle Anwesen nördlich der A 96 die Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten wäre von Bau-km 62 + 284 bis Bau-km 62 + 785 eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von über 10 m erforderlich, die aus technischen Gründen weiter von der Fahrbahn abgerückt werden müsste. Zwischen Bau-km 62+785 und Bau-km 62+840 müsste sie mit einer Höhe von 4,50 m ausgeführt werden. Dies würde zusätzliche Kosten in Höhe von etwa 750.000 € verursachen. Das entspricht Kosten von etwa 83.300.- € pro zusätzlich gelöstem Schutzfall und ist daher nicht verhältnismäßig, auch da die Überschreitungen der Grenzwerte im Wesentlichen nur Nachts erfolgen und somit die Nutzung im Außenbereich nur an wenigen Tagen im Jahr in Zeiten erfolgen wird, in denen es zu einer Überschreitung der Grenzwerte kommt. Darüber hinaus würde sie stärker in das Landschaftsbild eingreifen.

5.1.1.3 offenporiger Asphalt (OPA)

Untersucht wurde ferner, ob es sinnvoll ist, statt des lärmindernden Fahrbahnbelages, der für den Ausbau vorgesehen ist und eine Lärminderung von minus 2 dB (A) hat, einen offenporigen Asphalt (OPA) einzubauen, der Lärminderung von minus 5 dB (A) an der Quelle bringen würde. Dieser hätte mit einer Überstandslänge von 150-200 m eingebaut werden müssen, um im zu schützenden Bereich eine Lärminderung in dieser Höhe zu erreichen. Diese Lösung wurde ausgeschlossen, da der Einbau in einem Bereich erfolgen müsste, in der es aufgrund der Verflechtungsstreifen durch Brems- und Beschleunigungsvorgänge zu höheren Scherkräften kommt, die die Lebensdauer des Belages vermindern. Darüber hinaus wäre es problematisch gewesen, ihn im Bereich der Buxachtalbrücke einzubauen, da im Winter die Gefahr bestünde, dass der Fahrbahnbelag in diesem Bereich durch die Kälte leidet und die Verkehrssicherheit wegen einer möglichen Glatteisbildung auf Grund des offenporigen Belags beeinträchtigt wird. Er wird üblicherweise auf Brücken nicht eingebaut. Aufgrund der baulichen Gegebenheiten stünde damit eine Baulänge für den OPA von etwa 500 m zur Verfügung. Am Übergang zwischen dem offenporigen Asphalt und dem lärmindernden Asphalt würde es darüber hinaus zu Schlaggeräuschen kommen, die für die betroffenen Anwohner unter Umständen störender wären als die durch den Einsatz des Belages hervorgerufene Lärminderung in den Bereichen, in denen er zum Einsatz kommen könnte. Bei dieser kurzen Einbaustrecke könnte der Belag technisch keinen signifikanten Beitrag zu einer Verbesserung der Lärmbelastung für die Anwohner bringen. Er ist daher im Ausbaubereich nicht vorgesehen.

5.1.1.4 Einsatz von einkragenden Elementen oder Schutzwänden in den Mittelstreifen

Die lärmtechnische Überprüfung von einkragenden Außenwänden und von Lärmschutzwänden im Mittelstreifen hat ergeben, dass diese technischen Lösungen im planfestgestellten Bereich des Ausbaus nicht sinnvoll sind. Grund hierfür ist, dass die A 96 im planfestgestellten Abschnitt etwa 40 m breit ist. Diese Breite ergibt sich aus den Richtungsfahrbahnen und den zu- und abgehenden Rampen. Eine gekragte Außenwand könnte unabhängig vom verwendeten System maximal 5 m in die Fahrbahn hineinragen. Der überspannte Bereich ist durch seine Nähe zur Lärmschutzwand schon bei der planfestgestellten Lösung gut abgeschirmt, und trägt zur Belastung Richtung Norden wenig bei. Für die entfernteren Fahrbeziehungen Richtung Lindau, München und die Rampe Richtung Füssen hätte eine einkragende Schallschutzwand nur marginale Änderungen zur Folge, da sich die Schallumwege zwischen diesen Fahrstreifen und den Immissionsorten kaum ändern. Der erzielbare zusätzliche Schutzeffekt der Wand liegt im

Bereich von 1 dB (A), ist damit nicht hörbar und geht in relativ geringem Abstand zur A 96 gegen 0 dB (A). Gleiches gilt auch für die Anordnung von Mittelwänden. Nachdem die Hauptemissionen (dies sind die durch Lkw ausgelösten Emissionen) auf den Lastfahrstreifen liegen, und diese Quellen mithin nahe am äußeren Fahrbahnrand sind, befinden sie sich auf der Südseite der A 96 je nach betrachteter Richtung in rund 15-20 m Abstand zu einer denkbaren Mittelwand. Damit die Wand wirksam sein kann, müsste sie zumindest höher sein als die direkte Verbindungslinie zwischen den Fahrstreifen und der äußeren Wand. Das heißt, in erster Näherung setzt bei dem gegebenen weitgehend symmetrischen Querschnitt eine wirksame zusätzliche Abschirmung erst dann ein, wenn eine Mittelwand zumindest die halbe Höhe der Außenwand übersteigt. Um eine deutliche Reduktion, d. h. etwa 3dB (A) zu erreichen, müsste die Mittelwand ähnlich hoch sein wie die Außenwand. Eine Mittelwand ist in dieser Höhe ist technisch in diesem Bereich nicht ausführbar. Dies liegt daran, dass die Breite des Mittelstreifens lediglich 3 m beträgt. Es gibt keine Zulassung für Schutzsysteme (Richtlinien für passive Schutzsysteme in dieser Höhe, die bei einem Mittelstreifen mit dieser Breite zusätzlich zur Mittelwand errichtet werden können. Darüber hinaus würden die Kosten selbst für den Fall, dass dies technisch möglich wäre weit über den Kosten für einen Vollschutz liegen, der aus den oben unter 5.1.1.2 genannten Gründen ebenfalls nicht in Betracht kommt.

5.1.1.5 Ergebnis

Unter Abwägung der für und gegen die unterschiedlichen technischen Lösungen sprechenden Belange war im Rahmen der Abwägung der beantragten Lösung der Vorzug zu geben. Sie bringt für nahezu alle betroffenen Anwesen nördlich der A 96 einen Lärmschutz, der die Tagwerte der 16. BImSchV einhält. Lediglich in der Nacht kommt es an neun Anwesen zu einer Überschreitung der Grenzwerte. Die vorgesehene Lösung ist im Gegensatz zu den anderen überprüften technisch problemlos realisierbar. Sie führt zu wesentlich geringeren Eingriffen in das Landschaftsbild als die für einen Vollschutz erforderliche Lärmschutzwand mit einer Höhe von mehr als 10 m, die darüber hinaus zu unverhältnismäßigen Mehrkosten führt. Die bei der Variantenprüfung angedachten Lösungen, einen offenporigen Asphalt für zusätzlichen Schutz zu verlegen, bzw. einkragende Lärmschutzwände oder zusätzliche Lärmschutzwände im Mittelstreifen vorzusehen, haben sich aufgrund der Verhältnisse vor Ort als technisch nicht sinnvoll realisierbar bzw. technisch überhaupt nicht realisierbar erwiesen und mussten daher von der Antragstellerin auch nicht näher untersucht werden. Die planfestgestellte Lösung führt im Rahmen des technischen Möglichen zu erheblichen Verbesserungen für die Anwohner hinsichtlich des Lärmschutzes und war daher unter Berücksichtigung und ordnungsgemäßen Gewichtung der übrigen betroffenen privaten und öffentlichen Belange wie

beantragt planfestzustellen. Die neun Anwesen, an denen die Grenzwerte der 16. BImSchV trotz der vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen überschritten werden haben dem Grunde nach Anspruch auf passiven Lärmschutz, der oben unter A. VII. 2. dieses Beschlusses dem Grunde nach festgesetzt wurde.

5.1.2 Bebauung südlich der A 96

Südlich der A 96 liegen vier Anwesen, von denen drei im Zuge der schalltechnischen Untersuchung aufgrund ihrer Lage zur Autobahn näher zu untersuchen waren (Immissionsorte IO-17, Buxacher Straße 21, IO-18 auf der Alm 1a und IO 19, auf der Alm 1). Der Immissionsort 17 befindet sich etwa 40 m vom südlichen Fahrbahnrand der A 96 entfernt, die Immissionsorte 18 und 19 liegen in einer Entfernung von 190 bzw. 230 m südlich der A 96. Für die im Außenbereich liegenden Anwesen sind die Grenzwerte der 16. BImSchV für Mischgebiete (64 dB (A) Tags und 54 dB (A) nachts) anzusetzen. Die nördlich der A 96 vorgesehenen Lärmschutzwände führen für diese Anwesen zu einer geringfügigen Verschlechterung um etwa 0,2 bis 0,3 dB (A). Auch unter Berücksichtigung der vorgesehenen Lärmschutzwände nördlich der A 96 werden die Grenzwerte der 16. BImSchV am Immissionsort 19 unterschritten. Am Immissionsort 18 kommt es nachts zu einer Überschreitung um 0,4 dB (A). Die Grenzwerte für den Tag werden hier unterschritten. Erheblich betroffen ist das als Immissionsort 17 überprüfte Anwesen. Die Tagwerte der 16. BImSchV werden hier um 6,9 dB (A), die Nachtwerte um 9,6 dB (A) überschritten. Aktiver Lärmschutz zur Abschirmung der Anwesen konnte dennoch nicht festgesetzt werden, da wegen der erforderlichen Überstandslängen ein aktiver Lärmschutz nach einer überschlägigen Berechnung Kosten in Höhe von etwa 630.000 Euro verursacht hätte, die bei lediglich zwei geschützten Anwesen unverhältnismäßig gewesen wären. Darüber hinaus hätte durch diesen Schallschutz nicht erreicht werden können, dass an den betroffenen Anwesen die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden, da der Lärmschutz aus statischen Gründen im Bereich der Buxachtalbrücke nicht in der erforderlichen Höhe errichtet werden kann. Hier können lediglich Schallschutzelemente bis zu einer Höhe von 4 m angebracht werden, mit denen die Einhaltung der Grenzwerte der 16 BImSchV nicht möglich ist. Für die südlich der A 96 liegenden Anwesen, bei denen die Grenzwerte der 16. BImSchV auch unter Berücksichtigung der planfestgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen überschritten werden, waren daher im Beschluss unter der der Ziffer **A. VII. 2.** passive Lärmschutzmaßnahmen festzusetzen.

