

Dreistreifiger Ausbau der Bundesstraße 16 bei Peterswörth

Bau-km 0+000 bis Bau-km 1+700
Abschnitt 1380, Station 0,675 bis Station 2,375

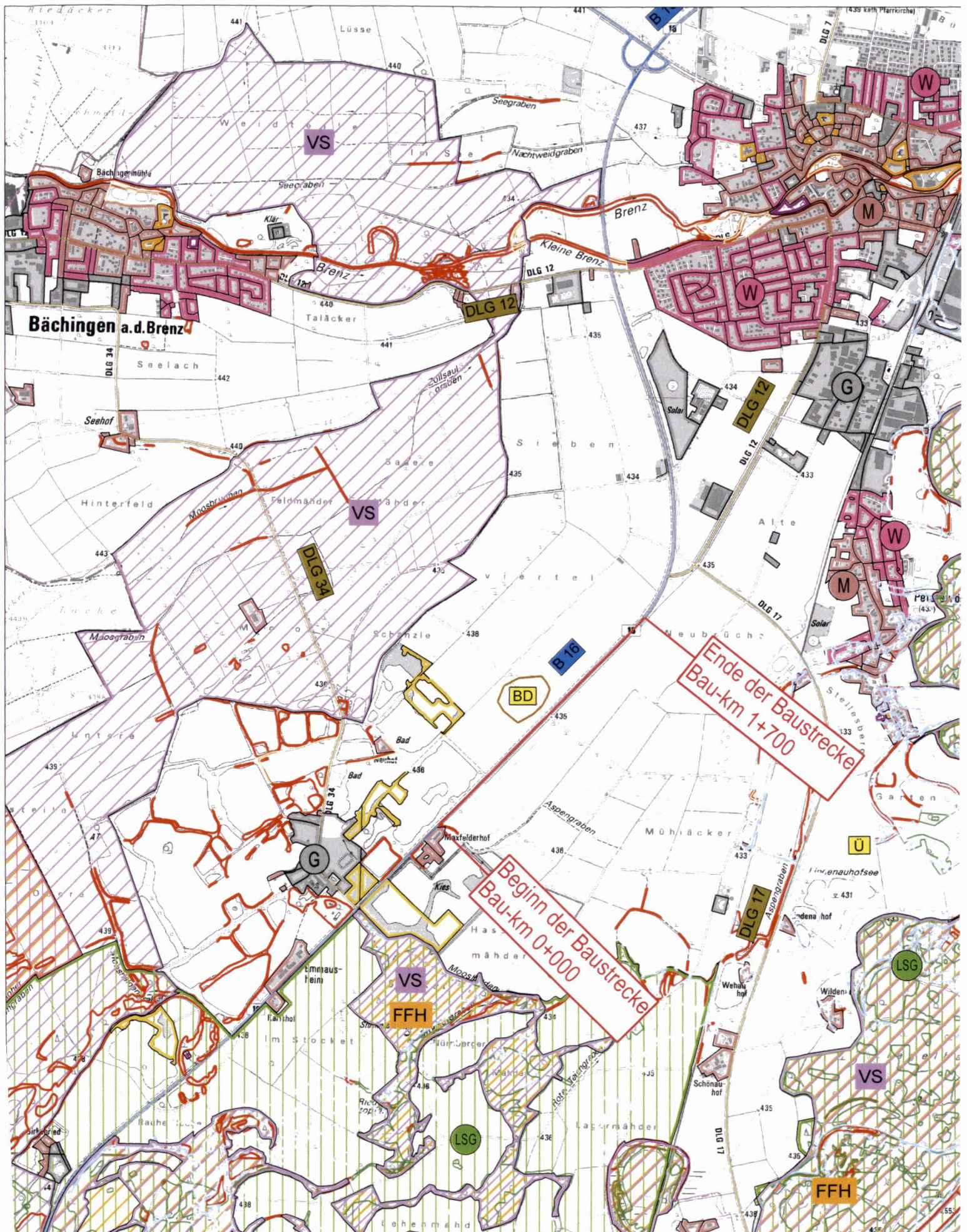


Planfeststellungsbeschluss

vom 12. Juli 2023

Geschäftszeichen
RvS-SG32-4354.1-2/37





Inhaltsverzeichnis

	Seite
Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen	IV - VI
A. TENOR.....	1
I. Feststellung des Plans.....	1
II. Planunterlagen	2
III. Straßenrechtliche Verfügungen	3
IV. Wasserrechtliche Entscheidungen	3
1. Wasserrechtliche Erlaubnisse	3
2. Wasserrechtliche Auflagen	4
2.1 Einleitung ins Grundwasser	4
2.2 Altlasten und Bodenschutz	4
V. Naturschutzrechtliche Entscheidungen	5
VI. Landwirtschaft.....	5
VII. Sonstige Auflagen.....	6
1. Denkmalpflege	6
2. Versorgungseinrichtungen und Telekommunikation	7
3. Grundstückszufahrten während der Bauzeit	7
VIII. Vorrang der Auflagen und sonstige Regelungen.....	7
IX. Entscheidungen über Einwendungen.....	8
X. Verfahrenskosten	8
B. SACHVERHALT	9
I. Beschreibung des Vorhabens	9
II. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens.....	9
C. ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE	11
I. Allgemeines	11
1. Notwendigkeit und Bedeutung der Planfeststellung	11
2. Voraussetzungen der Planfeststellung	11
3. Planfeststellung in Abschnitten.....	12
II. Verfahrensrechtliche Bewertung.....	12
1. Zuständigkeit und Verfahren.....	12
2. Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit.....	13
3. Umweltverträglichkeitsprüfung.....	14
3.1 Grundlagen des Berichts zur Umweltverträglichkeitsprüfung.....	14
3.2 Umfang der Umweltverträglichkeitsprüfung	14
3.3 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (24 UVPG)	15
4. FFH-Vorprüfung	26
III. Materiell-rechtliche Bewertung des Vorhabens	29
1. Planungsleitsätze	29
2. Planrechtfertigung	29
3. Ermessensentscheidung	30
3.1 Allgemeine Ermessenserwägungen	30
3.2 Trassenvarianten.....	32
3.3 Ausbaustandard	33

4.	Raum- und Fachplanung	34
4.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung	34
4.2	Städtebauliche Belange.....	35
5.	Immissionsschutz.....	35
5.1	Lärmschutz.....	35
5.2	Luftreinhaltung	37
6.	Wasserhaushalt, Gewässer- und Bodenschutz	37
6.1	Straßenentwässerung	37
6.2	Bodenschutz	38
7.	Naturschutz, Landschaftspflege und Artenschutz	39
7.1	Naturschutz und Landschaftspflege	39
7.2	Artenschutz	43
8.	Klimaschutz.....	48
8.1	Rechtsgrundlagen.....	49
8.2	Ermittlung der klimarelevanten Auswirkungen des Vorhabens.....	49
8.3	Bewertung.....	50
9.	Land- und Forstwirtschaft, Jagd- und Fischereiwesen.....	51
9.1	Landwirtschaft	51
9.2	Forstwirtschaft.....	52
9.3	Jagd- und Fischereiwesen.....	52
10.	Sonstige öffentliche und private Belange, Eigentumseingriffe.....	52
10.1	Denkmalpflege	52
10.2	Sonstige Belange	53
10.3	Eingriffe in das Eigentum.....	53
IV.	Forderungen von Trägern öffentlicher Belange und Verbänden	54
1.	Landratsamt Dillingen an der Donau	54
2.	Stadt Gundelfingen an der Donau	58
3.	Markt Wittislingen.....	59
4.	Amt für ländliche Entwicklung Schwaben	60
5.	Sachgebiet 60 bei der Regierung von Schwaben	60
6.	Bayer. Bauernverband (BBV)	60
7.	Versorgungsunternehmen	61
8.	Bund Naturschutz in Bayern e.V. (BN)	62
V.	Einwendungen und Forderungen Privater	64
1.	Anwohner aus Gundelfingen – gleichlautende Einwendung	65
2.	Eigentümerin des Grundstücks Flurnummer 5254 Gemarkung	67
3.	Eigentümerin der Grundstücke Flurnummer 5251 und 5252 Gemarkung Gundelfingen an der Donau	68
4.	Eigentümerin des Grundstücks Flurnummer 3460 Gemarkung Gundelfingen an der Donau	68
5.	Eigentümer des (Maxfelderhof)Grundstück Flurnummer 5236 Gemarkung Gundelfingen an der Donau	69
6.	Eigentümer der Grundstücke Flurnummer 3456 und 3455 Gemarkung Dillingen an der Donau	69
7.	Teilnehmergemeinschaft Peterswörth.....	72
VI.	Gesamtergebnis	72
VII.	Straßenrechtliche Verfügungen	72
VIII.	Kostenentscheidung	73
D.	RECHTSBEHELFSBELEHRUNG, HINWEISE	74
I.	Rechtsbehelfsbelehrung.....	74
II.	Hinweise zur Bekanntmachung.....	75

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBI	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
CEF	Continuous Ecological Functionality - Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität von Fortpflanzungs- und Ruhestätten
DIN	Deutsches Institut für Normung
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
D _{StrO}	Korrektur für die Geräuschentwicklung der Straßenoberfläche

DVBI	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
FCS	Favorable Conservation Status – Maßnahmen zur Sicherung eines günstigen Erhaltungszustandes
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
Plafer	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

V-RL	Vogelschutzrichtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz

RvS-SG32-4354.1-2/37

**Planfeststellung für den dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 16
bei Peterswörth
Abschnitt 1380, Station 0,675 bis Station 2,375**

Die Regierung von Schwaben erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A. Tenor

I. Feststellung des Plans

1. Der Plan für den dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 16 bei Peterswörth (Abschnitt 1380, Station 0,675 bis Station 2,375) 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.IV. dieses Beschlusses gesondert entschieden.

II. Planunterlagen

1. Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

Unterlage Nr.	Bezeichnung	Maßstab
1 T	Erläuterungsbericht mit Roteintrag	
5	Lageplan 1T, 2T und 3	M 1 : 1.000
6	Höhenplan 1-3	M 1:1.1.000/100
9.2	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan 1-3; 4 T	M 1:1.000
9.3 T	Landschaftspflegerische Maßnahmenblätter	
9.4.2	Bilanzierungsplan 1-3	M 1:1000
10.1	Grunderwerbsplan 1-3	M 1:1.000
10.2 T	Grunderwerbsverzeichnis	
11 T	Regelungsverzeichnis	
14.2	Regelquerschnitte	M 1:50
19.1.1 T	Landschaftspflegerischer Begleitplan Textteil mit Roteintrag	

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

Unterlage Nr.	Bezeichnung	Maßstab
2 T	Übersichtskarte	M 1:100.000
3	Übersichtslageplan	M 1:25.000
4	Übersichtshöhenplan	M 1:2.500/250
9.1 T	Landschaftspflegerischer Maßnahmenübersichtsplan	M 1:10.000
9.4.1 T	Tabellarische Gegenüberstellung Eingriff und Kompensation	
14.1	Straßenquerschnitt, Ermittlung der Bauklassen	
17.1	Erläuterungen zur immissionstechnischen Untersuchung	
17.2	Erläuterung zur Luftschadstoffen	

18.1	Erläuterungen zur wasser-technischen Untersuchung	
19.1.2	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan	M 1:1.000
19.2	Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)	
19.3	FFH-Verträglichkeitsprüfung	
19.4 T	UVP-Bericht mit Roteintrag	
19.5 T 2	Beitrag zum Klimaschutz	

Die Planunterlagen wurden vom Staatlichen Bauamt Krumbach bzw. in dessen Auftrag aufgestellt und tragen das Datum vom 21.12.2021. Die Tekturen bzw. Roteintragungen tragen das Datum vom 22.09 2022, die Unterlage 19.5T 2 das Datum vom 12.05.2023.

III. Straßenrechtliche Verfügungen

Die neuen Bestandteile der Bundesstraße B 16 werden gemäß § 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG mit der Verkehrsübergabe zur Bundesstraße gewidmet, sofern bis dahin die Voraussetzungen des § 2 Abs. 2 FStrG vorliegen.

Die neuen Feld- und Waldwege werden gemäß Art.6 Abs.3 BayStrWG mit der Verkehrsübergabe gewidmet, sofern die Voraussetzungen des Art. 6 Abs. 3 BayStrWG zu diesem Zeitpunkt vorliegen (Art.6 Abs. 6 BayStrWG). Der räumliche Umfang der neuen Straßen ergibt sich im Einzelnen aus den Lageplänen und dem Regelungsverzeichnis.

IV. Wasserrechtliche Entscheidungen

1. Wasserrechtliche Erlaubnisse

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

gehobene Erlaubnis

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

Die Erlaubnis gewährt die widerrufliche Befugnis, das anfallende Niederschlagswasser bei Baukilometer 0 +000 bis Baukilometer 1 +700 über Böschungen und Bankette in eine Sickermulde und damit ins Grundwasser einzuleiten.

2. Wasserrechtliche Auflagen

2.1 Einleitung ins Grundwasser

2.1.1 Das Niederschlagswasser darf keine schädlichen Konzentrationen an Giftstoffen sowie keine mit dem Auge wahrnehmbaren Schwimmstoffe oder Ölschlieren enthalten.

2.1.2 Auf eine Bauabnahme gemäß Art. 61 Abs. 1 BayWG kann verzichtet werden, wenn das staatliche Bauamt Krumbach die Bauabnahme einem Beamten des höheren bautechnischen Verwaltungsdienstes überträgt.

2.1.3 Die Anlagen sind ordnungsgemäß zu betreiben und zu überwachen.

2.1.4 Änderungen der erlaubten Art des eingeleiteten Abwassers, der baulichen Anlagen oder der Betriebs- und Verfahrensweise, soweit sie sich auf die Ablaufqualität auswirken können, sind unverzüglich der Kreisverwaltungsbehörde und dem Wasserwirtschaftsamt Donauwörth anzuzeigen. Erforderliche bau- und wasserrechtliche Genehmigungen bzw. Erlaubnisse sind rechtzeitig zu beantragen.

2.2 Altlasten und Bodenschutz

Hinweise:

Die Vorgaben des Bundesbodenschutzgesetzes sowie des Kreislaufwirtschaftsgesetzes einschließlich der begleitenden Regelwerke sind zu beachten.

Der belebte Oberboden und ggf. kulturfähige Unterboden sind zu schonen, getrennt abzutragen, fachgerecht zwischenzulagern, vor Verdichtung zu schützen und möglichst wieder seiner Nutzung zuzuführen.

Bei Erd- und Tiefbauarbeiten sind zum Schutz des Bodens vor physikalischen und stofflichen Beeinträchtigungen sowie zur Verwertung des Bodenmaterials die Vorgaben der DIN 18915 und DIN 19731 zu berücksichtigen.

Das Befahren von Boden ist bei ungünstigen Boden- und Witterungsverhältnissen möglichst zu vermeiden. Ansonsten sind Schutzmaßnahmen entsprechend DIN 18915 zu treffen.

Es wird empfohlen, entsprechend DIN 19639, die Baumaßnahme in der Planungs- und Ausführungsphase von einer qualifizierten bodenkundlichen Baubegleitung beaufsichtigen zu lassen.

Zulieferung von Bodenmaterial: Soll Bodenmaterial i. S. d. § 12 BBodSchV zur Herstellung einer durchwurzelbaren Bodenschicht verwendet werden, sind die Anforderung des § 12 BBodSchV einzuhalten

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass geogene Bodenbelastungen vorliegen. Das Wasserwirtschaftsamt Donauwörth empfiehlt, vorsorglich Bodenuntersuchungen durchzuführen. Das Landratsamt Dillingen ist über festgestellte geogene Bodenbelastungen zu informieren.

V. Naturschutzrechtliche Entscheidungen

1. Der landschaftspflegerische Begleitplan (Maßnahmenplan, Unterlage 9.2T und 9.3T, 19.1T) ist im Benehmen mit dem Landratsamt Dillingen – Untere Naturschutzbehörde – zu vollziehen.
2. Für die Baumaßnahme ist eine naturschutzfachliche Baubegleitung (ökologische Bauleitung) zur Abstimmung der in naturschutzfachlicher Hinsicht erforderlichen Maßnahmen, zur Überwachung des Baubetriebes und zur Überprüfung der Einhaltung der natur- und artenschutzrechtlichen Bestimmungen einzurichten. Die dafür verantwortliche Bauleitung sowie das beauftragte Büro/Firma sind dem Landratsamt Dillingen – untere Naturschutzbehörde – mindestens vier Wochen vor Beginn der Baumaßnahme schriftlich zu benennen.
3. Für die Meldung der planfestgestellten Ausgleichsflächen an das Ökoflächenkataster beim Bayerischen Landesamt für Umwelt (LfU) ist spätestens 8 Wochen nach Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses der Regierung von Schwaben - höhere Naturschutzbehörde - der vollständig ausgefüllte Meldebogen des LfU in digitaler Form zu übermitteln.

VI. Landwirtschaft

1. Den von der Baumaßnahme betroffenen Landwirten ist rechtzeitig vor Baubeginn ein Ansprechpartner des Vorhabensträgers zu benennen. Die Landwirte sind über den Bauablauf im Vorfeld zu informieren.

2. Der während der Bauphase für die Baustelleneinrichtung und Zwischenlagerung von Böden vorgesehene Arbeitsstreifen ist rückzubauen und zu rekultivieren. Dabei soll die Zwischenablagerung des Bodens getrennt nach Horizonten erfolgen. Die Arbeiten sollen nur bei ausreichend trockenem Untergrund stattfinden. Entsprechend der Zusage des Vorhabensträgers ist ein Bodenmanagementkonzept aufzustellen. Dieses muss mindestens die Beschreibung des Standortes, Baustellenvorbereitung, Arbeitsablauf und Bodenschutz sowie Ausbau, Lagerung und fachgerechten Wiedereinbau des Mutterbodens enthalten. Entstandene Bodenverdichtungen sind durch geeignete Maßnahmen (Tiefenlockerung) wieder zu beheben.

VII. 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 Überdeckungen in Dammlage) oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen.

Der Vorhabensträger bezieht die vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilten erforderlichen Schritte (einschließlich der Prospektion von Verdachtsflächen) zur Vermeidung einer vorhabensbedingten Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen mit dem erforderlichen Zeitbedarf von 6 Monaten 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 (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten der wissenschaftlichen Auswertung der Befunde und Funde zählen nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen.

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

2. Versorgungseinrichtungen und Telekommunikation

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

- Netzgesellschaft Ostwürttemberg Donau Ries GmbH, Unterer Brühl 2,73479 Ellwangen
- Deutsche Telekom Technik GmbH, Bahnhofstr. 35, 87435 Kempten

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

3. Grundstückszufahrten während der Bauzeit

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

VIII. Vorrang der Auflagen und sonstige Regelungen

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

IX. 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.

X. Verfahrenskosten

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

B. Sachverhalt

I. Beschreibung des Vorhabens

Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses ist der dreistreifige Ausbau der B 16 südlich der Anschlussstelle in Richtung Günzburg bis zum Maxfelder Hof. Die Planung ist wichtiger Bestandteil eines durchgängigen Ausbaukonzeptes für die B 16 im Landkreis Dillingen. Dieses Gesamtkonzept sieht einen verkehrsgerechten durchgängigen dreistreifigen Ausbau der B 16 mit alternierenden Überholspuren zwischen Günzburg und Donauwörth vor. Neben den schon bestehenden Ortsumgehungen Gundelfingen, Lauingen und Dillingen sollen auch die Ortsumgehungen in Höchstädt, Schwenningen und Tapfheim realisiert werden. Diese Ortsumgehungen befinden sich im derzeit gültigen Bedarfsplan für Bundesfernstraßen im vordringlichen Bedarf.

Durch das Vorhaben soll ein zusätzlicher Fahrstreifen an die bestehende Trasse angebaut werden und dadurch die Qualität des Verkehrsablaufs und die Verkehrssicherheit verbessert werden. Die Länge der Baustrecke beträgt 1,7 km.

Eine detaillierte Beschreibung des Vorhabens findet sich insbesondere im Erläuterungsbericht (Planunterlage 1T) in Verbindung mit den Lageplänen (Planunterlage 5) sowie im Regelungsverzeichnis (Planunterlage 11T).

II. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Das Staatliche Bauamt Krumbach beantragte mit Schreiben vom 14.01.2021 bei der Regierung von Schwaben die Planfeststellung für das Vorhaben.

Die Planunterlagen lagen in den Städten Gundelfingen an der Donau und Dillingen an der Donau sowie der Verwaltungsgemeinschaft Wittislingen und der Gemeinde Buttenwiesen nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht vom 16.02 bis 15.03.2021 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 unterschiedlichen Umfangs abgegeben. Etliche Privatpersonen, darunter auch betroffene Grundstückseigentümer haben Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben, zum Teil wird die Notwendigkeit des dreistreifigen Ausbaus infrage gestellt.

Die Forderungen und Einwendungen wurden daraufhin am 05.05.2022 in Gündelfingen am 05.05.2022 erörtert. Über diesen Erörterungstermin wurde eine Niederschrift gefertigt.

Aufgrund der erhobenen Einwendungen und als Ergebnis der Erörterung hat der Vorhabensträger unter dem Datum vom 22.09.2022 Planänderungen in das Verfahren eingebracht, die als Roteintragungen und Tekturen in den Planunterlagen gekennzeichnet sind. Die Änderungen betrafen im Wesentlichen die naturschutzfachlichen Unterlagen. Des Weiteren wurde ein gesonderter Beitrag zum globalen Klimaschutz mit Datum vom 12.05.2023 (Unterlage 19.5T 2) in die Unterlagen aufgenommen.

C. Entscheidungsgründe

I. Allgemeines

1. Notwendigkeit und Bedeutung der Planfeststellung

Nach § 17 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Daher ist der hier gegenständliche Ausbau der B 16, 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.

3. Planfeststellung in Abschnitten

Größere Straßenbauprojekte stoßen auf vielfältige Schwierigkeiten, die zwangsläufig mit einer detaillierten Straßenplanung verbunden sind. Angesichts der Vielzahl fachlicher Probleme und möglicher Einwendungen ist es darum häufig nicht sinnvoll, das gesamte Straßenbauprojekt in einem Planfeststellungsverfahren zu verwirklichen. Die Bildung von Teilabschnitten liegt darum im planerischen Ermessen der Planfeststellungsbehörde (vgl. BVerwG vom 26.06.1992, NVwZ 1993 S. 572).

Gerechtfertigt ist ein Planungsabschnitt dann, wenn er eine selbständige Verkehrsfunktion hat. Diese wird regelmäßig durch den Anschluss des Anfangs- und Endpunktes des Teilabschnitts an das bereits bestehende Straßennetz erreicht (vgl. Zeitler, BayStrWG, Art. 38. Rn. 29). Mit dieser rechtlichen Bindung soll u. a. gewährleistet werden, dass die Bildung von Teilabschnitten auch dann planerisch sinnvoll ist und bleibt, wenn sich die Verwirklichung der Gesamtplanung verzögert oder ganz aufgegeben werden sollte. Ein Planungstorso soll vermieden werden. Diese Gefahr besteht beim plangegenständlichen Abschnitt des dreistreifigen Ausbaus der B 16 nicht. Es ist gewährleistet, dass der plangegenständliche Neubauabschnitt eine selbständige Verkehrsfunktion besitzt. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter C.III.2 dieses Beschlusses wird im Übrigen verwiesen.

Darüber hinaus ist eine Realisierung des Ausbaus der Gesamtstrecke nur im Rahmen der Leistungsfähigkeit des Straßenbaulastträgers möglich (§ 3 Abs.1 FStrG). Auch unter diesem Aspekt ist der Ausbauabschnitt sinnvoll gewählt.

II. Verfahrensrechtliche Bewertung

1. Zuständigkeit und Verfahren

Die Regierung von Schwaben ist gemäß Art. 39 Abs. 1 BayStrWG in Verbindung mit Art. 3 und 72 ff. BayVwVfG sachlich und örtlich zuständige Behörde für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens.

2. Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Für Straßenbauprojekte von hervorgehobener Bedeutung ist die Durchführung eines besonderen Verfahrens zur Prüfung der Umweltauswirkungen vorgeschrieben. Für den dreistreifigen Ausbau der B 16 ist nach § 17 Satz 1 FStrG, § 9 Abs. 1 UVPG in Verbindung mit Nummer 14.3 der Anlage 1 zum UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zwar nicht obligatorisch vorgeschrieben, da die B 16 im gegenständlichen Abschnitt nicht zur Kraftfahrstraße gewidmet werden soll. Gleichwohl wurde vorsorglich eine UVP durchgeführt, weil sich der plangegenständliche Abschnitt der B 16 nach dem Ausbau grundsätzlich als Kraftfahrstraße eignen würde.

Die UVP wird nach § 4 UVPG als unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach §§ 18, 19 und 21 UVPG erfolgte im Rahmen des fernstraßenrechtlichen Anhörungsverfahrens.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung schafft die methodischen Voraussetzungen dafür, die Umweltbelange vorab so herauszuarbeiten, dass sie in gebündelter Form in die Abwägung eingehen (vgl. BVerwG vom 18.11.2004, Az. 4 CN 11/03, NVwZ 2005, S. 442). Sie ist ein formalisierter Zwischenschritt im Verwaltungsverfahren, der dafür sorgt, dass die umweltrelevanten Auswirkungen des Vorhabens im Rahmen der Abwägung das ihnen zukommende Gewicht finden (BVerwG vom 27.10.2000, Az. 4 A 18/99 - juris). Die Notwendigkeit der Umweltverträglichkeitsprüfung beschränkt sich dabei auf das konkrete Vorhaben. Varianten und Planungsalternativen müssen nicht selbst Gegenstand der förmlichen Umweltverträglichkeitsprüfung sein (vgl. BVerwG vom 27.10.2000, Az. 4 A 18/99 - juris; BVerwG vom 25.01.1996, Az. 4 C 5/95 - juris), werden aber in der UVP gemäß § 16 Abs. 1 Nr. 6 UVPG dargestellt und in der Entscheidung über den Planfeststellungsantrag berücksichtigt. Die Umweltverträglichkeitsprüfung beschränkt sich zudem auf den konkreten Planfeststellungsabschnitt. Wird ein Gesamtprojekt aufgespalten und in mehreren Teilschritten ausgeführt, so bildet den rechtlichen Bezugspunkt der Abschnitt, über den in einem eigenständigen Verfahren entschieden wird (vergleiche zum Ganzen BVerwG, Urteil vom 27.10.2000, NVwZ 2001, 67-3, 676 ff). Die Umweltverträglichkeitsprüfung dient der Ermittlung und Bewertung der Auswirkungen eines Vorhabens auf Mensch und Umwelt.

3. Umweltverträglichkeitsprüfung

3.1 Grundlagen des Berichts zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Die nachfolgende Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen des Straßenbauvorhabens beruht auf der vom Vorhabensträger vorgelegten Umweltverträglichkeitsstudie und den sie ergänzenden Unterlagen, auf den Stellungnahmen der betroffenen Bürger und auf den Ermittlungen der beteiligten Behörden. Die Umweltverträglichkeitsstudie wurde unter dem Datum vom Oktober 2020 vom Büro Wolfgang Weinzierl, Landschaftsarchitekten GmbH auf der Basis aller bisher zur Verfügung stehenden Unterlagen und Untersuchungen sowie eigener Erhebungen zusammengestellt (Unterlage 19.4T). Das Büro Sieber, Lindau, erstellte einen Fachbeitrag zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) mit Datum vom 26.11.2018 (Unterlage 19.2). Zur Überprüfung der Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Umwelt wurden ausführliche Erhebungen und Untersuchungen durchgeführt. Im Einzelnen wird auf die landschaftspflegerische Begleitplanung (Unterlagen 9 und 19.1), auf die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (Unterlage 19.2), sowie auf die Umweltverträglichkeitsstudie (Unterlage 19.4 T) verwiesen. Es werden zahlreiche Maßnahmen (Schutz-, Vermeidungs-, Minimierungs- und Gestaltungsmaßnahmen) zur Verminderung der Auswirkungen auf die betroffenen Schutzgüter ergriffen. Die Maßnahmen sind in den Planunterlagen wie auch in diesem Beschluss näher beschrieben. Auf die dortigen Ausführungen, insbesondere die artenschutzrechtliche Prüfung und die Prüfung der Eingriffsregelung wird verwiesen.

3.2 Umfang der Umweltverträglichkeitsprüfung

Wie bereits dargelegt, ist die förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung grundsätzlich nur bezogen auf den jeweiligen Planungsabschnitt durchzuführen. Dies bedeutet, dass sich die vorliegende Umweltverträglichkeitsprüfung auf die Auswirkungen des mit diesem Beschluss planfestgestellten Straßenabschnitts bezieht. Der Einwand des Bund Naturschutz in Bayern e.V. (BN), die Umweltverträglichkeitsprüfung sei fehlerhaft, weil sie sich nur auf die gegenständliche Planung beschränke und nicht weitere Planungen und Projekte im gleichen Raum, insbesondere die weiteren Ausbauabschnitte der B 16 zwischen Günzburg und Donauwörth miteinbeziehe, geht fehl.

Es wurde bereits dargelegt, dass eine abschnittsweise Planfeststellung generell zulässig ist. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts be-

schränkt sich dabei die UVP auf den konkreten Planfeststellungsabschnitt. Allerdings kann die Frage der Umweltverträglichkeit des Gesamtvorhabens nicht vollständig ausgeblendet werden. Die Planung darf sich nicht so weit verselbstständigen, dass Probleme, die durch die Gesamtplanung ausgelöst werden, unbeeinträchtigt bleiben. Daher muss nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts eine Prognose angestellt werden, dass der weiteren Verwirklichung der Straße in den nachfolgenden Abschnitten keine von vornherein unüberwindbare Hindernisse entgegenstehen (siehe dazu BVerwG vom 28.2.1996, NVwZ 1996, 1011; vom 28.04.2016, Az. 9 A 10.15, NVwZ 2016, 1710). Solche unüberwindlichen Hindernisse sind beim Ausbau der B 16 als bestandsorientierte Verbreiterung der bestehenden Bundesstraße auch in den weiteren Abschnitten nicht gegeben, da im Wesentlichen nur durch die Straße bereits vorbelastete Natur- und Landschaftsräume berührt werden. Eine Beeinträchtigung von Natur-, Landschafts- und Wasserschutzgebieten sowie von europäischen Schutzgebieten nach der FFH- oder Vogelschutz-Richtlinie ist nicht zu erwarten.

Der Ausbau im gegenständlichen Planungsabschnitt bewirkt keine Beeinträchtigung der Art, dass sich durch eine Summation mit den Auswirkungen in weiteren Planungsabschnitten unüberwindbare Hürden ergeben könnten. Im Hinblick auf die gesamte Ausbaustrecke sind derzeit keine Konflikte bei Umweltschutzgütern erkennbar, die sich nicht durch entsprechende Maßnahmen oder Anpassungen lösen ließen.

Kumulative Auswirkungen weiterer Vorhaben im Umfeld des Planungsgebietes wurden bei der Prüfung der Umweltauswirkungen bereits berücksichtigt. Im Zuge einer Raumempfindlichkeitsanalyse wurden die Umweltauswirkungen des Ausbauabschnittes zwischen Günzburg und der Anschlussstelle Peterswörth untersucht. Dabei wurden umfangreiche Artenschutzkartierung und Untersuchungen hinsichtlich der Vernetzung von Lebensräumen durchgeführt.

3.3 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (24 UVPG)

Beschreibung des Vorhabens

Das Bauvorhaben ist unter B. I. dieses Beschlusses und in den Planunterlagen 1T und 19.4T näher beschrieben. Darauf wird verwiesen.

Für das Straßenbauvorhaben werden ca. 2,8 ha bisher unversiegelter Bereiche durch den Neubau der dritten Fahrspur und den Ausbau des Rad- und Wirtschaftsweges in Anspruch genommen, 0,42 ha werden durch den Rückbau des Radwegs entsiegelt. Die Nettoneuversiegelung beträgt damit ca. 2,38 ha.

Die Flächeninanspruchnahme findet hauptsächlich in intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen statt.

Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens

Der Planungsraum befindet sich am nördlichen Rand des regionalen Planungsverbandes Augsburg (Region 09). Naturräumlich gehört er zum Naturraum 045 „Donauried“. Im Umfeld des Vorhabensstandortes ist die reale Vegetation größtenteils durch intensive landwirtschaftliche Nutzung (Sondernutzung Gemüseanbau) geprägt. Entlang der bestehenden B 16 befindet sich Straßenbegleitgrün mit Gras-/Krautfluren und vereinzelt Gehölzen.

Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Umweltauswirkungen

Eine vollständige Vermeidung bau-, betriebs – und anlagebedingter Wirkungen des Vorhabens ist nicht möglich. Die Planung sieht zur weitestgehenden Vermeidung bzw. Verminderung der Vorhabenswirkungen im wesentlichen folgende Vermeidungs –, Minimierungs – und Schutzmaßnahmen vor:

Zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Tatbestände sind folgende Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen:

- jahreszeitliche Beschränkung von Baum- und Gehölzfällungen
- Schutz von Gehölzen/ Einzelbäumen
- Abfangen und Umsiedlung von Zauneidechsen vor Baubeginn
- Bauzeitenregelung zur Vermeidung von Beeinträchtigungen von Fledermäusen

Des Weiteren sind folgende Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität vorgesehen:

- Anlage eines Buntbrachestreifen für Feldlerche und Wiesenschafstelze, naturschutzfachliche Aufwertung im Bereich intensiv genutzter Ackerflächen
- Anlage von Seigen für den Kiebitz und Entwicklung von extensivem Grünland
- Anlage eines Ersatzhabitats für die Zauneidechse
- Nistkästen für Höhlenbrüter und Ersatzquartiere für Fledermäuse

Zu den Einzelheiten wird auf den Umweltverträglichkeitsbericht (Unterlage 19.4 T Seite 16-21) sowie auf die Maßnahmenblätter in Unterlage 9.3T verwiesen.

Umweltauswirkungen des Vorhabens unter Berücksichtigung der Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und des Ausgleichs

Der Ausbau der B 16 ist mit Auswirkungen auf die Umwelt verbunden. Sie ergeben sich insbesondere durch die Inanspruchnahme von Flächen, durch deren Versiegelung und Überbauung sowie durch die Beeinträchtigungen besonders und streng geschützter Arten.

Hinsichtlich des **Schutzgutes Mensch** einschließlich der menschlichen Gesundheit sind im Planfeststellungsbereich keine erheblichen Beeinträchtigungen des Wohnens durch verkehrsbedingten Lärm zu erwarten, da die Ausbaustrecke – mit Ausnahme von einer landwirtschaftlichen Betriebsstelle – außerhalb von Siedlungsgebieten, die der Wohnnutzung dienen, verläuft. Die geltenden Grenzwerte werden deutlich unterschritten. Auf die Planunterlage 17 wird verwiesen. In Anbetracht des sehr großen Abstandes zum Vorhaben sind auch keine erheblichen negativen Beeinträchtigungen der Wohnqualität infolge von Luftverunreinigungen zu erwarten.

Zum Aspekt Erholung: Dem Plangebiet kommt aufgrund der weitgehend ausgeräumten Agrarfläche keine besondere Erholungsfunktion zu. Das Gebiet ist vorwiegend durch eine intensive landwirtschaftliche Nutzung geprägt. Die Kiesweiher nördlich des Plangebiets erfüllen in den Sommermonaten allerdings wichtige Erholungs- und Freizeitfunktionen. Der Ausbau der B 16 wird eine geringe zusätzliche Beeinträchtigung des Landschafts- und Erholungsraumes mit sich bringen. Die Beeinträchtigung wird durch entsprechende Bepflanzungen durch Bäume und Sträucher gemindert und die Baumaßnahme in die Umgebung eingebunden.

Während der Bauzeit, die mit gut einem Jahr veranschlagt ist, ist vorübergehend mit zunehmender Belastung durch Lärm, Schmutz und geringfügig durch Erschütterungen im unmittelbaren Baufeld zu rechnen. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität können jedoch ausgeschlossen werden.

Bezüglich des **Schutzgutes Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt** ist zunächst darauf hinzuweisen, dass das Plangebiet weitgehend durch eine aufgeräumte landwirtschaftlich (überwiegend Gemüseanbau) genutzte Landschaft gekennzeichnet ist. Außerdem erfolgt der Ausbau der B 16 bestandsnah, so dass mit Ausnahme der für Ausgleichsmaßnahmen vorgesehenen Flächen bereits erheblich durch den Straßenbau vorbelastete Flächen betroffen sind. Für die Bewertung des Schutzgutes Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt ist als Schutzziel der Schutz der wildlebenden Tiere und Pflanzen in ihren Lebensgemeinschaften, in ihrer natürlichen und historisch gewachsenen Artenvielfalt, sowie der Schutz ihrer Lebensstätten und Lebensräume und ihrer sonstigen Lebensbedingungen ausschlaggebend. Durch den Ausbau der B 16 kommt es zu Beeinträchtigungen dieses Schutzgutes. Relevante Auswirkungen auf das Schutzgut sind vor allem durch die notwendigen Rodungen von Gehölzstrukturen (Straßenbegleitgrün Gehölze, Ufergehölze), durch Überbauung ruderalisierter Vegetationsbestände im Randbereich der bestehenden Bundesstraße sowie von landwirtschaftlichen Nutzflächen gegeben. Hierdurch wird in die Lebensräume der Zauneidechsen sowie von einigen, überwiegend bodenbrütenden Vogelarten und der Fledermäuse eingegriffen. Im Einzelnen wird auf den UVP- Berichtunterlage 19.4 T S.10 ff und die saP (Unterlage 19.2) verwiesen. Für die Arten von besonderer naturschutzfachlicher und naturschutzrechtlicher Relevanz sind Bestand und Auswirkungen in der artenschutzrechtlichen Prüfung unter C III. 7.2 dieses Beschlusses detailliert dargestellt, auf die hier verwiesen wird.

Verbotstatbestände für Arten nach Anhang IV der FFH – RL und Vögel können unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs – und Ausgleichsmaßnahmen ausgeschlossen werden. Hierzu wird auf die Ausführungen unter C. III.7.3 dieses Beschlusses und die Planunterlage 19.2 verwiesen.

Der Boden hat Bedeutung als lebendes Substrat, als Träger landschaftsökologischer Leistungen und als wesentlicher landwirtschaftlicher Produktionsfaktor. Daneben erfüllt er eine Filterfunktion, die wegen des kiesig-sandigen Untergrunds hier jedoch eher als gering einzustufen ist. Hinsichtlich des **Schutzgutes Fläche und Boden** kommt es zu erheblichen Beeinträchtigungen in quantitativer Hinsicht durch die Neuversiegelung von etwa 2.38 ha (2,8 ha Neuversiegelung-0,42 ha Entsiegelung). Durch die Böschungen und Entwässerungsmulden werden rund 1,6 ha überbaut.