5.2 Luftreinhaltung

Die Planung ist auch mit den Belangen der Luftreinhaltung vereinbar. Prüfungsmaßstab hierfür sind die §§ 48 und 48a BImSchG i.V.m. der 39. BImSchV. Danach darf der

Schadstoffgehalt der Luft die in den hierzu ergangenen Regelwerken vorgegebenen Grenzwerte nicht überschreiten. Die Vorgaben der 39. BImSchV bzw. die Vorgaben der EG-Richtlinien bzw. die Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 werden vollumfänglich eingehalten. Eine gesundheitsschädigende Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung infolge der Straßenbaumaßnahme kann ausgeschlossen werden. Im Übrigen wird wegen der Einzelheiten auf die als Unterlage 17.2 in den Planfeststellungsunterlagen enthaltene Schadstoffuntersuchung des Ingenieurbüros em-plan vom 20.10.2018 verwiesen.

6. Wasserhaushalt, Gewässer- und Bodenschutz

Das planfestgestellte Vorhaben steht auch mit den Belangen der Wasserwirtschaft sowie des Gewässer- und des Bodenschutzes im Einklang. Durch den Ausbau sind keine natürlichen Gewässer betroffen. Im Untersuchungsraum liegen keine Fließgewässer. Die beiden Stillgewässer im Osten des ausgebauten Abschnitts stehen im Bezug zu Gewerbeflächen oder zur A 96 (Entwässerungsbecken). Mit Ausnahme des Entwässerungsbeckens, das durch den Ausbau so ausgestaltet wird, dass eine dem aktuellen technischen Stand entsprechende Entwässerung sichergestellt ist, sind keine Gewässer vom Ausbau betroffen. Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Grundwasser wurden anhand eines Fachbeitrages zur Wasserrahmenrichtlinie zur Berücksichtigung des Verschlechterungsverbotes nach § 27 WHG überprüft. Der Fachbeitrag ist in Unterlage 18.3 enthalten. Im Ergebnis führt der Ausbau in der planfestgestellten Form nicht zu erheblichen stofflichen Beeinträchtigungen des Grundwasserkörpers und damit nicht zu einer Verschlechterung des Ausgangszustands. Die ermittelten Auswirkungen des Vorhabens wurden vor allem hinsichtlich des Parameters Chlorid untersucht. Sie sind insgesamt als unerheblich zu beurteilen. Auswirkungen auf grundwasserabhängige Ökosysteme sind nicht gegeben. Eine vertiefte Verträglichkeitsprüfung mit Ermittlung und Bewertung der Auswirkungen auf die Schutz- und Bewirtschaftungsziele der Wasserrechtsrahmenrichtlinie hinsichtlich der Parameter der Anlage 2 Grundwasserverordnung (GrwV) ist aufgrund des Ergebnisses dieser Vorprüfung nicht erforderlich. Es sind keine Maßnahmen zum Gewässerschutz zu treffen. Wegen der Einzelheiten wird auf Unterlage 18.3 verwiesen.

6.1 Straßenentwässerung / Bauausführung

Die geplante Straßenentwässerung hat keine negativen Auswirkungen auf die Wasserwirtschaft. Die Entwässerung wurde gemäß der für die Beurteilung maßgeblichen technischen Vorschriften (ATV-DVWK-Wege Merkblatt M 153 „Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser“, Arbeitsblatt DWA-A 138 „Planung, Bau und Betrieb

von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser“ und dem Arbeitsblatt DWA-A 117“ Bemessung von Regenrückhalteräumen“ sowie den Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung (RAS-Ew 2005)) geplant.

Durch die Ausbaumaßnahme zur Verbreiterung der A 96 vergrößern sich die befestigten Flächen, so dass sich auch die zukünftig anfallende Oberflächenwassermenge gegenüber dem Bestand erhöhen wird. Dadurch erhöht sich nicht nur die durch Versickerung in den Untergrund einzuleitende Gesamtwassermenge, sondern auch die qualitative Belastung (Schmutzfracht). Das derzeit vorhandene Absetzbecken mit nachgeschalteten Sickerschächten entspricht im Hinblick auf den Ausbau nicht mehr den Anforderungen an eine regelkonforme Behandlung und zentrale Versickerung des anfallenden Oberflächenwassers. Durch die Planung der Entwässerung wurde erreicht, dass die bestehende Situation im Hinblick auf die qualitative Belastung von Gewässern bzw. des Grundwassers durch die geplanten Maßnahmen zur dezentralen oder zentralen Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers nicht verschlechtert wird.

Im Bereich der Richtungsfahrbahn Lindau wird das Wasser entsprechend der bestehenden Entwässerungssituation über Entwässerungs- und Transportmulden versickert und über Transport- und Sammelkanäle dem bei Str.-km 62,900 neu zu erstellenden Absetz- und Versickerungsbecken zugeführt. Das im Bereich der Richtungsfahrbahn Ulm/München anfallende Wasser wird über vier am angrenzenden Böschungsfuß geplante Versickerungsmulden dezentral versickert. Soweit deren Kapazität überschritten wird, wird es über in den Mulden verlaufende Transport- und Sammelkanäle ebenfalls in das Absetz- und Versickerungsbecken bei Str.-km 62,900 abgeleitet und dort zentral versickert. Das Absetz- und Versickerungsbecken wurde entsprechend der Vorgaben des Arbeitsblattes DWA-A 138 so bemessen, dass es für ein fünf-jährliches Regenereignis ausreichend ist.

Die für die Einleitungen erforderliche Erlaubnis wird von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung nicht erfasst (§ 19 Abs. 1 WHG), sondern ist unter A.V.1 des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen. Die gehobene Erlaubnis nach § 15 Abs 1 WHG kann erteilt werden, da bei Beachtung der auf § 13 WHG beruhenden Auflagen eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit nicht zu erwarten ist (§ 12 WHG). Das Wasserwirtschaftsamt Kempten hat mit Schreiben vom 23.05.2019 sein Einverständnis zu dem vorgesehenen Entwässerungskonzept erteilt. Die geforderten Auflagen wurden unter A. V. 2. in den Beschluss aufgenommen. Soweit die Autobahndirektion Südbayern in ihrer Stellungnahme darauf hingewiesen hat, dass ihr eine Beeinflussung des Niederschlagswassers nicht möglich ist, ist klarstellend anzumerken, dass sie gegebenenfalls verpflichtet ist, bei Verunreinigungen baldmöglichst zu sanieren, falls der unmittelbar Verantwortliche nicht greifbar ist. Das Landratsamt Unterallgäu hat mit

Schreiben vom 13.05.2019 das Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG zur Erteilung der gehobenen wasserrechtlichen Erlaubnis erklärt.

6.2 Bodenschutz

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

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

Im Planungsbereich und in unmittelbarer Umgebung sind weder Altablagerungen noch Altstandorte bekannt. Sollte es bei den Bauarbeiten dazu kommen, dass in diesem Bereich verunreinigter Boden vorgefunden wird, ist das weitere Vorgehen durch die Auflagen und den Hinweis unter A. V. 2.10 dieses Beschlusses im erforderlichen Umfang geregelt.

7. Naturschutz, Landschaftspflege und Artenschutz

Der planfestgestellte Ausbau der A 96 ist unter Berücksichtigung der im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen mit den Belangen des Naturschutzes vereinbar.

7.1 Naturschutz und Landschaftspflege

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger die Belange des Umweltschutzes zu beachten (§ 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG). Er hat den Naturhaushalt und das Landschaftsbild zu schonen (§ 1 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG). Diese Belange werden konkretisiert durch die in § 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).

Das Vorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, wenn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Belangen des Naturschutzes steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (BVerwG, NuR 1996, 522). Sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs.

Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten und andere betroffene Rechtsgüter und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich durch eine andere Gestaltung des Vorhabens nicht mit zumutbarem Aufwand weiter verringern. Die Schutz-, Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind im Textteil der Unterlage 19.1 eingehend beschrieben. Die danach verbleibenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen für die Belange von Natur und Landschaft wiegen nicht so schwer, dass sie der vorliegenden Planung entgegenstehen. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so planfestgestellt, wie es beantragt wurde. Andere technische Lösungen drängen sich nicht auf.

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 ver-

meiden oder nicht in erforderlichem Maß in angemessener Frist auszugleichen oder in sonstiger Weise zu kompensieren sind.

Wird ein Eingriff zugelassen oder durchgeführt, obwohl die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind, hat der Verursacher Ersatz in Geld zu leisten. Die Ersatzzahlung bemisst sich nach den durchschnittlichen Kosten der nicht durchführbaren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen durchschnittlichen Kosten für deren Planung und Unterhaltung sowie die Flächenbereitstellung unter Einbeziehung der Personal- und sonstigen Verwaltungskosten. Die Ersatzzahlung ist von der zuständigen Behörde im Zulassungsbescheid oder, wenn der Eingriff von einer Behörde durchgeführt wird, vor der Durchführung des Eingriffs festzusetzen (§ 15 Abs. 6 BNatSchG).

Dieses Entscheidungsprogramm des Bundesnaturschutzgesetzes steht selbstständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwGE 85, 348/357). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten. Es gilt aber auch das Übermaßverbot (BVerwG vom 18.03.2009, NVwZ 2010, 66, zur bis zum 28.2.2010 geltenden Rechtslage). Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 564) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen (also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Flächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können) zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung der Eingriffsregelung bedarf.

Als vermeidbar ist nach dem Bundesnaturschutzgesetz im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen.

Dem Vorhaben stehen – auch unter Berücksichtigung dieser Belange - keine naturschutzrechtlichen Hindernisse entgegen.

Das im Rahmen der naturschutzfachlichen Untersuchungen untersuchte Umfeld der Autobahn liegt innerhalb eines Streifens von 130 m nördlich und 160 m südlich der befestigten Fahrbahn der A 96. Aufgrund der Verkehrszahlen wird ein 50 m breiter Streifen beiderseits der befestigten Fahrbahn der Autobahn durch den auf der A 96 laufenden Verkehr beeinflusst. Das Untersuchungsgebiet liegt in der leicht bewegten Landschaft nordwestlich von Memmingen. Der Bezugsraum ist zum einen durch Siedlungs- und

Infrastruktur (einschließlich der straßenbegleitenden Vegetationsbestände) geprägt. Zum anderen bestimmen Acker- und Grünlandnutzung das Bild des Bezugsraumes. Am westlichen Rand liegt eine Teilfläche eines amtlich kartierten Biotops (Biotopnummer 8026-0003-002). Das Untersuchungsgebiet liegt auf einer leichten Anhöhe. Das Gelände fällt nach Westen hin zum Buxheimer Weiher und nach Osten zum Autobahnkreuz Memmingen ab. Den im Einwirkungsbereich des Vorhabens vorgefundenen und kartierten Beständen kommt überwiegend eine geringe naturschutzfachliche Biotopfunktion zu. Von mittlerer naturschutzfachlicher Bedeutung sind Gehölzbestände, die dem Biotoptyp naturnahes Feldgehölz (WO00BK) entsprechen. Hinzu kommen Gebüsche/Hecken stickstoffreicher, ruderaler Standorte und Einzelbäume mittlerer Altersausprägung. Auch standortgerechter Laub(misch)wald mittlerer Altersausprägung ist im Untersuchungsraum vorhanden. Unter den Vegetationsstrukturen des Offenlandes sind das extensiv genutzte, artenarme Grünland sowie mäßig artenreiche Säume und Staudenfluren im Untersuchungsraum vorhanden. Von hoher naturschutzfachlicher Bedeutung ist einzig und allein ein unter anderem mit Eichen und Kiefern ausgestattetes, naturnahes Feldgehölz alter Ausprägung (WO00BK) südlich der A 96 im Westen des Untersuchungsgebietes. Der überwiegende Teil der im Einwirkungsbereich des Vorhabens liegenden Bestände unterliegt aufgrund der bestehenden Autobahn einer Vorbelastung. Die Reichweite der betriebsbedingten Wirkungen der A 96 und der Kreisstraße MN 33 liegt innerhalb eines Korridors von 50 m ab Fahrbahnrand (bei einem Verkehrsaufkommen größer oder gleich 5000 Kfz/Tag, siehe dazu die Vollzugshinweise zur bayerischen Kompensationsverordnung). Alle weiteren im Untersuchungsraum liegenden Straßen haben aufgrund eines Verkehrsaufkommens kleiner 5000 Kfz/Tag eine Reichweite der betriebsbedingten Wirkungen von 20 m ab Fahrbahnrand.

Bei der in den Jahren 2016 und 2017 durchgeführten Kartierung der Fauna (siehe dazu Unterlage 19.1.3 Artenschutzbeitrag für die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (SaP)) wurden im Untersuchungsgebiet und in unmittelbarer Umgebung insgesamt 20 Vogelarten erfasst. Es ergibt sich eine lokale Bedeutung der Gehölzstrukturen entlang der A 96 und der Kreisstraße MN 33 für gehölzbrütende Vogelarten. Alle weiteren Lebensräume sind für die Vogelwelt von geringer bis untergeordneter Bedeutung. Folgende wertgebende Arten sind planungsrelevant und haben im Bezugsraum ein sicheres oder mögliches Bruthabitat:

- Feldsperling (an einer Feldscheune im Südosten der Autobahn),
- Goldammer (nordwestlich der Autobahn, knapp außerhalb des Untersuchungsgebietes).

Die Höhlen- und Habitatbaumkartierung (Suche nach Brut- bzw. Quartierplätzen an straßennahen Baum- und Gehölzbeständen) hat ergeben, dass keine Bäume mit für eine

Besiedlung durch höhlenbewohnende Arten geeigneten Kleinstrukturen vorkommen. Die gehölzbestandenen Randbereiche der Autobahn werden zudem vom braunen Langohr und der Zwergfledermaus als Flugstraße vom Quartier in die Jagdhabitats und auch für die Insektenjagd selbst genutzt. Der ebenfalls im Gebiet vorkommende Abendsegler, ein Jäger des freien Luftraumes, überfliegt die Autobahn in großer Höhe. Hinweise auf Fledermausquartiere haben sich im Untersuchungsgebiet bei der Untersuchung nicht ergeben. Erhebliche Umweltauswirkungen, die im Rahmen der Kompensation zu berücksichtigen sind, erwachsen aus dem Verlust von Biotopfunktionen, durch Flächenverluste und Beeinträchtigungen der Biotop- und Nutzungstypen.

Es kommt zu einer Neu-Versiegelung (0,57ha), Neu-Überbauung (1,31ha) und vorübergehender Inanspruchnahme (2,35 ha) von Biotop- und Nutzungstypen. Durch die Entfernung von straßenbegleitenden Gehölzen kommt es baubedingt zu Beeinträchtigungen von potentiellen Bruthabitats von Gehölzbrütern und Leitelementen von Fledermäusen.

Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen von Beständen im Nahbereich des Eingriffs und von Schutzgütern des Naturschutzrechts wurden folgende Maßnahmen getroffen:

- Beschränkung des Baufeldes (einschließlich Lagerflächen und Zufahrten) bei angrenzenden Biotopflächen und anderen gegenüber zeitweiliger Inanspruchnahme empfindlichen Beständen (z. B. Gehölzbestände, Einzelbäume) und Böden auf die im Maßnahmenplan (Unterlage 9.2) dargestellten Flächen. Abweichungen hiervon nur in Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung (1.2 V).
- Schutz angrenzender Bäume und Vegetationsbestände vor Feuer, chemischer Verunreinigung, Vernässung und oder Überstauung (1.2 V).
- Schutz von Bäumen gegen mechanische Schäden einschließlich ihres jeweiligen Wurzelbereiches (Kronentraufe zzgl. 2,0 m) durch ca. 2,0 m hohen ortsfesten Zaun; Stammschutz aus Bretter- oder Bohlenverschlag gemäß DIN 18.920 und RAS-LP4, wenn kein Bauzaun im Kronenbereich möglich ist (1.2 V).
- Schutz der Gehölzbestände vor Überflutungen und Abgrabungen im Wurzelbereich durch entsprechende Maßnahmen in Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung (1.2 V).
- Schutz freigestellter Bäume (außerhalb des Waldes) vor Sonneneinstrahlung durch fachgerechte Abdeckung von Stamm und Hauptästen; situationsbedingte Festlegung von Art und Umfang der Abdeckung durch die Umweltbaubegleitung (1.2 V).
- Errichtung von ortsfesten Bauzäunen zur Begrenzung des Baufeldes nach RAS-LP 4 und in Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung (1.2 V).
- Vollständiger Rückbau aller vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen bzw. Wiederherstellung oder Optimierung der (ursprünglichen) Standortbedingungen, Si-

cherheitsvorschriften zur Minimierung von Bodenverdichtungen und zur Verhinderung von Grundwasserbelastungen (RAS-LP) gelten ohne Einschränkung (1.2 V).

Zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände dienen folgende Vermeidungsmaßnahmen:

- Abschneiden, auf Stock setzen, Rodung aller Hecken, Gebüsch und Gehölze außerhalb gärtnerisch genutzter Flächen ausschließlich in der gesetzlich festgesetzten Zeit vom 1. Oktober bis 28./29. Februar und damit vor Beginn der Fortpflanzungszeit der Vögel (1.1 V).
- Räumung des gesamten Baufeldes und Entfernung aller möglicherweise als Nistplatz, Quartier oder Unterschlupf dienenden Strukturen sowohl im Bereich von Gehölzen als auch im Offenland ebenfalls ausschließlich in der Zeit vom 1. Oktober bis 28./29. Februar (1.1 V).
- Abtragen des Erdwalls südwestlich von Buxheim möglichst außerhalb der Aktivitätszeit der Fledermäuse (im Winter zwischen Oktober und Ende März) (1.3 V).
- Zeitgleich mit dem Abtragen des Erdwalls ist auf Höhe der ehemaligen Außenkante eine temporäre mobile Leit- und Sperreinrichtung (5 bis 6 m hohes Gitter oder Netz mit ca. 5x5 cm Maschenweite) aufzustellen. Diese ist so lange erforderlich, bis die Lärmschutzwand fertiggestellt ist. Bei vorzeitiger Errichtung (außerhalb der Aktivitätszeit der Fledermäuse) der Lärmschutzwand kann auf eine temporäre Leit- und Sperreinrichtung verzichtet werden (1.3 V).
- Die Leit- und Sperreinrichtung wird zusätzlich alle 2 bis 3 m mit Flutterbändern versehen, um die Sichtbarkeit für Vögel zu erhöhen (1.3 V).
- Die Maßnahme wird mit in Abstimmung mit der Baubegleitung umgesetzt (1.3 V).

Entsprechend der Forderung der höheren Naturschutzbehörde wird zusätzlich die Ausführung der Oberflächen der Lärmschutzwand im Rahmen der Planung mit der höheren Naturschutzbehörde abgestimmt, um diese für Fledermäuse gut wahrnehmbar zu machen. Dies ist durch die unter A. VI. 2. in den Beschluss aufgenommene Nebenbestimmungen rechtlich gesichert. 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 9.2, Planteil 0-2, 9.3 (Maßnahmenblätter der landschaftspflegerischen Maßnahmen) und 9.4 (Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation) verwiesen.