Vorbelastungen der Böden bestehen teilweise durch die landwirtschaftliche Nutzung (Düngemittel und Pestizideinträge, Verdichtung) und durch den bestehenden Verkehr auf der B 16.

Die Inanspruchnahme von Flächen wurde bautechnisch möglichst reduziert. Dies gilt auch für die notwendigen Baunebenflächen, die nach Abschluss der Baumaßnahme wieder rekultiviert und angepflanzt werden.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen durch den Eintrag von Salz, Schadstoffen und ähnlichen werden als unerheblich eingestuft, dass sie im Vorbelastungskorridor der B 16 zu liegen kommen und sensible Bestände nicht beeinträchtigt werden.

Schutzziel des **Schutzgutes Wasser** ist der Erhalt, die Erneuerung und nachhaltige Sicherung der Wassermenge und -güte der ober- und unterirdischen Gewässer. Beim Grundwasser kommt es zu den oben angesprochenen Neuversiegelungen von Flächen. Darüber hinaus führt die Herstellung von Baubetriebsflächen voraussichtlich zu Bodenverdichtungen, welche die Grundwasserneubildung einschränken können. Fließgewässer sind im Plangebiet nicht vorhanden. Das Niederschlagswasser wird weitgehend breitflächig über die Dammschulter versickert. Eine Einleitung ins Oberflächenwasser ist nicht vorgesehen. Vorbelastungen bestehen auch hier durch die landwirtschaftliche Nutzung und den Verkehr auf der B 16.

Insgesamt sind keine erheblichen Negativwirkungen auf das Schutzgut zu erwarten.

Bezüglich des **Schutzgutes Luft und Klima** ist zunächst festzustellen, dass die lufthygienische Funktion der vorhandenen Gehölzflächen aufgrund der geringen Größe nur sehr eingeschränkt wirksam ist. Auch als Kalt- bzw. Frischluftentstehungsgebiet ist das Gebiet wegen der überwiegend vorhandenen Äcker nur von untergeordneter Bedeutung. Eine wesentliche Beeinträchtigung des lokalen Klimas ergibt sich insoweit deshalb nicht. Auch die durch den Baubetrieb bedingte Erhöhung von Luftschadstoffen durch Baumaschinen und Staubentwicklung sind nur vorübergehend und gegenüber der Vorbelastung durch den Betrieb der Straße zu vernachlässigen. Die Berechnung der Luftschadstoffbelastung anhand des Verfahrens der RLuS 2012 hat ergeben, dass auch nach dem Ausbau der B 16 keine Überschreitungen der in der 39. BImSchV geregelten Schadstoffgrenzwerte zu erwarten sind.

Relevant für die Betrachtung des Schutzgutes Klima ist auch das globale Klima. Auswirkungen auf das globale Klima können insbes. durch klimaschädliche Treibhausgasemissionen entstehen, welche durch den Ausbau oder Unterhalt der Straße und durch verkehrsbedingte Emissionen verursacht werden.

Die Beurteilung der Auswirkungen erfolgt differenzierend nach den Sektoren Industrie, Verkehr sowie Landnutzungsänderung. Hierzu hat der Vorhabensträger eine eigene Untersuchung durch das Büro Professor Schaller UmweltConsult GmbH (psu) mit Datum vom 4.4.2023(Unterlage 19.5 T2) vorgelegt.

Der **Sektor Industrie** behandelt die klimaschädlichen Emissionen, die bei der Herstellung der Baustoffe, der Errichtung, der Nutzung und dem Rückbau einschließlich der Entsorgung des Bauwerks über den gesamten Lebenszyklus entstehen. Die spezifischen THG Emissionen neu zu verarbeitender Bausubstanz werden im „Methodenpapier zur Berücksichtigung des globalen Klimas bei der Straßenplanung in Bayern“ des bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr vom 17.11.2022 bekannt gegeben. Gemäß Methodenpapier können die THG-Emissionen mithilfe des Methodenhandbuchs zum Bundesverkehrswegeplan 2030 ermittelt werden. Für die Berechnung werden die sogenannten jährlichen Lebenszykluskosten auf Basis von Mittelwerten der spezifischen THG-Emissionen pro m²/Jahr versiegelter Fläche herangezogen. Brücken- und Tunnelabschnitte sind mit einem Aufschlag zu versehen. Dazu sind folgende Angaben erforderlich:

- (Teil-)versiegelte Fläche [m²]
- Flächengrößen von Tunnel- /Brückenabschnitten im [m²]
- Durchschnittswerte der spezifischen THG-Emissionen in kg CO₂-eq pro m² Straßenoberfläche und Jahr [kg CO₂-eq / a]

Die THG-Emissionen werden projektbezogen ermittelt. Neben dem dreistreifigen Ausbau und der Erneuerung der Fahrbahndecke werden die öffentlichen Feld- und Waldwege sowie der Geh- und Radweg angepasst bzw. teilweise ausgebaut. Die bestehende Rad- und Wirtschaftswegquerung wird durch eine Überführung ersetzt. Zusammenfassend ergibt sich für den Sektor Industrie folgende Bilanz, wobei der spezifische Wert für die THG-Emissionen für Bundes- oder Staatsstraßen mit $THG_{spez} = 4,6 \text{ kg/m}^2/\text{a}$ angegeben wird. Für das gegenständliche Bauvorhaben sind gemäß dem genannten Methodenpapier für das CO₂ Äquivalent der Lebenszyklusemissionen die folgenden THG Faktoren in Ansatz zu bringen:

Straßenkategorie	Gesamtfläche [m ²]	Spezifische THG-Emissionen [kg/m ² /a] ²	THG kg CO _{2-eq} /a
B16 einschl. Wirtschaftswege (inklusive Brückenabschnitte)	41.907	4,6	192.772
Aufschlag Brückenabschnitte	182	12,6	2.293
Aufschlag Tunnelabschnitte	-	27,1	-
Gesamtsumme kg CO _{2-eq} /a			195.065

Die Ermittlung der spezifischen THG-Emissionen Kilogramm CO_{2-eq} pro Jahr ergibt einen Wert von **195.065 kg CO_{2-eq}/a**.

Im **Sektor Verkehr** ist nach aktuellem Stand der Technik der Ausstoß des klimawirksamen CO₂ sowie in geringen Mengen Lachgas und Methan unvermeidbar. Die Berechnung der THG Emissionen für den Sektor Verkehr durch das Gutachten der psu erfolgte auf der Grundlage des Verkehrsgutachtens zur B 16 Gundelfingen/Lauringen (INOVAPLAN GmbH, 2018). Grundlage für die Berechnung der verkehrsbedingten THG Emissionen war die Emissionsdatenbank für den Kfz Verkehr in der Version HBEFA (Handbuch Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs) in der aktuellen Version. Danach ergeben sich die folgenden errechneten jährlichen CO₂-Emissionen:

Fahrzeug	Maßeinheit	2017	2035	Δ (2035-Bestand)
PKW	[kg CO _{2-eq} / a]	648.364	488.968	-159.396
SV	[kg CO _{2-eq} / a]	733.230	541.250	-191.980
KFZ	[kg CO _{2-eq} / a]	1.381.593	1.030.218	-351.375

Aufgrund der prognostizierten technischen Entwicklung (E-Mobilität, effizientere Verbrennungstechnik) ergibt sich für das Jahr 2035 trotz einer Zunahme des Fahrzeugbestandes ein **Rückgang der prognostizierten THG-Emissionen auf -351.375 kg CO_{2-eq} /**.

Im Sektor Landnutzungsänderung hat das Ausbauvorhaben anlagebedingt dauerhafte Auswirkungen auf derzeit bestehende Flächennutzungen und damit auf vorhandene Biotopstrukturen und Böden. In der organischen Substanz im Boden und in der Vegetation ist CO₂ in Form von organisch gebundenem Kohlenstoff

gespeichert. Verluste von Biotopstrukturen und Böden im Bereich geplanter Bauwerke wirken sich in der Regel negativ auf die Klimabilanz der Landnutzung aus. Zu betrachtende Elemente des Naturhaushaltes sind hierbei klimarelevante Böden (zum Beispiel Moorböden). Auch der Vegetationsausstattung kommt eine besondere Bedeutung zu. Vorrangig sind Wälder, Gehölze und extensiv genutzte Grünländer als biomassereiche Biotope von Relevanz. Nach den Vorgaben des „Methodenpapier zur Berücksichtigung des globalen Klimas bei der Straßenplanung in Bayern“ können Informationen zu klimarelevanten Böden aus dem Bodentyp der Übersicht Bodenkarte des bayerischen Landesamts für Umwelt entnommen werden. Danach sind im Bereich der Erweiterung der B 16 keine Flächen mit hoher Klimaschutzfunktion erkennbar. Nachfolgend sind die unvermeidbaren Flächeninanspruchnahmen vom klimaschutzrelevanten Böden und Vegetationskomplexen tabellarisch zusammengestellt:

Landnutzung	Eingriff (bau- / anlagebedingte Flächeninanspruchnahme)	Kompensation (Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) Eingriff / Kompensation
Eingriff / Kompensation	ha	ha
Böden		
mit besonderer Funktionsausprägung	0	0
Wald		
davon ausgewiesene Klimaschutzwälder, Immissionschutzwälder, Bodenschutzwälder sowie natürliche und naturnahe Waldbestände	0	0
Waldumbau	0	0
Neuaufforstung	0	
Gehölze		
auch: Alleeen, Baumreihen	Eingriff Bau- / Anlagebedingt	
	Versiegelung 0,3054	
	Überbauung 0,0775	Wiederanpflanzung nach Ende der Baumaßnahme 0,0775
	Zeitlich vorübergehende Überbauung 0,4190	Wiederanpflanzung nach zeitlich vorübergehender Überbauung 0,4190
Grünland		
davon extensiv genutztes Grünland	0	Externe Ausgleichsfläche Artenarmes Extensivgrünland 0,7706
sonstige naturnahe Biotope		
	0	0
Gesamtsumme	0,8019	1,2671

Zusammengefasst kommt es durch das Vorhaben zu schädlichen THG Emissionen durch den Lebenszyklus der Maßnahme. Eine vorhabensbedingte Zusatzbelastung durch den Verkehr entsteht nicht. Zu erwarten ist in diesem Sektor aufgrund der prognostizierten technischen Entwicklung ein Rückgang der Emissionen. Im Sektor Landnutzung verbleibt bei Berücksichtigung der in der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen, u.a. die Anlegung eines 0,7706 ha großen artenarmes Extensivgrünland, das als Fläche mit hoher Klimaschutzfunktion zu bewerten ist, kein zusätzlicher Kompensationsbedarf für das Schutzgut Klima und Luft.

Auswirkungen auf das **Schutzgut Landschaft** sind aufgrund der Vorbelastung, der Lage im ebenen Donautal sowie der geringen Fernwirkung, von untergeordneter Bedeutung. Das Überführungsbauwerk über die B 16 stellt eine gewisse Beeinträchtigung der sonst ebenen und weitläufig einsehbaren Landschaft dar. Die Baumaßnahmen werden durch entsprechende Gestaltungsmaßnahmen und die vorgesehene Eingrünung der zusätzlichen Fahrspur und dem Überführungsbauwerk wieder ausgeglichen, sodass keine erheblichen Auswirkungen auf das Landschaftsbild verbleiben.

Das **Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter** ist nur in einem kleinen Teilbereich (Überführungsbauwerk) durch ein Bodendenkmal betroffen. Durch die in A. VII. Nr.1 dieses Beschlusses enthaltene Regelung werden vorhabensbedingte Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern vermieden und nicht vermeidbare unmittelbare Beeinträchtigungen durch Sicherungsmaßnahmen abgemildert.

Die Beeinträchtigung der genannten Schutzgüter zieht auch **Wechselwirkungen** nach sich. So wirken sich Eingriffe in den Boden und/oder den Wasserhaushalt sowie auf das Klima grundsätzlich auch mittelbar auf das Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt oder auf den Menschen aus. Diese Wechselwirkungen sind jedoch im vorliegenden Fall nur abstrakt fassbar und nicht konkret berechenbar.

3.4 Anderweitige Lösungsmöglichkeiten

Den Anforderungen des § 16 Abs.1Satz 1 Nr.6 UVPG ist Rechnung getragen. Diese Vorschrift verlangt nicht eine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung für sämtliche in Betracht kommenden Varianten, sondern nur eine "Übersicht über die wichtigsten, vom Träger des Vorhabens geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten und die Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen des Vorhabens" (BVerwG vom 16.08.1995, UPR 1995, 445). Auch § 17 FStrG verlangt insoweit nicht mehr.

Ist der Planfeststellungsbehörde bei der Betrachtung von Planungsalternativen eingestuftes Vorgehen gestattet, so ist es ihr auch erlaubt, im Fortgang des Verfahrens die Umweltverträglichkeitsprüfung auf diejenige Variante zu beschränken, die nach dem jeweils aktuellen Planungsstand noch ernsthaft in Betracht kommt. Es ist somit als ausreichend anzusehen, wenn die Planfeststellungsbehörde die förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung auf die Variante beschränkt,

die vom Vorhabensträger beantragt wurde (BVerwG, Beschluss vom 24.9.1977, NVwZ- RR 1998,297).

Unter Nr. C III 3 dieses Beschlusses hat die Planfeststellungsbehörde die Möglichkeiten von Varianten, insbesondere auch unter dem Aspekt der Umweltverträglichkeit, untersucht. Mit Bezug auf die dortigen Ausführungen ist festzustellen, dass die Auswahl zugunsten der Planfeststellungsvariante nicht zu beanstanden ist .

3.5 Zusammenfassende Bewertung:

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit nicht umweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen. Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt (Ziffer 0.6.1.1 UVPVwV). Da die Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des UVPG für Straßenbauvorhaben (UVPVwV) bislang keine Bewertungskriterien (Konkretisierung der gesetzlichen Umweltaanforderungen) für Straßenbauvorhaben enthalten, sind die Umweltauswirkungen nach Maßgabe der gesetzlichen Umweltaanforderungen aufgrund der Umstände des Einzelfalles zu bewerten (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 08.06.1995, UPR 1995, 391). Die Erhebungstiefe ist ausreichend. Die bei der Umweltverträglichkeitsprüfung festgestellten Auswirkungen auf die Umwelt werden bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses im Hinblick auf die wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze berücksichtigt. Einzelheiten ergeben sich aus der materiell-rechtlichen Würdigung dieses Bescheids.

Als Gesamtergebnis ist festzustellen, dass das Bauvorhaben unvermeidbare erhebliche nachteilige Auswirkungen auf einige Schutzgüter, insbes. auf das Schutzgut Boden sowie das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt nach sich zieht bzw. diese nicht ausgeschlossen werden können. Teilweise können diese Eingriffe können aber durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege kompensiert werden. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung sowie der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen werden Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG ausgeschlossen.

4. FFH-Vorprüfung

Das Straßenbauvorhaben soll in unmittelbarer Nähe zu den geschützten Natura-2000-Gebieten 7428-301 „Donau-Auen zwischen Thalfinger und Höchstädt“, 7427-471 „Schwäbisches Donaumoos“ sowie 7428-471 „Donauauen“ verwirklicht werden. Bei einer FFH-Verträglichkeitsvorprüfung ist zu klären, ob grundsätzlich Beeinträchtigungen für die Erhaltungsziele der Schutzgebiete durch das Bauvorhaben auftreten können, die eine konkretere Betrachtung durch eine FFH-Verträglichkeitsprüfung erfordern. Die Unterlagen 19.3 „FFH-Verträglichkeitsvorprüfung“ stellt die wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens auf Natur und Landschaft den Erhaltungszielen des FFH Gebietes sowie der SPA Gebiete gegenüber und ist daher geeignete Grundlage für die Prüfung.

a) Nach § 34 Abs. 1 BNatSchG sind Projekte vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000 - Gebietes zu überprüfen, wenn sie einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet sind, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen, und nicht unmittelbar der Verwaltung des Gebietes dienen. Soweit ein Natura-2000 Gebiet ein geschützter Teil von Natur und Landschaft im Sinne des § 20 Abs. 2 BNatSchG ist, ergeben sich die Maßstäbe für die Verträglichkeit aus dem Schutzzweck und den dazu erlassenen Vorschriften, wenn hierbei die jeweiligen Erhaltungsziele bereits berücksichtigt wurden. Ist ein Projekt einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet, ein Natura-2000 Gebiet zu beeinträchtigen, ist eine FFH-Verträglichkeitsprüfung obligatorisch. Kann hingegen im Rahmen einer Vorprüfung („Screening“) die Möglichkeit einer Gebietsbeeinträchtigung entweder offensichtlich ausgeschlossen werden oder sind keine Anhaltspunkte dafür ersichtlich, dass eine Beeinträchtigung ernstlich zu besorgen ist, kann das Projekt ohne weitere FFH-Verträglichkeitsprüfung zugelassen werden (BVerwG, Beschl. v. 26.11.2007, Az. 4 BN 46.07, NVwZ 2008, 210).

b) Die Verträglichkeitsprüfung hat sich an den jeweiligen für das Gebiet festgelegten Erhaltungszielen oder Schutzzwecken zu orientieren (BVerwG, Urte. v. 12.03.2008, Az. 8 A 3.06, BVerwGE 130, 299 ff.). Der Natura 2000 Gebietsschutz bezweckt keinen umfassenden Flächenschutz, sondern nur den Schutz der Erhaltungsziele des betreffenden Gebiets. Einer FFH-Verträglichkeitsprüfung bedarf es daher nicht schon, wenn das Gebiet in irgendeiner Weise projektbedingt beeinträchtigt werden kann, sondern erst, wenn die Wirkfaktoren des Projekts,

die mit spezifischem Blick auf die im jeweiligen Gebiet festgelegten Erhaltungsziele bzw. - bei ausgewiesenen Schutzgebieten - die in der Schutzerklärung enthaltenen Schutzzwecke in Mitleidenschaft ziehen.

Ob ein Projekt zu einer erheblichen Beeinträchtigung führen kann, erfordert eine Beurteilung, die wesentlich von naturschutzfachlichen Feststellungen und Bewertungen abhängt. Um die projektbedingten Einwirkungen zutreffend auf ihre Erheblichkeit hin beurteilen zu können, hat die Verträglichkeitsprüfung in einem ersten Schritt eine sorgfältige Bestandserfassung und Bewertung der von dem Projekt betroffenen maßgeblichen Gebietsbestandteile zu leisten. (BVerwG, Urt. v. 12.03.2008, Az. 9 A 3.06, BVerwGE 130, 299 ff.). Allerdings ist eine flächendeckende und umfassende Ermittlung des floristischen und faunistischen Inventars eines betroffenen FFH-Gebiets nicht erforderlich. Vielmehr genügt die Erfassung und Bewertung der für die Erhaltungsziele maßgeblichen Gebietsbestandteile in einem solchen Umfang, dass die Einwirkungen des Projekts bestimmt und bewertet werden können (BVerwG, Urt. v. 14.04.2010, NVwZ 2010, 1225 f.). Die anzuwendende Untersuchungsmethodik wird sich im Regelfall aus Kartier- und Beobachtungsbegehungen am Eingriffsort und der Auswertung von wissenschaftlicher Literatur zusammensetzen. Im Hinblick auf die Erfassung von Lebensraumtypen hat die Rechtsprechung eine behördliche Einschätzungsprärogative angenommen, und die gerichtliche Kontrolle zurückgenommen. Die Erfassung der Lebensraumtypen erfordert eine wertende Zuordnung, wobei die Zuordnungskriterien rechtlich nicht definiert sind, sondern der Tier- bzw. Pflanzensoziologie zu entnehmen sind. Maßgeblich sind die herrschenden fachwissenschaftlichen Auffassungen über die typprägenden Merkmale. Aufgrund der Vielzahl von Arten und ihre unterschiedliche Zusammensetzung in den Lebensräumen kann bei der Zuordnungsentscheidung nicht mehr als Plausibilität und Stimmigkeit erreicht werden (BVerwG, Urt. v. 12.03.2008, Az. 9 A 3.06, BVerwGE 130, 299 ff.). Die Rechtsprechung räumt auch hinsichtlich der Bestandsbewertung der Behörde eine naturschutzfachliche Einschätzungsprärogative ein. Aufgrund der Vielzahl der Bewertungskriterien, die u. a. der Definition des günstigen Erhaltungszustands aus Art. 1 Buchst. e) FFH-RL für die Lebensräume und aus Artikel 1 Buchst. i) FFH-RL für die Arten sowie aus den Kriterien des Anhangs III Phase 1 für die Gebietsauswahl entnommen werden können, ihrer Offenheit und ihres Angewiesenseins auf die Ausfüllung durch außerrechtliche Einschätzungen, kann auch diesbezüglich nicht von einem gerichtlich voll überprüfbar gesicherten Kenntnisstand ausgegangen werden (BVerwG, Urt. v. 12.03.2008, Az. 9 A 3.06, BVerwGE 130, 299 ff.).

Die im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung gewonnenen fachwissenschaftlichen Erkenntnisse sind zu dokumentieren. Nur eine Dokumentation kann den Beleg dafür liefern, den besten wissenschaftlichen Stand zum Zeitpunkt des Erlasses der Zulassungsentscheidungen erreicht zu haben, der zugleich der für die gerichtliche Überprüfung maßgebliche Zeitpunkt ist (BVerwG, Urt. v. 17.01.2007 Az. 9 A 20.05, NVwZ 2007, 1054 ff.). Die im Hinblick auf die Beeinträchtigung des Schutzgebiets relevanten Projektwirkungen müssen zunächst identifiziert werden. Dabei kann es sich um bau-, anlage- und betriebsbedingte Wirkungen handeln, die sich auf unterschiedliche Weise auf die für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteile auswirken können. Gleichgültig ist, ob es sich um direkte oder indirekte, kurz-, mittel- oder langfristige Einwirkungen handelt, ob Sie für sich oder erst im Zusammenwirken mit anderen Plänen oder Projekten nachteilige Auswirkungen zur Folge haben. Zu Gunsten eines Straßenbauvorhabens dürfen die vom Vorhabensträger geplanten oder im Rahmen der Planfeststellung behördlich angeordneten Schutz- und Kompensationsmaßnahmen berücksichtigt werden, sofern sie während der Bauarbeiten oder nach Eröffnung des Verkehrs sicherstellen, dass erhebliche Beeinträchtigungen verhindert werden (BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, Az. 9 A 20.05, NVwZ 2007, 1054 ff.).

Das Projekt kann zugelassen werden, wenn es nicht zu einer erheblichen Beeinträchtigung betroffener Natura-2000 Gebiete bezüglich der für diese festgesetzten Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteile führt. Ob Erhaltungsziele beeinträchtigt werden, ist eine vorrangig naturschutzfachliche Fragestellung, die anhand der Umstände des jeweiligen Einzelfalls beantwortet werden muss. Mit Blick auf die Erhaltungsziele des FFH-Gebiets stellt insofern der günstige Erhaltungszustand der geschützten Lebensräume und Arten ein geeignetes Bewertungskriterium dar. Ein günstiger Erhaltungszustand muss trotz des Vorhabens stabil bleiben (BVerwG, Urt. v. 17.01.2007 Az. 9 A 20.05, NVwZ 2007, 1054 ff.; BVerwG, Urt. v. 14.04.2010, Az. 9 A 5.08, NVwZ 2010, 1225 ff.).

c) Innerhalb der Schutzgebiete kommt es zu keiner Flächeninanspruchnahme, zudem orientiert sich das Vorhaben am Bestand. Im Untersuchungsgebiet liegen Nachweise für den Kiebitz und für die Wiesenschafstelze vor. Gemäß den Erhaltungszielen des SPA Gebietes 7427- 471 „Schwäbisches Donaumoos“ sind die Populationen von Kiebitz und Wiesenschafstelze zu erhalten oder wiederherzustellen. Die Straßenbaumaßnahme findet in einer Entfernung von mehr als 600 m zu den Grenzen des Vogelschutzgebietes statt. Eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele des Vogelschutzgebietes kann daher ausgeschlossen werden.

Auch die Erhaltungsziele des FFH Gebietes 7428 - 301 „Donauauen zwischen Thalfingen und Höchststädt“ werden durch das Bauvorhaben nicht beeinträchtigt. Daher ist für diese Gebiete auch nach Einschätzung der höheren Naturschutzbehörde keine FFH- Verträglichkeitsprüfung erforderlich.

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

1. **Planungsleitsätze**

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

2. **Planrechtfertigung**

Der Ausbau der B 16 im plangegegenständlichen Bereich 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 Bundesstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern.

Die B 16 weist im gegenständlichen Bereich einen hohen Schwerverkehrsanteil von bis zu 19,3% auf. Der dadurch auftretende Kolonnenverkehr führt bereits jetzt zu gefährlichen Überholmanövern, die die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss beeinträchtigen. Der hohe Schwerverkehrsanteil macht es Verkehrsteilnehmern nahezu unmöglich, gesicherte Überholvorgänge durchzuführen. Nach der Verkehrsprognose für das Jahr 2030 ist mit einem Schwerverkehrsanteil von 20,6 % zu rechnen. Deshalb wurde für die B 16 ein Konzept alternierend angeordneter Zusatzstreifen ausgearbeitet. Durch die abschnittsweise Aufweitung des zweistreifigen Querschnitts um einen Überholstreifen werden die Überholvorgänge auf die Überholabschnitte konzentriert und die Anzahl gefährlicher Überholmanöver reduziert. Dadurch wird die Verkehrssicherheit erhöht und der Verkehrsablauf verbessert.

Von einigen privaten Einwendern und dem Bund Naturschutz in Bayern e.V. (BN) wird jedoch die Notwendigkeit bzw. Sinnhaftigkeit des Ausbaus der B 16 infrage gestellt. Der BN verneint eine zwingende Notwendigkeit mit Blick auf die aktuellen Verkehrszahlen von 7292 Kfz/24 h sowie die Prognosezahlen für 2030 mit 7599 Kfz/ 24 h. Zudem bezweifelt er, dass die Prognosezahlen wegen der nach-

haltig veränderten Arbeitswelt und Mobilität infolge der Pandemie überhaupt erreicht werden. Dabei verkennt er zum einen, dass weder für eine Planrechtfertigung noch für die Vermeidbarkeit von Eingriffen im Sinne des § 15 BNatSchG eine zwingende Notwendigkeit erforderlich ist. Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts reicht es aus, wenn eine Maßnahme vernünftigerweise geboten ist. Die Maßnahme ist - wie oben bereits dargelegt - vernünftigerweise geboten, weil dadurch die Verkehrssicherheit erhöht wird. Ob und wie die Pandemie das Mobilitätsverhalten nachhaltig verändern wird bzw. verändert hat, lässt sich derzeit nicht ausreichend sicher abschätzen. Untersuchungen zu dieser Thematik laufen derzeit. Zwar entfallen durch die Möglichkeiten des Home-Offices Fahrten zum Arbeitsplatz. Andererseits steigen viele Fahrgäste vom öffentlichen Personennahverkehr auf private PKWs um, um Infektionen mit Corona zu vermeiden. Im Jahr 2021 weist die Zählstelle, die genau im Bereich des 3-streifigen Ausbaubereiches liegt, einen DTV von 7700 KFZ/24 h auf, so dass kein Rückgang im Mobilitätsverhalten der Verkehrsteilnehmer nach der Pandemie festzustellen ist.

Vor allem im Hinblick auf den hohen Schwerverkehrsanteil von bis zu 19,3% ist der Ausbau geboten. Hinzu kommt im plangegegenständlichen Abschnitt, dass wegen der Nähe zur Donau insbesondere im Frühjahr und Herbst häufig Nebel auftritt, der die Überholsicht im Zuge der B 16 stark einschränkt und gesicherte Überholvorgänge zusätzlich erschwert. Durch Zusatzstreifen wird diese Gefahrensituation entschärft und die Verkehrssicherheit wesentlich verbessert. Aus diesem Grund hat auch das Landratsamt Dillingen an der Donau den dreistreifigen Ausbau ausdrücklich begrüßt und betont, dass es gerade auf der B 16 im Bereich Peterswörth immer wieder wegen gefährlicher Überholvorgänge zu Unfällen kommt. Deshalb ist es auch nicht relevant, dass das Verkehrsaufkommen auf der bestehenden B 16 im gegenständlichen Abschnitt deutlich unter dem Bundesstraßendurchschnitt liegt.

3. Ermessensentscheidung

3.1 Allgemeine Ermessenserwägungen

Die Planfeststellungsbehörde hat bei der Planabwägung auch gesamtvorhabenbezogen geprüft, ob die Gründe, die für das Gesamtvorhaben 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 entgegenstehenden Belangen dem Interesse an der Durchführung des Vorhabens der Vorrang einzuräumen ist.

Die für das Vorhaben sprechenden Gründe wurden im Wesentlichen im vorstehenden Abschnitt Planrechtfertigung (C. III. 2.) dieses Beschlusses dargelegt. Diesen öffentlichen Belangen stehen zwar unbestreitbar private Belange einzelner Grundstücksbetroffener gegenüber. Auch Boden wird zwangsläufig teilweise 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. Im Bereich der Ausbaustrecke entstehen keine unzumutbaren Verkehrsgerausche. Auch die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes stehen dem Ausbau der B 16 im plangegenständlichen 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 (Minimierungsmaßnahme), durch Gestaltungsmaßnahmen und die Ausgleichsmaßnahmen 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.

Zusammenfassend wird festgestellt, dass die Planung den Ergebnissen der vorbereitenden Planungen und dem damit verfolgten Planungsziel entspricht. Sie berücksichtigt die in den einschlägigen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Ge- und Verbote und entspricht schließlich den Anforderungen des

Abwägungsgebots. Sie enthält keine unverhältnismäßigen Eingriffe in private Rechte Dritter und ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung des Planfeststellungsbeschlusses gerechtfertigt.

3.2 Trassenvarianten

3.2.1 Allgemeines

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

3.2.2 Darstellung der Varianten und Abwägung

Beim Planfeststellungsvorhaben handelt es sich um einen Bestandsausbau, daher wurde für die Streckenführung keine Variantenanalyse mit einer Neutrassierung durchgeführt. Die Frage der Alternative stellte sich insoweit nur hinsichtlich des Anbaus einer 3. Spur auf der Nord- oder Südseite der Bestandsstrecke so-

wie hinsichtlich der Anlage des Hauptwirtschaftsweges. Lage und Höhe des Zusatzfahrstreifens ist durch die Anschlussstelle Gundelfingen/Peterswörth, die mittlerweile gebaut ist, bereits vorgegeben, da sich ab der Anschlussstelle Peterswörth der Beschleunigungsstreifen in Fahrtrichtung Günzburg als Spuraddition geradezu anbietet. Auch im Rahmen einer Raumempfindlichkeitsanalyse wurde die Entscheidung zugunsten der Nordseite getroffen. Die Anlage des durchgehend ausgebauten Hauptwirtschaftsweges erfolgt auf der nördlichen Seite der B 16, weil die Wegeführung nördlich der B 16 bereits durchgängig vorhanden ist. Außerdem wird der begleitende Weg damit auf die angrenzenden Planungsabschnitte und die AS Gundelfingen/ Peterswörth abgestimmt.

3.2.3 Ergebnis

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Entscheidung zu Gunsten der Planfeststellungsvariante nach den gesetzlichen Planungsvorgaben und dem Gebot der Planrechtfertigung getroffen wurde. Bei dieser Entscheidung hat die Planfeststellungsbehörde alle abwägungserheblichen Belange berücksichtigt und mit abgewogen. Aufgrund der bereits dargelegten Gründe wird im Rahmen des pflichtgemäßen Ermessens und unter Berücksichtigung der Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit der planfestgestellten Lösung der Vorzug gegeben.

3.3 Ausbaustandard

Auch die Dimensionierung und Ausgestaltung des Vorhabens entspricht dem Gebot der sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange.

Der Vorhabensträger hat sich bei der Planung an den "Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL)- Ausgabe 2012" orientiert. Die darin dargestellten verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse geben den Stand der Technik wieder und enthalten wertvolle Anleitungen für den Straßenbau. Sie stellen jedoch keine absoluten Maßstäbe dar, vielmehr sind diese Erfordernisse auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüberzustellen.

Die B 16 hat im gegenständlichen Bereich überregionalen Verbindungscharakter und ist gemäß RIN der Verbindungsfunktionsstufe II zuzuordnen. Gemäß RAL

werden Streckenzüge einer Landstraße über die Straßenkategorie einer bestimmten Entwurfsklasse zugeordnet. Für die B 16 ergibt sich entsprechend der Straßenkategorie LS II die Einordnung in die Entwurfsklasse EKL 2. Aus der Betriebsform EKL 2 ergibt sich der anzuwendende Regelquerschnitt RQ 11,5+ mit einer Fahrbahnbreite von 12,0 m inklusive Überholfahrstreifen im 3-streifigen Bereich.

Aufgrund der vorgegebenen Lage und Höhe der Bestandstrasse wird auf eine gesonderte Trassierung des Zusatzfahrstreifens verzichtet.

Die festgestellte Planung ist sowohl hinsichtlich ihres Ausbaustandards wie auch der Trassierung ausgewogen.

4. Raum- und Fachplanung

4.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Das plangegenständliche Vorhaben entspricht auch den Zielsetzungen der Raumordnung, Landes- und Regionalplanung. Die B 16 stellt eine wichtige überregional bedeutsame Verkehrsachse zwischen den Städten Füssen, Mindelheim, Günzburg, Dillingen und Regensburg dar. Sie verbindet die als Oberzentrum ausgewiesenen Städte Günzburg, Lauringen (Donau), Dillingen an der Donau und Donauwörth.

Eines der zentralen Ziele der Raumordnung 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 LEP 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) Rechnung getragen.

Das Vorhaben steht auch mit den Zielen und Grundsätzen des Regionalplans für die Region Augsburg (RP 9) in Einklang. Zwar befindet sich das Vorhaben teilweise im Randbereich des im genannten Regionalplan festgelegten Vorranggebietes für den Abbau von Kies und Sand, Nummer 407 (vergleiche RP 9 B II 5.3.1 (Z) i.V.m. RP 9 Karte 2a). Gemäß RP 9B II 5.1 (Z) soll in Vorranggebieten dem Abbau von Bodenschätzen Vorrang gegenüber konkurrierenden Nutzungsansprüchen zukommen. Gleichwohl kann der geplante dreistreifige Ausbau der

B 16 unter Berücksichtigung des regionalplanerischen Unschärfebereichs hingenommen werden. Dies haben die höhere Landesplanungsbehörde und der Regionale Planungsverband Augsburg bestätigt.

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

Den positiven Auswirkungen der Planung stehen keine überörtlich bedeutsamen nachteiligen Auswirkungen gegenüber.

4.2 Städtebauliche Belange

Das Vorhaben widerspricht keinen städtebaulichen Belangen.

Der Einwand der Stadt Gundelfingen, die B 16 würde künftige Wohn- und Gewerbebautätigkeiten behindern, geht beim gegenständlichen, bestandsorientierendem Abschnitt auf freier Strecke ins Leere. Konkrete Planungsabsichten der Stadt Gundelfingen in diesem Raum werden nicht angeführt und sind auch nicht bekannt. Im Übrigen hat die Stadt Gundelfingen den verkehrssicheren Ausbau der B 16 ausdrücklich begrüßt.

5. Immissionsschutz

5.1 Lärmschutz

Die Planfeststellungsmaßnahme 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 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 Verkehrsräusche 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. Die Grenzwerte gemäß § 2 der Verordnung betragen:

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 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. Nach § 3 der 16. BImSchV ist der Beurteilungspegel für Straßen nach Anlage 1 zu der genannten Verordnung zu berechnen. Bei diesen Berechnungen wird regelmäßig nur der von der neuen oder geänderten Straße ausgehende Verkehrslärm zugrunde gelegt (vgl. BVerwG vom 21.03.1996, 4 C 9.95, NVWZ 1996, 1003).

Nach § 1 16. BImSchV sind Lärmschutzmaßnahmen grundsätzlich nur beim Neubau oder bei wesentlichen Änderungen bestehender Straßen vorzusehen. Bei dem plangegegenständlichen Vorhaben handelt es sich rechtlich nicht um einen Neubau. Durch den zusätzlichen Anbau eines 3. Fahrstreifens beim Ausbau der B 16 handelt es sich um eine wesentliche Änderung einer Straße. Daher sind die Grenzwerte der 16. BImSchV in diesem Abschnitt einzuhalten.

Die nächstgelegene Wohnbebauung befindet sich Südosten östlich des Baubeginns (Maxfelderhof) und damit außerhalb des Bauabschnittes. Nach der schalltechnischen Untersuchung ist sowohl im Tagbereich als auch im Nachtbereich mit keinen Grenzwertüberschreitungen zu rechnen.

5.2 Luftreinhaltung

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

Mit dem Verfahren „Richtlinien zu Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung“ (RLuS 2012) wurden die Schadstoffe Stickstoffdioxid und Feinstaub am nächst gelegenen Wohnanwesen ermittelt. Die Grenzwerte der 39. BImSchV werden eingehalten.

6. Wasserhaushalt, Gewässer- und Bodenschutz

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

6.1 Straßenentwässerung

Die geplante Straßenentwässerung hat keine negativen Auswirkungen auf die Wasserwirtschaft.

In den Dammbereichen wird das Oberflächenwasser über Bankette und Böschungen in das anschließende Gelände abgeleitet und großflächig versickert bzw. verdunstet. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazität des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen. Für dieses Entwässerungskonzept ist eine wasserrechtliche Erlaubnis nicht erforderlich. Dies gilt auch für das restliche Oberflächenwasser, welches auf dem parallel verlaufenden Hauptwirtschaftsweg im Norden und dem geschotterten Wirtschaftsweg im Süden anfällt. Auch dieses wird breitflächig über das Bankett und die Böschung abgeleitet.

Im Entwässerungsabschnitt 1 (Bau-km 0+000 bis 1+700) wird das anfallende Niederschlagswasser über Böschungen und Bankette in eine Sickermulde in den Untergrund abgeleitet. Diese gezielten Einleitungen sind gemäß §§ 8, 9 WHG erlaubnispflichtig. Die für die Einleitungen erforderliche Erlaubnis wird von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung nicht erfasst (§ 19 Abs. 1 WHG), sondern ist unter A. IV. 1. des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen. Die gehobene Erlaubnis nach §§ 10, 15 WHG konnte unter Ausübung pflichtgemäßen Ermessens unbefristet erteilt werden, weil – wie das WWA Donauwörth bestätigt hat – bei Beachtung der unter A. IV. 2. des Beschlusstextes festgesetzten Auflagen schädliche Gewässeränderungen nicht zu erwarten sind und andere

Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften erfüllt werden (§ 12 WHG).

Das Landratsamt Dillingen a. d. Donau hat das gemäß § 19 Abs. 3 WHG notwendige Einvernehmen hierzu erklärt.