Gesonderte Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen für die Wiederherstellung oder Neugestaltung des Landschaftsbildes sind nicht erforderlich. Im landschaftspflegerischen Begleitplan sind zahlreiche Maßnahmen zur Neugestaltung im Rahmen der Begrünungsmaßnahmen vorgesehen, die ausreichen, um die Maßnahme in das Landschaftsbild

einzubinden. Der landschaftsgerechten Gestaltung und Einbindung der Straßenbegleitflächen und der Entwässerungsanlage (Gestaltungsmaßnahme 3G) dienen Gehölzpflanzungen mit Einzelbäumen, Heistern und Sträuchern auf einer Fläche von insgesamt ca. 0,92 ha, die wesentlich zur Wiederherstellung des Landschaftsbildes beitragen. Mit diesen Gestaltungsmaßnahmen wird sowohl dem Minimierungsgebot des Bundesnaturschutzgesetzes entsprochen, als auch ein Beitrag zur Neugestaltung des Landschaftsbildes nach dem Bau der planfestgestellten Vorhabens geleistet.

Die verbleibenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen sind ebenfalls in der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Unterlage 9.2, 9.3 und 9.4) dargestellt. Die landschaftspflegerischen 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 Begleitplan dargestellten und der im Textteil des landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlage 19.1.1) beschriebenen Ausgleichsmaßnahme 2 E kompensieren. Es werden diverse Vermeidungsmaßnahmen durchgeführt. Insbesondere erfolgt der Ausbau bestandsnah und orientiert sich überwiegend am bisherigen Straßenverlauf.

Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild und der sich daraus ableitende Bedarf an Kompensationsmaßnahmen sind nur begrenzt berechenbar. Neben der Ermittlung der durch den Eingriff betroffenen Flächen (quantitative Erfassung) wurde durch eine entsprechende verbal argumentative Beschreibung der qualitative Eingriff ermittelt und daraus die Ziele für den Ausgleich bzw. Ersatz abgeleitet. Der Vorhabensträger hat die Eingriffsermittlung entsprechend der bayerischen Kompensationsverordnung (BayKompV) vom 07.08.2013 unter Beachtung der Vollzugshinweise zu dieser Verordnung für den staatlichen Straßenbau durchgeführt.

Der Bedarf an Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (Kompensationsbedarf) ergibt sich unter Berücksichtigung der zu treffenden Vermeidungsmaßnahmen aus einem wertenden Vergleich von Natur und Landschaft vor und nach dem Eingriff. Der Kompensationsbedarf für flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzguts Arten und Lebensräume wird rechnerisch gemäß Anlage 3.1 der BayKompV ermittelt.

Der ergänzende Kompensationsbedarf für nicht flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzguts Arten und Lebensräume wird verbal argumentativ bestimmt. Die maßgeblichen Konflikte und die zugeordneten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden in Unterlage 9.4 (tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation) dargestellt. Nach den Berechnungen des Büros Horstmann und Schreiber, die nachvollziehbar und in sich schlüssig sind, ergibt sich ein Kompensationsbedarf von 47.880 Wertpunkten für flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen

des Schutzgutes Arten und Lebensräume. Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen werden mit 47.883 Wertpunkten bewertet. Sie wurden bereits im Vorfeld der Maßnahme auf einer Fläche von 11.363 m² im Bereich des Mindelquellgebietes verwirklicht, auf das Ökokonto des Vorhabensträgers gebucht und werden nunmehr herangezogen, um den erforderlichen naturschutzfachlichen Ausgleich für das Vorhaben zu gewährleisten. Die Fläche ist als Teil der Planfeststellungsunterlagen in Unterlage 9.2.2 enthalten. Mit der Auflage unter A. VI. 5. werden die gesetzlichen Anforderungen des § 15 Abs. 4 S. 2 BNatSchG erfüllt. Der Auflage A. VI. 4. liegt § 17 Abs. 6 BNatSchG zu Grunde.

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

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

- Arten der Anhänge A und B der Verordnung (EG) Nr. 338/97 über den Schutz von Exemplaren wild lebender Tier- und Pflanzenarten durch Überwachung des Handels,
- Arten des Anhangs IV der FFH-RL (Richtlinie 92/43 EWG),
- europäische Vogelarten; hierzu gehören alle in Europa natürlich vorkommenden Vogelarten im Sinne des Art. 1 der V-RL (79/409 EWG),

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

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

Die streng geschützten Arten sind gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG:

- 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 wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

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 Anforderungen an die Prüfung des Vorliegens von Verbotstatbeständen

Nach § 44 Abs. 5 BNatSchG gelten die Zugriffsverbote für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft nur nach Maßgabe von Satz 2-5. Sind in Anhang IV a der RL 92/43 EWG aufgeführte Tierarten oder europäische Vogelarten betroffen, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender 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 wild lebender Pflanzen der in Anhang IV b der RL 92/43 EWG aufgeführten Arten gelten § 44 Abs. 5 Sätze 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 Vogelarten sind, im Rahmen der Eingriffsregelung des § 15 BNatSchG zu prüfen sind. Daneben enthält die Vorschrift des § 44 Abs. 5 BNatSchG Maßgaben, die der Prüfung der Zugriffsverbote zu Grunde gelegt wurden.

Nach § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG können im Einzelfall von den Verboten des § 44 BNatSchG aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art Ausnahmen zugelassen werden, sofern zumutbare Alternativen nicht gegeben sind. Der Erhaltungszustand der Populationen einer Art darf sich nicht verschlechtern. Art. 16 Abs. 1 der FFH-RL enthält weitergehende Anforderungen für die Arten des Anhangs IV der FFH-R, die zu beachten sind (§ 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 Erhaltungszustand verweilen.

Die Zulassung einer Ausnahme ist eine eigenständige Entscheidungsmöglichkeit der Planfeststellungsbehörde, die ihr offen steht, soweit 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 ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme zum Vorkommen der relevanten Arten voraus. Das verpflichtet die Behörde jedoch nicht, ein lückenloses Arteninventar zu erstellen. Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Lassen bestimmte Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf die faunistische Ausstattung zu, so kann es mit der gezielten Erhebung der insoweit maßgeblichen repräsentativen Daten sein Bewenden haben. Das Recht nötigt nicht zu einem Aufwand, der keine zusätzliche Kenntnis 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 die diejenigen Arten nicht unterzogen zu werden, für die ein Verbotstatbestand mit hinreichender Sicherheit nicht eingreift (Relevanzschwelle).

Das methodische Vorgehen und die Begriffsabgrenzungen der vom Vorhabens-träger vorgelegten Unterlagen zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung („saP“, vgl. Unterlage 19.1.3) und das im Rahmen der Untersuchung erstellte faunistische Gutachten entsprechen den mit Schreiben der Obersten Baubehörde vom 19.01.2015 (Gz. IIZ7-4022.2-001/05) 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 kön-

nen. Auf die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung durch das Büro Horstmann + Schreiber (Unterlage 19.1.3) 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. Nicht überprüft wurden Arten, die durch das Vorhaben nicht betroffen sind, da sie im Wirkraum des Vorhabens nicht vorkommen oder nur sehr selten und außerhalb ihrer Brutzeit oder ihre 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, ist gegebenenfalls zu untersuchen, ob die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG vorliegen.

Insgesamt ist festzustellen, dass die planfestgestellten Kompensations- und funktionserhaltenden Maßnahmen den Anforderungen des Naturschutzgesetzes wie auch den artenschutzrechtlichen Bestimmungen genügen. Die im Untersuchungsraum vorhandenen Tier- und Pflanzenarten wurden methodisch ordnungsgemäß erfasst. Entsprechend den von der Rechtsprechung gestellten Anforderungen, die oben dargestellt sind, wurde auf dieser Grundlage überprüft, ob für die vorhandenen Arten ein Verstoß gegen die Verbote nach § 44 Abs. 1 Nrn. 1 bis 4 BNatSchG vorliegt. Das ist unter Berücksichtigung der in den Unterlagen 9.2 und 9.3 (Maßnahmenplan und Maßnahmenblätter) sowie 19.1.1 (Landschaftspflegerischer Begleitplan) vorgesehenen Maßnahmen nicht der Fall. Die in diesem Beschluss enthaltenen Regelungen dienen der Optimierung und Überwachung der im Interesse des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu treffenden Maßnahmen. Die Maßnahmen wurden oben unter C III. 7.1 zusammenfassend dargestellt. Im Folgenden wird erläutert, wie die Arten betroffen sind, bei denen dies genauer zu untersuchen war.

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

Im Untersuchungsgebiet des planfestgestellten Vorhabens sind folgende Arten des Anhangs IV der FFH-RL nachgewiesen bzw. ist deren Vorkommen potentiell möglich:

Säugetiere:

Braunes Langohr

Großer Abendsegler

Zwergfledermaus

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

Amsel	Blaumeise
Buchfink	Buntspecht
Eichelhäher	Elster
Feldlerche	Feldsperling
Goldammer	Grünfink
Kohlmeise	Mäusebussard
Mehlschwalbe	Mönchsgrasmücke
Rabenkrähe	Rauchschwalbe
Ringeltaube	Straßentaube
Turmfalke	Wacholderdrossel

Reptilien und Amphibien sowie Fische, Käfer, Tag- und Nachtfalter, Libellen, Schnecken und Muscheln konnten im Umfeld des Vorhabens nicht nachgewiesen werden. Es fehlen insgesamt geeignete Habitats beziehungsweise geeignete Habitats für gefährdete und/oder geschützte Arten der oben genannten Artengruppen. So ist insbesondere das im Bereich der Autobahn liegende und umzubauende Entwässerungsbecken aufgrund seiner isolierten Lage und Ausgestaltung nicht geeignet, als Lebensraum für Amphibien zu dienen. Das Vorkommen von Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH –Richtlinie kann im Hinblick darauf ausgeschlossen werden, dass im Planfeststellungsbereich keine geeigneten Lebensräume vorhanden sind.

Bezüglich der Einzelheiten wird auf den Fachbeitrag zur saP (Unterlage 19.1.3) verwiesen. Der Fachbeitrag wurde entsprechend den mit Schreiben der Obersten Baubehörde vom 19.01.2015 (Gz. IIZ7-4022.2-001/05) eingeführten „Hinweisen zur Aufstellung der Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)“ erstellt. Die darin vom Fachgutachter dokumentierten Ermittlungen und

Bestandserhebungen sowie die Bewertungen sind plausibel und nachvollziehbar. An der ordnungsgemäßen Ermittlungsmethodik bestehen keine Zweifel.

7.2.4 Zusammenfassende Bewertung

Aufgrund der im Maßnahmenplan des landschaftspflegerischen Begleitplans enthaltenen Gestaltungs- und Ersatzmaßnahmen, der funktionserhaltenden Maßnahmen zum Artenschutz und der angeordneten Auflagen sind 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. Die Beurteilung, ob ein Verbotstatbestand erfüllt wird, erfolgte 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. Das planfestgestellte Vorhaben ist damit auch unter Berücksichtigung des Artenschutzes die sinnvollste Lösung, um dem Verkehrsbedürfnis im Sinne des § 3 Abs.1 S.2 FStrG zu genügen.

8. Land- und Forstwirtschaft, Jagd- und Fischereiwesen

Das planfestgestellte Straßenbauvorhaben ist mit den Belangen der Landwirtschaft sowie der Forstwirtschaft und des Jagd- und Fischereiwesens vereinbar. Die Maßnahme beansprucht lediglich in einem Umfang von 380 m² Grundeigentum dauerhaft, das bisher vor allem als landwirtschaftliche Ackerfläche und Grünland genutzt wird. Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wurden auf den betroffenen Flächen bereits im Vorfeld der Maßnahme auf Ökokontoflächen realisiert, so dass der Belang der Landwirtschaft insoweit durch die planfestgestellte Maßnahme nicht betroffen ist. Im Einzelnen wird auf den Grunderwerbsplan und das Grunderwerbsverzeichnis (Unterlagen 10.1 und 10.2) verwiesen. Im Übrigen werden lediglich im Eigentum der Straßenbaulastträgerin stehende Grundstücke oder bereits als öffentliche Verkehrsflächen genutzte Grundstücke für den Straßenbau dauerhaft beansprucht. Der bestandsnahe Ausbau ermöglicht es, die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen auf das unbedingt erforderliche Mindestmaß zu beschränken.

Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Der Landverbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme verringert werden. Die Autobahndirektion Südbayern hat zugesagt, die Bewirtschafter der

vorübergehend beanspruchten Flächen wie im Verfahren vom Sachgebiet Landwirtschaft bei der Regierung von Schwaben gefordert frühzeitig zu informieren. Die Belange der Forstwirtschaft sowie des Fischereiwesens sind von dem Vorhaben nicht betroffen. Da lediglich 380 m² landwirtschaftliche Flächen betroffen sind, die zudem in unmittelbarer Nähe der Autobahn liegen und somit erheblich durch den Verkehr beeinträchtigt sind, ist der Belang der Jagd lediglich minimal betroffen. Insoweit überwiegen die für das Vorhaben sprechenden Belange unter Berücksichtigung der für das Vorhaben erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gegenüber den minimalen Verlusten von Jagdflächen.

9. Sonstige öffentliche und private Belange, Eigentumseingriffe

9.1 Denkmalpflege

Das Vorhaben kann auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes, insbesondere des Schutzes von Bodendenkmälern, zugelassen werden. Die für das Vorhaben sprechenden Belange gehen den Belangen des Denkmalschutzes vor.

Das Bayerischen Landesamt für Denkmalschutz hat in seiner Stellungnahmen vom 19.03.2019 darauf hingewiesen, dass im Bereich des Vorhaben keine Bodendenkmäler und Verdachtsflächen liegen oder zu erwarten sind. Sollten im Zuge der Baumaßnahmen in der Stellungnahme des Landesamtes für Denkmalschutz nicht aufgezeigte Bodendenkmäler mit nationaler Bedeutung auftreten, deren Schutz durch die vorgesehene Auflage nicht hinreichend gewährleistet wäre, hat die Planfeststellungsbehörde nach Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG die Möglichkeit, über dann möglicherweise gebotene ergänzende Schutzauflagen zur Abwendung unvorhergesehener Nachteile für die Belange der Denkmalpflege zu entscheiden. In allen anderen Fällen umfasst dagegen die vorliegende Entscheidung die denkmalschutzrechtliche Erlaubnis nach Art. 7 Abs. 1 Bayerisches Denkmalschutzgesetz sowohl hinsichtlich der bekannten Bodendenkmäler, der bezeichneten Verdachtsflächen als auch eventueller Zufallsfunde unter Beachtung der durch die Schutzauflagen (A. VIII. 1. dieses Beschlusses) vorgesehenen Maßgaben. Die angeordneten Schutzauflagen dienen dem vorrangigen, vom Vorhabensträger im Rahmen der weiteren Detailplanung möglicherweise noch zu gewährleistenden Schutz der Bodendenkmäler vor Beeinträchtigungen bzw. im Fall unvermeidbarer Beeinträchtigungen dem angemessenen Ausgleich für die mit deren Zulassung verbundene Zurückstellung der Belange der Denkmalpflege gegenüber den für das Vorhaben sprechenden verkehrlichen Belangen. Da diese Festlegungen beim jetzigen Planungsstand noch nicht abschließend möglich sind, bleiben sie zunächst einer einvernehmlichen Regelung zwischen Vorhabensträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege vorbehalten.

ten, an deren Stelle - soweit erforderlich - auch eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde möglich bleibt.

9.2 Sonstige Belange

Die Auflage A.VIII. 3. dient der Sicherstellung Belange der Versorgungswirtschaft.

Die Auflage A.VIII. 4. dient dem berechtigten Interesse von Straßenanliegern, dass während der Bauzeit und nach Beendigung der Baumaßnahme ein Zugang bzw. eine Zufahrt zu ihrem Grundstück erhalten bleibt oder dass ein angemessener Ersatz geschaffen wird (vgl. § 8a FStrG i. V. m. Art. 17 BayStrWG).

9.3 Eingriffe in das Eigentum

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

Die Planung wird diesen Vorgaben gerecht. Die im Grunderwerbsplan und im Grunderwerbsverzeichnis (Unterlagen 10.1 T, Unterlage 10.2 T) vorgesehene Inanspruchnahme von Grundeigentum ist erforderlich, um die Straßenbaumaßnahme zu verwirklichen, die insgesamt dem Wohl der Allgemeinheit dient. Die Planung nimmt auf die Interessen der betroffenen Grundstückseigentümer so weit 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. Insgesamt lässt sich feststellen, dass der Belang des Grundeigentums im Rahmen der Abwägung sehr schwer wiegt, jedoch nicht dazu führt, dass dieser Belang angesichts der überwiegenden öffentlichen Belange, die für die Planung sprechen Vorrang hat.

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

1. Stadt Memmingen

Die Stadt Memmingen hat keine Einwände gegen das Vorhaben erhoben. Sie hat in ihrer Stellungnahme vom 06.05.2019 darauf hingewiesen, dass das der Verkehrsuntersuchung zu Grunde gelegte Prognosenetz aus straßenbaulicher Sicht so nicht angenommen werden könne. Für die Umfahrung Steinheim sei noch keine Trassenwahl erfolgt und keine Anbindung an das vorhandene Straßennetz geplant worden. Die Europastraße könne aus straßenbaulicher Sicht derzeit nicht über die Gemarkung Heimertingen an die B 312 angebunden werden. Das Gewerbegebiet Buxheim könne nach derzeitigem Kenntnisstand nur über die Kreisstraße MM 33/MN 33 und das Brückenbauwerk BW 52-2 an die Europastraße angeschlossen werden. Eine Erschließung über die Unterführung (BW 53-1, oberer Buxheim Weg) komme aus straßenbaulicher Sicht nicht infrage. Die Anschlussstelle Memmingen Nord könne künftig ohne die IKEA-Ansiedlung betrachtet werden, da sich die Pläne für eine Anschlussansiedlung zerschlagen hätten. Die Autobahndirektion Südbayern hat in ihrer Stellungnahme darauf hingewiesen, dass diese Annahmen bei der Ermittlung der Verkehrszahlen im Verkehrsgutachten des Ingenieurbüros berücksichtigt worden seien. Anstelle der IKEA Ansiedlung werden andere gewerbliche Nutzungen treten, die ähnliche Verkehrszahlen erwarten lassen. Die zwischenzeitlich geänderten Überlegungen zur Umfahrung Steinheim haben in diesem Bereich nach Angaben der Autobahndirektion Südbayern keine Auswirkungen auf die in der Prognose ermittelten Verkehrszahlen. Die im Verfahren zu Grunde gelegten Verkehrszahlen wurden damit auf einer zutreffenden Grundlage ermittelt.

2. Gemeinde Buxheim

Die Gemeinde Buxheim begrüßt in ihrer Stellungnahme vom 10.05.2019 und die geplante Lärmschutzwand in der beantragten Form. Dies beinhaltet insbesondere auch die Berücksichtigung der Brücke über die Bahnlinie Leutkirch-Memmingen bzw. den dortigen Stadtweg bis Bau-km 62 + 985. Bei der Verbreiterung des Bauwerks 62-2 im Zuge

der A 96 über die Kreisstraße MN 33 Buxheim-Memmingen sei zu berücksichtigen, dass es sich hier um eine Straße mit zentraler Bedeutung für den Verkehr nach Buxheim bzw. Richtung Memmingen handle. Dies beziehe sich sowohl auf den Firmen- und Privatverkehr als auch auf den öffentlichen Nahverkehr. Die Beeinträchtigung des Verkehrs im Rahmen der Baumaßnahmen sei daher unter Aufrechterhaltung aller Verkehrsbeziehungen auf ein Mindestmaß zu beschränken. Sie hat dazu in Ihrer Stellungnahme zur Tektur mit Schreiben vom 24.09.2019 nochmals vorgetragen.