6.2 Bodenschutz

Dem Vorhaben stehen auch 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. 3d BBodSchG). Das dargestellte öffentliche Interesse an der Durchführung der Straßenbaumaßnahme (Nutzungsfunktion im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 3d BBodSchG) rechtfertigt hier die Nachteile, die die Maßnahme durch den Eintrag von Stoffen aus dem Verkehr und die Belastung durch die Bauarbeiten sowie die Herstellung und Unterhaltung der Anlage für die anderen Funktionen des Bodens mit sich bringt. Soweit durch das planfestgestellte Vorhaben Belastungen des Bodens erfolgen, sind diese unvermeidbar.

Zwar kann nicht völlig ausgeschlossen werden, dass durch die Schadstoffe der Kraftfahrzeuge die Bodenverhältnisse in unmittelbarer Fahrbahnnähe verschlechtert werden. Diese Bodenbelastung ist jedoch in der Regel gering, hält zumeist die Prüfwerte der Bodenschutzverordnung ein und ist mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand nicht vermeidbar. 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 oder Altstandorte noch Verdachtsflächen bekannt.

Die vom Wasserwirtschaftsamt Donauwörth vorgeschlagenen Hinweise wurden unter A IV2.2 weitgehend umgesetzt.

6.3 Anlagen an Gewässern und Gewässerausbau

Die Ausgleichsfläche 4 ACEF auf der Flurnummer 1428 Gemarkung Unterthürheim befindet sich im festgesetzten Überschwemmungsgebiet der Donau

und grenzt an den Landgraben, einem Gewässer 3. Ordnung an. Es entstehen keine Nachteile durch den Oberbodenabtrag für Dritte, für den Landgraben und sein Überschwemmungsgebiet. Die am Landgraben geplante Uferaufweitung stellt einen genehmigungspflichtigen Gewässerausbau gemäß § 67 Abs. 2, 68 Abs. 1 WHG dar. Im Rahmen der straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren entfällt diese wasserrechtliche Plangenehmigung jedoch wegen der Konzentrationswirkung der straßenrechtlichen Planfeststellung gemäß Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG. Die Ausbaumaßnahme konnte gestattet werden, da das Abflussverhalten des Wassers in diesen Bereichen nicht wesentlich verändert und nicht beeinträchtigt wird.

Die Ausgleichsfläche 5 ACEF liegt auf einer Teilfläche der Flurnummer 84, Gemarkung Hausen, Dillingen an der Donau. Sie befindet sich teilweise im vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiet des Zwergbachs, einem Gewässer 3. Ordnung. Auf der Fläche werden Strukturen für die Zauneidechse angelegt. Errichtet werden Totholzhaufen, Sandlinsen, Bollsteinschüttungen und Winterquartiere. Mageres Grünland wird angesät. Nach der „Verordnung an Gewässern 3. Ordnung im Regierungsbezirk Schwaben vom 26.11.1999“ sind Anlagen am Zwergbach genehmigungspflichtig. Die genannten Maßnahmen stellen jedoch keine Anlagen im Sinne des § 36 WHG dar. Im Übrigen wäre eine etwaig erforderliche Genehmigung gemäß Art. 20 BayWG von der Konzentrationswirkung des straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens umfasst.

7. Naturschutz, Landschaftspflege und Artenschutz

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) und 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).

Dem Vorhaben stehen – auch unter Berücksichtigung dieser Zielsetzungen – keine unüberwindlichen naturschutzrechtlichen Hindernisse entgegen. Zwar führt die Verwirklichung des Bauvorhabens - wie in Unterlagen 19 dargelegt - zu

Eingriffen in Natur und Landschaft. Diese dienen jedoch dem überwiegenden öffentlichen Interesse an der Verbesserung der Verkehrs Infrastruktur.

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.

Die planfestgestellte Baumaßnahme trägt dem naturschutzrechtlichen Gebot der Vermeidung von Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sowie dem Gebot zum sparsamen und schonenden Umgang mit Grund und Boden so weit wie möglich Rechnung. Bei der Planung wurde auf ein möglichst geringes Maß an Neuversiegelung geachtet. Im Übrigen wird auf die vorgesehenen Maßnahmen in der landschaftspflegerischen Begleitplanung (LBP) (Unterlage 19.1 und Unterlage 9.3) verwiesen. Es werden diverse Vermeidungsmaßnahmen (Vorgaben zur Baufeldfreimachung, Bauzeitenregelungen, Umweltbaubegleitung) durchgeführt. Auch erfolgt der Ausbau bestandsnah und orientiert sich am bisherigen Straßenverlauf. Allerdings hat die höhere Naturschutzbehörde in einer ersten Stellungnahme darauf hingewiesen, dass die vorgesehene Überführung des Wirtschaftsweges zu einer für Wiesenbrüter problematischen Kulissenwirkung führen würde und deshalb zumindest eine Unterführung des Wirtschaftsweges vom Vorhabensträger zu prüfen sei. Der Vorhabensträger hat dazu überzeugend darlegen können, aus welchen Gründen eine Überführung des Wirtschaftsweges vorzugswürdig sei. So befindet sich im betroffenen Bereich ein Bodendenkmal sowie eine Vermutungsfläche für Denkmäler. Durch die Überführung der des Wirtschaftsweges wird das archäologische Erbe durch Überdeckungen erhalten. Bei einer Unterführung würde das Bodendenkmal zerstört und müsste durch eine fachgerechte Ausgrabung zumindest als Archivquelle gesichert werden. Ein weiterer Grund für die Wahl einer Überführung liegt darin, dass eine Unterführung nach den nachvollziehbaren Forderungen der Landwirtschaft eine lichte Höhe von mindestens 4,50 m aufweisen müsse. Der Grundwasserspiegel liegt aber

3,4 m unter der Geländeoberkante. Somit liegt die Unterführung unter dem bestehenden Grundwasserstand, dies macht verschiedene äußerst aufwändige Baumaßnahmen erforderlich. So wäre der Bau einer „weißen Wanne“ erforderlich, um die Dichtheit gegenüber dem anstehenden Grundwasser zu gewährleisten. Damit verbunden wäre ein dauerhafter Eingriff in das Grundwasser. Des Weiteren wäre zum Bau der Unterführung eine in das Grundwasser einbindende Baugrube notwendig. Im betroffenen Bereich liegen schlämmkornarme Kiesel vor, die eine sehr hohe Durchlässigkeit aufweisen und deshalb eine geschlossene Wasserhaltung mit Baugrubenumschließung erforderlich machen würden. Zuletzt würden durch den Bau der Unterführung hohe Mengen an Aushubmaterial entstehen, deren Einbau vor Ort dem naturschutzfachlichen Ziel, die ebene und weitläufig einsehbare Landschaft zu erhalten und eine Kulissenwirkung zu vermeiden, entgegenliefe. Um das anfallende Oberflächenwasser aus der Grundwasserwanne heraus zu befördern, wäre außerdem der Bau einer Pumpanlage mit Betriebsgebäude erforderlich.

Die LBP wurde, auch nach Einschätzung der höheren Naturschutzbehörde, sorgfältig ausgearbeitet.

Die verbleibenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen sind ebenfalls in der landschaftspflegerischen Begleitplanung dargestellt. Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt vor allem Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen und Arten und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich durch die im landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmenplan (Unterlage 9.2) dargestellten und im Textteil des landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlage 19.1.1T) beschriebenen Ausgleichsmaßnahmen(3 A CEF - Anlage eines Buntbrachestreifens für Feldlerche und Wiesenschafstelze und als naturschutzfachliche Aufwertung, 4 A CEF – Anlagen von Seigen für den Kiebitz und Anlage von Feuchtbiotopen und extensivem Grünland, 5 A CEF – Anlage eines Ersatzhabitats für die Zauneidechse, 6 ACEF – Nistkästen für Höhlenbrüter und Ersatzquartiere für Fledermäuse) - kompensieren.

Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild und der sich daraus ableitende Bedarf an Kompensationsmaßnahmen sind nur begrenzt berechenbar. Neben der flächigen Ermittlung der Eingriffe (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. Die Ermittlung der Wertpunkte (WP) ist anhand der Biotopwertliste zur BayKompV erfolgt.

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 9.4.1T (tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation) dargestellt. Nach den Berechnungen des Vorhabenträgers ergab sich ein Kompensationsbedarf von 87.993 Wertpunkten für flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzgutes Arten und Lebensräume. Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen werden mit 151.685 Wertpunkten bewertet. Eine rechnerische Kompensation im Sinne der bayerischen Kompensationsverordnung ist daher gegeben, es besteht ein Überschuss von 63.692 Wertpunkten. Auf agrarstrukturelle Belange wurde ausreichend Rücksicht genommen. Insbesondere beansprucht der Vorhabensträger landwirtschaftlich besonders geeignete Böden nur im unbedingt erforderlichen Umfang.

Über den im Rahmen des Biotopwertverfahrens ermittelten Kompensationsbedarf hinaus entsteht ein zusätzlicher Bedarf an CEF-Maßnahmen für Eingriffe in Habitate der Fledermäuse und der höhlenbrütenden Vogelarten. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen sowie der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF Maßnahmen) ist sichergestellt, dass keine erheblichen vorhabenbedingten Beeinträchtigungen für diese Tierarten zurückbleiben werden.

Das Landschaftsbild wird durch die Rodung straßenbegleitender Gehölzbestände, die das Landschaftsbild prägen, beeinträchtigt. Mittelfristig können diese Effekte durch Gestaltungsmaßnahmen wiederhergestellt bzw. neugestaltet werden. Das Ausgleichskonzept wurde von der höheren Naturschutzbehörde bei der Regierung von Schwaben geprüft und im Grundsatz für angemessen und sachgerecht gehalten.

Von der Konzentrationswirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses sind alle naturschutzrechtlich erforderlichen Entscheidungen erfasst.

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.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

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 gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwintungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert.

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 gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

7.2.2 Ausnahme

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 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 vorhabenbedingten Auswirkungen auf besonders geschützte Tier- und Pflanzenarten, die nicht in Anhang IV der RL 92/43 EWG aufgeführt und keine europäischen Vogelarten sind, im Rahmen der Eingriffsregelung des § 15 BNatSchG zu prüfen sind. Die Prüfung erfolgt an anderer Stelle des Beschlusses. Daneben enthält die Vorschrift des § 44 Abs. 5 BNatSchG Maßgaben, die der Prüfung der Zugriffsverbote zu Grunde gelegt wurden.

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 europäischen Vogelarten sind, im Rahmen der Eingriffsregelung des § 15 BNatSchG zu prüfen sind. Die Prüfung erfolgt an anderer Stelle des Beschlusses. Daneben enthält die Vorschrift des § 44 Abs. 5 BNatSchG Maßgaben, die der Prüfung der Zugriffsverbote zu Grunde gelegt wurden.

Vor dem Hintergrund der dargestellten Rechtslage hat der Vorhabensträger diejenigen der in Anhang IV der FFH-RL aufgeführten Arten und europäischen Vogelarten, die nach der vorhandenen Lebensraumausstattung im Untersuchungsgebiet vorkommen können, einer vertieften Untersuchung unterzogen, vgl. Unterlage 19.2 (saP). 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 diejenigen Arten nicht unterzogen zu werden, für die eine verbotstatbestandsmäßige Betroffenheit durch das jeweilige Projekt mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann (Relevanzschwelle).

Das methodische Vorgehen und die Begriffsabgrenzungen der vom Vorhabenssträger vorgelegten Unterlagen zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung („saP“, vgl. Unterlage 19.2) entspricht den „Hinweisen zur Aufstellung naturschutzfachlicher Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Straßenplanung (saP)“, Stand 08/2018 des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bauen und Verkehr.

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.

Im Ergebnis sind keine Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 4 in Verbindung mit Abs. 5 BNatSchG erfüllt. Es wird daher keine Ausnahme gem. § 45 Abs. 7 Satz 1 und 2 BNatSchG für das Vorhaben benötigt.

Durch das Vorhaben werden zwar sowohl europarechtlich geschützte Arten gem. Anhang IV FFH-RL, nämlich die Zauneidechsen, als auch europäische Vogelarten i.S. v. Art. 1 VS-RL beeinträchtigt. Bei den durch das Vorhaben betroffenen FFH-Anhang IV-Arten und den europäischen Vogelarten bleibt jedoch die ökologische Funktion der Fortpflanzungsstätten im räumlichen Zusammenhang durch die vorgesehenen konfliktvermeidenden Maßnahmen weiterhin erhalten bzw. wird nicht verschlechtert. Schädigungen bzw. Störungen mit Auswirkungen auf die lokalen Populationen sind ebenfalls nicht gegeben. Auch wird das Risiko des Verletzens und des Tötens von Individuen durch das Vorhaben nicht signifikant erhöht. Wesentlich hierfür sind die Einhaltung vorgegebener zeitlicher Arbeitsprozesse bei der Baufeldräumung (z.B. Rodungs- und Fällarbeiten nur außerhalb der Brutzeit, Vermeidungsmaßnahme 1 V;) sowie weitere Vermeidungsmaßnahmen zur Umsiedelung von Zauneidechsen 1.3 V, Bauzeitenregelungen zum Schutz der Fledermäuse 1.1 V und Maßnahmen zur Sicherung von Quartierbäumen 1.2 V.

Zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität sind vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen im Sinne von § 44 Abs. 4 Satz 3 BNatSchG vorgesehen. Zum Ausgleich für den Verlust von 4 Brutplätzen der Feldlerche wird ein Buntbrachestreifen angelegt (Maßnahme 3 ACEF). Zum Ausgleich der Beeinträchtigung von 2 Brutplätzen des Kiebitzes werden Seigen auf mindestens 5000 m² der Ausgleichsflächen angelegt. (Maßnahme 4 ACEF).

Als Ersatz für den Lebensraumverlust der Zauneidechse wird ein geeignetes Ersatzhabitat mit einer Fläche von 3500 m² angelegt. (Maßnahme 5 ACEF)

Für Höhlenbrüter werden Nistkästen, für Fledermäuse Ersatzquartiere geschaffen (Maßnahme 6 ACEF)

Es werden somit für keine Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sowie der europäischen Vogelarten gem. Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1, 2 und 3 i.V.m. Abs. 5 BNatschG erfüllt. Es wird daher keine Ausnahme gem. § 45 Abs. 7 Satz 1 und 2 BNatSchG für das Vorhaben benötigt. Im Einzelnen wird auf die Unterlage 19.1.1T sowie auf die natur-schutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung, Unterlage 19.2 verwiesen. Die Planfeststellungsbehörde macht sich diesbezüglich die darin enthaltenen Aussagen zu Eigen.

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

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

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

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

Säugetiere:

Biber

Abendsegler, Braunes Langohr, Breitflügelfledermaus, Langohrart

Großes Mausohr, Wasserfledermaus, Nordfledermaus, Zwergfledermaus

Fransenfledermaus; Großer Abendsegler, Rauhautfledermaus

Kleine Bartfledermaus, Zweifarbfledermaus

Lurche Laubfrosch

Reptilien: Zauneidechse

Darüber hinaus sind zahlreiche europäische Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschutz-RL im Untersuchungsraum nachgewiesen oder können potentiell vorkommen. Insoweit wird auf die Tabelle 1 der Unterlage 19.4T, Seite 8-9 verwiesen.

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

Bezüglich der Einzelheiten wird auf den Fachbeitrag der saP (Unterlage 19.2) verwiesen. Die darin vom Fachgutachter dokumentierten Ermittlungen und Bestandserhebungen sowie die Bewertungen sind plausibel und nachvollziehbar. Diese Einschätzung wird von der höheren Naturschutzbehörde geteilt. An der ordnungsgemäßen Ermittlungsmethodik bestehen keine Zweifel.

7.2.4 Zusammenfassende Bewertung

Aufgrund der im Maßnahmenplan des landschaftspflegerischen Begleitplans enthaltenen vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen), der funktionserhaltenden Maßnahmen zum Artenschutz wie auch 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. Klimaschutz

Das Vorhaben kann auch unter Berücksichtigung der Belange des Klimas planfestgestellt werden.

8.1 Rechtsgrundlagen

Bei der Abwägungsentscheidung wurden die Aspekte des globalen Klimaschutzes und der Klimaverträglichkeit nach Art. 20 a GG in Verbindung mit § 13 Abs. 1 Satz 1 Bundes- Klimaschutzgesetz (KSG) berücksichtigt. Dabei verlangt das Berücksichtigungsgebot des § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG von der Planfeststellungsbehörde, mit einem - bezogen auf die konkrete Planungssituation - vertretbarem Aufwand zu ermitteln, welche CO₂ relevanten Auswirkungen das Vorhaben hat und welche Folgen sich daraus für die Klimaschutzziele des KSG ergeben. Zweck des KSG ist es, zum Schutz vor den Auswirkungen des weltweiten Klimawandels die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben unter Berücksichtigung der ökologischen, sozialen und ökonomischen Folgen zu gewährleisten. Das Berücksichtigungsgebot führt nicht zwingend zur Durchsetzung als übergeordneter Belang, denn es verlangt seinem Wesen nach eben nur die Berücksichtigung, nicht die Beachtung. Nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG 9 A 7. 21 vom 04.05.2022) formuliert das Gebot keine gesteigerte Beachtungspflicht und ist nicht im Sinne einer eines Optimierungsgebote es zu verstehen. Ein Vorrang des Klimaschutzgebotes gegenüber anderem Belangen lässt sich weder aus Art. 20 a GG noch aus § 13 KSG ableiten. Die Gebote, den Belangen des Klimaschutzes in die Abwägung einzustellen und die im Klimaschutzgesetz festgelegten Klimaschutzziele zu berücksichtigen, sind nicht dahin zu verstehen, dass nur noch klimaneutrale Straßenvorhaben planfestgestellt werden dürften, oder Vorhaben die emissionsmindernd wirken oder einem bestimmten Grenzwert einhalten.

Auch aus dem bayerischen Klimaschutzgesetz (BayKlimaG) lassen sich keine strengeren Maßstäbe entnehmen. Danach hat der Vorhabensträger als staatliche Behörde die Verwirklichung der Minderungsziele des bayerischen Klimaschutzgesetzes im Rahmen seiner hoheitlichen Planungstätigkeit gemäß Art. 2 Abs. 3 Satz 2 BayKlimaG zu unterstützen, dies gilt auch für die Planfeststellungsbehörde bei ihrer Entscheidung. Minderungsziel ist es gemäß Art. 2 Abs. 1 BayKlimaG, das CO₂ Äquivalent der Treibhausgasemissionen je Einwohner bis zum Jahr 2030 um mindestens 55 % zu senken, bezogen auf den Durchschnitt des Jahres 1990 es soll damit auf unter 5 t pro Einwohner und Jahr sinken. „Unterstützen“ bedeutet dabei, dass die Belange des Klimaschutzes im Rahmen des geltenden Rechts bei allen hoheitlichen Entscheidungsprozessen der staatlichen Behörden zu verankern sind.

8.2 Ermittlung der klimarelevanten Auswirkungen des Vorhabens

Um feststellen zu können, inwieweit das Vorhaben den Zielen und dem Zweck des KSG entspricht, sind die zu erwartenden und dem Vorhaben zuzurechnenden THG Emissionen im Wege einer Abschätzung zu ermitteln. Wie bereits ausgeführt, hat der Vorhabensträger hierzu eine eigene Untersuchung durch das Büro Professor Schaller UmweltConsult GmbH (psu) mit Datum vom 04.04.2023 vorgelegt, die auf Grundlage des Methodenpapiers zur Berücksichtigung des globalen Klimas bei der Straßenplanung in Bayern“ des bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr vom 17.11.2022 erstellt wurde. Die Beurteilung der Auswirkungen erfolgt differenzierend nach den Sektoren Industrie, Verkehr sowie Landnutzungsänderung. Die ermittelten Auswirkungen sind bereits im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung unter C II 3.3 dargestellt worden, hierauf wird verwiesen.