Die Autobahn hat dies zugesagt. Sie hat darüber hinaus unter Ziffer 9 des Erläuterungsberichtes ausgeführt, dass der Verkehr im Bereich des Bauwerkes bis auf kurzzeitige Sperrungen für Abbruch bzw. Neubau des Bauwerkes unter Aufrechterhaltung aller Verkehrsbeziehungen erfolgen wird. Die Beeinträchtigungen beschränken sich daher auf das technisch unbedingt erforderliche Mindestmaß, weitergehende Forderungen konnten wegen der für das Vorhaben sprechenden öffentlichen Belange nicht berücksichtigt werden.

3. Landratsamt Unterallgäu

Das Landratsamt Unterallgäu hat mit Schreiben vom 13.05.2019 und 01.10.2019 zur Tektur im Verfahren Stellung genommen. Es begrüßt sowohl den Umbau der Ein- und Ausfädelspuren westlich des Autobahnkreuzes Memmingen als auch den Lärmschutz. Für die Einleitung des gesammelten Niederschlagswasser in das Grundwasser sei eine wasserrechtliche Einleitungserlaubnis erforderlich. Das Landratsamt hat das gemäß § 19 Abs. 3 WHG erforderliche Einvernehmen erteilt. Die Planung und Ausführung des Brückenbauwerkes über die Kreisstraße MN 33 sowie die Änderungen an der Kreisstraße seien mit der Tiefbauverwaltung des Landkreises Unterallgäu abzustimmen. Dabei sei zu berücksichtigen, dass die Sichtdreiecke gemäß RASt 06 am Anschlussbereich des Durchgangsweges und an der Firma Kolb sowohl auf die Kreisstraße als auch auf dem Radweg gewährleistet sein müssen. Bei der Bauausführung sei auf mögliche Bodenfunde zu achten. Ferner seien Bodenfunde nach Art. 8 BayDSchG zu melden. Eine entsprechende Auflage sei in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen. Die Autobahndirektion Südbayern hat zugesagt, alle angesprochenen Punkte zu beachten. Hinsichtlich des Denkmalschutzes wurde unter A VIII. 1. eine Auflage aufgenommen, durch die sichergestellt ist, dass entsprechende Funde dem Landesamt für Denkmalpflege gemeldet werden.

4. Wasserwirtschaftsamt Kempten

Das Wasserwirtschaftsamt Kempten hat mit Schreiben vom 23.05.2019 im Verfahren Stellung genommen. Die vorgeschlagenen Auflagen sind im Beschluss aufgenommen,

die Übernahme der Anregungen zur technischen Abwicklung und zur Projektgestaltung wurden vom Vorhabensträger zugesagt. Eine Behandlung der bei der Errichtung der Ausgleichsfläche zu berücksichtigenden wasserrechtlichen Belange war im Verfahren nicht erforderlich. Diese Maßnahme wurde bereits vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt. Die für die Ausführung der Maßnahme auf dem Ökokonto der Antragstellerin gebuchten Wertpunkte werden für das Verfahren gemäß § 16 Abs. 4 BayKompV lediglich dort abgebucht.

5. Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Augsburg

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Augsburg hat mit Schreiben vom 22.05.2019 im Verfahren Stellung genommen. Durch die planfestgestellte Umbaumaßnahme seien waldrechtliche und forstfachliche Belange nicht betroffen. Die naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahme im Quellgebiet sei allerdings von waldrechtlicher Relevanz. Für die Ökokontofläche im Mindelquellgebiet auf den Grundstücken Fl.Nr. 2760/0 Gemarkung Ronsfeld sowie 786/0 und 786/1 Gemarkung Beyersried sei eine waldrechtliche Erlaubnis gemäß Art. 16 Abs. 1 BayWaldG erforderlich, da mit der Maßnahme Wald gemäß Art. 2 BayWaldG begründet werde. Es sei geeignetes Pflanzmaterial gemäß der Herkunftsempfehlung der bayerischen Forstverwaltung zu verwenden. Auf der nördlichen Teilfläche seien zwei kleinere N 7 12-Biotopkartierungen kartiert. Aufgrund der geringen Flächenausdehnung von weniger als 500 m² handele es sich hier um einzelne Fichten im Offenland. Eine Waldeigenschaft gemäß Art. 2 BayWaldG liege nicht vor. Insoweit bestehe Einvernehmen.

Die Einwände werden zurückgewiesen. Die Maßnahme wurde bereits außerhalb des Planfeststellungsverfahrens genehmigt. Sie besteht bereits und ist auf dem Ökokonto der Vorhabensträgerin gebucht. Von diesem wird gemäß § 16 Abs.4 BayKompV lediglich die nach den naturschutzrechtlichen Vorschriften zum Ausgleich für die Maßnahme erforderliche Punktzahl abgebucht.

6. Regionalverband Donau Iller

Der Regionalverband Donau Iller hat mit Schreiben vom 20.05.2019 im Verfahren Stellung genommen. Der Ausbau entspreche den Plansätzen B. IX.1.1 und B IX. 2.1.1 des Regionalplans der Region Donau-Iller. Sie fördert die Verkehrsanbindung über das öffentliche Straßennetz. Soweit der Regionalverband Donau Iller bezweifelt, dass die Zurückführung der zweistreifigen Verbindungsrampe Ulm in Richtung Lindau bei möglicherweise weiter wachsendem Verkehrsaufkommen eine ausreichende Lösung darstelle, wird diese Einwendung zurückgewiesen. Die Verkehrsuntersuchung, mit der der Ausbau untersucht wurde, weist nach, dass die einstreifige Verbindungsrampe eine den gegen-

wärtigen und künftigen Verkehrsbedürfnissen entsprechende technische Lösung darstellt. Eine Ergänzung der Planunterlagen war daher nicht erforderlich.

7. IHK Schwaben

Die IHK Schwaben stimmt in ihrer Stellungnahme dem planfestgestellten Ausbau der A 96 unter der Voraussetzung zu, dass sich keine Verschlechterungen für den abzweigenden Verkehr von der A 7 zur A 96 ergeben. Das ist nicht der Fall, siehe oben C. IV. 6.

8. Amt für Breitband, Digitalisierung und Vermessung Memmingen

Das Amt für Breitband, Digitalisierung und Vermessung Memmingen hat in seiner Stellungnahme vom 04.04.2019 darauf hingewiesen, dass im Zuge der Baumaßnahmen häufig Vermessungszeichen und Grenzmarken zerstört oder beschädigt werden. Nach Art. 13 Abs. 3 des Gesetzes über die Landesvermessung und das Liegenschaftskataster sei die Autobahndirektion Südbayern verpflichtet, die Sicherung oder Versetzung der Vermessungszeichen beim Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Memmingen zu beantragen. Die Autobahndirektion Südbayern hat dies im Rahmen der Vermessungs- und Grenzwiederherstellungsanträge nach Abschluss der Arbeiten zum Bau des planfestgestellten Vorhabens zugesagt.

9. Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr

Das Amt für Infrastruktur hat in seiner Stellungnahme vom 14.06.2019 gefordert, die Überführung der A 96 über die Kreisstraße MN 33 in die Militärische Lastenklasse (MLC) einzustufen. Die Autobahndirektion Südbayern hat dies zugesagt.

10. Eisenbahnbundesamt Außenstelle München

Das Eisenbahnbundesamt hat in seiner Stellungnahme vom 11.04.2019 verschiedene Forderungen zur technischen Ausführung der Maßnahme erhoben. Die Autobahndirektion Südbayern hat zugesagt, die notwendigen Maßnahmen durchzuführen und, soweit erforderlich, in die Ausführungs- und Vergabeunterlagen aufzunehmen. Die im Einzelnen erforderlichen Maßnahmen sind im Rahmen einer Baudurchführungsvereinbarung zwischen der DB Netz AG und der Antragstellerin zu vereinbaren. Durch die Auflage A. VIII. 4.1 ist sichergestellt, dass mit der Durchführung der Arbeiten nicht begonnen wird, bevor eine solche abgeschlossen ist. Sollte keine Einigung möglich sein, haben wir uns eine nachträgliche Entscheidung vorbehalten. Soweit das Eisenbahnbundesamt gefordert hat, Bepflanzungen so zu wählen, dass keine Beeinträchtigung des Lichtraumprofils

der Gleise erfolgt, hat die Autobahndirektion Südbayern zugesagt, dies bei der Ausführungsplanung zu berücksichtigen. Es sei ohnehin keine Bepflanzung vorgesehen, die geeignet sind, das Lichtraumprofil zu beeinträchtigen. Die Planung ist so ausgeführt, dass weder die Mitbenutzung von Entwässerungsanlagen der Bahn erforderlich ist, noch eine Beeinträchtigung derselben im Bemessungsfall besteht. Eine Beeinträchtigung der Entwässerungsanlagen des Bahnkörpers ist nicht zu befürchten. Worauf sich die Forderung bezieht, Veränderungen an Betriebsanlagen der Eisenbahn des Bundes im Zusammenhang mit Zulassungsentscheidungen beim Eisenbahnbundesamt genehmigen zu lassen, ist für uns im Verfahren nicht ersichtlich.

Derartige Veränderungen sind nicht Gegenstand der genehmigten Planung. Der Torsionsbalken für die Lärmschutzwand ist Gegenstand des straßenrechtlich planfestgestellten Vorhabens. Einzelheiten der Abwicklung sind in der mit der DB AG zu schließenden Bauausführungsvereinbarung zu regeln. Durch die Auflage A. VIII. 4.1 ist jedoch sichergestellt, dass vor Abschluss einer Baudurchführungsvereinbarung nicht mit den Arbeiten begonnen werden darf. Sollte eine Einigung nicht möglich sein, sind die erforderlichen Entscheidungen gegebenenfalls nachträglich zu treffen. Wir haben uns dies im Rahmen dieser Auflage ebenfalls vorbehalten. Da keine Verkehrsflächen der Bahn bauplanungsrechtlich überplant werden, sind die Einwendungen bezüglich der Entwidmung und der nicht möglichen Überplanung von Bahnflächen im vorliegenden Fall nicht entscheidungserheblich.

11. DB AG Immobilien, Region Süd

Die DB Immobilien, Region Süd hat als Koordinierungsstelle der Deutschen Bahn AG mit Schreiben vom 31.07.2019 (DB Immobilien Südwest) Stellung genommen. Sie hat gefordert, die bestehende Kreuzungsvereinbarung anzupassen, und eine Baudurchführungsvereinbarung abzuschließen. Dies wurde von der Autobahndirektion Südbayern zugesagt. Ferner hat die DB AG Immobilien, Region Süd verschiedene Forderungen zur technischen Ausführung der Maßnahme erhoben. Die Autobahndirektion Südbayern hat zugesagt, die notwendigen Maßnahmen durchzuführen und soweit erforderlich in die Ausführungs- und Vergabeunterlagen aufzunehmen. Die im Einzelnen erforderlichen Maßnahmen sind im Rahmen einer Baudurchführungsvereinbarung zwischen der DB Netz AG und der Antragstellerin zu vereinbaren. Durch die Auflage A. VIII. 4.1 ist sichergestellt, dass mit der Durchführung der Arbeiten nicht begonnen wird, bevor eine solche abgeschlossen ist. Sollte keine Einigung möglich sein, haben wir uns eine nachträgliche Entscheidung vorbehalten. Entsprechend der Forderung der DB Immobilien sieht das Entwässerungskonzept der Brücke / der Autobahntrasse die Entwässerung auf eigenen Grundstücken des Straßenbaulastträgers und nicht auf Bahngrundstücken

vor. Ebenso sind keine bahneigenen Durchlässe und Entwässerungsanlagen durch die Entwässerung der Straße betroffen. Die Forderung, jederzeit einen Zugang zu diesen Anlagen für Inspektions-, Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten sicherzustellen, wurde von der Autobahndirektion Südbayern für die Bauzeit zugesagt. Ansonsten ergeben sich durch den Bau der Autobahn keine Änderungen bezüglich der Bahngrundstücke. Die Forderung war daher im Übrigen zurückweisen, da sich an den bestehenden Verhältnissen nichts ändert. Gleiches gilt für die Vorflutverhältnisse (Bahnseitengräben). Da sich durch die Arbeiten die Verhältnisse bezüglich der bestehenden Anlagen nicht ändern, ist die Bahn insoweit nicht durch die Baumaßnahme betroffen, eventuell bestehende Beeinträchtigungen sind aus Anlass der Baumaßnahme nicht zu beseitigen. Die Autobahndirektion Südbayern hat zugesagt, Beeinträchtigungen durch die Bauarbeiten zu unterlassen. Bezüglich der Forderung, Erdarbeiten innerhalb des Stützbereiches der Eisenbahnverkehrslasten nur in Abstimmung mit der DB Netz AG und dem Eisenbahnbundesamt auszuführen sowie der Forderung, im Bereich der Signale und Gleise keine Grabungs- / Rammarbeiten durchzuführen bzw. Rammarbeiten zur Baugrubensicherung (auch außerhalb des Druckbereiches von Eisenbahnverkehrslasten) nur unter ständiger Beobachtung des Gleises durch Mitarbeiter der DB Netz-AG auszuführen hat die Autobahndirektion Südbayern ausgeführt, dass Erdarbeiten innerhalb des Stützbereichs von Eisenbahnlasten lediglich beim erforderlichen Rückbau des bestehenden Torsionsbalkens mit Berührschutz in geringem Umfang erforderlich werden können. Sie hat insoweit um Übergabe aktueller Bestandspläne gebeten. Da diese Punkte im Rahmen einer Baudurchführungsvereinbarung zu regeln sind, möchten wir auch insoweit auf die Auflage unter A. VIII. 4.1 verweisen, nach der vor Baubeginn eine Baudurchführungsvereinbarung abzuschließen ist. Die nachträgliche Entscheidung bleibt auch insoweit vorbehalten. Die Autobahndirektion Südbayern hat zugesagt, die Kabelanlage / den Kabeltrog der DB Netz AG nicht zu überbauen, zu überschütten, freizugraben oder zu beschädigen. Sie wird keine Kabelmerkmale entfernen und den erforderlichen Sicherheitsabstand von 2 m zu allen TK-Kabeln/Anlagen der DB Netz AG einhalten. Ferner hat die Autobahndirektion Südbayern zugesagt, entsprechend der Forderung der DB Immobilien für die Herstellung des Torsionsbalkens vor Baubeginn eine Beweissicherung und Fotodokumentation über den Zustand der des Kabeltrogs bzw. des Schutzrohres in denen die RST Kabel der Bahn verlaufen, durchzuführen. Im Übrigen ist der Betrieb der Bahn durch die Arbeiten nicht betroffen, die Forderung war daher zurückzuweisen.

Soweit die DB Immobilien gefordert hat, die Abstandsflächen gem. Art. 6 BayBO sowie sonstige baurechtliche und nachbarrechtliche Bestimmungen einzuhalten, ist diese Forderung zurückzuweisen. Nach Art. 1 Abs. 2 Ziffer 1 BayBO gilt die BayBO nicht für Ver-

kehrsanlagen. Auch die Forderung, zukünftige Aus- und Umbaumaßnahmen sowie notwendige Maßnahmen zur Instandhaltung und dem Unterhalt zweifelsfrei und ohne Einschränkungen zu gewähren war zurückzuweisen. Ob und wie weit derartige Maßnahmen mit den Belangen des Straßenbaus vereinbar sind, ist jeweils im Einzelfall anhand der konkreten Maßnahmen zu entscheiden. Eine derart pauschale Zusicherung kann von einem Kreuzungsbeteiligten nicht verlangt werden. Bezüglich der Haftung für durch den Bau der A 96 entstandene Schäden gelten die gesetzlichen Schadensersatzpflichten. Eine besondere Zusage der Autobahndirektion Südbayern war hier nicht erforderlich und abzugeben. Auch die Forderung, Kosten zu übernehmen, die der DB AG aus der Baumaßnahme entstehen und eine Kostenübernahmeerklärung abzugeben konnte im Verfahren nicht berücksichtigt werden. Die Verpflichtung zur Kostentragung ergibt sich aus den Vorschriften des EKrG. Im Übrigen hat die Autobahndirektion zugesagt, die geforderten Vereinbarungen abzuschließen und die Abstimmung der Bau-durchführung sowie die Absprache mit der Bahn hinsichtlich der technischen Belange frühzeitig durchzuführen. Ferner hat die Autobahndirektion Südbayern zugesagt, die Ergebnisse der Abstimmung in die Ausführungsplanung zu übernehmen und notwendige Maßnahmen in den Vergabeunterlagen zu berücksichtigen und aufzunehmen.

12. Versorgungsunternehmen und Telekommunikationsunternehmen

Alle betroffenen Versorgungsunternehmen wurden im Planfeststellungsverfahren angehört. Soweit Stellungnahmen abgegeben wurden, enthalten sie im wesentlichen Hinweise und Informationen für den Vorhabenträger sowie die Bitte um rechtzeitige Abstimmung der erforderlichen Arbeiten und Aufrechterhaltung des Betriebes auch während der Bauzeit und den Abschluss erforderlicher Vereinbarungen. Einwendungen gegen das Vorhaben selbst wurden nicht vorgebracht. Die Autobahn Südbayern hat zugesagt, die Planung mit den betroffenen Betreibern abzustimmen und erforderliche Änderungen in der Planung vorzunehmen. Die Einhaltung der getroffenen Zusagen wird zusätzlich durch die Auflagen A.VIII. 3. gesichert. Soweit einzelne Planungsträger gefordert haben, das Vorhaben an zukünftige Planungen anzupassen, die noch nicht feststehen, waren diese Forderungen zurückzuweisen. Noch nicht hinreichend konkretisierte Planungen können im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht berücksichtigt werden.

Dies betrifft folgende Versorgungsunternehmen und Telekommunikationsunternehmen:

- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Netze BW GmbH
- LEW Verteilnetz GmbH
- Vodafone Kabel Deutschland GmbH
- Vodafone GmbH

- Stadtwerke Memmingen
- Schwaben Netz

V. -- Einwendungen und Forderungen Privater

Um Wiederholungen zu vermeiden, werden im Folgenden Einwendungen und Forderungen Privater behandelt, soweit sie nicht bereits inhaltlich bei der themenkomplexbezogenen Abwägung bzw. bei den Forderungen von Trägern öffentlicher Belange abgehandelt wurden. Soweit diesen Forderungen und Einwendungen nicht durch Auflagen Rechnung getragen wurden oder sie sich nicht auf andere Weise (zum Beispiel durch Zusagen oder durch Vereinbarung mit dem Baulastträger) erledigt haben, werden sie zurückgewiesen.

1. Eigentümerin des Grundstücks Fl.Nr.237 Gemarkung Buxheim

Die Eigentümerin des nördlich der A 96 zwischen der Bahnlinie Buchloe-Lindau und der MN 33 liegenden Grundstücks Fl. Nr. 237 Gemarkung Buxheim mit einer Größe von 35.546 m² hat mit Schreiben vom 23.04.2019, das am 26.04.2019 bei der Regierung von Schwaben eingegangen ist, Einwendungen erhoben. Von dem Grundstück wurden nach der ursprünglichen Planung 780 m² vorübergehend für den Baubetrieb im Bereich des BW 62-2 in Anspruch genommen. Sie befürwortete das Vorhaben grundsätzlich. Um die Beeinträchtigungen des Betriebs möglichst gering zu halten, hätten im Vorfeld Gespräche mit Vertretern der Gemeinde Buxheim, des Landratsamtes Unterallgäu und insbesondere der Autobahndirektion Südbayern stattgefunden, die in den nunmehr eingereichten Unterlagen nicht ausreichend berücksichtigt worden seien. Folgende Forderungen seien für den Betrieb der Einwenderin formuliert worden:

- Ungehinderte Zu- und Ausfahrt im Bereich des Werkstores „Ost“ samt Schleppkurve für den Lkw-Verkehr.
- Voller Erhalt der vorhandenen Laderampe ab 15 m von Süden gerechnet.
- Möglichst geringer Verlust von Mitarbeiterparkplätzen.
- Absicherung der Baustelle zum Werksgelände mit eigener Zufahrt.
- Kostenersatz für den Abbruch des im Bereich der Baustelle befindlichen Fahrradabstellplatzes samt Dach und dessen Neuerrichtung.
- Kostenersatz für die erforderlichen Ausweichparkplätze auf den Fl. Nrn. 238/8 und 238/10 Gemarkung Buxheim einschließlich des erforderlichen Lärmschutzes.
- Kostenersatz für die eventuell notwendige Verlegung der Zaun- und Toranlage zur Memminger Straße.
- Kostenersatz für den Rückbau der genutzten Fläche nach Abschluss der Maßnahme.