8.3 Bewertung

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass der Ausbau der B 16 insgesamt eine emissionserhöhende Wirkung hat und deshalb für sich betrachtet den Minderungszielen des KSG nicht entspricht.

Die vorgelegte Untersuchung des Vorhabensträgers entspricht aus Sicht der Planfeststellungsbehörde der derzeit verfügbaren Methodik zur Erfassung von THG Emissionen bei Straßenausbauvorhaben.

Die Untersuchungen haben gezeigt, dass zwar keine Erhöhung der THG Emissionen durch die Verkehrsveränderungen zu erwarten ist. Andererseits zeigen sie, dass bei der Lebenszyklusbetrachtung des Vorhabens davon auszugehen ist, dass THG Emissionen entstehen. Hinsichtlich der landnutzungsbedingten Emissionen sind im plangegegenständlichen Gebiet keine wertvollen Böden, die als CO₂ Senken oder CO₂ Speicher wirken könnten, vorhanden. Der Verlust an Gehölzstrukturen wird durch Ausgleichsmaßnahmen kompensiert.

Die dem Vorhaben zurechenbar jährliche CO₂ Belastung aus den Lebenszyklusemissionen ist im Verhältnis zu den Jahres Emissionsmengen, die nach Anlage 2 zu § 4 KSG im Industriesektor zur Erreichung der nationalen Klimaschutzziele zulässig sind, als gering zu betrachten. Zwar lässt sich diese Aussage für eine Vielzahl von Verfahren machen, sodass sie in einer Gesamtbetrachtung wieder einen größeren Anteil am Budget einnehmen, trotzdem gibt es in der derzeitigen Situation keine gesetzliche Regelung, ab welcher Größenordnung ein Verfahren nicht durchgeführt werden soll.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde überwiegen daher insgesamt die mit der Verwirklichung verbundenen Vorteile die mit der Realisierung des Vorhabens

eintretenden Nachteile. Zwar kommt es zu einer Erhöhung der klimaschädlichen THG Emissionen, auf der anderen Seite stehen aber die mit dem Vorhaben verfolgten Planungsziele einer Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verringerung des Unfallgeschehens sowie einer Steigerung der Leichtigkeit des Verkehrs. Der Umstand, dass die Umsetzung des Vorhabens zwangsläufig mit CO₂-Emissionen verbunden ist und daher auch ein gewisser Anteil des nach den Vorgaben des KSG für das Jahr 2030 verbleibenden CO₂ Budgets verbraucht wird, steht der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen.

9. Land- und Forstwirtschaft, Jagd- und Fischereiwesen

9.1 Landwirtschaft

Das planfestgestellte Straßenbauvorhaben ist mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar. Die Maßnahme beansprucht nur in geringem Umfang Grundeigentum, das bisher als landwirtschaftliche Ackerfläche und Grünland genutzt wird. Im Einzelnen wird auf den Grunderwerbsplan und das Grunderwerbsverzeichnis verwiesen. Diese Inanspruchnahme beeinträchtigt zwar Belange der Landwirtschaft. Die Beeinträchtigungen sind aber nicht erheblich, eine nachhaltige Veränderung der landwirtschaftlichen Struktur im Planungsraum ist nicht zu erwarten. Dies gilt sowohl hinsichtlich der vorhabensbedingten Belastungen der Landwirtschaft allgemein, als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe. 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.

Über die Inanspruchnahme von Flächen hinaus sind die Belange der Landwirtschaft noch durch weitere mittelbare Auswirkungen des Vorhabens (insbesondere Umwege und dadurch eine weniger effiziente Bewirtschaftung) betroffen. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch so weit als möglich auf ein Mindestmaß reduziert und nicht so erheblich, dass sie zusammen mit den Flächenverlusten der Zulässigkeit des Vorhabens entgegenstehen. Dabei wurde auch berücksichtigt, dass die Felder im Planfeststellungsbereich überwiegend dem Gemüseanbau dienen, der eine intensivere Bewirtschaftung erforderlich macht. Insgesamt ist die Erschließung der Fluren auch nach dem Bau des planfestgestellten Vorhabens im erforderlichen Umfang gewährleistet. Die eingewandten Umwege sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zumutbar und wegen überwiegender öf-

fentlicher Interessen an der Verwirklichung des Projekts hinzunehmen. Eventuelle Entschädigungen für Umwege sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

9.2 Forstwirtschaft

Belange der Forstwirtschaft stehen dem Bauvorhaben nicht entgegen.

Das Vorhaben berührt Belange der Forstwirtschaft nicht, Wald i. S. d. § 2 BWaldG wird nicht betroffen. Dies hat das Amt für Ernährung Landwirtschaft und Forsten Krumbach bestätigt.

9.3 Jagd- und Fischereiwesen

Öffentliche Belange der Jagd und der Fischerei sind nicht berührt.

10. Sonstige öffentliche und private Belange, Eigentumseingriffe

10.1 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 in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalschutz vom 19.04.2021 genannte Bodendenkmal sowie die Vermutungsflächen im Bereich des Plangebiets haben insgesamt unter Berücksichtigung allgemeiner, auch völkerrechtlicher Verpflichtungen des Staates zum Schutz des archäologischen Erbes nicht den Stellenwert, dass im Ergebnis die Zulassung des Vorhabens unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzauflagen trotz der damit verbundenen möglichen Zerstörung von Bodendenkmälern abgelehnt werden müsste.

Sollten im Zuge der Baumaßnahmen auch in der Stellungnahme des Landesamtes für Denkmalschutz nicht aufgezeigte Bodendenkmäler mit nationaler Bedeutung auftreten, deren Schutz durch die vorgesehenen Auflagen nicht hinreichend gewährleistet wäre, hat die Planfeststellungsbehörde nach Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG die Möglichkeit über dann möglicherweise gebotene ergänzende Schutzauflagen zur Abwendung unvorhergesehener Nachteile für die Belange der Denkmalpflege zu entscheiden. In allen anderen Fällen umfasst dagegen die vorliegende Entscheidung die denkmalschutzrechtliche Erlaubnis nach Art. 7

Abs. 1 Denkmalschutzgesetz sowohl hinsichtlich der bekannten Bodendenkmäler, der bezeichneten Verdachtsflächen als auch eventueller Zufallsfunde unter Beachtung der durch die Schutzauflagen (A. VII. 1. dieses Beschlusses) vorgesehenen Maßgaben.

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

10.2 Sonstige Belange

Die Auflagen A. VII. 2. dienen der Sicherung der Belange der Versorgungswirtschaft.

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

10.3 Eingriffe in das Eigentum

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

Die Planung wird diesen Vorgaben gerecht. Die im Grunderwerbsplan und im Grunderwerbsverzeichnis vorgesehene Inanspruchnahme von Grundeigentum ist erforderlich, um die Straßenbaumaßnahme, die insgesamt dem Wohl der Allgemeinheit dient, zu verwirklichen. Die Planung nimmt auf die Interessen der betroffenen Grundstückseigentümer soweit wie möglich Rücksicht. Eine Reduzierung des Flächenbedarfs ist ohne Beeinträchtigung der Verkehrswirksamkeit und vor allem der Verkehrssicherheit sowie der sachgerechten Bewertung anderer Belange nicht erreichbar. Die geplanten Eingriffe in das Eigentum sind sämtlichen Betroffenen auch zumutbar. Insbesondere bewirkt das Vorhaben in keinem Fall eine landwirtschaftliche Existenzgefährdung.

Das Ergebnis der Einzelprüfung ist im Zusammenhang mit der Behandlung der betreffenden Einwendungen dargestellt.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass der Belange der Grundstücksinanspruchnahme im Rahmen der Abwägung sehr schwer wiegt, jedoch nicht dazu führt, dass diesem Belang angesichts der überwiegenden Vorteile der Planung Vorrang eingeräumt wird.

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

1. Landratsamt Dillingen an der Donau

Die Straßenbauverwaltung des Landkreises Dillingen begrüßt den dreistreifigen Ausbau der B 16 aus Gründen der Verkehrssicherheit ausdrücklich. Sie fordert aber, dass der nördlich der B 16 geplante Hauptwirtschaftsweg eine Kronenbreite von mindestens 6,25 m aufweisen müsse, um langfristige Schäden an der Straße zu verhindern. Da landwirtschaftliche Geräte zwischenzeitlich über eine Breite von 3 m verfügen würden, sei auch ohne Berücksichtigung von Bewegungsspielraum und Sicherheitsraum die vorgesehene Kronenbreite von 5,5

m für den Begegnungsfall nicht ausreichend. Dabei beruft sich das Landratsamt auf die Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen.

Diese Forderung wird zurückgewiesen. Für den Hauptwirtschaftsweg, der straßenrechtlich als öffentlicher Feld- und Waldweg zu qualifizieren ist, ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die Richtlinie für den ländlichen Wegebau und nicht die Richtlinie für die Anlagen von Stadtstraßen einschlägig. Danach ist die Kronenbreite mit 5,5m (4m Asphalt und jeweils 0,75 m Bankett) für den Begegnungsverkehr ausreichend. Die Richtlinie sieht sogar nur eine Schwarzdecke von 3,5 m vor. Somit ergibt sich eine Kronenbreite von 5,50 m, die bei Schrittgeschwindigkeit gefahrloses Begegnen von landwirtschaftlichen Großgeräten, Radfahrern und Fußgängern ermöglicht. Folglich wird auch auf Rasengittersteinen zur Befestigung der Bankette verzichtet. Für den Begegnungsverkehr zweier landwirtschaftlicher Großgeräte ist eine Ausweichbucht am Hauptwirtschaftsweg im Bereich des Bauwerkes 0 - 1 angelegt. Die Breite des Ausweichstreifens beträgt $0,75 + 2,00 + 4,00 + 0,5$, insgesamt also 7,25 m. Laut Richtlinie für den ländlichen Wegebau RLW-DWA 904 - 1 Bild 33 ist eine Breite von 7,0 m erforderlich.

Das Landratsamt begründete die Forderung im Erörterungstermin auch damit, dass für den Hauptwirtschaftsweg - wenn er als gemeinsamer Geh- und Radweg, auf dem der landwirtschaftliche Verkehr freigegeben sein soll, geplant sei - nicht die Richtlinie für den ländlichen Wegebau einschlägig sei, sondern die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. Die StVO würde auf diese Empfehlungen ausdrücklich hinweisen. Auch diese Argumentation vermag die Forderung nach einer Kronenbreite von 6,25 m nicht begründen. Nach den Planfeststellungsunterlagen wird der bereits bestehende öffentliche Feld- und Waldweg von Baukilometer 0+074 bis 1+700 verlegt und mit einer Kronenbreite von 5,50 m ausgebaut. Im Erläuterungsbericht ist die Rede von einem durchgehend ausgebauten Geh-, Rad- und Wirtschaftsweg in Form eines straßenbegleitenden Hauptwirtschaftsweges. Für diesen landwirtschaftlichen Weg, auch wenn er gleichzeitig dem Fahrradverkehr dienen soll, ist die Richtlinie für den ländlichen Wegebau einschlägig. Ob dieser öffentliche Feld- und Waldweg später durch eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung zum gemeinsamen Geh- und Radweg, mit dem Zeichen landwirtschaftlicher Verkehr frei ausgestattet wird, geht aus den Planfeststellungsunterlagen nicht hervor und ist auch nicht zwingend. Es ist ausreichend, wenn durch geeignete Beschilderung oder andere Maßnahmen sichergestellt ist, dass der öffentliche Feld- und Waldweg von den Radfahrenden angenommen werden kann. (vgl. Allgemeines Rundschreiben Strassenbau Nr. 12/2020 unter

Punkt 4). Auf die Planung eines unselbständigen Radweges wurde verzichtet. Die Einbeziehung des Hauptwirtschaftsweges in die Radwegeplanung trägt zur Verringerung eines zusätzlichen Flächenbedarfs bei. Durch seine Lage ist der Hauptwirtschaftsweg geeignet, eine dem unselbständigen Radweg gleichwertige Entflechtungsfunktion zu erfüllen.

Weiterhin fordert das Landratsamt, dass ausgehend von einer Kronenbreite von 6,25 m die asphaltierte Breite 4,75 m und 0,75 m je Bankett betragen müsse, um gesicherte Überholvorgänge von Radfahrern zu ermöglichen. Bei der Beurteilung der Verkehrssicherheit von Radfahrern seien auch Überholvorgänge zu berücksichtigen. Die StVO sehe innerorts einen Seitenabstand von mindestens 1,5 m vor. Auch wenn die Kronenbreite von 5,5 m grundsätzlich ausreichend sein könne (3 m landwirtschaftliches Fahrzeug, 1,5 m Seitenabstand, 1,00 m Verkehrsraum Radfahrer), müsste der Radverkehr in das Bankett ausweichen. Außerdem würden immer häufiger Fahrradanhänger zur Kinderbeförderung benutzt, für die ein Verkehrsraum von 1,30 m benötigt würde und damit die vorgesehene Kronenbreite von 5,50 m nicht ausreichte. Auch diese Forderung wird mit Hinweis auf die geltenden Richtlinien abgelehnt, da die vorgesehene Kronenbreite und auch die Breite der Asphaltdecke ausreichend sind. Auch im Hinblick auf das naturschutzrechtliche Gebot der Eingriffsminimierung kann der Forderung nicht entsprochen werden.

Was die Forderung hinsichtlich der Asphaltierung angeht, wird darauf hingewiesen, dass die Richtlinie für den ländlichen Wegebau RLW DWA-A 904-1 bei einem Begegnungsverkehr auf Hauptwirtschaftswegen von Schrittgeschwindigkeit ausgeht. Daher ist die Kronenbreite von 5,50 m auch für den Begegnungsfall mit einem Radfahrer mit Fahrradanhänger ausreichend dimensioniert.

Der Hinweis, die Ausweichbucht sei bei der Beurteilung der Verkehrssicherheit unerheblich, weil sie die einzige Ausweichbucht auf der gesamten Ausbaustrecke sei und deshalb den Zweck nicht erfüllen könne, greift nicht. Bei der Ausbaustrecke bestehen wegen der gestreckten Linienführung sehr gute Sichtverhältnisse. Im Hinblick auf das Gebot des Flächensparens wurde deshalb keine weitere Ausweichbucht geplant. Das Staatliche Bauamt Krumbach hat aber zugesagt, weitere Ausweichbuchten in Abstimmung mit den betroffenen Eigentümern zu untersuchen und soweit freiwilliger Grunderwerb möglich ist, diese herstellen.

Das Landratsamt kritisiert weiter, dass beim Brückenbauwerk BW-01 bei den beiden Ausweichbuchten im Bereich der Widerlager mit einer Breite von 6,00 m ein sicherer Begegnungsverkehr für landwirtschaftliche Großfahrzeuge nicht

möglich sei. Die Kritik greift nicht. Im Bereich der Ausweichbucht haben die Bankette eine Breite von 1,25 m. Die Schutzeinrichtungen befinden sich im Abstand von 0,50 m vom Fahrbahnrand. Somit stehen zwischen den Schutzeinrichtungen 7,00 m zur Verfügung. Dies entspricht der Richtlinie für den ländlichen Wegebau RLW DWA 904-1, Bild 33; die eine Breite von 7,00 m vorsieht.

Das Landratsamt führt weiter aus, dass der Hauptwirtschaftsweg im Kreuzungsbereich der B 16/ DLG 34 in die DLG 34 einmünde und sich hier der landwirtschaftliche Verkehr bündele, da es keine anderen Zufahrten zwischen der B 16 und dem Hauptwirtschaftsweg gebe. Die Richtlinien würden in Tabelle 28 den Linksabbiegetyp LA4 vorsehen; dies wird auch vom Landratsamt gefordert.

Diese Forderung wird abgelehnt. Eine Bündelung des landwirtschaftlichen Verkehrs an der Einmündung der DLG 34 wird durch den Bau der Überführung über die 3-streifige B 16 (BW-01) vermieden, da die beiden landwirtschaftlichen Wege nördlich und südlich der B 16 höhenfrei miteinander verbunden werden und dadurch ein höhengleiches Kreuzen vermieden wird. Die bestehende Fahrbahnbreite der DLG 34 im Einbiegebereich des Hauptwirtschaftsweges weist eine ausreichende Breite von ca. 9 m auf. Schleppkurvennachweise wurden ausgeführt. Im Zuge der amtlichen Straßenverkehrszählungen 2000, 2005 und 2010 wurde für die Zählstelle 74279701 auf der DLG 34 südlich Bächingen eine unterdurchschnittliche Verkehrsmenge für den Gesamtverkehr DTV zwischen 1.200 und 1.400 Kfz/24 h ermittelt.

Landwirtschaftliche Fahrzeuge auf der DLG 34 aus Richtung Bächingen kommend haben die Möglichkeit, bereits im Abschnitt 100 bei Station 1,25 zum landwirtschaftlichen Wegenetz, nordwestlich des Planungsgebietes, zu gelangen. Dadurch reduziert sich die Anzahl der Verkehrsteilnehmer, die linksabbiegend den parallel der B 16 liegenden Hauptwirtschaftsweg nutzen. Aufgrund der geringen Verkehrsstärke, des geringen Abstandes zum Knotenpunktsbereich mit dem damit verbundenen geringen Geschwindigkeitsniveau, sowie des gering erwarteten landwirtschaftlichen Verkehrsaufkommens kann auf die Linksabbiegespur LA4 gemäß RAL verzichtet werden.

Das Landratsamt fordert weiterhin, den bestehenden Geh- und Radweg im Bereich der Einmündung DLG 34 entgegen der Planung nicht zurückzubauen. Ein Rückbau widerspreche den einschlägigen Richtlinien, wonach Radfahrer und Fußgänger parallel zur übergeordneten Fahrbahn über eine untergeordnete Zufahrt geführt werden müssten. Der Vorhabensträger hat zugesagt, den Geh- und Radweg im Einmündungsbereich nicht zurückzubauen.

Der kommunale Behindertenbeauftragte des Landkreises Dillingen hat die Planung grundsätzlich begrüßt. Seine Hinweise wurden vom Vorhabensträger zur Kenntnis genommen und soweit möglich beachtet.

Der Forderung des Kreisheimatpflegers, für Wildtiere neue Querungsmöglichkeiten zu schaffen, kann aufgrund der Topographie und der fehlenden Vernetzungsstruktur nicht entsprochen werden.

2. Stadt Gundelfingen an der Donau

Die Stadt Gundelfingen an der Donau begrüßt grundsätzlich den verkehrssicheren Ausbau der B 16.

Sie weist daraufhin, dass landwirtschaftlicher Begegnungsverkehr auf den landwirtschaftlichen Wegen bei der vorgesehenen Breite nur durch Befahren der Bankette möglich sei, was zu hohen Unterhaltskosten führe.

Wie bereits ausgeführt erhält der Hauptwirtschaftsweg nordwestlich der B 16 eine Ausbaubreite von 4,0 m in Asphalt mit beidseitigen Banketten von 0,75 m. Er wird unter dem Überführungsbauwerk parallel zur B 16 durchgeführt. Südöstlich der B 16 wird der bestehende Wirtschaftsweg mit einer Breite von 3,0 m mit beidseitigem Bankett von 0,50 m von der Anschlussstelle Peterswörth unter dem Überführungsbauwerk hindurch bis Baukilometer 0 + 870 in Asphalt ausgeführt und anschließend an den bestehenden Wirtschaftsweg angepasst. Die Bankette werden als befestigte befahrbare Seitenstreifen ausgeführt. Der Begegnungsverkehr Traktor bzw. Arbeitsmaschine mit Fahrrad bzw. Kinderwagen erfolgt richtliniengemäß unter Ausnutzung des Banketts bei Schrittgeschwindigkeit (RLW, Fassung 2016, DWA_A 904-1/2.5.4.2 Bild 23).

Beim Ausbau des Begleitwegenetzes werden die derzeit gültigen Richtlinien angewandt.

Sie fragt außerdem, ob die vorgesehene Belastungsklasse in BK 0,3 ausreiche. Der Fahrbahnaufbau wird nach den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen ermittelt. In der Regel erhalten Wirtschaftswege eine Aufbaustärke von 40 cm (32 cm Frostschutzkies und 18cm Asphalttragdeckschicht).

Die Stadt Gundelfingen an der Donau trägt weiterhin vor, sie habe große Bedenken, wenn die Begleitwege auch für Radfahrer freigegeben werden. Sie sieht ein erhöhtes Unfallrisiko, wenn der gesamte landwirtschaftliche Verkehr wegen der Aufstufung der B 16 zur Krafftahrstraße auf die Begleitwege ausweicht. Es soll

daher geprüft werden, ob eine Zulassung von Fahrzeugen mit einer Mindestgeschwindigkeit von 40 km/h auf der B 16 realisiert werden könne. Die Bedenken sind unbegründet, da eine Widmungsbeschränkung zur Krafffahrstraße im vorliegenden Abschnitt nicht vorgesehen ist. Auch eine spätere verkehrsrechtliche Anordnung zur Krafffahrstraße setzt ein ausreichend ausgebautes landwirtschaftliches Begleitwegenetz voraus.

Die Stadt setzt sich dafür ein, dass die B 16 insgesamt weiterhin für landwirtschaftliche Fahrzeuge befahrbar sein solle. Wie bereits ausgeführt, ist jedenfalls für den Planfeststellungsabschnitt keine Widmungsbeschränkung vorgesehen. Künftige Planungsabschnitte können nicht Gegenstand dieses Verfahrens sein. Die Stadt moniert, dass die abschnittsweise Planung des Ausbaus der B 16 nicht transparent sei und ein Gesamtkonzept der Stadt Gundelfingen bis heute nicht vorgelegt worden sei. Der Vorhabensträger hat hierzu erklärt, dass bei weiteren Planungsabschnitten selbstverständlich die betroffenen Kommunen rechtzeitig einbezogen und gehört werden.

Die Stadt befürchtet durch den Ausbau der B 16 zur Krafffahrstraße eine Zunahme des Verkehrs und der Überholvorgänge, die negative Auswirkungen hinsichtlich Lärm und Umweltbelastungen mit sich bringen würden. Bei der Baumaßnahme müsste bereits in der Planung berücksichtigt werden, dass Lärmschutzmaßnahmen für künftige im nördlichen Stadtbereich entstehende Baugebiete erforderlich würden. Der Einwand wird zurückgewiesen. Nach den durchgeführten immissionstechnischen Untersuchungen ist mit keinen Grenzwertüberschreitungen hinsichtlich der Lärmbelastung zu rechnen. Auch die Grenzwerte zur Luftreinhaltung sind eingehalten. Die schalltechnische Untersuchung als auch die Bewertung der Luftschadstoffe wurde vom Sachgebiet technischer Umweltschutz bei der Regierung geprüft und nicht beanstandet.

Der Ausbau der B 16 nördlich der Anschlussstelle Peterswörth und die Auswirkungen auf künftige im nördlichen Stadtbereich entstehende Baugebiete sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Dies gilt auch für den weiteren Einwand der Stadt, wonach anliegende Wohngebiete im nächsten Bauabschnitt zwischen Medlinger Straße bis Auffahrt Peterswörth vom Lärm stark betroffen seien.

3. Markt Wittislingen

Der Markt Wittislingen hat keine Einwendungen erhoben.

4. Amt für ländliche Entwicklung Schwaben

Das Amt für ländliche Entwicklung Schwaben hat mit Schreiben vom 10.02.2021 mitgeteilt, dass gegen das Vorhaben keine Bedenken bestehen.

5. Sachgebiet 60 bei der Regierung von Schwaben

Das Sachgebiet 60 (Agrarstruktur und Umweltbelange in der Landwirtschaft), das den Ausbau der Hauptwirtschaftswege mit einer Breite von 4,0 m und einer Kronenbreite von 5,5 m sowie die Anlage von Ausweichbuchten begrüßt, weist darauf hin, dass im Bereich der Überfahrt landwirtschaftliche Grundstücke besonders betroffen seien. Es setzt sich dafür ein, dass Anpflanzungen in den Ausfahrten so angelegt werden, dass diese die Nutzung der angrenzenden Flächen nicht beeinträchtigen. Das Staatliche Bauamt Krumbach hat zugesagt, dass größere Gehölze nur in den Bereichen gepflanzt werden, an denen ein Wirtschaftsweg angrenzt. Dabei werden gesetzliche Abstandsregelungen eingehalten. Durch die Nord - Süd - Ausrichtung der Überfahrt wird sich die Beschattung von landwirtschaftlichen Flächen in Grenzen halten.

Die Anregungen zur rechtzeitigen Information der Landwirte vor der Baufeldfreimachung, sowie zur Zwischenlagerung des Bodens und eines Bodenmanagementkonzeptes wurden in der Auflage unter Nummer A VI. des Beschlusses umgesetzt. Der Hinweis, dass bei dem naturschutzfachlichen Ausgleichskonzept eine Überkompensation entstehe und deshalb die Ausgleichsmaßnahmen entweder entsprechend reduziert oder die Wertpunkte vergleichbar einem Ökokonto gesammelt und für andere Bauvorhaben verwendet werden sollten, ist zutreffend. Selbstverständlich werden die überschüssigen Wertpunkte für weitere Baumaßnahmen verwendet, sie verfallen nicht. Die Ausgleichfläche in Unterthürheim ist bereits Bestandteil eines Ökokontos.

6. Bayer. Bauernverband (BBV)

Mit Schreiben vom 07.04.2021 hat der Bayerische Bauernverband, Geschäftsstelle Dillingen-Donauwörth, den dreistreifigen Ausbau der B 16 bei Peterswörth abgelehnt. Zwar sei es begrüßenswert, die Verkehrssicherheit auf der B 16 insgesamt zu erhöhen, der plangegegenständliche Teilabschnitt sei aber gut einsehbar. Wie bereits dargelegt, ist der Ausbau auch auf dem plangegegenständlichen Abschnitt aus Gründen der Verkehrssicherheit geboten. Zu den Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter C III 2. verwiesen.

Der BBV betont, dass eine Widmung der B 16 nach dem Ausbau als Kraftfahrstraße von der Landwirtschaft rigoros abgelehnt wird. Eine Widmung der B 16 im plangegegenständlichen Abschnitt als Kraftfahrstraße ist nicht vorgesehen. Der Forderung des BBV, wonach die Straßenbauverwaltung schriftlich dokumentieren solle (gemeint ist wohl in allen Planungsabschnitten), dass eine Widmung der B 16 nach dem Ausbau nicht umsetzbar sei, kann im Planfeststellungsverfahren nicht entsprochen werden, da dies nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist.

Der BBV fordert, dass das geplante Überführungsbauwerk (BW01) breiter sein müsse, um entgegenkommenden landwirtschaftlichen Gespannen ausweichen zu können. Auch im Hinblick auf den Begegnungsverkehr mit Fahrradfahrern sei die vorgesehene Ausbaubreite nicht verkehrssicher. Ebenso müsse der Ausweichstreifen breiter angelegt werden. Den Forderungen wird nicht entsprochen. Die Breite des Brückenbauwerks zwischen den Geländern beträgt 5,0 m (0,5 + 4,0 + 0,5). Zwischen den 20 cm hohen Borden steht bei einer Notwegbreite von 0,50 m zu beiden Seiten der Überführung eine Nettostraßenbreite von 4 m zur Verfügung. Dies entspricht den Richtlinien.

Auch die Ausweichbuchten zu beiden Seiten der Überführung sind richtliniengemäß angelegt, um dem Begegnungsverkehr Rechnung zu tragen.

Der BBV weist ferner darauf hin, dass ökologische Ausgleichsmaßnahmen nur in Absprache mit den betroffenen Eigentümern erfolgen solle. Die Anlage von Fledermauskästen sei ohne entsprechende Abstimmung geplant und im konkreten Verfahren abzulehnen, da bisher im fraglichen Bereich keine Fledermäuse vorgekommen seien. Das Staatliche Bauamt Krumbach hat zugesagt, erforderliche Beweissicherungsmaßnahmen durchzuführen und berechtigte Ansprüche aus Grundstücksinanspruchnahmen etc. zu entschädigen und das weitere Vorgehen auch nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens mit den Grundstückseigentümern und dem BBV abzustimmen.

7. Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr

Das Bundesamt hat darauf hingewiesen, dass im Bereich der Planung die Bundesstraße 16 als Axialstraße 771 Bestandteil des Militärstraßengrundnetzes ist. Deshalb seien die Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge RABS (allgemeines Rundschreiben Straßenbau 22 schräg 1996) einzuhalten. Dies wurde vom Staatlichen Bauamt Krumbach zugesagt.

8. Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Dillingen an der Donau

Auf Hinweis des Amtes, wonach im Grunderwerbsverzeichnis noch teilweise Angaben zum Grundbuchband enthielten waren, wurde das Grunderwerbsverzeichnis entsprechend korrigiert. Das Staatliche Bauamt Krumbach hat zugesagt, vor Baubeginn beim Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung einen Antrag auf Sicherung der Katasterfestpunkte im Baustellenbereich auf Kosten des Vorhabensträger zu stellen.

9. Versorgungsunternehmen

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

10. Bund Naturschutz in Bayern e.V. (BN)

Der Bund Naturschutz in Bayern e.V., Kreisgruppe Dillingen, hat mit Schreiben vom 14.04.2021 folgende Stellungnahme abgegeben:

Der BN lehnt das geplante Vorhaben grundsätzlich ab, es sei nicht ausreichend begründet und weder nach den aktuellen noch den prognostizierten Verkehrszahlen zwingend notwendig.

Dieser Einwand wird zurückgewiesen. Hierzu darf auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung (C. III. 2.) verwiesen werden.

Der BN vertritt die Auffassung, dass durch den Ausbau der B 16 insbesondere der Schwerlastverkehr auf der B 16 zunehmen wird, weil die B 16 eine Abkürzung zwischen der A8 bei Günzburg und der B2 bei Donauwörth darstelle. Damit stünde der Ausbau der B 16 dem Ziel einer vernünftigen Verkehrsplanung nämlich der Bündelung des Fernverkehrs auf ausgebauten hochrangigen Fernverkehrsstraßen entgegen. Es sei mit einer erheblichen Zunahme der Belastung durch den Verkehr für die betroffenen Anwohner und Kommunen an der B 16 zu rechnen.

Es trifft zu, dass die B 16 die kürzeste Verbindung zwischen der A8 bei Günzburg und Donauwörth darstellt. Vergleicht man die Streckenlänge von Günzburg bis Donauwörth einmal über die Route A8 über das Autobahnkreuz Augsburg West und der B2 mit der Route über die B 16, steht eine Streckenlänge von 86,5 km der Streckenlänge von 54,9 km gegenüber. Damit bedeutet die Nutzung der B 16 eine Verkürzung der Streckenlänge von über 35 % und mit folglich entsprechend geringeren CO₂ Ausstoß. Der Ausbau der B 16 entspricht damit den Klimaschutzzielen insbesondere hinsichtlich des Themas CO₂. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb dies mit einer vernünftigen Verkehrsplanung nicht vereinbar sei.

Der BN wendet weiterhin ein, dass der dreispurige Ausbau der B 16 dem Ziel einer Verlagerung des Güterfernverkehrs von der Straße auf die Schiene und dem Ausbau des ÖPNV widerspreche. Diese Einwände betreffen nicht unmittelbar das gegenständliche Planfeststellungsverfahren. Bei ihnen geht es vorrangig um grundsätzliche Fragen der Verkehrspolitik, die nicht im Rahmen eines konkreten Planfeststellungsverfahrens, sondern in den demokratisch legitimierten Gremien des Bundes und der Länder zu entscheiden sind.

Der BN kritisiert, dass durch den Ausbau der B 16 zusätzlich Boden versiegelt werde. Dies bedeute den Verlust von Agrarflächen und Lebensraum. Außerdem verlöre der Boden mit seiner Versiegelung weitere wichtige Funktionen. So werde durch den Verlust von Versickerungsfläche nicht nur der Grundwasserhaushalt beeinträchtigt, sondern auch das Risiko für Überschwemmungen erhöht. Darüber hinaus komme dem Boden eine besondere Bedeutung für den Klimaschutz zu, aus diesem Grund müsse jedes Vorhaben, das Versiegelung von Böden zur Folge habe, auf seine Notwendigkeit kritisch überprüft werden. Wegen des unterdurchschnittlichen Verkehrsaufkommens sei eine solche Notwendigkeit nicht erkennbar.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Bei der Baumaßnahme handelt es sich um einen aus Gründen der Verkehrssicherheit notwendigen Ausbau im vorbelasteten Verkehrsraum. Wie bereits in der UVP-Prüfung unter C II 3 dieses Beschlusses beim Schutzgut Klima ausgeführt, befinden sich im Ausbaubereich keine Flächen mit hoher Klimaschutzfunktion. Im Zuge der Ausgleichs- und CEF Maßnahmen werden bisher intensiv bewirtschaftete Böden einer extensiven Nutzung (v.a. die Anlegung einer 0,7706 ha großen artenarme Extensivgrünlandfläche) zugeführt. Dies dient den Zielen des Boden- und Klimaschutzes. Durch die Ufer-

abflachung und die Anlage von Feuchtmulden (Maßnahme 4 ACEF) werden zusätzliche Retentionsflächen geschaffen und somit das Risiko für Überschwemmungen minimiert.

Nach Einschätzung des BN ist die Umweltverträglichkeitsprüfung fehlerhaft und beschreibt nicht die tatsächlichen Umweltauswirkungen. So würde das durch die Verbreiterung der Straße erhöhte Kollisionsrisiko für verschiedene Tierarten, insbesondere für Vögel und Fledermäuse in der Umweltverträglichkeitsprüfung nicht berücksichtigt. Die Kritik des BN wird dahingehend zu verstehen sein, dass er den vom Vorhabensträger vorgelegten Umweltverträglichkeitsbericht – nicht die eigentliche Umweltverträglichkeitsprüfung, die erst in diesem Beschluss durch die Regierung von Schwaben erfolgt, insoweit für unzureichend hält. Aber auch so verstanden, ist die Einwendung zurückzuweisen. Die höhere Naturschutzbehörde hat den vom Vorhabensträger erstellten UVP-Bericht überprüft und festgestellt, dass dort die Auswirkungen auf die in § 2 UVPG genannten Schutzgüter umfangreich und ausreichend dargestellt seien. Die Auswirkungen des dreistreifigen Ausbaus hinsichtlich des Kollisionsrisikos für Tierarten wurden im Rahmen des Fachbeitrages Artenschutz (saP- Unterlage 19.2) abgehandelt. Wegen der bereits bestehenden Trennwirkung der vorhandenen Straße und weil bei dem Vorhaben mit keiner besonderen Zunahme des nächtlichen Verkehrsaufkommens zu rechnen ist, ist durch den Ausbau kein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko für die betroffenen Fledermausarten zu rechnen. Zudem konnte bei keiner der erfassten Arten ein regelmäßiges oder häufiges Überqueren der Fahrbahn im Eingriffsbereich, welche durch die Verbreiterung der Trasse zu einem erhöhten Konfliktpotenzial führen könnte, festgestellt werden.

Hinsichtlich der untersuchten Vogelarten wird auf die Ausführungen in diesem Beschluss unter C III 7.3 verwiesen.

Zum Einwand, die UVP berücksichtige nicht, dass es sich bei dem Vorhaben um eine abschnittsweise Realisierung des geplanten Ausbaus der B 16 zwischen Günzburg und Donauwörth handelt, wird auf die Ausführungen unter C II 3.2 verwiesen.

V. Einwendungen und Forderungen Privater

Um Wiederholungen zu vermeiden, werden im Folgenden Einwendungen und Forderungen Privater behandelt, soweit sie nicht bereits inhaltlich bei der the-

menkomplexbezogenen Abwägung bzw. bei den Forderungen von Trägern öffentlicher Belange wurden. Soweit diesen Forderungen und Einwendungen nicht durch Auflagen Rechnung getragen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise (zum Beispiel durch Vereinbarung mit dem Baulastträger) erledigt haben, werden sie zurückgewiesen.

1. Anwohner aus Gundelfingen – gleichlautende Einwendung

Mehrere Anwohner aus Gundelfingen, die zum Großteil auch der Teilnehmergemeinschaft Gundelfingen angehören, haben sich mit gleichlautendem Schreiben gegen das Vorhaben gewendet. Sie stellen die Sinnhaftigkeit des Vorhabens angesichts des Kosten /Nutzen –Verhältnisses insgesamt in Frage. Auf dem geplanten Teilstück könnten höchstens 2 Lkw gefahrlos überholt werden. Der dadurch gewonnene Zeitgewinn sei minimal und stehe in keinem Verhältnis zu den Kosten. Dies sei auch im Hinblick auf den notwendigen Landverbrauch unakzeptabel. Entlang der B 16 und der geplanten Brücke handele es sich um beste Böden, die vor allem für den Gemüseanbau genutzt würde. Im Erörterungstermin wurde ergänzend vorgetragen, dass die Gemüseanbauflächen eine weit intensivere Pflege und zum Teil eine tägliche Anfahrt zu dem betroffenen Flächen erfordern würden. Der Wegfall der unmittelbaren Zufahrt zu diesen Flächen bedeute einen zusätzlichen Zeit- und Kostenaufwand.

Es mag zwar zutreffen, dass aufgrund der Kürze des geplanten Abschnittes nicht viele Überholvorgänge ermöglicht werden. Gleichwohl wird der Überholdruck, der aufgrund des stark vorhandenen Lkw-Verkehrs entsteht, gemindert und die Reisegeschwindigkeit für PKWs erhöht. Vor allem wird aber die Verkehrssicherheit mit dem zusätzlichen Fahrstreifen in Fahrtrichtung Günzburg gesteigert, weil dadurch eine gesicherte Überholmöglichkeit geschaffen wird. Dies ist auch vor dem Hintergrund zu sehen, dass sich auf dem Streckenabschnitt insbesondere im Frühjahr und Herbst wegen der Nähe zur Donau häufig Nebel bildet, der die Überholsicht stark einschränkt. Aus diesen Gründen kann auf den Ausbau nicht verzichtet werden.

Es wird weiter gefordert, dass die B 16 auf keinen Fall zur Kraftfahrstraße umgewidmet werden dürfe. Andernfalls würde der komplette überregionale landwirtschaftliche Verkehr über die Begleitwege führen. In diesem Fall würden die geplanten Breiten dieser Wege nicht ausreichen. Wie bereits ausgeführt, wurde für den plangegenständlichen Abschnitt keine Widmung zur Kraftfahrstraße vom Vorhabensträger beantragt und wird hier im Planfeststellungsbeschluss auch nicht angeordnet. Sollte später eine Umwidmung zur Kraftfahrstraße auch im

plangegenständlichen Abschnitt erfolgen, muss das landwirtschaftliche Begleitwegenetz ggf. entsprechend angepasst werden.