Die Vorhabensträgerin habe diese Punkte im Vorfeld bereits mündlich zugesagt. Sie seien aber in der eingereichten Planung nicht berücksichtigt worden. Bezüglich der Punkte 1-4 hat die Autobahndirektion Südbayern zugesagt, die dort angesprochenen Fragen so zu lösen, wie von der Einwendungsführerin gefordert. Die Flächeninanspruchnahme wurde mit Tektur vom 30.08.2019 auf das für den Betrieb der Baustelle unbedingt erforderliche Maß von 590 m² reduziert. Nach Ende der Bauarbeiten stehen die Stellplätze ja ohnehin wieder zur Verfügung. Bezüglich der Punkte 5-8 waren die Einwendungen zurückzuweisen. Es handelt sich um Fragen der Entschädigung, die im Planfeststellungsverfahren nicht behandelt werden können. Der Stellungnahme der Autobahndirektion Südbayern ist jedoch zu entnehmen, dass sie den Forderungen der Einwendungsführerin entsprechen wird. Die Einwendungsführerin muss sich aber insoweit außerhalb des Planfeststellungsverfahrens durch Abschluss einer Vereinbarung mit dem Vorhabensträger einigen, oder im Rahmen eines Verfahrens bei der Enteignungsbehörde mit dem Vorhabensträger eine Entscheidung herbeiführen. Eine Regelung dieser Fragen im Planfeststellungsverfahren ist nicht möglich.

2. Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 315/1 und 315/3 Gemarkung Buxheim

Der Einwendungsführer, der Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 315/1 und 315/3 Gemarkung Buxheim ist, und dort eine Gartenbaufirma betreibt, hat mit Schreiben vom 21.5.2019, das am 21.5.2019 bei der Gemeinde Buxheim einging, Einwendungen erhoben. Die Grundstücke liegen südlich der A 96 und grenzen im Westen im Bereich des BW 62-2 an die MN 33 an. Das Grundstück Fl.Nr. 315/3 Gemarkung Buxheim ist eine Wegefläche, in deren Bereich ein autobahnparallel verlaufender Wirtschaftsweg südlich der Autobahn und ein nach Südwesten verlaufender Wirtschaftsweg in die MN 33 einmünden. Das Grundstück Fl.Nr.315/1 Gemarkung Buxheim ist das Betriebsgrundstück des Einwendungsführers.

Aus dem Grundstück Fl. Nr. 315/1 Gemarkung Buxheim mit einer Größe von 6.697 m² wurden vor der Tektur 163 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Das Grundstück Fl. Nr. 315/3 Gemarkung Buxheim mit einer Größe von 18 m² wurde vor der Tektur in vollem Umfang vorübergehend für den Baubetrieb beansprucht. Nach der Tektur vom 30.08.2019 werden keine Flächen des Einwendungsführers mehr beansprucht. Der Einwendungsführer macht geltend, dass seine Firma zu jeder Tageszeit durch 36 t Sattelzugmaschinen angefahren werden müsse. Sollte dies nicht möglich sein, benötige er eine Ersatzzugangsmöglichkeit, die von der Autobahndirektion Südbayern im Rahmen des Baubetriebs zu schaffen sei. Der Hang an der bisherigen Stellfläche auf seinem Firmengelände an der Einmündung des Durchgangsweges zur Memminger Straße dürfe nicht verändert werden. Die Fläche werde auch künftig benötigt, um mit Sattelzugma-

schinen mit ca. 36 t auf der Nordseite aus dem Betrieb ausfahren zu können, um auf die MN 33 einzubiegen. Sollte im Rahmen des Neubaus der Brücke eine andere konstruktive Lösung erfolgen, seien die Platzverhältnisse im Bereich der Einmündung unverändert zu erhalten. Er sei Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 315/3 der Gemarkung Buxheim. Dieses werde bereits heute zum großen Teil öffentlich genutzt. Im Zuge der Baumaßnahme sei es erforderlich, ihm dieses Grundstück zu einem angemessenen Preis abzukufen. Dies sei in die Planungen aufzunehmen.

Die Autobahndirektion Südbayern hat zugesagt, sicherzustellen, dass das Betriebsgrundstück des Einwendungsführers jederzeit erreichbar ist. Ferner hat sie zugesagt, dass der Bereich der Zufahrt nach Abschluss der Bauarbeiten im Bereich der Einmündung in die MN 33 und auch während der Arbeiten im selben Umfang wie bisher befahren werden kann. Eine Übernahme der Fl. Nr. 315/3 der Gemarkung Buxheim konnte von der Autobahndirektion nicht zugesagt werden. Sie wird nicht durch die Autobahn oder deren Begleitwegenetz benötigt. Ansprechpartner für den Erwerb der Grundstücke ist vielmehr die Gemeinde Buxheim als Trägerin der Baulast für die in diesem Bereich verlaufenden Wirtschaftswege. Eventuelle Übernahmeansprüche sind daher gegenüber der Gemeinde geltend zu machen. Im Übrigen handelt es sich bei der Frage der Übernahme oder der Entschädigung nicht um eine im Planfeststellungsverfahren zu klärende Frage. Die Fläche wird nicht für das Vorhaben in Anspruch genommen, so dass die Festsetzung einer Übernahmepflicht ausscheidet. Fragen der Entschädigung sind im Übrigen nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und gegebenenfalls in einem eigenen Enteignungs- oder Entschädigungsfestsetzungsverfahren bei der zuständigen Behörde zu klären, falls sich die Beteiligten nicht gütlich einigen.

3. Eigentümer des Anwesens Unterer Bollohweg 8

Die Eigentümer des Anwesens Unterer Bollohweg 8,87740 Buxheim haben mit Schreiben vom 19.5.2019, das am 20.5.2019 bei der Gemeinde Buxheim einging, Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben. Sie machen geltend, dass das mit den Planfeststellungsunterlagen eingereichte Lärmschutzgutachten weiter entfernt gelegene oder besser abgeschirmte Anwesen untersuche, während die Belastung ihres Anwesens bei der Untersuchung nicht berücksichtigt worden sei. Sie verlangen, dass die Belastung ihres Anwesens ebenfalls untersucht wird. Die Autobahndirektion hat dies veranlasst und den Einwendern das Ergebnis der Untersuchung überlassen. Das Anwesen ist nach der Untersuchung wie folgt belastet:

54,7 dB (A) tags

48 dB (A) nachts

Die Grenzwerte der 16. BImSchV (59 dB (A) tags und 49 dB (A) nachts) sind damit eingehalten. Die Einnwendungsführer haben keinen Anspruch auf weitergehende Lärmschutzmaßnahmen.

VI. Gesamtergebnis

Zusammenfassend wird festgestellt, dass der planfestgestellte Ausbau der A 96 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

Die Widmung und die sonstigen straßenrechtlichen Verfügungen nach FStrG erfolgen in diesem Planfeststellungsbeschluss gemäß § 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG, soweit nicht § 2 Abs. 6 a FStrG eingreift.

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

Der Umfang der Widmungen und ergibt sich aus dem Regelungsverzeichnis (Unterlage 11).

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 bei dem

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

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

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

Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, sind nur zuzulassen, wenn der Kläger die Verspätung genügend entschuldigt. Dies gilt nicht, wenn es mit geringem Aufwand möglich ist, den Sachverhalt auch ohne Mitwirkung des Klägers zu ermitteln. Der Entschuldigungsgrund ist auf Verlangen des Gerichts glaubhaft zu machen.

Die Frist kann durch den Vorsitzenden oder den Berichterstatter auf Antrag verlängert werden, wenn der Kläger im Verfahren, in dem die angefochtene Entscheidung ergangen ist, keine Möglichkeit der Beteiligung hatte.

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

Vor dem Bayer. Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedsstaats der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaats des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, als Bevollmächtigten vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof eingeleitet wird. Als Bevollmächtigter zugelassen sind dort auch berufsständische Vereinigungen der Landwirtschaft für ihre Mitglieder. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich auch durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

Hinweis zur Rechtsbehelfsbelehrung:

Gemäß § 55a Abs. 1 VwGO i. V. m. der Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr in der Verwaltungsgerichtsbarkeit vom 01. April 2016 (GVBL. 2016, S. 69) ist eine elektronische Klageerhebung möglich. Die Einlegung eines Rechtsbehelfs per einfacher E-Mail ist nicht zugelassen und entfaltet keine rechtliche Wirkungen! Bei der Übermittlung elektronischer Dokumente sind besondere technische Rahmenbedingungen zu beachten. Details sind im Internetangebot des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes (www.vgh.bayern.de) zu finden.

Kraft Bundesrechts wird in Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten infolge der Klageerhebung eine Verfahrensgebühr fällig.

II. Hinweis zur Zustellung (Bekanntmachung) und Auslegung des Plans

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss wird der Vorhabensträgerin und denjenigen, über deren Einwendungen und Stellungnahmen entschieden worden ist, zugestellt. Eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter A.II. des Beschlusstextes genannten Planunterlagen in der Dienststelle der Gemeinde Buxheim nach ortsüblicher Bekanntmachung auf die Dauer von zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt.

Der Planfeststellungsbeschluss kann auch auf Homepage der Regierung von Schwaben unter www.regierung.schwaben.bayern.de abgerufen werden.

Augsburg, den 10.10.2019
Regierung von Schwaben


Samuel Fischinger
Regierungsdirektor