Die Einwender kritisieren, dass weiterhin kein Gesamtkonzept für die Begleitwege um Gundelfingen vorhanden sei. Die gemüsebaulichen Erntewägen könnten aufgrund ihrer Höhe nicht die Unterführung nördlich der Anschlussstelle Peterswörth benutzen. Diese Unterführung müsse deshalb dringend ausgebaut werden, um auch in Zukunft für Landwirtschaft und Gemüsebau passierbar zu sein.

Die angesprochene Unterführung nördlich der Anschlussstelle Peterswörth ist Bestandteil einer anderen Planung (Gartenbautrasse) und kann deshalb nicht in diesem Planfeststellungsverfahren behandelt werden. Das Staatliche Bauamt Krumbach hat jedoch im Erörterungstermin versichert, dass ihm die Bedeutsamkeit dieser Unterführung für die Landwirtschaft bewusst sei. Im gegenständlichen Abschnitt werden die beiden landwirtschaftlichen Parallelwege nördlich und südlich der B 16 höhenfrei durch den Bau einer Straßenüberführung miteinander verbunden. Einschränkungen hinsichtlich der Höhe bestehen nicht. Dadurch wird ein höhengleiches Kreuzen der B 16 für landwirtschaftliche Fahrzeuge vermieden, was wiederum die Verkehrssicherheit steigert.

Darüber hinaus fordern die Einwender, dass die aktuell im Bau befindliche Anschlussstelle Peterswörth umgeplant werden müsse, damit dort eine Abfahrsmöglichkeit für den landwirtschaftlichen Verkehr geschaffen werde. Mit einer derartigen Umplanung könne man von Gundelfingen kommend auf die Wirtschaftswege westlich der B 16 gelangen. Auch diese Abfahrtsmöglichkeit für den landwirtschaftlichen Verkehr ist nicht Gegenstand der vorliegenden Planung.

Die Einwender setzen sich weiterhin dafür ein, dass der als Grasweg ausgestaltete Begleitweg südöstlich der B 16 nicht asphaltiert wird. Es genüge der asphaltierte Hauptwirtschaftsweg auf der westlichen Seite der B 16. Ein weiterer asphaltierter Weg sei für Radfahrer attraktiv und berge daher Unfallgefahren.

Im Hinblick auf das Gesamtkonzept für Begleitwege, nämlich eine Verbindung der nördlich und südlich der B 16 liegenden Parallelwege, wird einer Ausführung in Asphalt der Vorzug gegeben.

Nach Auffassung der Einwender ist es sinnvoll, die Wegbreite des Brückenbauwerkes auf 4,5 m zu erhöhen. Die vorgesehene Wegbreite im Bereich der Brückenrampen mit 3,50 m berge ein erhebliches Gefährdungspotenzial für Begegnungsverkehr mit Radfahrern oder Fußgängern, da landwirtschaftliche Maschinen bis 3 m und selbstfahrende Arbeitsmaschinen bis 3,5 m breit sein dürfen.

Der Forderung kann nicht entsprochen werden. Wie bereits ausgeführt beträgt die Breite des Bauwerkes zwischen den Geländern 5 m. Zwischen den 20 cm hohen Borden steht bei einer Notwegbreite von je 0,50 m zu beiden Seiten der Überführung eine Nettostraßenbreite von 4 m zur Verfügung. Auf beiden Seiten des Überführungsbauwerks sind Ausweichbuchten für landwirtschaftliche Fahrzeuge gemäß der Richtlinie für landwirtschaftlichen Wegebau angelegt, um dem Begegnungsverkehr Rechnung zu tragen. Die Haltesicht an der Überführung wurde überprüft. Die Sichtdreiecke an der Einmündung in den Hauptwirtschaftsweg kommend vom Überführungsbauwerk sind richtliniengemäß ausgestaltet. Die Forderung wird deshalb zurückgewiesen.

Ein Einwender führt ergänzend aus, dass es sich bei der Planung nur um eine Teillösung für die B 16 Gundelfingen/Lauringen handle. In keinem Fall sei diese für die anliegenden Landwirte aus der Region und die Bürger aus Gundelfingen ein akzeptables Ergebnis. Es fehle eine praktikable Verkehrsführung, zum Beispiel einen durchgängigen landwirtschaftlichen Begleitweg von Echenbrunn bis Ende Bau Kilometer 2,375. Weiterhin müsse eine Durchfahrung des Stadtgebietes Gundelfingen/Echenbrunn vom nördlichen Feld mit großen Erntemaschinen zu den Fluren Alte Neubrücke südlich erfolgen. Die nicht ausgebaute Unterführung auf der Höhe der Brauerei Bucher forciere eine erhöhte Unfallgefahr mit Radfahrern, da ein vermehrtes landwirtschaftliches Verkehrsaufkommen auf den beidseitigen Radwegen erzwungen werde.

Die Einwände werden zurückgewiesen; sie betreffen nicht das gegenständliche Verfahren, sondern andere Planungsabschnitte.

2. Eigentümerin des Grundstücks Flurnummer 5254 Gemarkung

Die Eigentümerin des oben genannten Grundstücks hat zusätzlich zu den behandelten gleichlautenden Einwänden noch vorgetragen, dass sie den Bau der Brücke ablehne und dafür keinen Grund zur Verfügung stellen werde. Grund und Boden seien wertvoller Bestand für die Landwirtschaft, landwirtschaftlicher Verkehr und Radverkehr könnten Umwege in Kauf nehmen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der Bau der Brücke ist erforderlich, die Flächeninanspruchnahme lässt sich nicht weiter reduzieren. Wie bereits unter C. III. 10.3 dargelegt ist die vorgesehene Inanspruchnahme von Grundeigentum erforderlich, um die Straßenbaumaßnahme, die insgesamt dem Wohl der Allgemeinheit dient, zu realisieren. Auch der Eingriff in das Eigentum der Einwendungsführerin ist zumutbar. Rein enteignungsrechtliche Fragen, sowie Fragen

des Entschädigungsrechts sind dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten.

3. Eigentümerin der Grundstücke Flurnummer 5251 und 5252 Gemarkung Gundelfingen an der Donau

Auch die Eigentümerin der oben genannten Grundstücke weist darauf hin, dass ihr Grundstück Flurnummer 5252 durch den geplanten Brückenbau praktisch entwertet werde. Eine Bewirtschaftung des Restgrundstücks, das für den Gemüseanbau genutzt wird, sei ohne größere Verluste kaum mehr möglich, da die Restfläche nicht mehr quadratisch sei und es dadurch zu Beeinträchtigungen bei Saat, Pflanzung, Pflege und Ernte käme. Auch müsse die Schattenwirkung der Brücke beachtet werden, die ebenfalls zu Qualitätsminderungen bis zur Ernteauffällen führen würde.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Wie bereits dargelegt, kann auf den Bau der Brücke nicht verzichtet werden. Fragen der Entschädigung sind dem nachfolgendem Entschädigungsverfahren vorbehalten. Die Schattenwirkungen des Bauwerkes halten sich durch seine Nord- Süd -Ausrichtung in Grenzen. Die verbleibenden Nachteile und Bewirtschaftungserschwernisse hält die Planfeststellungsbehörde für zumutbar und im öffentlichen Interesse für hinnehmbar. Eine eventuelle Entschädigung hierfür ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Die Einwendungsführerin vertritt weiterhin die Auffassung, dass die Brücke als Abkürzung für Autofahrer in das ausgewiesene Naherholungsgebiet (Wünschensee) genutzt werden würde und somit Fahrradfahrer und auch Wildtiere gefährdet würden. Der Einwand ist unbegründet, da die Brücke nur für landwirtschaftlichen Verkehr und Radverkehr freigegeben wird.

4. Eigentümerin des Grundstücks Flurnummer 3460 Gemarkung Gundelfingen an der Donau

Die Eigentümerin des oben genannten Grundstücks wendet sich - neben den bereits behandelten allgemeinen Einwendungen - gegen die Inanspruchnahme ihres Grundstücks.

Wie bereits unter C. III. 10.3 dargelegt, ist die vorgesehene Inanspruchnahme von Grundeigentum erforderlich, um die Straßenbaumaßnahme, die insgesamt dem Wohl der Allgemeinheit dient, zu realisieren. Auch der Eingriff in das Eigentum der Einwendungsführerin ist zumutbar. Wert- und Nutzungsbeeinträchtigungen werden ggf. in einem nachfolgenden Entschädigungsverfahren entschädigt.

5. Eigentümer des Grundstücks Flurnummer 5236 Gemarkung Gundelfingen an der Donau

Der Einwendungsführer wendet sich dagegen, dass auf seiner Hoffläche Standorte für Nistkästen und Ersatzquartiere für Fledermäuse angebracht werden. Das Staatliche Bauamt Krumbach hat zugesichert, dass Nistkästen nur im Einverständnis und in Abstimmung mit den betroffenen Grundstückseigentümern angebracht würden.

6. Eigentümer der Grundstücke Flurnummer 3456 und 3455 Gemarkung Dillingen an der Donau

Der Einwendungsführer, von dessen Grundstücken 48 m² bzw. 69 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden, lehnt die Planung u.a. wegen des massiven Flächenverbrauchs ab. Im Einzelnen trägt er vor:

Die Ausbaustrecke dürfe nicht als Kraftfahrstraße ausgewiesen werden, da dies für die betroffenen Landwirte und ihn als Angehöriger einer Gemüsegartnerei zu erheblichen und kostenintensiven Beeinträchtigungen der Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Flächen führen würde. Er sei darauf angewiesen, Felder, Lagerhalle, Ab- und Lieferstellen ganzjährig schnell zu erreichen, andernfalls seien Schäden an den Sonderkulturen und Ernteauffälle unvermeidbar.

Wie bereits mehrfach ausgeführt, ist eine Widmungsbeschränkung für den plangegenständlichen Abschnitt nicht vorgesehen. Der Einwendungsführer bezieht sich auf eine Aussage in den Planfeststellungsunterlagen aus dem Verkehrsgutachten vom 6.11.2018. Diese Aussage ist überholt, sie stammt aus der Zeit vor der Einreichung der Planfeststellungsunterlagen.

Er moniert, dass die Übersichtskarte (Unterlage 2.1) einen deutlich längeren Abschnitt als im Übersichtslageplan (Unterlage 3.2) enthalte. Dies ist zutreffend, aber nicht irreführend. In der Übersichtskarte ist fälschlicherweise die Markierung zur Darstellung der Baumaßnahme über die Anschlussstelle Peterswörth hinaus erfolgt. Das Ende der Baustrecke ist mit 1 + 700 jedoch richtig angegeben. Der Vorhabensträger hat die Übersichtskarte entsprechend tektiert.

Aus Sicht des Einwendungsführers ist die neue Überführung mittels Brücke über die B 16 ein massives Hindernis bei der Bewirtschaftung der Felder. Der Energie- und Materialaufwand beim Auffahren auf die über 8 m hohe Brücke sei enorm und mit erheblichen Materialverschleiß verbunden. Er fordert daher, die Feld-

wege in 2. Reihe östlich und westlich der B 16 als asphaltierte Wege auszubauen. Die Wege sollen nur für den landwirtschaftlichen Verkehr freigegeben werden, um Konflikte mit Radfahrern zu vermeiden.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Wie bereits erläutert, erhält der Hauptwirtschaftsweg nordwestlich der B 16 eine Ausbaubreite von 4,0 m in Asphalt mit beidseitigen Banketten von 0,75 m. Er wird unter dem Überführungsbauwerk parallel zur B 16 durchgeführt. Südöstlich der B 16 wird der bestehende Wirtschaftsweg mit einer Breite von 3,0 m mit beidseitigem Bankett von 0,50 m von der Anschlussstelle Peterswörth unter dem Überführungsbauwerk hindurch bis Baukilometer 0 + 870 in Asphalt ausgeführt und anschließend an den bestehenden Wirtschaftsweg angepasst. Die Bankette werden als befestigte befahrbare Seitenstreifen ausgeführt. Der Begegnungsverkehr Traktor bzw. Arbeitsmaschine mit Fahrrad bzw. Kinderwagen erfolgt richtliniengemäß.

Beim Ausbau des Begleitwegenetzes werden die derzeit gültigen Richtlinien angewandt. Die Anlage oder der Ausbau weiterer Wege ist daher nicht erforderlich und auch im Hinblick auf das gesetzlich normierte Gebot des Flächensparens nicht vertretbar.

Der Einwander fordert weiter, dass die Brücke, die Auffahrampen, die Einfädelsstreifen sowie der Hauptwirtschaftsweg mindestens eine Breite von 6 m aufweisen, weil die meisten Anbaugeräte eine Breite von 3 m hätten und deshalb andernfalls eine Begegnung selbst mit einem Fahrradfahrer bei einer 3,5 m breiten Fahrbahn nicht gefahrlos möglich sei. Der Forderung wird nicht entsprochen. Die Dimensionierung der Brücke einschließlich der Rampen und der Einfädelschleifen sowie die Ausbaubreite des Hauptwirtschaftsweges entspricht den Richtlinien. Die Darstellung des Begegnungsverkehrs Traktor bzw. Arbeitsmaschine mit Fahrrad bzw. Kinderwagen erfolgt unter Ausnutzung des Banketts bei Schrittgeschwindigkeit. Die Breite des Bauwerks beträgt zwischen den Geländern (0,5+4,0+0,5) 5 m. Zwischen den 20 cm breiten Borden steht bei einer Notgehwegbreite von je 0,50 m zu beiden Seiten der Überführung eine Nettostraßenbreite von 4,0 m zur Verfügung. Weiterhin sind zu beiden Seiten des Überführungsbauwerks Ausweichbuchten für landwirtschaftliche Fahrzeuge angelegt, die vorgesehene Breite des Überführungsbauwerks ist deshalb auch bei Begegnungsverkehr ausreichend. Eine Überprüfung der Haltesichtweite ist erfolgt. Ergänzend wird auch auf die Ausführungen dieses Beschlusses unter C IV 1 verwiesen.

Die Forderung, eine neue Immissionstechnische Untersuchung durchzuführen, weil die bisherige Untersuchung fehlerhafte Annahmen enthielte, wird zurückgewiesen. Zugunsten der Lärmbetroffenen wurde in der Immissionstechnischen Untersuchung abweichend von der zulässigen Geschwindigkeit nach der StVO die Geschwindigkeit von LKWs mit 80 km Stundenkilometer angesetzt. Im Übrigen wurde die schalltechnische Untersuchung im Rahmen der Planfeststellung vom technischen Umweltschutz bei der Regierung von Schwaben überprüft und nicht beanstandet. Auch die Bewertung der Schadstoffbelastung wurde von dem Sachgebiet technischer Umweltschutz überprüft und blieb ohne Einwände. Die Forderung nach weiteren Untersuchungen zum Arbeiten mit Sonderkulturen in unmittelbarer Nähe der ausgebauten B 16 als Kraftfahrstraße werden daher zurückgewiesen. Eine Widmung zur Kraftfahrstraße ist im plangegenständlichen Abschnitt nicht vorgesehen.

Eine weitere Forderung des Einwenders betrifft die bereits planfestgestellte und mittlerweile auch gebaute Anschlussstelle Peterswörth und ist somit nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

Die weiteren Einwände richten sich gegen die Planrechtfertigung des Vorhabens. Insoweit darf auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter C. III. 2. verwiesen werden.

Der Einwender macht darauf aufmerksam, dass durch die Planung hervorragend für den Anbau von Wurzelgemüse geeignete Flächen mit Böden hoher Bonität verloren gingen. Dies würde in den Planunterlagen nicht ausreichend berücksichtigt. So sei dort die Rede davon, dass „keine Betroffenheit von seltenen oder besonders schutzwürdigen Böden“ vorliegen. Der Einwand ist nicht begründet. Die hohe Ertragsfähigkeit der Böden im Planungsgebiet wurde dahingehend berücksichtigt, dass die Ausgleichsflächen schwerpunktmäßig auf Böden mit geringer geringerer Bodengüte (insbesondere im Thürheimer Ried) realisiert werden. Das Zitat über die Betroffenheit von seltenen oder besonders schutzwürdigen Böden bezieht sich ausschließlich auf eine naturschutzfachliche Bewertung und beinhaltet keine Bewertung der Böden in landwirtschaftlicher Hinsicht.

Im Übrigen wird sich der Flächenpreis beim Grunderwerb bzw. gegebenenfalls in einem Entschädigungsverfahren an der Bonität der Böden orientieren.

Soweit der Einwender wegen des massiven Flächenverbrauchs einen Verzicht der Maßnahme fordert, wird dies abgelehnt. Wie bereits mehrfach dargelegt, ist das Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrssicherheit notwendig, der Flächenverbrauch auf das notwendige Maß minimiert.

Auch die Forderung nach einer zusätzlichen Asphaltierung von bestehenden Gras- und Schotterfeldwegen, um zu ermöglichen, dass landwirtschaftliche Betriebe ihre Felder zügig erreichen, kann nicht erfüllt werden.

7. Teilnehmergeinschaft Peterswörth

Der Vertreter der Teilnehmergeinschaft hat im Erörterungstermin darauf hingewiesen, dass die Überführung mit einer Breite von 3,5 m geplant sei, der weiterführende Feldweg (Birkenallee) aber nur 3,1 m breit sei. Er befürchtet außerdem, dass die Unterhaltungskosten für die Birkenallee durch den Ausbau der B 16 steigen würden. Unabhängig von der Breite der bestehenden „Birkenallee / Birken-Ahorn-Weg“ werden für den landwirtschaftlichen Verkehr alternative Routen angeboten, so dass das landwirtschaftliche Wegenetz wieder geschlossen ist. Ein Ausweichen auf die „Birkenallee“ ist nicht erforderlich, deshalb muss dieser Weg auch nicht verbreitert werden. Die weiteren Forderungen (Verbreiterung der Überführung und des Hauptwirtschaftsweges) sind bereits mehrfach behandelt worden.

VI. Gesamtergebnis

Zusammenfassend wird festgestellt, dass der plangegenständliche Ausbau der B 16 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.

Rechtsgrundlage für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem bayerischen Straßen- und Wegegesetz ist Art. 6 BayStrWG.

Der Umfang der Widmungen und sonstigen straßenrechtlichen Verfügungen ergibt sich aus dem Regelungsverzeichnis (Unterlage 11T).

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,
Ludwigstr. 23, 80539 München,**

erhoben werden.

Die Klage ist beim Gericht schriftlich in einer für den Schriftformersatz zugelassenen elektronischen Form zu erheben (siehe Hinweis). 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 zu erheben.

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

Vor dem Bayer. Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen durch die ein Verfahren vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof eingeleitet wird. Prozessbevollmächtigter kann ein Rechtsanwalt oder eine sonst nach § 67 Abs. 4 VwGO und nach § 5 RDGEG zur Vertretung berechnete Person oder Organisation sein.

Hinweis zur Rechtsbehelfsbelehrung:

Ab dem 1. Januar 2022 sind Rechtsanwälte, Behörden und vertretungsberechtigte Personen nach § 55d VwGO zur Nutzung der elektronischen Übermittlungswege verpflichtet. Details sind im Internetangebot des Bayer. Verwaltungsgerichtshofs (www.vgh.bayern.de) zu finden.

II. Hinweise zur Bekanntmachung

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

Der Beschluss kann auch auf der Internetseite der Regierung von Schwaben unter www.regierung-schwaben.de abgerufen werden.

Augsburg, den 12. Juli 2023

Regierung von Schwaben



Manuela Baumann